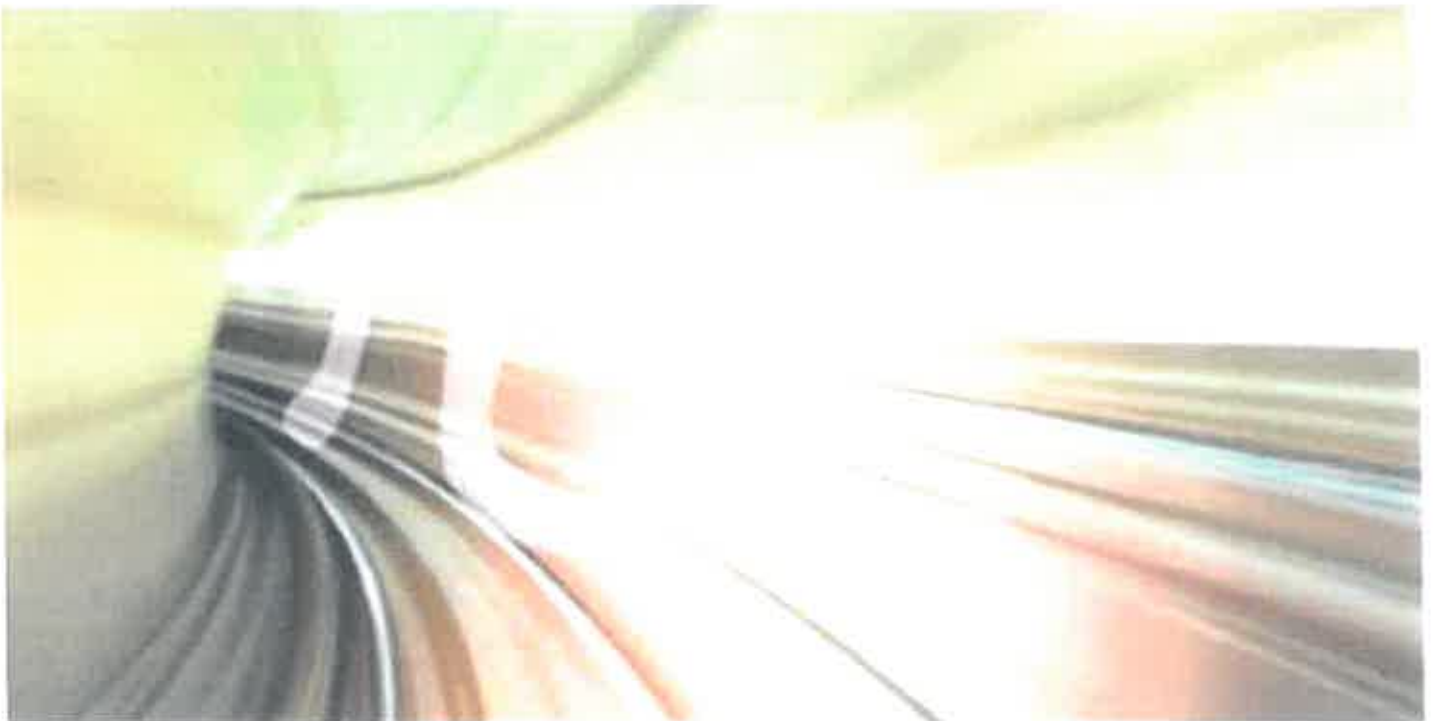


Prometni Institut Ljubljana d.o.o.
Institute of Traffic and Transport Ljubljana I.I.C.

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA ŽELEZNIŠKO NESREČO

Ljubljana, december 2017



Ocena tveganja za železniško nesrečo

Naziv projekta:	Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo
Faza izdelave	Končno poročilo
NAROČNIK:	Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo
Številka pogodbe:	Nar. št.: N243111-17-0023
IZDELOVALEC:	PROMETNI INSTITUT LJUBLJANA d. o. o. Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana
Številka pogodbe:	17-PRPI-129
Predstavniki izdelovalca:	mag. Tomaž Ramšak, univ. dipl. inž. tehnol. prom.
Predstavniki naročnika/sodelujoči:	Miran Anderlič
Kraj in datum:	Ljubljana, december. 2017

Vodja projekta:

mag. Tomaž RAMŠAK

Direktor:

dr. Peter VERLIČ



Tipologija dokumenta: 2.13 Elaborat, študija, predštudija

Povzetek:

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo spada med ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče za celotno območje države oziroma za posamezna območja države, kot je določeno v 2.a členu Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (Uradni list RS, št. 62/14 in 13/17). Nosilec izdelave ocene je ministrstvo, pristojno za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami – torej Ministrstvo za obrambo (v nadaljnjem besedilu: MO) oziroma Uprava RS za zaščito in reševanje (v nadaljnjem besedilu: URSZR).

Ministrstva kot nosilci pristojna za izdelavo ocen tveganj za posamezne nesreče (sklep Vlade RS, št. 84000-2/2015/4, z dne 29.7.2015). Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo vsebuje vse bistvene elemente vsebine, kot jo za ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče določa Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite.

Ključne besede:

Železniška nesreča, železniška infrastruktura, ocena zmožnosti obvladovanja tveganja, analiza tveganja, razvid, reševanje in zaščita v RS



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 82 82
F: 01 478 81 39
E: gp.mzi@gov.si

Številka:
Datum:

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA ŽELEZNIŠKO NESREČO

Verzija 1.0

	ORGAN	DATUM	PODPIS ODGOVORNE OSEBE
USKLADIL/ SKRBNIK:	Ministrstvo za infrastrukturo Direkcija RS za infrastrukturo		Miran Anderlič
SPREJEL:	Ministrstvo za infrastrukturo Minister		dr. Peter Gašperšič

VSEBINA

1	UVOD.....	6
2	SPREJEMLJIVO TVEGANJE ZA ŽELEZNIŠKO NESREČO.....	8
2.1	ŽELEZNIŠKA NESREČA IN NJENE POSLEDICE.....	8
2.2	RAZVID.....	13
2.3	SPREJEMLJIVO TVEGANJE ZA ŽELEZNIŠKO NESREČO.....	14
3	OCENA UPRAVNIH, TEHNIČNIH IN FINANČNIH ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA ŽELEZNIŠKO NESREČO.....	19
3.1	OCENE TVEGANJA ZA POSAMEZNE NESREČE.....	20
3.1.1	OKVIR.....	20
3.1.2	KOORDINACIJA.....	20
3.1.3	STROKOVNO ZNANJE.....	22
3.1.4	DRUGI DELEŽNIKI.....	24
3.1.5	OBVEŠČANJE IN KOMUNICIRANJE.....	24
3.1.6	METODOLOGIJA.....	26
3.1.7	INFORMACIJSKA IN KOMUNIKACIJSKA TEHNOLOGIJA.....	28
3.1.8	FINANCIRANJE.....	29
3.2	NAČRTOVANJE UKREPOV ZA PREVENTIVO IN PRIPRAVLJENOST.....	30
3.2.1	KOORDINACIJA.....	30
3.2.2	STROKOVNO ZNANJE.....	31
3.2.3	METODOLOGIJA.....	33
3.2.4	DRUGI DELEŽNIKI.....	34
3.2.5	OBVEŠČANJE IN KOMUNICIRANJE.....	36
3.2.6	OPREMA.....	37
3.2.7	FINANCIRANJE.....	37
3.3	IZVAJANJE UKREPOV ZA PREVENTIVO IN PRIPRAVLJENOST.....	39
3.3.1	STRATEGIJA/POLITIKA/METODOLOGIJA.....	39
3.3.2	KOORDINACIJA.....	41
3.3.3	STROKOVNO ZNANJE.....	41
3.3.4	DRUGI DELEŽNIKI.....	42
3.3.5	POSTOPKI.....	44
3.3.6	OBVEŠČANJE IN KOMUNICIRANJE.....	45
3.3.7	INFRASTRUKTURA, VKLJUČNO Z IT.....	46

3.3.8	OPREMA IN ZALOGE	47
3.3.9	STROKOVNO TEHNIČNO ZNANJE	48
3.3.10	FINANCIRANJE IZVAJANJA UKREPOV	49
4	POVZETEK OCENE.....	52
4.1	PRISTOP OBLIKOVANJA OCENE ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA ŽELEZNIŠKO NESREČO NA RAZLIČNIH VSEBINSKIH RAVNEH	52
4.2	POVZETEK OCENE.....	55
5	UGOTOVITVE S POJASNILI.....	68
6	KRAJŠAVE	72
7	VIRI.....	73
8	PRILOGE	74
9	EVIDENČNI LIST SPREMEMB, DOPOLNITEV IN POSODOBITEV....	78

1 UVOD

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo je izdelana na podlagi Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (Uradni list RS, št. 62/14, 14/17).

Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite je v slovensko zakonodajo leta 2014 najprej prenesla vsebino točke a 6. člena Sklepa št. 1313/2013/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (UL L št. 347, z dne 20. 12. 2013, str. 924) (v nadaljnjem besedilu: Sklep o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite). Točka a 6. člena se navezuje na ocenjevanje tveganj za nesreče, s katerim smo pri nas pričeli v letih 2014 in 2015.

Sklep o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite v točki b 6. člena določa tudi pripravo in izpopolnitev načrtovanja za obvladovanje tveganj na nacionalni ali ustrezni pod nacionalni ravni, v točki c istega člena pa še pripravo ocen zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče in roke za poročanje Evropski komisiji. V Sklepu o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite je zmožnost obvladovanja tveganj za nesreče opredeljena kot sposobnost države članice ali njenih regij za zmanjšanje tveganj za nesreče, prilagoditev na tveganja ali ublažitev tveganj (vplivov tveganj in/ali verjetnosti nesreč), ugotovljenih v ocenah tveganj za nesreče, na ravni, ki so sprejemljive za posamezno državo članico, torej na opredeljena sprejemljiva tveganja za posamezne nesreče. Vsebina točke b in zlasti točke c 6. člena Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite je bila v slovensko zakonodajo prenešana z novelo Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite na ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče in to na podlagi izpopolnjenega načrtovanja ukrepov za obvladovanje tveganj za nesreče za namene preventive in pripravljenosti (v nadaljnjem besedilu: načrtovanje) in izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Na podlagi Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite je Evropska komisija leta 2015 Smernice za oceno zmožnosti obvladovanja tveganja (2015/C 261/03; v nadaljnjem besedilu: smernice Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče), katerih namen je državam članicam zagotoviti ne zavezujočo celovito in prožno metodologijo, ki naj bi služila kot pomoč pri ocenjevanju zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče. Novela Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite iz leta 2017 povzema tudi vse ključne vsebine smernice, ki se nanašajo predvsem na vsebino vprašanj, s katerimi se ocenjuje zmožnost obvladovanja tveganj za nesreče na treh področjih in s treh vidikov.

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo spada med ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče za celotno območje države oziroma za posamezna območja države, kot je določeno v 2.a členu Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite. Nosilec izdelave ocene je ministrstvo, pristojno za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami – torej Ministrstvo za obrambo (v nadaljnjem besedilu: MO) oziroma Uprava RS za zaščito in reševanje (v nadaljnjem besedilu: URSZR).

Železniška nesreča spada med nesreče, ki lahko povzročijo veliko škodo ter hude in vsestranske posledice. Najnovejše in kompleksne ugotovitve v zvezi s tveganjem za železniško nesrečo v Republiki Sloveniji (v nadaljnjem besedilu: RS) so predstavljene v Oceni tveganja za železniško nesrečo, ki je bila izdelana v letu 2015. Ocena tveganja za železniško

nesrečo je lahko poleg drugih dokumentov podlaga za številne aktivnosti na več področjih, predvsem pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za obvladovanje tveganja zaradi železniške nesreče za namene preventive in pripravljenosti, izdelavi ocen ogroženosti in načrtov zaščite in reševanja ob nesreči, razvoju finančnih strategij na področju preventive, ukrepanja, pomoči in odprave posledic, načrtovanju javnih naložb in določitvi prednostnih naložb za zmanjšanje posledic železniških nesreč, prostorskem načrtovanju ter ugotavljanju vrzeli in načrtovanju popolnitve in dopolnjevanja sil in sredstev za zaščito, reševanje in pomoč.

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo vsebuje vse bistvene elemente vsebine, kot jo za ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče določa Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite. Uvodni del je namenjen predstavitvi in namenu ocene, nato v drugem poglavju sledi najprej del o pojavu in posledicah železniške nesreče, ki je prevzet iz povzetka Ocene tveganja za železniško nesrečo. V drugem poglavju je predstavljen tudi razvid in najpomembnejši ukrepi za preventivo in pripravljenost, s katerimi bi se lahko obvladovalo ali zmanjšuje tveganje za železniško nesrečo do ravni, ki so opredeljene prek sprejemljivega tveganja za železniško nesrečo. Način oblikovanja sprejemljivega tveganja za železniško nesrečo je prav tako podrobno predstavljen.

Najpomembnejši del ocene sledi v tretjem poglavju, to je izpolnjen vprašalnik, s katerim je bila ocenjena upravna, tehnična in finančna zmožnost na področju ocenjevanja tveganja za železniško nesrečo ter načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost na železniško nesrečo. Vprašanja so, tako kot določa uredba, v celoti in neposredno prevzeta iz predmetne smernice Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče. Sledijo povzetek in ugotovitve te ocene. Ocena se zaključuje z razlago pojmov, kratkic in krajšav ter navedbo virov.

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo je usklajena z URSZR, MZI in organom v sestavi DRSl. Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo je javnega značaja.

Pomen izrazov:

- Resna železniška nesreča pomeni katerokoli trčenje ali iztirjenje vlakov, katerega posledice so smrt ene ali več oseb ali resne poškodbe petih ali več oseb ali velika škoda na vozniških sredstvih, infrastrukturi ali v okolju, in vsaka druga podobna nesreča, ki ima očitni vpliv na ureditev varnosti na železnici ali na upravljanje varnosti.
- Železniška Nesreča pomeni nehoteni ali nenamerni nepričakovani dogodek ali posebni niz takih dogodkov, ki imajo škodljive posledice.
- Ocena tveganja za železniško nesrečo je dokument v katerem so celovito ugotovljene in opisane železniške nesreče v RS.
- Razvid je enovit in strmjn pregled ukrepov za preventivo in pripravljenost, z načrtovanjem in izvajanjem katerih se lahko v trajnem oziroma dolgoročnem procesu zmanjšuje vplive (posledice) in/ali verjetnost nesreč do sprejemljivih tveganj za nesreče.
- Sprejemljiva tveganja za posamezne nesreče pomenijo »velikost« posameznega tveganja za nesrečo, ki prek vplivov tveganja in verjetnosti za nesrečo za državo predstavlja še sprejemljive izgube.

2 SPREJEMLJIVO TVEGANJE ZA ŽELEZNIŠKO NESREČO

2.1 ŽELEZNIŠKA NESREČA IN NJENE POSLEDICE

Pred vsebinskim delom te ocene najprej sledi zgoščen povzetek ugotovitev iz Ocene tveganja za železniško nesrečo, ki spada med podlage za izdelavo te ocene.

Resna železniška nesreča pomeni katerokoli trčenje ali iztirjenje vlakov, katerega posledice so smrt ene ali več oseb ali resne poškodbe petih ali več oseb ali velika škoda na vozniških sredstvih, infrastrukturi ali v okolju, in vsaka druga podobna nesreča, ki ima očitni vpliv na ureditev varnosti na železnici ali na upravljanje varnosti.

Nesreča pomeni nehoteni ali nenamerni nepričakovani dogodek ali posebni niz takih dogodkov, ki imajo škodljive posledice. Nesreče se razvrščajo v naslednje kategorije: trčenja, iztirjenja, nesreče na železniških prehodih, nesreče, ki jih povzročijo tarna vozila med gibanjem in v katerih so udeležene osebe, požari in druge, zaradi katere nastane vsaj ena od posledic:

- resna poškodba ene do štirih oseb;
- materialna škoda od 5000 do 2.000.000 evrov;
- prekinitev železniškega prometa več kot dve uri.

Nesreča je tudi vsak drugi dogodek, ki ima očitni vpliv na zagotovitev varnosti v železniškem prometu ali na upravljanje varnosti (npr.: trčenje vlakov, nalet, oplazenje in iztirjenje vlaka).

Čeprav je varnost v železniškem prometu velika in se železniške nesreče zgodijo sorazmerno redko, so lahko posledice glede na to, da je v povprečju na vsakem potniškem vlaku 71 potnikov, da tehta v povprečju tovorni vlak 907,4 ton in da lahko ob nesreči pri prevozu nevarnih snovi te nenadzorovano uhajajo v okolje, katastrofalne (Vir: Slovenske železnice, 2013).

Večji izredni dogodki v Sloveniji v zadnjih tridesetih letih (Vir: Slovenske železnice, 2013):

- Leta 1984 je na železniški postaji v Divači tovorni vlak naletel na stoječi potniški vlak. V nesreči je 31 ljudi izgubilo življenje, 33 pa je bilo lažje ali težje ranjenih.
- Aprila 1995 sta v Zalogu pri Ljubljani iztirili dve cistemi z motornim bencinom in se prevrnili na bok.
- V Zalogu pri Ljubljani je februarja leta 2011 lokomotiva tovornega vlaka pri premiku zdrsnila v Ljubljanico. V nesreči sta bili dve osebi lažje poškodovani. V Ljubljanico je izteklo okoli 800 l Diesel goriva.
- Na Jesenicah se je avgusta 2011 pri trčenju potniškega in tovornega vlaka poškodovalo 36 oseb.
- Oktobra 2012 je v Vižmarjah pri Ljubljani prihajajoči mednarodni vlak trčil v stoječi potniški vlak. Pri tem je bilo poškodovanih 29 oseb.

Scenariji tveganja za nesrečo sodijo pri vsaki oceni tveganja za posamezno nesrečo med ključne vsebine. Scenariji tveganja so podlaga za izvedbo najpomembnejšega dela vsake ocene tveganja, to je analiz tveganja, s katerimi se skuša oceniti oziroma ugotoviti dejanske posledice nekega dogodka.

V Scenariju tveganja 1 je opisana železniška nesreča, ki se je dejansko zgodila in je glede na ocenjeno možnost ponovitve podobne nesreče v prihodnosti lahko dober primer pri oceni tveganja.

Dne 26. avgusta leta 2011 sta v postaji Jesenice, na kretnici št. 3 (tri), ob 14.34, trčila mednarodni tovorni vlak št. 48444 in potniški vlak št. 4213.

Postaja Jesenice je mejna postaja Slovenskih železnic (SŽ) med državama Avstrija in Slovenija. Postaja leži na glavni progi št. 20, Ljubljana – Jesenice državna meja ter je enotima do postaje Jesenice in dvotima proti mejni postaji Področca/Rosenbach Avstrijskih železnic (ÖBB). Proga Ljubljana - Jesenice državna meja je elektrificirana ter je del evropskega koridorja mednarodnih železniških povezav. Postaja Jesenice je tudi začetna postaja za regionalno progo št. 70, Jesenice – Nova Gorica – Sežana, ki je enotima ter ni elektrificirana.

Slika 1: Mesto trčenja vlakov



vir: Končno poročilo o preiskavi resne nesreče v železniškem prometu

Mednarodni tovorni vlak št. 48444 je vozil iz smeri Ljubljana po progi št. 20, na kateri se promet na odseku Medvode - Slovenski Javornik vodi daljinsko ter je vozil na tir št. 5 (pet). Potniški vlak št. 4213 je pričel vožnjo s tira št. 4 (štiri) postaje Jesenice na progo št. 70, za smer Sežana. Vlaka sta čelno trčila na enojni kretnici št. 3 (tri), na kateri se križajo vozne poti na, oziroma iz tira št. 4 ali pa na, oziroma iz tirov št. 5, 6, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 21 in 22.

Dizel motorna garnitura potniškega vlaka št. 4210, ki je bila po veljavnem operativnem voznem redu načrtovana za vlak št. 4213 je iz smeri Sežana prispela na tir št. 4 postaje Jesenice ob 13:27 uri. Po zaustavitvi na tiru št. 4 je garnitura vse do pričetka vožnje vlaka št. 4213, gledano v smeri nameravane vožnje proti postaji Sežana, s čelom stala na začetku otočnega parona tirov št. 3 in 4.

Za uvoz mednarodnega tovornega vlaka št. 48444, je bila z varnostno napravo postavljena in zavarovana uvozna vozna pot na tir št. 5 postaje Jesenice.

Strojvodja vlaka št. 4213 je pričel z vožnjo neposredno po prejemu signalnem znaku 69: »Pripravljeno za odhod«, ki mu ga je oddal sprevodnik, ki se je neposredno pred pričetkom vožnje nahajal pri zadnjih vratih DMG, gledano v smeri vožnje, kjer je tudi vstopil v vlak. Izredni dogodek se po kategorizaciji uvršča v resno nesrečo.

Slika2: Posledice trčenja vlakov št. 48444 in št. 4213 na postaji Jesenice



vir: Končno poročilo o preiskavi resne nesreče v železniškem prometu

Ob 21:00 je bila sproščena vožnja vlakov iz postajnih tirov št. 1 (ena), 2 (dva) in 3 (tri) postaje Jesenice, s čimer je bil promet za smer Ljubljana omogočen. V smeri Nova Gorica prometa ni bilo možno sprostiti do končanja del delne sanacije postajnih tirov dne 28. 08. 2011, ko je bil sproščen promet tudi v smeri Nova Gorica.

V scenariju tveganja 2 je opisana železniška nesreča s požarom v tunelu. Scenarij je fiktiven in prikazuje predvideno stanje ob takšnem dogodku. Na slovenskem železniškem omrežju imamo tri predore, daljše od dva kilometra in sicer: predor Karavanke, predor Bohinj in predor Semič, za katere veljajo posebne varnostne zahteve v primeru izrednih dogodkov v teh predorih.

Pedor Bohinj je bil zgrajen leta 1906, njegova dolžina meri 6327 m. Pri izgradnji je sodelovalo 2000 delavcev. Skozi predor sta bila zgrajena dva tira, zaradi vse večjega vdora vode, ki včasih naraste tudi do 60 cm so drugi tir let 1938 odstranili.

Slika 3: Južni portal predora Bohinj

vir: Internet

Za reševanje iz predora Bohinj so zadolženi gasilci PGD Bohinjska Bistrica in PGD Tolmin, poklicna gasilska enota GARS Jesenice in Slovenske železnice. Ker ni dostopne ceste do severnega in južnega portala so za prevoz gasilcev zadolžene Slovenske železnice s pomočjo reševalnega vlaka Karavanke, ki se nahaja na postaji Jesenice. Ob izrednem dogodku so Slovenske železnice dolžne priskrbeti osebje in lokomotivo, ter pripeljati vlak Karavanke na klančino na katero se naložijo gasilsko tehnično vozilo in avto cisterna, ki se nato odpelje reševat na kraj dogodka.

Potek scenarija: Na progi Jesenice – Nova Gorica je zaradi neznanega vzroka pri vožnji potniškega vlaka skozi predor Bohinj prišlo do požara v potniškem oddelku vlaka. Na vlaku je bilo 51 potnikov.

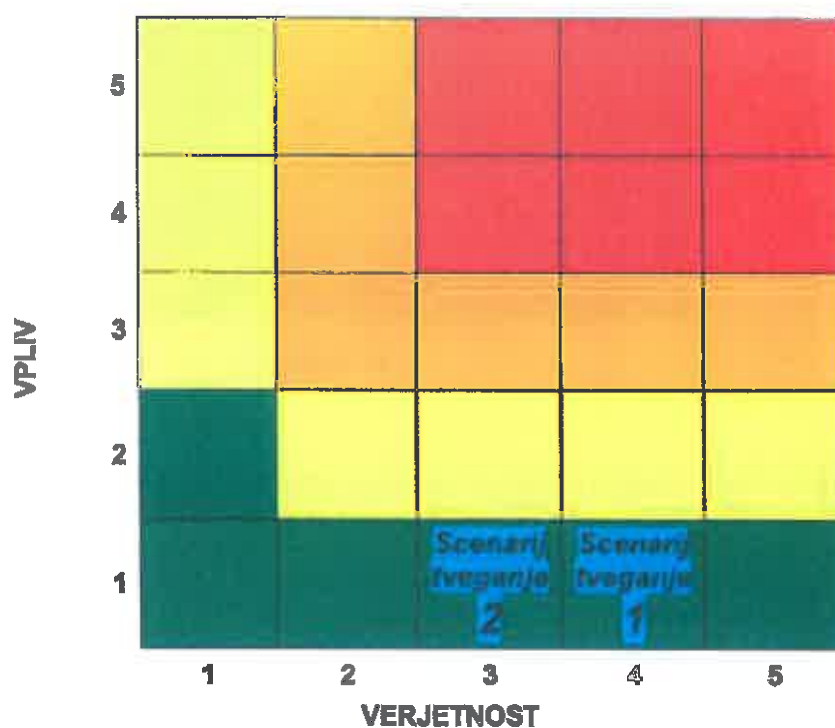
Sprevodnik je preko strojevodje obvestil o dogajanju na vlaku ta pa takoj policijo, prometnika in dispečerja. Požar se je hitro razširil po vlaku in zaradi oteženega dihanja so potniki sprožili zasilno zavoro za ustavitev vlaka. Policija je takoj izvedla akcijo in z gasilci in reševalci pričela z reševanjem ranjenih. Potnike so pripeljali iz predora na južni strani. Izven predora na mestu zdravstvene oskrbe je služba nujne medicinske pomoči organizirala in izvedla najnujnejšo zdravstveni oskrbo,

Reševalci so prihiteli na pomoč iz Nove Gorice, Bohinja in Jesenic. Gasilci so se organizirali iz Bohinja in iz Jesenic, kateri so prihiteli na pomoč z reševalnim vlakom Karavanke. Zelo močno poškodovano potniško garnituro je vlak Karavanke rinil iz predora na postajo Bohinjska Bistrica.

Ob samem izrednem dogodku se je pokazal zelo dolg odzivni čas reševanja, saj je bilo potrebno gasilce naložiti na vlak Karavanke in jih prepeljati na kraj nesreče.

Združen prikaz vplivov matrike tveganja za posamezne nesreče in merila za ovrednotenje vplivov tveganja in verjetnosti za nesreče so za vse nesreče, za katere so bile v RS že izdelane ocene tveganja, enotne.

MATRIKA TVEGANJA ZA ŽELEZNIŠKO NESREČO – ZDRUŽENI PRIKAZ VPLIVOV



STOPNJE TVEGANJA	
	ZELO VELIKA
	VELIKA
	SREDNJA
	MAJHNA

ZANESLJIVOST REZULTATOV ANALIZ TVEGANJA	BARVA TEKSTA V MATRIKI TVEGANJA
Razmeroma zanesljiva	črna
Srednje zanesljiva	temno siva
Razmeroma nezanesljiva	svetlo siva

STOPNJE VPLIVOV IN VERJETNOSTI

- 1 = zelo majhna
- 2 = majhna
- 3 = srednja
- 4 = velika
- 5 = zelo velika

2.2 RAZVID

V Sklepu o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite v točki b 6. člena Evropska komisija določa izpopolnitev pripravo in izpopolnitev načrtovanja za obvladovanje tveganj na nacionalni ali ustrezni pod nacionalni ravni, ki se naj bi manifestirala prek ustreznega načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost na določeno nesrečo, s katerimi se lahko zmanjšuje njene vplive in/ali verjetnost.

Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite tega določila ni neposredno prenesla v nacionalno zakonodajo. Pač pa so v ta namen v uredbi z 18.a členom predpisani razvidi, ki vsebujejo enovit in strnjen pregled ukrepov za preventivo in pripravljenost, z načrtovanjem in izvajanjem katerih se lahko v trajnem oziroma dolgoročnem procesu zmanjšuje vplive (posledice) in/ali verjetnost nesreč do sprejemljivih tveganj za nesreče.

Z razvidi se torej ne posega v vsebino načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost v pristojnosti ministrstev, temveč pomenijo enovit prikaz teh ukrepov za vse nesreče, s čemer je olajšana tudi sama izdelava ocen zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče.

Razvidi praviloma vsebujejo:

1. naziv nesreče, nosilca, ocenjevalno obdobje,
2. predstavitev, ki vsebuje ukrepe za preventivo in pripravljenost (naziv ukrepov, opis ukrepov, cilje ter prioritete ukrepov),
3. načrtovanje, ki vsebuje pravne podlage, nosilce ukrepov in njihove naloge, sodelujoče organe in njihove naloge, časovnico ukrepov (roki, faze), sodelovanje javnosti (opis), stroške načrtovanja ukrepov, finančne in materialne vire za načrtovanje ukrepov in prioritete ukrepov,
4. izvajanje, ki vsebuje pravne podlage, nosilce ukrepov in njihove naloge, sodelujoče organe in njihove naloge, opis izvajanja ukrepov, časovnico izvajanja ukrepov (roki, faze), rezultate izvajanja ukrepov, stroške izvajanja ukrepov, finančne in materialne vire za izvajanje ukrepov in prioritete ukrepov,
5. druge vsebine, ki vsebujejo predvsem nova spoznanja in vrednotenje sprememb.

Parcialne razvide na področju železniške nesreče so izdelali URSZR (za področje VPNDN), in MZI (za področje železniškega prometa in infrastrukture). Pripravljena sta bila dva področna razvida, identificiranih pa skupno 13 ukrepov za preventivo in pripravljenost. Sedem ukrepov je identificirala URSZR, šest pa MZI.

Kar se tiče sistema VPNDN, gre v večini za ukrepe za pripravljenost, s katerimi bi lahko izboljšali delovanje sistema VPNDN. URSZR je identificirala skupno sedem ukrepov. Gre za ukrepe ki predstavljajo izboljšanje pripravljenosti in se tičejo predvsem področij kot so izdelava ocen ogroženosti ter načrtov zaščite in reševanja, organiziranja, opremljanja in usposabljanja sil za zaščito, reševanje in pomoč ter delovanje centrov za obveščanje in ITK sistemov v sistemu VPNDN. Z ustreznim delom na teh ukrepih oziroma področjih lahko še izboljšamo kakovost zaščite in reševanja, kar je zagotovo dobrodošlo, vendar pa z njimi ne moremo bistveno vplivati na obseg posledic oziroma zmanjševanje vplivov.

.Razvidi MZI in URSZR so v prilogi te ocene.

2.3 SPREJEMLJIVO TVEGANJE ZA ŽELEZNIŠKO NESREČO

Sprejemljiva tveganja za posamezne nesreče opredeljuje 18.c člen Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite. Gre za »velikost« posameznega tveganja za nesrečo, ki za državo predstavlja še sprejemljive izgube prek vplivov tveganja in verjetnosti za nesrečo. Sprejemljiva tveganja za posamezne nesreče za državo vsebujejo še sprejemljive/o:

- vplive na ljudi (število mrtvih, število ranjenih ali bolnih, število evakuiranih (trajni ukrep),
- višino škode, kot je določena z gospodarskimi in okoljskimi vplivi in vplivi na kulturno dediščino v ocenah tveganja za posamezne nesreče (ali s posameznimi vsebinami v okviru teh vrst vplivov),
- stopnjo političnih in družbenih vplivov nesreče (ali s posameznimi vsebinami v okviru vrste teh vplivov, če je tako bolj smiselno),
- verjetnost nesreče, če je mogoče.

Raven sprejemljivega tveganja za nesreče, ki je praviloma oblikovana za vsako nesrečo posebej, je lahko precej odvisna tudi od razvojnega položaja in gospodarske in finančne moči države oziroma od višine sredstev, ki se jih lahko nameni za ukrepe, s katerimi je posledice in/ali verjetnost določene nesreče mogoče zmanjšati, pa tudi od drugih dejavnikov kot so npr. ustrezen sestav, zmogljivosti in razpoložljivost strokovnih in operativnih služb ipd.

Povedano enostavneje bi sprejemljiva tveganja za nesreče v bistvu morala predstavljati cilj, do katerega naj bi postopno prišli z ustreznim načrtovanjem in izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost, ki so v pristojnosti vseh ministrstev. To pomeni, da brez opredelitve sprejemljivega tveganja za nesreče ni mogoče ustrezno vsebinsko in časovno ustrezno prilagoditi oziroma dolgoročno ustrezno izpopolniti načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost, da bi te cilje (zmanjšanje vplivov tveganja in/ali verjetnosti nesreče) lahko dosegli.

Z načrtovanjem in izvajanjem ustreznih ukrepov za preventivo in pripravljenost se lahko v odvisnosti od tveganja oziroma nesreče zmanjšujejo tako vplivi tveganja kot verjetnost nesreče. Kar se tiče železniške nesreče, verjetnosti pač ni mogoče zmanjšati, lahko se zmanjšuje le nekatere vplive.

Kakšni so vplivi tveganja in verjetnost železniške nesreče v RS, je bilo ugotovljeno v Oceni tveganja za železniško nesrečo in sicer prek dveh scenarijev tveganja oziroma v pripadajočih analizah tveganja. Rezultati analiz teh scenarijev tveganja (tako konkretni kot ovrednoteni prek meril tveganja in prikazani v skupni matriki tveganja za železniško nesrečo so predstavljeni v poglavju 2.1 te ocene.

Na področju železniških nesreč se je MZI odločil za oblikovanje sprejemljivega tveganja za železniško nesrečo na podlagi posledic nesreč, opisanih v dveh scenarijih tveganja in pripadajočih analizah tveganja za železniška nesrečo v Oceni tveganja za železniško nesrečo na podlagi opredelitve in stanja najustreznejših ukrepov za preventivo in pripravljenost, s katerimi je mogoče zmanjšati posledice (vplive) in verjetnost za železniško nesrečo.

Kot obdobje za prvo oblikovanje sprejemljivega tveganja za železniško nesrečo je bilo skupaj določeno obdobje 15 let od zadnje večje železniške nesreče, to je torej obdobje do leta 2026. Gre torej za predpostavko, kakšno bi bilo, ob ustreznem načrtovanju, izpopolnjevanju in izvajanju identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost, predstavljenih v razvidih,

sprejemljivo tveganje za železniško nesrečo (oziroma posledice železniške nesreče), če bi se železniška nesreča iz leta 2011 (scenarij 1) v takšni ali podobni intenzivnosti ponovila leta 2026.

Na podlagi ugotovljenih oziroma opredeljenih ukrepov za preventivo in pripravljenost, s katerimi je mogoče zmanjšati vplive (posledice) železniške nesreče, in ob upoštevanju posledic Scenarija tveganja 1 v Ocenitvi tveganja za železniško nesrečo je MZI skušal oceniti, za koliko bi bile manjše določene posledice scenarija tveganja, če bi se ponovila v obdobju do leta 2026. V preglednici 1 so vsebine, na katerih bi bilo mogoče z ustreznim načrtovanjem in izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost določene vplive (posledice) železniške nesreče zmanjšati. Zadnji stolpec te preglednice prikazuje ocenjeno zmanjšanje posledic glede na oba izhodiščna scenarija tveganja.

Preglednica 1: Ocenjeno zmanjšanje parcialnih posledic železniške nesreče za potrebe oblikovanja sprejemljivega tveganja za železniško nesrečo

Vplivi	Vplivi iz Scenarija tveganja 1 Ocene tveganja za železniško nesrečo	Ocenjeno zmanjšanje posledic v letu 2026 glede na izhodišče scenarija tveganja
MZI – Področje železniškega prometa in Infrastrukture		
Trajanje popolne zapore proge Jesenice – Nova Gorica	3074 minut (nekaj več kot dva dni)	12 ur
Sanacija proge na postaji Jesenice in odprava posledic železniške nesreče	3 tedni	1 teden
Ocenjena škoda	1.577.000 evrov 0,044% BDP za leto 2014	1.200.000 evrov 0,033% BDP za leto 2014
Število poškodovanih potnikov	30	20
Vplivi	Vplivi iz Scenarija tveganja 2 Ocene tveganja za železniško nesrečo	Ocenjeno zmanjšanje posledic v letu 2021 glede na izhodišče scenarija tveganja
MZI – Področje železniškega prometa in Infrastrukture		
Trajanje popolne zapore proge Jesenice – Nova Gorica	En mesec	En mesec

Sanacija proge v predoru in odprava posledic požara v predoru	En mesec	En mesec
Ocenjena škoda	1.100.000 evrov 0,030% BDP za leto 2014	1.100.000 evrov 0,030% BDP za leto 2014
Število poškodovanih potnikov	15	10

Pri ocenjevanju sprejemljivih tveganj za železniško nesrečo in ob upoštevanju Scenarija tveganja 1 in Scenarija 2 smo ocenili, da bi ob ustreznem izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost ter tudi ob siceršnjem razvoju, zlasti na področju železniške infrastrukture, do leta 2021 lahko zmanjšali škodo in stroške odprave posledic železniške nesreče za 24%. Pri scenariju 2 tega zmanjšanja ne moremo prikazati, ker posledice požara v tunelu ne moremo zmanjšati s predvidenimi ukrepi.

Ocena zmanjšanja škode in stroškov odprave posledic železniške nesreče temelji na predpostavki, da se s sedanjo dinamiko še naprej vlaga v varnostne sisteme za vožnjo vlakov (elektronske varnostne naprave za vodenje prometa na postajah in progih, sistem upravljanja voženj vlakov ERTMS ipd...) na železniški infrastrukturi in železniških vozilih, kar pomeni manjša verjetnost nastanka železniške nesreče in posledično tudi manjši stroški odprave posledic železniških nesreč. Novejše varnostne naprave imajo koeficient zanesljivosti delovanja precej večje kot starejše relejne ali mehanske varnostne naprave. Prav tako izboljšanje pomeni tudi na novo opremljene proge in postaje z varnostnim sistemom.

Pri železniških nesrečah pomeni velik problem tudi čas odprave posledic nesreč, saj v tem času ni možno opravljati železniškega prometa na tem odseku proge. To lahko predstavlja za prevoznike velik problem, če upoštevamo da v Sloveniji, razen na nekaterih odsekih, v večini primerov ni možnosti uporabe alternativnih železniških prog, oziroma je tako preusmerjanje vlakov za prevoznika zelo drago in zamudno.

Pomemben vidik pri železniških nesrečah je tudi število poškodovanih potnikov. Pri ocenjevanju števila poškodovanih potnikov smo predvideli 33% (velja za oba scenarija) zmanjšanje na osnovi predpostavke, da so železniška vozila novejše izdelave tehnično bolj sposobna ublažiti posledice železniških nesreč.

Zmanjšanje političnih in družbenih vplivov nismo ocenili ker že v oceni tveganja niso bili ocenjevani.

Na podlagi vseh razpoložljivih podatkov so bile oblikovane končne vrednosti sprejemljivega tveganja za scenarije tveganja iz Ocene tveganja za železniško nesrečo.

Preglednica 2: Oblikovano sprejemljivo tveganje za železniško nesrečo ob ponovitvi scenarijev tveganja iz Ocene tveganja za železniško nesrečo do leta 2021

	Oblikovano sprejemljivo tveganje za železniško nesrečo ob ponovitvi scenarijev tveganja iz Ocene tveganja za železniško nesrečo do leta 2026	Oblikovano sprejemljivo tveganje za železniško nesrečo ob ponovitvi scenarijev tveganja iz Ocene tveganja za železniško nesrečo do leta 2026
	Scenarij tveganja 1	Scenarij tveganja 2
Število mrtvih ljudi	do 5	do 5
Stopnja vpliva	2	2
Število ranjenih ali bolnih ljudi	10 do 50	10 do 50
Stopnja vpliva	2	2
Število evakuiranih ljudi (trajni ukrep)	0	0
Stopnja vpliva	/	/
Gospodarski in okoljski vplivi in vplivi na kulturno dediščino/ odstotkov BDP iz leta 2014	1,200,000 evrov (Do 0,033 % BDP)	1,100,000 evrov (Do 0,030 % BDP)
Stopnja vplivov	1	1
Vrednost/stopnja političnih in družbenih vplivov	1,00/1	1,00/1
Verjetnost	enkrat na 5 do 25 let	enkrat na 5 do 25 let

Če bi se železniška nesreča iz leta 2011 leta 2026 dejansko ponovila in bi bili njeni vplivi višji od oblikovanega sprejemljivega tveganja za železniško nesrečo iz zgornje preglednice, bi to lahko pomenilo, da niso bili identificirani ustrezni ukrepi za preventivo in pripravljenost ali pa da njihovo načrtovanje in izvajanje ni bilo celovito in ustrezno. To bi pomenilo, da je bilo sprejemljivo tveganje za železniško nesrečo glede na objektivne zmožnosti oblikovano preoptimistično.

Sprejemljivo tveganje za železniško nesrečo se je v tej oceni in tudi nasploh, podobno kot to velja tudi za večino drugih nesreč, za katere so bile že izdelane ocene tveganja za posamezne nesreče, oblikovalo prvič. Sprejemljivo tveganje za nesrečo seveda ne predstavlja nekih nespremenljivih vrednosti, temveč se lahko obdobjno, zaradi raznih vzrokov, tudi spreminja. Vrednosti sprejemljivega tveganja za železniško nesrečo se bodo na novo opredelile in ocenile najpozneje leta 2026. Prav tako sprejemljivo tveganje za nesrečo še ne pomeni neke neobvezne obveznosti, ampak lahko zaenkrat predstavlja usmeritev oziroma neobvezujoč cilj vsem, ki lahko na svojem področju z načrtovanjem in izvajanjem ustreznih ukrepov za preventivo in pripravljenost prispevajo k temu, da bi bile posledice prihodnjih nesreč manjše.

Zagotovo pa je treba razmišljati tudi v smeri, da bi vrednosti sprejemljivega tveganja za nesreče morali sčasoma umestiti v t. i. politični in pravni kontekst, kar bi sprejemljivemu tveganju za nesrečo dalo tako težo kot pomembnost ter seveda tudi obveznost upoštevanja pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost.

3 OCENA UPRAVNIH, TEHNIČNIH IN FINANČNIH ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA ŽELEZNIŠKO NESREČO

Tretje poglavje ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo je njen najboljšežnejši in najpomembnejši del. V tem delu ocene država odgovarja na 51 vprašanj, odgovori na ta vprašanja pa opredeljujejo stanje zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo iz upravnega, tehničnega in finančnega vidika.

Vprašanja, ki so neposredno prevzeta iz Smernice Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče, ki jo je Evropska komisija sprejela avgusta leta 2015, niso uporabna le za področje železniške nesreče, temveč tudi za vse druge nesreče.

Pri prvem vsebinskem sklopu, ki zajema ocenjevanje tveganja za železniško nesrečo, je glavnino odgovorov pripravila URSZR, pri ostalih dveh vsebinskih sklopih (načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost) pa se je v večji meri angažiral MZI. To je tudi razumljivo, saj ukrepi za preventivo in pripravljenost, ki jih načrtujejo in izvajajo glede na pristojnosti teh dveh ministrstev, lahko največ prispevajo k bodočemu zmanjševanju posledic železniške nesreče. Pri pripravi odgovorov so bili upoštevani ukrepi za preventivo in pripravljenost, predstavljeni preko razvida (razvidov), zlasti to velja za ukrepe v pristojnosti MZI. Odgovori so pripravljene tako pisno oziroma vsebinsko, obenem pa je podana tudi številčna ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo v zvezi s posameznimi vprašanji. Številčna ocena se lahko poda tako za posamezna vprašanja kot za skupine vprašanj in tudi širše (za posamezne vsebinske sklope in poglavja) in sicer s petimi ravni:

- n. r. – vprašanje v zvezi z zmogljivostmi ni relevantno,
- 1 – zmogljivosti veljajo za relevantno – dejavnosti se še niso pričele (zmogljivosti niso ugotovljene),
- 2 – zmogljivosti so ugotovljene – dosežen je bil začetni napredek,
- 3 – zmogljivosti so bile razvite na ključnih področjih,
- 4 – zmogljivosti so integrirane in se izboljšujejo.

Najslabša ocena je torej 1, najboljša pa 4, odgovor n.r. pa pomeni, da vprašanje za obravnavano nesrečo ni relevantno.

3.1 OCENE TVEGANJA ZA POSAMEZNE NESREČE

Ta del vsebuje vprašanja, ki se nanašajo na upravne, tehnične in finančne zmožnosti za izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče.

Upravne zmožnosti

3.1.1 OKVIR

Ocene tveganja za posamezne nesreče bi morale biti opredeljene in tvoriti del splošnega okvira.

Vprašanje 1: Ali je ocena tveganja za posamezno nesrečo umeščena v splošni okvir?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se, ali je ta okvir pravni ali postopkovni in ali je določen na nacionalni ravni in/ali na ustrezni pod nacionalni ravni.

Ocenjevanje tveganj za nesreče v Republiki Sloveniji ima okvir v Uredbi o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (Uradni list RS št. 62/14 in 13/17). Ta uredba omogoča izvajanje nalog iz točk a, b in c 6. člena Sklepa št. 1313/2013/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (UL L št. 347 z dne 20. 12. 2013, str. 924) – v nadaljnjem besedilu: Sklep o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite.

Okvir je določen predvsem za izvajanje na nacionalni ravni, uredba pa smiselno omogoča ocenjevanje tveganj za nesreče na predpisan način tudi na ustrezni pod nacionalni, tudi lokalni ravni, vendar je na slednji ravni neobvezna oziroma opcijška.

Železniška nesreča je bila leta 2014 določena v nabor nesreč, za katere se je izdelala predmetna ocena tveganja za posamezno nesrečo, v Uredbi o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (Uradni list RS, št. 62/14).

Ocena tveganja za železniško nesrečo je bila izdelana v letu 2016.

OCENA RAVNI: 4.

Ocena ravni za 3.1.1 Okvir: 4.

3.1.2 KOORDINACIJA

Struktura za obvladovanje tveganja za nesreče dodeljuje jasne odgovornosti vsem subjektom, ki so vključeni v izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče, da se preprečijo prekrivanja ali neskladja med odgovornostmi in zmogljivostmi.

Vprašanje 2: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri izdelavi ocene tveganja za posamezno nesrečo, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, na kakšni podlagi so odgovornosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo razdeljene znotraj državne/javne uprave, ali so ta podlaga oziroma ustrezni postopki pisno dokumentirani (npr. v pravnih besedilih), ali obstajajo prekrivanja ali potrebe in kako so ti obravnavani.

Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (Uradni list RS, št. 62/14 in 13/17) jasno in nedvoumno opredeljuje:

- katere ocene tveganja za posamezne nesreče je treba izdelati (člen 3 in priloga 1) in do kdaj (20. člen),
- zadolžene oziroma imenovane organe (Državni koordinacijski organ za ocene tveganj za nesreče in ocene zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče (v nadaljnjem besedilu: državni koordinacijski organ), Medresorsko delovno skupino za spremljanje izdelave ocene tveganj za nesreče, razvidov in ocen zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče, nosilce, pristojne za izdelavo ocen tveganja za posamezno nesrečo, razvide in ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo, sodelujoče organe, druge sodelujoče) – člani 3, 4, 5 in 6 Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite,
- naloge organov iz prejšnje alineje so opredeljene v členih 3, 4, 5 in 6 Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite. Te naloge so ustrezne in se ne podvajajo.

Glavni poudarek pri tem vprašanju je opredeliti naloge nosilca in sodelujočih organov pri izdelavi konkretne ocene tveganja za posamezno nesrečo. Kar se tiče ocene tveganja za železniško nesrečo, je nosilec nabor sodelujočih organov in drugih sodelujočih, ki bi lahko sodelovali pri izdelavi Ocene tveganja za železniško nesrečo, oblikoval že pred pričetkom izdelave ocene z Načrtom izdelave Ocene tveganja za železniško nesrečo. Nabor se je med samo izdelavo ocene izkazal kot realen.

OCENA RAVNI: 4.

Vprašanje 3: Ali so odgovornosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo dodeljene subjektom, ki so za to najbolj pristojni?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se postopek sodelovanja relevantnih subjektov pri oceni tveganja za posamezno nesrečo in ureditev za zagotavljanje pristojnosti oziroma odgovornosti za obravnavo posameznih tveganj po izdelavi ocene tveganja.

Na splošno so nosilci za izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče glede na pristojnosti bili izbrani ustrezno. Nosilec sam oblikuje seznam oziroma nabor organov, ki bodo sodelovali pri izdelavi ocene tveganja za posamezno nesrečo, lahko pa tak interes izkaže tudi vsak sodelujoč organ, če ga kot takega nosilci nekaterih ocen tveganja za posamezne nesreče niso prepoznali kot potencialni sodelujoči organ.

Za nosilca izdelave ocene tveganja za železniško nesrečo je bilo določeno MZI. Mnenje nosilca je, da je bil nosilec izbran optimalno saj je MZI tudi zadolženo za področje železniškega prometa v Sloveniji

Ocena tveganja za železniško nesrečo je bila izdelana ustrezno in v skladu z zahtevami in podanimi smernicami.

OCENA RAVNI: 3.

Vprašanje 4: Ali je bila v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena medsektorska razsežnost tveganja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, če ocenjeno tveganje vključuje medsektorsko razsežnost in več možnih tveganj za nesreče ter v kolikšni meri je to zajeto v opredelitvi scenarijev tveganja. Po potrebi opišite naravo sodelovanja z drugimi organi na nacionalni in/ali ustrezni pod nacionalni ravni pri izdelavi ocene tveganja za posamezno nesrečo.

Učinki nesreč se prikazujejo v analizah tveganja. Ocene tveganja za posamezne nesreče vključujejo medresorsko razsežnost nesreče, saj so učinki večine nesreč takšni, da vplivajo na različna področja, ki jih pokrivajo različna ministrstva. Pri železniški nesreči je zaradi specifik železniškega prometa na razpolago dovolj natančnih in preverjenih in kakovostnih podatkov za izdelavo te ocene.

OCENA RAVNI: 4.

Ocena ravni za 3.1.2 Koordinacija: 3,67.

3.1.3 STROKOVNO ZNANJE

Strokovnjaki, ki izdelajo ocene tveganja za posamezne nesreče, bi morali imeti v ta namen potrebne kompetence in odgovornosti ter se predhodno udeležiti ustreznega usposabljanja.

Vprašanje 5: Ali se porazdelitev odgovornosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo redno pregleduje?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kateri subjekti ali službe sodelujejo pri izdelavi ocene tveganja za posamezno nesrečo, kako so določeni/izbrani in katere kompetence se upoštevajo pri porazdeljevanju odgovornosti.

Poleg MZI kot nosilca so kot sodelujoči organi pri nastajanju Ocene tveganja za železniško nesrečo sodelovali še v URSZR. Sodelujoči organi so bili izbrani na podlagi dejanskih ali fiktivnih posledic scenarijev tveganja.

Ustreznost kompetenc se še ne pregleduje, saj gre za nov proces, vzpostavljen šele leta 2014. Nosilec pa ima vedno možnost, da glede na potrebe ali nove okoliščine razširi nabor sodelujočih organov in drugih sodelujočih, prav tako lahko za potrebe te ocene uporabi tudi dodatni nabor podatkov in informacij. Nosilec in nabor sodelujočih organov se lahko spremeni tudi, če se spremenijo organiziranost in pristojnosti ministrstev in služb v njihovem okviru. Od leta 2014, ko se je pričelo na aktivnostih na področju ocenjevanja tveganj za nesreče, ne glede na manjše organizacijske spremembe ministrstev.

OCENA RAVNI: 4.

Vprašanje 6: Ali so strokovnjaki, ki so zadolženi za oceno tveganja za posamezno nesrečo, ustrezno obveščeni in usposobljeni ter imajo ustrezne izkušnje pri izdelavi ocen tveganj za nesreče?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navade se, ali je strokovnjakom na voljo usposabljanje, in če da, kakšno, opišite raven izkušenosti strokovnjakov ter strokovno tehnično znanje in orodja, ki so potrebna in se uporabljajo pri izdelavi ocen tveganj za nesreče.

Vprašanje je delno povezano z odgovori na prejšnja vprašanja.

Splošna problematika v zvezi z izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče se je od septembra 2014 do konca leta 2016 reševala v okviru enajstih delovnih sestankov Državnega koordinacijskega organa s sodelujočimi organi. Izvedenih je bilo še več ozko usmerjenih sestankov, praviloma med nosilcem in Državnim koordinacijskim organom. Izveden je bil tudi širši predstavitveni sestanek (v septembru 2014 na Izobraževalnem centru za zaščito in reševanje URSZR na Igu, takoj po sprejetju pravnih aktov, ki urejajo ocenjevanje tveganj za nesreče). Posebnih tozadevnih izobraževanj se ni izvajalo, delo pa je potekalo tudi na izmenjavi sprotih izkušenj vpletenih v izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče, tako nosilcev kot nekaterih sodelujočih organov. Vsem so na voljo vse izkušnje informacije, ki so bile ustvarjene, pridobljene, na teh sestankih, kakor tudi vsa politična in strokovna gradiva. Rešitev problemov, ki so se pojavili pri posameznih nosilcih, in ki smo jih skupaj reševali na teh sestankih, so lahko prevzeli tudi preostali nosilci, če so se z njimi srečali. Skupina ljudi na ministrstvih kot nosilcih in/ali sodelujočih organov (skupaj okoli 40), ki je bila vpletena v procese izdelave ocen tveganja za posamezne nesreče, je imela na razpolago kontaktne podatke in tudi izven delovnih sestankov je bila zaradi tega omogočena komunikacija med posameznimi osebami, če je bilo to potrebno. Obveščенost v zvezi s cilji ocene in v zvezi s tem, kaj je naloga vsakega vpletenega (sodelujočega), je bila ustrezna.

Kako so se izbirale osebe v organih, ki so pri ocenah tveganja za posamezne nesreče sodelovali kot predstavniki sodelujočih organov, je stvar ministrstev, stvar primernosti in strokovne usposobljenosti ter pristojnosti teh oseb (z vidika pristojnosti pristojnega ministrstva, ki ga je ta oseba predstavljala) in ustrezne usposobljenosti za opravljanje dela na delovnih mestih, ki jih zasedajo. Državni koordinacijski organ oziroma na ravni posamezne nesreče nosilec ni vplival na izbor oseb znotraj posameznega sodelujočega organa (to je pristojnost vsakega sodelujočega organa), lahko se je le odločal za nabor sodelujočih organov.

Predstavniki MZI, ki so bili vpleteni v izdelavo Ocene tveganja za železniško nesrečo, ki se je izdelovala prvič, večinoma niso imeli tovrstnih izkušenj. Glede strokovnosti teh predstavnikov menimo, da je bila ustrezna. Osebe, ki so bile s strani nosilca in sodelujočih organov določene za izvajanje dela na področju Ocene tveganja za železniško nesrečo, so vse obstoječe naloge ohranile, so naloge v zvezi z izdelavo Ocene tveganja za železniško nesrečo predstavljale dodatno obremenitev.

Državni koordinacijski organ je za lažje izvajanje nalog v zvezi z izdelavo vseh ocen tveganja za posamezne nesreče oblikoval posebno spletno podstran na spletnih straneh URSZR, kjer so na razpolago podrobnejše informacije o izdelavi ocen tveganja za posamezne nesreče. Prva objava teh informacij sega v poletje 2014, do leta 2017 pa je bila ta spletna stran dvakrat dopolnjena, nazadnje maja 2017.

Državni koordinacijski organ je v okviru svojih pristojnosti in zmožnosti posredoval, zlasti kadar so nosilci naleteli na določene težave pri izdelavi ocen tveganja za posamezne nesreče.

V določenih primerih so potekali tudi ozko usmerjeni sestanki med nosilcem in določenimi sodelujočimi organi, če je bilo treba rešiti konkretne težave v zvezi s posameznimi ozko usmerjenimi vsebinami.

OCENA RAVNI: 4.

Ocena ravni za 3.1.3 Strokovno znanje: 4.

3.1.4 DRUGI DELEŽNIKI

Zmožnost izdelave ocene tveganja za posamezno nesreča je vedno bolj odvisna od vključenosti različnih javnih in zasebnih deležnikov (sodelujoči organi, drugi sodelujoči). Subjekti, zadolženi za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo, lahko sodelujejo s širokim krogom deležnikov, ki med drugim prihajajo iz zasebnega sektorja, univerzitetnega okolja in drugih vladnih služb, ki niso neposredno udeležene v postopku ocenjevanja.

Vprašanje 7: Ali so v postopek ocenjevanja tveganja za posamezno nesrečo vključeni relevantni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči)?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako širok krog relevantnih deležnikov sodeluje v postopku ocenjevanja tveganja za nesrečo. To lahko vključuje deležnike iz univerzitetnega okolja, raziskovalnih organizacij, zasebnega sektorja, pa tudi vladnih organov, ki ne prispevajo neposredno k postopku ocenjevanja, vključno s tistimi iz drugih držav članic ali mednarodnih organizacij. Navedite morebitna spoznanja, ki bi jih bilo koristno deliti.

Pri izdelavi Ocene tveganja za železniško nesrečo niso neposredno sodelovale slovenske znanstvene in podobne inštitucije, so pa bili uporabljeni razpoložljivi strokovni in znanstveni viri v največji mogoči meri.

Zasebni sektor v izdelavo Ocene tveganja za železniško nesrečo ni bil vključen, ker zato ni bilo izražene potrebe in ker ni bilo na voljo finančnih sredstev za financiranje njihovega potencialnega sodelovanja.

V izdelavo Ocene tveganja za železniško nesrečo osebe in organi drugih držav članic niso bili vključeni.

OCENA RAVNI: 3.

Ocena ravni za 3.1.4 Drugi deležniki: 3.

3.1.5 OBVEŠČANJE IN KOMUNICIRANJE

Za ocene tveganja za posamezne nesreče so potrebni učinkoviti informacijski in komunikacijski sistemi. Razumevanje upravne zmožnosti, ki je potrebna za razširjanje rezultatov ocen tveganj za nesreče, ter njenega pomena za razvoj splošne strategije obveščanja o tveganjih lahko pripomore k boljši izmenjavi informacij in podatkov ter boljšemu komuniciranju z zadevnimi deležniki.

Vprašanje 8: Ali je na voljo potrebna upravna zmogljivost za obveščanje javnosti o rezultatih ocene tveganja za posamezno nesrečo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Podrobno se opiše, kako je v okviru razširjanja rezultatov ocene tveganja za posamezno nesrečo organizirano obveščanje državljanov.

Javnost sodeluje pri oblikovanju vsebine ocen tveganja za posamezne nesreče (od leta 2017 dalje tudi pri dopolnjevanju že obstoječih ocen) oziroma mora biti omogočena javnost ocen tveganj za nesreče. Ta obveznost izhaja tako iz Smernice Evropske komisije, ki ureja ocenjevanje tveganj za nesreče kot iz Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite. V RS je to urejeno s 15. in 16. členom Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (Uradni list RS, št. 62/14, 13/17).

Pri nastajanju Ocene tveganja za železniško nesrečo javnost ni bila vključena. Osnutek Ocene tveganja za železniško nesrečo je bil objavljen na spletni strani MZI.

V Uredbi o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite v 16. členu opredeljeno, da so ocene tveganj za nesreče javne, razen podatkov, ki so določeni in označeni kot tajni. Ocene morajo biti javno predstavljene v 90 dneh po njihovem sprejetju in biti objavljene na spletu. Omogočena mora biti tudi možnost fizičnega vpogleda vanje.

Dokončana in podpisana Ocena tveganja za železniško nesrečo je skladno s prejšnjim odstavkom v celoti javno dostopna tako fizično kot elektronsko na spletni strani MZI. Prva verzija ocene (takrat še tik pred njenim sprejetjem) je bila javno predstavljena v izobraževalnem centru za zaščito in reševanje URSZR na 1gu novembra 2015.

OCENA RAVNI: 4.

Vprašanje 9: Ali je na voljo potrebna upravna zmogljivost za interno obveščanje o rezultatih ocene tveganja za posamezno nesrečo, vključno s scenariji tveganja, pridobljenimi spoznanji ipd.?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako je organiziran pretok informacij med različnimi javnimi organi in različnimi upravnimi ravni.

Vsebinska odgovora na to vprašanje je deloma opredeljena že v odgovoru na prejšnje vprašanje.

Sodelovanje in pretok informacij med nosilcem, sodelujočimi organi in drugimi sodelujočimi pri izdelavi ocen tveganja za posamezne nesreče je nujen in neobhoden, da bi dosegli ustrezno kakovost ocene.

Vse ugotovitve Ocene tveganja za železniško nesrečo, vključno s scenariji tveganja in analizami tveganja, so javno objavljene, interno in javno dostopne in se jih lahko uporablja skladno s predmetnimi in splošnimi pogoji (npr. navedba vira ipd).

OCENA RAVNI: 4.

Vprašanje 10: Ali so rezultati ocen tveganja za posamezno nesrečo vključeni v strategijo obveščanja o tveganjih?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako je razširjanje rezultatov ocene tveganja za posamezno nesrečo, ki se dajo na voljo javnosti, vključeno v nacionalno in/ali pod nacionalno strategijo obveščanja o tveganjih.

Država nima enotne strategije obveščanja o tveganjih, ker so naloge v zvezi z ocenjevanjem tveganj za nesreče porazdeljene praktično na vsa ministrstva in tudi na druge določene državne organe. Kar se tiče neposrednega obveščanja na nevarnost v zvezi z železniško nesrečo, pa so naloge na nacionalni ravni v okviru MZI in Slovenskih železnic jasne in se izvajajo.

V zvezi z obveščanjem glede ocen tveganj za nesreče je v Uredbi o Izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite v 16. členu opredeljeno, da so ocene tveganj za nesreče javne, razen podatkov, ki so določeni in označeni kot tajni. Ocene morajo biti javno predstavljene v 90 dneh po njihovem sprejetju in biti objavljene na spletu. Omogočena mora biti tudi možnost fizičnega vpogleda vanje. Ocena tveganja za železniško nesrečo je skladno s tem javno objavljena in dostopna na spletni strani MZI.

OCENA RAVNI: 4.

Ocena ravni za 3.1.5 Obveščanje in komuniciranje: 4.

Ocena ravni upravnih zmožnosti: 3,73.

Tehnične zmožnosti

3.1.6 METODOLOGIJA

Vprašanje 11: Ali je metodologija za ocene tveganja za posamezne nesreče razvil subjekt na nacionalni ali na pod nacionalni ravni? Ali je ta metodologija določena ali objavljena? kateri so njeni ključni elementi?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se pristop k oceni tveganja za posamezno nesrečo na nacionalni ali pod nacionalni ravni (po posameznih tveganjih, na podlagi scenarijev tveganja, dejanskih primerov ali generični), opišite metodologijo, uporabljeno za analizo možnih posledic, metodologijo za izračun verjetnosti, dejavnike ali metodologijo za prednostno razvrstitev ali izključitev tveganj; opišite, ali se ocene tveganja za posamezne nesreče pregledujejo, in če da, v kakšnih časovnih presledkih, ali je metodologija zbrana v dokumentu, ali se metodologija za ocene tveganja za posamezne nesreče razkrije, in če da, komu, ter ali so katere koli informacije iz ocene tveganja za posamezno nesrečo dostopne javnosti.

Vsebina in metodologija (način izdelave) ocen tveganja za posamezne nesreče je določena z Uredbo o izvajanju sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite, ki jo je pripravila URSZR kot Državni koordinacijski organ, sprejela pa Vlada RS. Uredba se je glede tega vprašanja v veliki meri navezovala na predmetno evropsko smernico. Smernica Evropske komisije, ki ureja ocenjevanje tveganj za nesreče iz leta 2010, svetuje določene metode in tehnike iz ISO standardov. O tem, katere metode so bile pri posameznih ocenah tveganja za posamezne nesreče dejansko uporabljene, se odloča nosilec, kar uredba omogoča.

Tako vsebina kot metodologije za izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče so javne. Seznam priporočenih metod in tehnik s strani Evropske komisije je objavljen na spletni strani URSZR.

Ključni elementi vsebine ocen tveganja za posamezne nesreče so predvsem predstavitev nesreče oziroma pojava, oblikovanje scenarijev tveganja in analiz tveganja (vplivi tveganja in verjetnost nesreče), vrednotenje rezultatov analize tveganja glede na dogovorjena merila tveganja ter prikaz rezultatov analiz tveganja ob upoštevanju meril tveganja na ustreznih matrikah tveganja za nesreče.

Ocena tveganja za železniško nesrečo je v celoti javna oziroma javno objavljena.

Rok za pregled ter morebitne spremembe in dopolnitve ocen tveganj za nesreče je bil določen s 17. in 18. členom Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (Uradni list RS, št. 62/14). Ocene tveganja za posamezne nesreče naj bi se tako dopolnjevale oziroma spreminjale na vsakih pet let, Državna ocena tveganj za nesreče pa vsaka tri leta. Zaradi mogoče hitrejša dinamike sprememb in novih podatkov in dognanj, zlasti v zvezi s podnebnimi spremembami, je z novelo uredbe iz leta 2017 ta rok za vse ocene tveganj za nesreče skrajšan oziroma poenoten na največ vsaka tri leta. Na ta način je bila tudi dosežena uskladitev rokov za dopolnjevanje ocen tveganj za nesreče z roki, ki izhajajo iz Mehanizma Unije na področju civilne zaščite in ki jih mora RS upoštevati pri poročanju Evropski komisiji o stanju in napredku na področju ocenjevanja tveganj za nesreče v Republiki Sloveniji.

OCENA RAVNI: 4.

Vprašanje 12: Ali je bila v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena čezmejna razsežnost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opriše se, katera ocenjena tveganja imajo čezmejno razsežnost, in obseg, v katerem je ta razsežnost zajeta v oceni tveganja za posamezno nesrečo (npr. v pripravo scenarijev tveganja). Po potrebi lahko opišete naravo sodelovanja z drugimi državami članicami v zvezi z izdelavo ocene tveganja s čezmejno razsežnostjo.

V Oceni tveganja za železniško nesrečo ni bila vključena čezmejna razsežnost nesreče.

OCENA RAVNI: n.r.

Vprašanje 13: Ali je v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena (kritična) infrastruktura?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opredeli se, katere vrste kritične (nacionalne in evropske (v RS jo sicer nimamo) infrastrukture so upoštevane v pripravi scenarijev tveganja in oceni tveganja za posamezno nesrečo. Tovrstna infrastruktura lahko med drugim vključuje ceste, stavbe, jezove, železniške proge, mostove, satelite, podzemne sisteme, kabla (komunikacije), bolnišnice in zaklonske.

Kritična infrastruktura državnega pomena je bila v nekatere ocene tveganja za posamezne nesreče vključena glede na možnosti.

Razlika je v razumevanju kritične infrastrukture na ravni Evropske komisije (evropske kritične infrastrukture pri nas naj ne bi bilo). V RS se kritična infrastruktura državnega pomena ne obravnava kot sistem kot so zdravstveni, energetski, zdravstveni,

komunikacijski ipd., ampak na ravni posameznega objekta, ki je določen kot objekt kritične infrastrukture državnega pomena.

Če gledamo s slednjega vidika, so bili v ocenah tveganja za posamezne nesreče vsaj delno ugotavljeni oziroma upoštevani tudi vplivi nesreč na določene pomembne infrastrukturne sisteme. Če pa gledamo ozko glede na vsebino vprašanja, je v Oceno tveganja za železniško nesrečo, zlasti v scenarije tveganja in analize tveganja, vključena Infrastruktura kot so železnica in komunikacije.

OCENA RAVNI: 3.

Ocena ravni za 3.1.6 Metodologija: 3,50.

3.1.7 INFORMACIJSKA IN KOMUNIKACIJSKA TEHNOLOGIJA

Vprašanje 14: Ali je za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo ustrezna infrastruktura IKT?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, katera infrastruktura je na voljo za izdelavo ocen tveganja za posamezno nesrečo, kar lahko vključuje orodja IKT, satelite itd. Države članice lahko opišejo raziskave, ki potekajo na področju razvoja nove informacijske in komunikacijske infrastrukture za podporo ocene tveganja za posamezno nesrečo. Če se infrastruktura deli z drugimi državami, lahko opišete tudi vrsto vzpostavljenega sodelovanja (npr. satelitski posnetki).

Na to vprašanje je težko neposredno odgovoriti. Osnovni informacijski in komunikacijski pogoji za izdelavo ocen tveganja za posamezna nesreče, tudi za Oceno tveganja za železniško nesrečo, so v državi vsekakor zagotovljeni, so pa bile zaznane težave z neenotnimi, nepovezanimi, ozko usmerjenimi in parcialnimi internimi bazami podatkov, ustreznostjo podatkov, potencialno neustrezno kakovostjo in zadostnostjo IKT infrastrukture ipd. Navedeno sicer ni bistveno vplivalo na kakovost ocene. Vse to je mogoče na državni ravni urediti le v dolgoročnem in usmerjenem procesu.

Glede vsebin, vezanih na to vprašanje, na tem področju MZI ni sodelovala z drugimi državami (članicami).

OCENA RAVNI: 2.

Vprašanje 15: Ali so za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo ustrezne informacije in podatki (vključno z zgodovinskimi podatki)?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kateri viri informacij in podatkov se uporabljajo za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo ter ali so bile v ta namen vzpostavljene podatkovne zbirke. Lahko se opišejo novosti, ki se uvajajo za izboljšanje zbiranja podatkov in informacij.

Na razpolago pri izdelavi oziroma za potrebe izdelave Ocene tveganja za železniško nesrečo so bili različni, tudi zgodovinski podatki, kot jih določata tudi prvi in drugi odstavek 7. člena Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu unije na področju civilne zaščite.

Vsi razpoložljivi podatki, ocene, študije, znanstveni in strokovni prispevki na temo železniških nesreč, ki so bili na razpolago oziroma jih je bilo v času izdelave ocene mogoče pridobiti, so bili vključeni ali pa vsaj upoštevani pri izdelavi Ocene tveganja za železniško nesrečo. S tega vidika ocenjujemo, da Ocena tveganja za železniško nesrečo spada med temeljite ocene tveganja za posamezne nesreče.

OCENA RAVNI: 4.

Ocena ravni za 3.1.7 Informacijska in komunikacijska tehnologija: 3.

Ocena ravni tehničnih zmožnosti 3,25.

Finančne zmožnosti

3.1.8 FINANCIRANJE

Financiranje zajema splošno opredelitev, oceno in rezervacijo sredstev, potrebnih za izdelavo in posodobitev ocene tveganja za posamezno nesrečo.

Vprašanje 16: Ali je na voljo ustrezna finančna zmogljivost za dejavnosti, povezane z izdelavo in posodobitvami ocene tveganja za posamezno nesrečo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali so za razvoj ocene tveganja za posamezno nesrečo in njeno posodabljanje na voljo finančna sredstva.

Ocena tveganja za železniško nesrečo je bila izdelana v obdobju 2015/2016, z zagotovljenimi namensklmi finančnimi sredstvi.

Glede naslednje posodobitve Ocene tveganja za železniško nesrečo je mnenje, da se bo v njej dopolnjevalo podatke predvsem pri enem scenariju tveganja, če se bo to glede na realne razmere pokazalo kot potrebno. Ocenjuje se, da bodo za izvedbo teh posodobitev potrebna manjša finančna sredstva.

OCENA RAVNI: 4

Ocena ravni za 3.1.8 Financiranje: 4.

Ocena ravni finančnih zmožnosti: 4.

Ocena ravni zmožnosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo 3,66.

3.2 NAČRTOVANJE UKREPOV ZA PREVENTIVO IN PRIPRAVLJENOST

To podpoglavje vsebuje vprašanja, ki se nanašajo na upravne, tehnične in finančne zmožnosti za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Upravne zmožnosti

3.2.1 KOORDINACIJA

Struktura za obvladovanje tveganja za posamezno nesrečo dodeljuje jasne odgovornosti vsem, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov, da se preprečijo prekrivanja ali neskladja med odgovornostjo in zmogljivostjo.

Vprašanje 17: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, na kakšni podlagi so odgovornosti za načrtovanje razdeljene znotraj državne/javne uprave, ali so ta podlaga oziroma ustrezni postopki pisno dokumentirani (npr. v pravnih besedilih), ali obstajajo prekrivanja ali potrebe, in če da, kako so ti obravnavani, ter ali je zajeta medsektorska razsežnost.

Osnovni dokument, ki v osnovi deli odgovornosti in pristojnosti med ministrstva, je Zakon o Vladi. Vsako ministrstvo ima nato še svoje zakonske in podzakonske akte, s katerimi podrobneje razdeljuje osnovne naloge in pristojnosti.

Zakon o varnosti v železniškem prometu določa pogoje za zagotovitev varnega in urejenega železniškega prometa, odgovornosti in pristojnosti udeležencev pri zagotavljanju varnosti železniškega prometa, razvoj skupnih varnostnih ciljev in skupnih varnostnih metod, skupna načela pri upravljanju, vodenju in nadzorovanju varnosti železniškega prometa na območju prog v Republiki Sloveniji, ter pogoje za varen železniški promet na industrijskih tirih in progah drugih železnic.

Na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami je krovni Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, pomembni krovni dokumenti so še Zakon o gasilstvu, Nacionalni program varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Resolucija o nacionalnem programu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Drugi pomembnejši akti pa so predvsem Uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja, Uredba o metodologiji za ocenjevanje škode, Uredba o organizaciji in delovanju sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja, Pravilnik o obveščanju in poročanju v sistemu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Uredba o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč, Pravilnik o vajah na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami ter Navodilo o pripravi ocen ogroženosti.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4.

Vprašanje 18: Ali so odgovornosti za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost v zvezi s posameznim tveganjem za nesrečo jasno dodeljene in ali se redno preverjajo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako je zagotovljeno dodeljevanje odgovornosti za načrtovanje v zvezi s posameznimi tveganji in ali je vzpostavljen postopek za preverjanje dodeljevanja odgovornosti v zvezi s temi tveganji.

Načeloma je glede na pristojnosti posameznih ministrstev jasno, za katere ukrepe je kdo odgovoren v zvezi s posamezno nesrečo. Pravni akti se glede tega obdobja spreminjajo, lahko tudi skladno z upoštevanjem novih nalog, zahtev, potreb in okoliščin. Potencialni problem je, da se kakšno področje glede pristojnosti ministrstev lahko podvaja, kakšno področje pa sploh ni pokrito.

Predpisi s področja železnic določajo naloge in pristojnosti organov in organizacij (železnice - ministrstva, agencije, upravljavca in prevoznika) v primeru nesreče. Pravilnik o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih v železniškem prometu določa postopke, ki jih je treba izvesti za odpravo posledic teh nesreč.

Na področju sistema VPNDN ukrepi večinoma izhajajo iz ene njegovih temeljnih nalog - to je odziva na nesrečo oziroma zaščite in reševanja ob nesreči.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4.

Ocena ravni za 3.2.1 Koordinacija 4

3.2.2 STROKOVNO ZNANJE

Uporabljati bi se morale metodologije za kadrovsko načrtovanje, da bi bili zagotovljeni optimalni kadrovske viri. Za strokovnjake, ki so zadolženi za pripravo načrtov za obvladovanje tveganj za nesreče, bi bilo treba zagotoviti potrebne informacije in ustrezno usposabljanje.

Vprašanje 19: Ali je za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost na podlagi rezultatov ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo dovolj strokovnjakov?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kateri subjekti ali službe sodelujejo v postopku načrtovanja, kako so določeni/izbrani, in ali se šteje, da so kadrovske viri zadostni.

Načeloma je oseb/strokovnjakov dovolj izvajanje nalog v zvezi z ukrepi za preventivo in pripravljenost. V zadnjih letih se ministrstva in službe v okviru javne uprave zaradi varčevanja večinoma niso kadrovske okrepila, obseg nalog pa se je povečal, kar lahko dolgoročno ne vpliva pozitivno na obseg in kakovost izvajanja nalog in pristojnosti.

Na področju železnic vsi izvršilni delavci (kot npr. premikač, prometnik, strojevodja, preglednik, ipd) aktivno sodelujejo pri odpravi posledic nesreč, od javljanja o pojavu nesreče, obveščanja pristojnih služb, do odprave posledic nesreče. Naloge so po posameznih področjih porazdeljene glede na vrsto in lokacijo nesreče.

Na ravni URSZR kadrovske in materialni pogoji omogočajo izvajanje večine nalog s področja VPNDN oziroma identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost (večina jih je vezana tudi na druge nesreče). Na področju izvajanja zaščite in reševanja ob železniški nesreči imajo največjo vlogo gasilci, ki so večinoma kvalitetno, zadostno in ustrezno opremljeni za posredovanje. Pomembna je tudi vloga zdravstva, predvsem zaradi potencialno večjega števila potencialno poškodovanih ljudi.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 20: Ali je na voljo učinkovito usposabljanje za strokovnjake na različnih ravneh, ki so odgovorni za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali je na voljo usposabljanje za strokovnjake, ki izvajajo dejavnosti načrtovanja, in če da, kakšno.

Plačljivih usposabljanj se zaradi stroškov oziroma varčevanja strokovnjaki zaradi varčevanja verjetno udeležujejo v manjšem obsegu kot bi bilo potrebno.

Na področju železnic vsi izvršilni delavci opravljajo izobraževanja in preverjanja znanja, skladno s Pravilnikom o strokovni usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev in Pravilnikom o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih v železniškem prometu.

Na praktični ravni je usposabljanje v okviru sistema VPNDN, zlasti usposabljanje na vajah ZRP v zvezi z železniškimi nesrečami. Državnih vaj zaščite in reševanja na državni ravni ter na regijski ravni je bilo v zadnjih letih več, kar je razvidno tudi iz razvida s področja sistema VPNDN.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4.

Vprašanje 21: Ali so strokovnjaki, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, obveščeni o splošnih ciljnih politike/prioritetah v zvezi z obvladovanjem tveganj za nesreče?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali se izvaja strategija za obvladovanje tveganja, in če da, kako se o ciljnih, prioritetah in postopkih obveščajo strokovnjaki, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Splošni cilj mora vedno biti zmanjševanje ugotovljenega tveganja za obravnavano nesrečo. Mnenje je, da so osebe oziroma organi, ki so vključeni v izdelavo ocen zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče, s temi akti seznanjeni, oziroma vsaj s svojimi področnimi cilji. Brez tega ni možno biti uspešen pri zmanjševanju tveganj za nesreče oziroma morajo ukrepi tudi izhajati oziroma biti v povezavi s splošnimi in konkretnimi cilji iz strategij, politik ipd. Verjetno so ti strokovnjaki v določeni meri celo soudeleženi pri nastajanju tovrstnih dokumentov.

Celovite državne strategije na tem področju ni, obstajajo pa sektorske (strategije, nacionalni programi ipd.), ki jih pripravljajo pristojna ministrstva.

Na področju železnic ima upravljavec in prevoznik ustanovljeno Službo za upravljanje s tveganji, katere glavna naloga je obvladovanje tveganj na vseh nivojih odločanja in tudi področij delovanja.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: n. r., SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 22: Ali je vzpostavljen postopek za zagotovitev, da se bo znanje strokovnjakov, zadolženih za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ohranilo in nadalje razvijalo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako se znanje izmenjuje med strokovnjaki, ki sodelujejo v postopku načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost, ter kako je zagotovljeno, da se to znanje ohrani.

Znanje strokovnjakov se lahko pridobi z usposabljanjem, sodelovanjem, izmenjavo dobrih praks ter izvajanjem zaščite in reševanja.

Na področju železnic odgovorni in ostali zaposleni spremljajo novosti s svojega delovnega področja, se izobražujejo z internimi prenosi specifičnega znanja in drugimi oblikami izobraževanja. Poleg tega, na področju železnic, zaposleni izmenjujejo mnenja in znanja z drugimi železniškimi upravami in evropskimi železniškimi organizacijami (UIC, CER in ERA).

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.2.2 Strokovno znanje 3,25

3.2.3 METODOLOGIJA

Subjekt na nacionalni ali pod nacionalni ravni bi moral razviti metodologijo za načrtovanje obvladovanja tveganja za pričakovane posledice ugotovljenih tveganj za nesreče, ki se ocenijo na podlagi razvite metodologije ter ustrezno prednostno razvrstijo.

Vprašanje 23: Ali so različni pristojni subjekti razvili metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganj za nesreče? kateri so ključni elementi teh metodologij?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se pristope k načrtovanju na nacionalni ali pod nacionalni ravni in metodologije, uporabljene za razvoj ukrepov za preventivo in pripravljenost ter za analizo njihovih morebitnih učinkov na ublažitev tveganja za nesreče.

MZI: Metodologija za načrtovanje obvladovanja tveganja eksplicitno za železniško nesrečo za področje železnic ne obstaja. Resorni predpisi, ki urejajo ti področji, vsebujejo ukrepe in pristojnosti za ravnanje v primeru nesreč.

OCENA RAVNI: n.r.

Vprašanje 24: Ali metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganj za nesreče vključujejo opredelitev infrastrukture, ki je pomembna za ublažitev opredeljenih tveganj?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako se opredeli ustrezna infrastruktura, kako se oceni njeno stanje z vidika blažitve tveganja za posamezno nesrečo, ali se vodi evidenca ustrezne infrastrukture in ali se ta redno pregleduje ter ali se opredelijo potrebe po naložbah.

Kot je bilo že pojasnjeno v odgovoru na 23. vprašanje, načrtovanje obvladovanja tveganja eksplicitno za železniško nesrečo ne obstaja, a resorni in interni predpisi, ki urejajo to področje, vsebujejo ukrepe in pristojnosti za ravnanje v primeru nesreč. Ti določajo tudi način in pogoje za gradnjo, vzdrževanje in popravilo železniške in energetske infrastrukture v primeru pojava nesreče.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: n. r., SKUPNA OCENA: 3

Ocena ravni za 3.2.3 Metodologija: 3

3.2.4 DRUGI DELEŽNIKI

Zmožnost obvladovanja tveganj je vedno bolj odvisna od vključevanja različnih javnih in zasebnih deležnikov ter sodelovanja z njimi, kot so agencije za obvladovanje tveganj za nesreče, zdravstvene službe, gasilci, policija, operaterji na področju prevoza/električne energije/komunikacijskih omrežij, združenja prostovoljcev, državljani/prostovoljci, znanstveni strokovnjaki, oborožene sile ali organizacije v drugih državah članicah.

Vprašanje 25: Ali so relevantni javni in zasebni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči) obveščeni o postopku načrtovanja in vključeni vanj?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se naravo sodelovanja javnih/zasebnih deležnikov, katera vrsta deležnikov prispeva k postopku načrtovanja in morebitna spoznanja, ki bi jih lahko delili.

Nekateri navedeni v napovedniku tega podpoglavja (3.2.4) so vsaj v sistem VPNDN načeloma vključeni, zlasti to velja za izvajanje zaščite in reševanja ob in po nesreči. Pri vseh večjih nesrečah je v intervencije vključena tudi policija, večkrat v intervencijah tudi sodeluje SV (poplave, požari v naravnem okolju, pri letalski nesreči je njihovo angažiranje vezano predvsem na potencialno iskanje pogrešanega zrakoplova, v praksi k sreči tega še ni bilo). Na področju VPNDN organizacije v drugih državah članicah v načrtovanje ukrepov niso vključene.

Na področju železnic pri načrtovanju in odpravi posledic sodelujejo prevozniki in upravljavec železniške infrastrukture.

V sistemu VPNDN se bodoče povezovanje javnega in zasebnega partnerstva načrtuje predvsem na področju javnega alarmiranja, sistema tihega pozivanja preko sprejemnikov

osebnega klica in na področju t.i. e-call-a (slednje je sicer za področje železniške nesreče pomembno, predvsem v primeru trčenja vlaka in prometnega sredstva cestnega prometa).

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3

Vprašanje 26: Ali se o ugotovitvah tveganja v oceni tveganja za posamezno nesrečo obvesti javnost ali zasebna podjetja, in če da, kako je zagotovljeno spodbujanje javnosti in teh podjetij k načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se sodelovanje s partnerskimi organizacijami v postopku načrtovanja ter navedite, ali so bili podpisani sporazumi za spodbujanje zadostne kakovosti, in če da, kateri, ter kako ukrepi za preventivo in pripravljenost, ki jih načrtujejo te organizacije, dejansko prispevajo k pričakovani blažitvi tveganja za posamezno nesrečo.

Ocene tveganj za nesreče so javne in objavljene, z izjemo Ocene tveganja za terorizem. Ocene tveganj za nesreče, tudi Ocena tveganja za železniško nesrečo, niso direktno usmerjene na javnost in zasebna podjetja (predvsem glede slednjih to niti ni namen teh ocen).

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: n. r., SKUPNA OCENA: 3

Vprašanje 27: Ali so subjekti na nacionalni ali pod nacionalni ravni vključeni v čezmejno načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se, pri katerih ukrepih v okviru čezmejnega načrtovanja so ti subjekti nedavno sodelovali, opišite konkretne ureditve za nadaljnje sodelovanje, ki so bile sprejete na podlagi tega postopka skupnega načrtovanja (npr. memorandumi o soglasju ali dogovori o ravni storitev), pa tudi izkušnje in spoznanja, ki bi jih lahko delili.

Na področju železnic sodelujemo pri organizaciji prometa s sosednjimi državami pri mednarodnih prevozih, kar vključuje tudi delovanje ob naravnih in drugih nesrečah.

Na področju VPNDN organizacije v drugih državah članicah v načrtovanje ukrepov niso vključene. Na področju VPNDN ima URSZR sicer sklenjene številne dvostranske sporazume o sodelovanju. V okviru dvostranskega sodelovanja med Slovenijo in Hrvaško obstaja krovna skupina za varstvo pred nesrečami, ki ima tudi svoje podskupine, ki se sestajajo vsaj enkrat letno. Sodelovanje poteka tudi s civilno zaščito Furlanije Julijske krajine, Avstrijo in Madžarsko. Meddržavno sodelovanje poteka tudi na lokalni ravni. Medsebojni dogovori o sodelovanju in pomoči na področju zaščite, reševanja in pomoči sklepajo tudi obmejne občine, zlasti to velja za občine ob meji s Hrvaško. Ta področje je za področje železniške nesreče sicer manj relevantno.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.2.4 Drugi deležniki: 3,00

3.2.5 OBVEŠČANJE IN KOMUNICIRANJE

Pri obvladovanju kompleksnih tveganj so potrebni učinkoviti informacijski in komunikacijski sistemi za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Subjekti na nacionalni ali pod nacionalni ravni morajo zato zagotoviti, da se izvajajo pravila in postopki, ki omogočajo izmenjavo informacij in podatkov ter komunikacijo z različnimi deležniki.

Vprašanje 28: Ali so relevantni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči), vključno z državljani, obveščeni o ključnih elementih načrtovanja obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako je organiziran pretok informacij med različnimi javnimi in zasebnimi deležniki ter med različnimi upravnimi ravni, da se zadevnim deležnikom zagotovi, da so ustrezno obveščeni in da lahko prispevajo svoje znanje. Lahko se podrobno opiše tudi organizacijo komuniciranja z državljani o načrtovanju nekaterih ukrepov preventive in pripravljenosti ter morebitna spoznanja, ki bi jih lahko delila.

Enotnega »državnega« informacijskega/komunikacijskega sistema, prek katerega bi se lahko deležniki seznanjali z vsebino aktivnosti v zvezi z načrtovanjem, pa tudi izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost, ni. To pristojnost ločeno lahko izvajajo posamezna ministrstva. Informacije o aktivnosti ministrstev na tem področju so praviloma objavljena na njihovih spletnih straneh. Relevantni deležniki se z njimi lahko seznanijo tudi v okviru priprave, usklajevanja in sprejemanja pomembnih aktov in dokumentov.

Medsebojno poznavanje pristojnosti, nalog in aktivnosti, tudi na področju načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost je mogoče le ob okrepljenem sodelovanju med ministrstvi. Izdelane ocene zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče v obdobju 2017–2018 bodo omogočale korak naprej pri medsebojnem spoznavanju in razumevanju vlog ministrstev pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Na področju VPNDN javnost lahko sodeluje pri nastajanju ocen ogroženosti in načrtov zaščite in reševanja ob železniški nesreči, pa tudi pri nastajanju določenih pravnih aktov, omenjenih v odgovoru št. 17.

Medsebojno izmenjevanje informacij na nižjih ravneh se npr. lahko zagotavlja tudi prek obdobjnih sej štabov civilne zaščite na vseh ravneh. Vanje so vključeni predstavniki vseh deležnikov, katerih aktivnosti so pomembne v fazi priprav na nesrečo in ob odzivu nanjo. Podobno velja tudi za načrtovanje, organiziranje in izvedbe vaj ZIR na vseh ravneh – tudi pri tem je nujno dobro sodelovanje in izmenjava informacij s strani vseh deležnikov. Pomembni so tudi tematski medresorski posveti, ki jih med drugim pripravlja tudi URSZR.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.2.5 Obveščanje in komuniciranje 3

Ocena ravni upravnih zmožnosti: 3,25

Tehnične zmožnosti**3.2.6 OPREMA**

V okviru ocenjevanja tehnične zmožnosti se oceni, ali je na voljo potrebna oprema za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Tovrstna oprema so lahko programska orodja za podporo procesa načrtovanja.

Vprašanje 29: Ali so na voljo oprema in orodja, ki so potrebni za podporo in/ali izvedbo načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali so na voljo oprema in orodje, in če da, kateri, ter ali obstajajo kakršne koli dodatne potrebe, neusklejenosti in/ali prekrivanja.

Na področju železnic se ukrepi načrtujejo ob vsaki nesreči posebej, upravljavec železniške infrastrukture ima vedno na voljo intervencijsko vozilo - »pomožni vlak« za odpravo posledic vseh vrst nesreč.

Na področju sistema VPNDN bi lahko glede na izbrane ukrepe za pripravljenost izpostavili tehnično opremo v centrih za obveščanje, radijski sistem ZARE in druge sisteme, ustrezno informacijsko-komunikacijsko infrastrukturo, sisteme javnega alarmiranja, sisteme tihega alarmiranja preko sprejemnikov osebnega kilca, namenske geografsko-informacijske sisteme, določene podatkovne baze. Z navedenim sistem VPNDN razpolaga večinoma v ustreznih merih.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.2.6 Oprema: 4

Ocena ravni tehničnih zmožnosti: 4

Finančne zmožnosti**3.2.7 FINANCIRANJE**

Financiranje zajema splošno opredelitev, oceno in rezervacijo sredstev, ki naj bi bila potrebna za izpolnitev morebitnih finančnih obveznosti v okviru obvladovanja tveganj za nesreče (financiranje ukrepov za preventivo in pripravljenost), ki izhajajo iz prednostne razvrstitve tveganj za nesreče. Po potrebi vključuje tudi sodelovanje deležnikov pri financiranju obvladovanja tveganj za nesreče.

Vprašanje 30: Ali se v okviru postopka načrtovanja ocenijo finančne potrebe za izvedbo ukrepov za preventivo in pripravljenost ter opredelijo možni viri financiranja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali obstaja metodologija za oceno finančnih potreb, kateri viri financiranja so opredeljeni ter ali je bila oziroma bo vložena vloga za financiranje s sredstvi Evropske unije.

Na področju železnic se sredstva za delovanje intervencijskega vozila - »pomožnega vlaka« za odpravo posledic vseh vrst nesreč planirajo in zagotavljajo na letni ravni v okviru upravljavca železniške infrastrukture.

Ko govorimo o virih financiranja, gre za vire v okviru rednih proračunskih sredstev, ki so namenjeni posameznim ministrstvom, pa tudi lokalnim skupnostim. Ta sredstva, zlasti na lokalni ravni, pogosto ne zadoščajo za vse aktivnosti. Ko pa govorimo o izvajanju ukrepov, pa ne gre le za redna proračunska sredstva, ampak predvsem ob večjih nesrečah tudi za sredstva iz proračunskih rezerv, s katerimi se zagotavlja ustrezen odziv sistema VPNDN ter tudi izvajanje drugih nalog. Ob morebitnem vključevanju javno-zasebnega partnerstva bo lahko vir financiranja določenih aktivnosti (ne financiranje odziva, ampak financiranje »rednih« aktivnosti), tudi zasebni kapital.

Ob aktiviranju državnega načrta zaščite in reševanja ob železniški nesreči je mogoče na najbolj prizadeta območja države zagotoviti gasilske in druge enote iz celotne Slovenije, financiranje intervencije pa z aktiviranjem načrta v določenem deležu in za določene aktivnosti prevzame država.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 31: Ali se v okviru postopka načrtovanja upoštevajo prihodnji naložbeni načrti in morebitna vloga zasebnega financiranja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali postopek načrtovanja prispeva k opredelitvi prihodnjih naložbenih prioritet, in če da, kako, v kolikšni meri so v ta postopek vključene zasebne organizacije ter ali se spodbuja sodelovanje z zasebnim sektorjem za financiranje naložbenih prioritet.

Na področju železnic sredstva zagotavlja upravljavec železniške infrastrukture, posredno pa so to proračunska sredstva MZI.

Načrtovanje in izpopolnjevanje ukrepov za preventivo in pripravljenost bi morala biti v tesni povezavi s prihodnjimi naložbenimi načrti.

Na področju VPNDN z vidika načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost vidnejše vloge zasebnega sektorja ni in to vprašanje za sistem VPNDN niti ni relevantno. Potencialno nekoliko večja vloga zasebnega sektorja pa bi bila lahko pri izvajanju določenih ukrepov. Vloga zasebnega financiranja bo v bodoče mogoča prek javno-zasebnega partnerstva pri razvoju sistema javnega alarmiranja, sistemu tihlega pozivanja prek sprejemnikov osebne klica in pri t. i. e-call-u. E-call je sistem, vgrajen v osebne vozile, v poštev v zvezi z železniško nesrečo lahko pride predvsem pri trkih vlaka in prometnega sredstva cestnega prometa.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 32: Ali se v okviru postopka načrtovanja vnaprej opredelijo oziroma sprejmejo postopki ali načrti, s katerimi se zagotovi financiranje ukrepov za

preventivo in pripravljenost, potrebnih za ublažitev ugotovljenega tveganja na nesrečo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako se v postopku načrtovanja obravnavajo proračunska in pravna vprašanja, povezana s prožnim dodeljevanjem sredstev, ali se sprejmejo oziroma uvedejo konkretni postopki za omogočanje prožnosti ter ali tak pristop ovirajo pravne ali politične prepreke.

Na področju železnic se sredstva v naprej ne načrtujejo, sredstva za delovanje pa zagotavlja upravljavec železniške infrastrukture, skladno z veljavnimi predpisi s področja organizacije železnic.

Financiranje delovanja sistema VPNDN se predvsem na državni ravni zagotavlja prek proračuna RS, na nižjih ravneh pa predvsem iz proračunov lokalnih skupnosti, kar pomeni, da se tudi načrtuje določena finančna sredstva tako za načrtovanje kot zlasti za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Načeloma so vsaj na državni ravni za te namene vedno na razpolago proračunska sredstva, saj gre večinoma za redne dejavnosti ministrstev in javnih služb oziroma za ukrepe, katerih načrtovanje in izvajanje mora biti vnaprej finančno pokrito, da se lahko realizira.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.2.7 Financiranje: 3,0

Ocena ravni finančnih zmožnosti: 3,0

Ocena zmožnosti načrtovanja ukrepov: 3,39

3.3 IZVAJANJE UKREPOV ZA PREVENTIVO IN PRIPRAVLJENOST

To podpoglavje vsebuje vprašanja, ki se nanašajo na upravne, tehnične in finančne zmožnosti za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Upravne zmožnosti

3.3.1 STRATEGIJA/POLITIKA/METODOLOGIJA

Subjekti na nacionalni ali pod nacionalni ravni so razvili pristope za izvajanje ukrepov na področju preventive pred tveganji in pripravljenosti nanje. Ocenijo se pričakovani učinki načrtovanih ukrepov za preventivo in pripravljenost na ublažitev tveganja ter v skladu s tem prednostno razvrstijo in prilagodijo ukrepi.

Vprašanje 33: Ali je izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost povezano z načrtovanjem obvladovanja tveganj za nesreče? Ali je del strategije ali politike in ali je bila opredeljena metodologija?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se pristop na nacionalni ali pod nacionalni ravni, ki postopek načrtovanja povezuje z izvajanjem ukrepov, opišite, kako poteka izvajanje, kako se analizirajo posledični učinki na zmanjšanje in blaženje tveganj ter prilagajanje nanje ter kako se rezultati teh analiz tveganja ponovno vključijo v načrtovanje in ocene tveganj ob ustreznem upoštevanju skladnosti z morebitnimi obstoječimi ukrepi za preventivo in pripravljenost v okviru prilagajanja podnebnim spremembam.

Načeloma bi morala biti načrtovanje in izvajanje ukrepov dva koraka v enovitem procesu, zato je povezava neobhodna, oboje je pomemben del obvladovanja tveganja za posamezne nesreče.

Rezultati ocen tveganja za posamezne nesreče se v splošnem zaradi nedavnosti njihove izdelave še niso začeli množično uporabljati pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost. Enako velja tudi v obratni smeri, saj se ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče trenutno izdelujejo prvič.

Postopke določajo predpisi o železnicah (Zakon o varnosti v železniškem prometu).

Na področju sistema VPNDN je kot identificiran ukrep za pripravljenost v okviru sistema VPNDN treba omeniti državno oceno ogroženosti zaradi železniške nesreče, ki se trenutno dopolnjuje. Pri tem je bila že upoštevana vsebina Ocene tveganja za žled.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 34: Ali so razvite metode za poročanje o škodi in človeških žrtvah ter ali se stroški škode ocenijo, dokumentirajo in hranijo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, katere metode so bile razvite za poročanje o škodi in človeških žrtvah, ali se ti podatki sporočijo deležnikom in državljanom, ali deležniki prispevajo k poročanju o škodi in/ali oceni stroškov, ali se podatki o škodi redno ali občasno dokumentirajo in hranijo, kakšno časovno obdobje je zajeto in ali so ta poročila na voljo javnosti.

Načelno mnenje je, da so metode za ocenjevanje škode razvite za večino nesreč. Vsako ministrstvo glede ocene škode ima verjetno svoje postopke in metodologije

Za področje železnic to nalogo opravlja preiskovalec železniških nesreč in interna preiskava na SŽ (določeno z Zakonom o varnosti v železniškem prometu). Stroški škode se ocenijo, dokumentirajo in hranijo.

Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami v 52. členu nalaga URSZR, da mora med drugim zbirati podatke za vse naravne in druge nesreče, kot so podatki o posledicah in škodi ter podatki o intervencijah sil za zaščito, reševanje in pomoč ob nesrečah. Vprašanje je, če je tu mišljena tudi železniška nesreča oziroma vsaj ne celovito.

Za poročanje o človeških žrtvah in ranjenih in podobno ne glede na nesrečo ni enotnega koncepta, podatki se zbirajo na več mestih. Nekateri podatki o tem se sicer se pridobijo tudi iz sistema SPIN URSZR, vir teh podatkov pa so večinoma poročila z intervencij zaščite, reševanja in pomoči. Največje težave so s pridobivanjem podatkov o poškodovanih in

ljudeh, ki so kasneje umrli, zlasti, če zdravljenje traja dlje oziroma če poškodovani umrejo kasneje. Za zbiranje takšnih podatkov je sicer pristojno MNZ.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.3.1 Strategija/politika/metodologija: 3,00

3.3.2 KOORDINACIJA

Struktura za obvladovanje tveganja dodeljuje jasne odgovornosti vsem subjektom, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, da se preprečijo prekrivanja ali neskladja med odgovornostjo in zmogljivostjo.

Vprašanje 35: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, na kakšni podlagi so odgovornosti za postopek izvajanja razdeljene znotraj (državne/javne) uprave, ali so ustrezni postopki pisno dokumentirani (npr. v pravnih besedilih), ali obstajajo prekrivanja, dodatne potrebe in/ali neskladja, in če da, kako so ti obravnavani, ter ali je zajeta medsektorska razsežnost.

Pristojnosti posameznih subjektov (SŽ, MZI) so določene s predpisi o železnicah.

Odgovor na to vprašanje je načelno splošen in pozitiven ter se lahko navezuje na vsebino odgovorov na vprašanji 17 in 18.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.3.2 Koordinacija: 3

3.3.3 STROKOVNO ZNANJE

Uporabljajo se metodologije za kadrovske načrtovanje, da bi bili zagotovljeni optimalni kadrovske viri. Uporabljajo se orodja za ocenjevanje delovne uspešnosti osebja, ki vključujejo redno pregledovanje potreb na področju usposabljanja in razvoja.

Vprašanje 36: Ali porazdelitev odgovornosti med strokovnjaki, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustreza najnovejšim razmeram in ali so na voljo zadostna sredstva za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost na podlagi postopka načrtovanja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kateri subjekti (npr. oddelki, agencije) sodelujejo pri izvajanju ukrepov, kako se ti subjekti določijo/izberejo in katere kompetence osebja se upoštevajo pri porazdelitvi odgovornosti ter ali se šteje, da so kadrovske viri zadostni.

Pristojnosti pri izvajanju ukrepov določajo že predpisi o železnicah. Ključni subjekti so MZI in SŽ Infrastruktura. Sredstva za izvajanje se, za železnice, zagotavljajo v proračunu RS. V primeru večje nesreče je dodatna sredstva mogoče zagotoviti tudi iz proračunske rezerve.

Sredstva zagotavlja državni proračun in njihov obseg je odvisen od več dejavnikov. Glede porazdelitve odgovornosti je odgovor na to vprašanje v znatni meri smiselno podan že v odgovoru na vprašanje št. 18. Razmejitev ukrepov za preventivo in pripravljenost po posameznih resorjih je razvidna tudi iz razvidov, ki so priloga te ocene.

V največji meri je v izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost glede na pristojnosti, ki izhajajo iz pravnih aktov, vpeto predvsem MZI. Nekatere ukrepe za pripravljenost izvaja tudi sistem VPNDN oziroma URSZR.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 37: Ali so strokovnjaki, ki so odgovorni za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno obveščeni in usposobljeni ter imajo zadostne izkušnje?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se, ali je za osebe, ki sodeluje pri izvajanju ukrepov, na voljo usposabljanje, in če da, kakšno, ter kako pogosto so te osebe že bile vključene v izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Opišite, kako je organizirano obveščanje osebja, ki sodeluje pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, o ciljih, prioritetah in postopkih.

Kot je bilo pojasnjeno že v predhodnih odgovorih, sta načrtovanje in preventiva na področju železnic vključena v izobraževalne procese na vseh ravneh. Nadalje se zaposleni izobražujejo z internimi prenosi znanja, s prenosi novih znanstvenih dognanj v prakso, z usposabljanji in z izmenjavo dobre prakse s primerljivimi državami.

Deloma je odgovor na to vprašanje, kar se tiče sistema VPNDN, že podan v odgovorih na vprašanja 21, 22 in 28.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.3.3 Strokovno znanje: 3,00

3.3.4 DRUGI DELEŽNIKI

Zmožnost obvladovanja tveganj je vedno bolj odvisna od vključevanja različnih javnih in zasebnih deležnikov ter sodelovanja z njimi, kot so agencije za obvladovanje tveganj za nesreče, zdravstvene službe, gasilci, policija, operaterji na področju prevoza / električne energije/komunikacijskih omrežij, združenja prostovoljcev, državljani/prostovoljci, znanstveni strokovnjaki, oborožene sile ali organizacije v drugih državah članicah (čezmejno obvladovanje tveganj). Za obravnavo novih tveganj je zato treba vzpostaviti mrežo za odziv, v okviru katere se lahko mobilizirajo vse potrebne zmogljivosti različnih deležnikov.

Vprašanje 38: Ali so relevantni deležniki (nosilec, sodelujoči organi, drugi sodelujoči) obveščeni o izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost ter ali pri tem sodelujejo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se pristop glede vključevanja javnih/zasebnih deležnikov ali upravljanja mreže deležnikov ter navedite vrste deležnikov, ki prispevajo k izvajanju ukrepov, in opišite morebitna spoznanja, ki bi jih lahko delili.

Na področju železnic relevantni deležniki načrtujejo izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost in so tako prioritarno obveščeni o njihovem izvajanju.

Kar se tiče izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost v okviru sistema VPNDN, so v odvisnosti od ukrepa lahko vključeni tako URSZR, sile za zaščito, reševanje in pomoč (zlasti gasilci) (glede na Uredbo o opremljanju, organiziranju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč in enot Civilne zaščite) kot tudi npr. Slovenska vojska.

Pri izvajanju zaščite in reševanja se vključujejo pri določenih nesrečah tudi zasebna podjetja – koncesionarji ipd, s katerimi imajo nosilci načrtovanja sklenjene pogodbe.

Kar se tiče državljanov, gre predvsem za sposobnost, da lahko ob nesreči uspešno izvajajo osebno in vzajemno zaščito. Pri železniški nesreči ta način ni zelo verjeten.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4.

Vprašanje 39: Ali je subjekt na nacionalni ali pod nacionalni ravni vključen v izvajanje čezmejnih ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se, kateri čezmejni ukrepi za preventivo in pripravljenost se izvajajo, kateri drugi deležniki sodelujejo pri teh ukrepih in ali so bile na podlagi skupnega izvajanja ukrepov oblikovane konkretne ureditve za nadaljnje sodelovanje (npr. memorandumi o soglasju ali dogovori o ravni storitev) ter opišite morebitne izkušnje in spoznanja, ki bi jih lahko delili.

Na področju železnic sodelujemo pri organizaciji prometa s sosednjimi državami pri mednarodnih prevoznih, kar vključuje tudi delovanje ob naravnih in drugih nesrečah.

Kar se tiče sistema VPNDN, je za URSZR načelni odgovor glede izvajanja določenih ukrepov lahko vezan na odgovor na vprašanje 27 (npr. skupni projekti, izvajanje mednarodnih vaj na državni ravni ipd., npr. s Hrvaško, Avstrijo in Italijo) – vendar v glavnem ni relevanten za področje železniških nesreč.

OCENA RAVNI: MZI: 2, VPNDN: n. r., SKUPNA OCENA: 2.

Vprašanje 40: Ali je izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost s strani teh javnih in zasebnih deležnikov zadostne kakovosti, da se dosežejo pričakovani rezultati v smislu blažitve tveganja za nesrečo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali so sklenjeni dogovori, s katerimi se spodbuja zadostna kakovost, kako ukrepi za preventivo in pripravljenost, ki jih izvajajo te

organizacije, dejansko prispevajo k pričakovani ublažitvi tveganja, ter ali so bile pridobljene izkušnje, ki bi se lahko izmenjale.

Najprej gre za vprašanje oblikovanja pričakovanih rezultatov izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost. Pričakovani rezultati se lahko oblikujejo v okviru oblikovanja sprejemljivega tveganja.

Ocena tveganja in scenariji tveganja, osnovani na dejanskih preteklih dogodkih, s pripadajočimi analizami tveganja, sta pokazala razsežnosti vplivov nesreč. Uspešnost in ustreznost načrtovanja in izvajanja identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost, s katerimi naj bi zmanjšali bodoče posledice nesreč se bodo pokazale šele v prihodnosti.

Na področju železnic je izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost s strani javnih deležnikov (MZI, SŽ Infrastruktura) zadostne kakovosti, da se dosežejo pričakovani rezultati v smislu blažitve tveganja za nesrečo. To pa ne pomeni, da škoda ne bo nastala.

Ocena tveganja za železniško nesrečo s scenariji tveganja, osnovani na dejanskih preteklih dogodkih, in s pripadajočimi analizami tveganja, je pokazala dejanske vplive in verjetnost takšnih dogodkov. Dejansko uspešnost in ustreznost načrtovanja in izvajanja identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost, s katerimi naj bi zmanjšali posledice in verjetnost teh nesreč, se lahko preveri na vajah.

Kar se tiče, zasebnih deležnikov, se nekoliko večji delež v sistemu VPNDN, kot je bilo že odgovorjeno v odgovorih na vprašanji 25 in 30, šele načrtuje, zato odgovora ni mogoče podati.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4.

Ocena ravni za 3.3.4 Drugi deležniki: 3

3.3.5 POSTOPKI

Obvladovanje tveganja mora vključevati razvoj vzpostavljenih postopkov za zagotovitev delovanja sistema za obvladovanje tveganj. V okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost je zato treba opredeliti postopke, ki prispevajo k zmanjšanju tveganja.

Vprašanje 41: Ali izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost zajema razvoj postopkov za zgodnje opozarjanje, aktiviranje, dispečerstvo, deaktiviranje ali spremljanje?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali so vzpostavljeni postopki, kako delujejo v praksi, ali so razviti standardni operativni postopki, in če da, za katere operacije, ter morebitna spoznanja, ki bi jih lahko delili.

Na področju železnic izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost ne zajema razvoja postopkov za zgodnje opozarjanje, zajema pa aktiviranje, dispečerstvo, deaktiviranje in spremljanje odprave posledic.

Kar se tiče sistema VPNDN, je odgovor na to vprašanje pozitiven.

Aktiviranje sil in sredstev ZRP in izvajanje dispečerstva ob nesrečah, delno tudi izvajanje zgodnjega opozarjanja (izvajanje obveščanja po načrtih zaščite in reševanja, izdajanje rednih in izrednih informativnih biltenov, objave v medijih in na spletu) se skladno s potrebami in vsebino načrtov zaščite in reševanja ter odločitev vodij intervencij in poveljnikov civilne zaščite izvaja v ReCO in CORS. Za delovanje CORS in ReCO ob posameznih nesrečah so bili razviti številni standardni operativni postopki – tudi za železniško nesrečo. Delo v centrih za obveščanje je urejeno tudi s Pravilnikom o obveščanju in poročanju v sistemu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.3.5 Postopki: 3

3.3.6 OBVEŠČANJE IN KOMUNICIRANJE

Pri obvladovanju kompleksnih tveganj za nesreče so potrebni učinkoviti informacijski in komunikacijski sistemi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Subjekti na nacionalni ali pod nacionalni ravni morajo zato vseskozi med izvajanjem teh ukrepov zagotavljati, da se uporabljajo pravila in postopki, ki omogočajo izmenjavo informacij in podatkov ter komunikacijo z ustreznimi deležniki, vključno z državljanji.

Vprašanje 42: Ali so potrebne informacije na voljo in se redno izmenjujejo znotraj subjekta na nacionalni ali pod nacionalni ravni?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opíše se, kako je organiziran pretok informacij med različnimi javnimi subjekti ter med različnimi upravnimi ravni, da se zadevnim službam zagotovi, da so ustrezno obveščene in da lahko prispevajo svoje znanje.

Na področju železnic in energetike se redno izmenjujejo vse informacije na nacionalni in pod nacionalni ravni.

Na področju sistema VPNDN se URSZR zavzema za sodelovanje in medsebojno izmenjavo informacij, saj je medsebojno poznavanje pristojnosti in trenutnega dela na področju obvladovanja nesreč pomembno za kontinuiteto in napredek pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, pa tudi na drugih področjih dela, kjer je pomembno, da se deluje usklajeno oziroma povezovalno. Kot dober primer takega sodelovanja se lahko izpostavi delovanje Državnega koordinacijskega organa z nosilci in sodelujočimi organi. Pretok informacij in sodelovanje med subjekti se lahko na splošno oceni kot zadovoljiv.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 43: Ali se izvajajo komunikacijske strategije in ali se uporabljajo različna medijska orodja (vključno z družbenimi mediji) za učinkovito izmenjavo informacij z državljanji, osveščanje in krepitev zaupanja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Podrobno se opiše, kako je organizirano obveščanje državljanov in komuniciranje z njimi pred izvedbo ukrepov, med njo in po njej ter opišite morebitna spoznanja, ki bi jih lahko delili.

Na področju železnic se uporablja vse sodobne načine komuniciranja, predvsem preko služb za komuniciranje in PR služb.

Ob nekaterih nesrečah je pomembno tudi pojavljanje strokovnjakov, predstavnikov štabov civilne zaščite in vodij intervencij v medijih, zlasti med in neposredno po nesreči, saj jim javnost v določenih primerih zaupa bolj kot če bi določene informacije bile podane na bolj formalen način ipd. Njihovo pojavljanje v medijih ob določenih nesrečah je v zadnjem obdobju pogostejše.

Tukaj so tudi novi načini komuniciranja z javnostjo kot so facebook, twitter, tudi izdelave krajših filmov ipd. URSZR se teh novih načinov komuniciranja z javnostjo že poslužuje, vendar ne neposredno na tematiko železniške nesreče.

Kar se tiče URSZR, je javnost lahko vključena pri izdelavi ocen ogroženosti, načrtih zaščite in reševanja, dnevno pa so prek dnevnih in izrednih informativnih biltenov (vključuje tudi objave na spletnih straneh in na teletekstu TV Slovenija) javnosti na razpolago tudi informacije o pomembnejših dogodkih in nesrečah na področju sistema VPNDN ter posredovanja Informacij.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4.

Ocena ravni za 3.3.6 Obveščanje in komuniciranje: 3,5

Ocena ravni upravnih zmožnosti: 3,37

Tehnične zmožnosti

3.3.7 INFRASTRUKTURA, VKLJUČNO Z IT

V okviru tega dela ocene tehnične zmogljivosti se oceni, ali obstoječa infrastruktura, kot so ceste, stavbe, jezovi, železniške proge, mostovi, sateliti, podzemne cevi, kabli (komunikacije), bolnišnice, zaklonišča, sistemi zgodnjega opozarjanja itd., ki se štejejo za pomembne za ublažitev ugotovljenih tveganj, izpolnjujejo določene standarde zanesljivosti, varnosti ali učinkovitosti.

Vprašanje 44: Ali se analizira stanje infrastrukture, ki je relevantna za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako se opredeli infrastruktura, ki je kritična v smislu ublažitve posameznih tveganj za nesreče, kako se oceni njeno stanje z vidika blažitve tveganja za nesrečo, ali se vodi seznam relevantne infrastrukture, in če da, ali se redno pregleduje, ali so ugotovljene potrebe po naložbah ter ali se izvaja nacionalna politika v zvezi s kritično infrastrukturo.

Železniška infrastruktura se redno nadzoruje in preverja, kot je določeno z resornimi predpisi.

Odgovor s področja sistema VPNDN na to vprašanje je delno oziroma smiselno že podan v odgovorih na vprašanji 24 in 29. Poleg tega pa gre pri izvajanju zaščite in reševanja tudi za vprašanje ustrezne opreme oziroma sredstev za ZRP (predvsem gasilcev).

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.3.7 Infrastruktura, vključno z IT:3

3.3.8 OPREMA IN ZALOGE

V okviru tega dela ocene tehnične zmožljivosti se oceni, ali oprema za preventivo in pripravljenost izpolnjuje standarde, ki se zahtevajo za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Vprašanje 45: Ali se vodi evidenca razpoložljive opreme, ki je potrebna za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost? Ali se v okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost opredelijo možne potrebe po opremi na podlagi obstoječe evidence?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali se vodi in posodablja evidenca razpoložljive opreme in njene uporabe. Opišite, ali se v postopku izvajanja ukrepov ugotavljajo potrebe po opremi za ustrezno blažitev tveganja za nesrečo, ki so obravnavane v postopku načrtovanja, in če da, katere so te potrebe, ali se vodi in analizira evidenca razpoložljive opreme, da bi se ugotovilo, ali omogoča ugotavljanje dodatnih potreb ali neskladij, ter kateri ukrepi se sprejmejo za zadovoljitev teh potreb.

Na področju železnic se vodi evidenca razpoložljive opreme, ki je potrebna za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. V okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost se, glede na vrsto nesreče, opredelijo potrebe po opremi na podlagi obstoječe evidence.

Podatki sodelujočih in o uporabljeni gasilski in drugi opremi in sredstvih na vajah ZRP so lahko podlaga za oceno potreb ob mogočih železniških nesrečah ne le količinsko, temveč tudi strukturno (katere enote, kakšna sredstva za zaščito in reševanje in v kakšnem obsegu). Iz tega izhaja tudi potrebnost in pomembnost ustreznih analiz po izvedenih vajah.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 46: Ali se med izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost ugotovijo tveganja dobavne verige in ali se sprejmejo ukrepi za zmanjšanje tveganja za motnje v oskrbi?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se morebitna ugotovljena tveganja dobavne verige ter kako se analizira vpliv teh tveganj, kateri ukrepi se po potrebi sprejmejo za zmanjšanje teh tveganj in ali se v ta namen sklenejo čezmejni dogovori ali sporazumi o sodelovanju.

Hitrejšo nabavo specifičnih železniških delov železniške infrastrukture po skrajšanih postopkih bi se dalo doseči s spremembo zakonodaje o javnem naročanju za takšne primere. S tem bi zmanjšali stroške odprave posledic železniških nesreč.

OCENA RAVNI: MZI: 2, VPNDN: n. r., SKUPNA OCENA: 2.

Ocena ravni za 3.3.8 Oprema in zaloge: 2,50

3.3.9 STROKOVNO TEHNIČNO ZNANJE

Strokovno tehnično znanje vključuje kompetence, ki so na voljo, in metodologije, ki so bile razvite za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Glede na to, da strokovno tehnično znanje ni opredmetena zmogljivost, se zahteva po temu znanju zagotavlja z dokumentiranjem ali izmenjavo izkušenj in učenjem.

Vprašanje 47: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, potrebno strokovno tehnično znanje, da lahko zagotovijo ustrezno izvajanje ukrepov, ter ali je poskrbljeno za ohranjanje in nadaljnji razvoj tega znanja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se strokovno tehnično znanje, ki se uporablja in se šteje za potrebno pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ali se za izvajanje uporabljajo tehnična orodja, in če da, katera, ali je strokovnjakom na voljo usposabljanje, da se lahko nenehno izpopolnjujejo za uporabo tehničnih orodij, kako se znanje izmenjuje med osebami, ki sodelujejo pri izvejanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ter kako se spodbuja poklicni razvoj.

Na področju železnic ima upravljavec in prevoznik ustanovljeno Službo za upravljanje s tveganji, katere glavna naloga je obvladovanje tveganj na vseh nivojih odločanja in tudi področij delovanja.

Odgovor na to vprašanje, tudi kar se tiče sistema VPNDN je lahko deloma enak kot tozadevna vsebina odgovorov na vprašanja 22 in deloma 37. Vsi sodelujoči oziroma akterji ukrepov imajo potrebno strokovno znanje za ustrezno izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Veliko znanja je pridobljenega tudi z izkušnjami in dolgoletnim delom na področju VPNDN.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 48: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno znanje o nabavnih in logističnih postopkih, ki so potrebni za opravljanje njihovih nalog, in ali jim je bilo zagotovljeno ustrezno usposabljanje za uporabo teh postopkov?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se način in vrsto usposabljanja, ki se zagotavlja za vzpostavitev ali razvoj tega strokovnega znanja, pa tudi morebitne druge ukrepe, ki prispevajo k pridobivanju tega znanja.

Na področju železnic delujejo znotraj sistema SŽ službe, zadolžene za javno naročanje, ki zaposlujejo strokovnjake s področja nabave.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: n. r., SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 49: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno znanje za načrtovanje življenjskega cikla in zmogljivosti za takojšen odziv, in ali se te metodologije uporabijo za pregled delovanja opreme in sistemov ter za povečanje zmogljivosti v nujnih primerih?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali se te metode uporabljajo pri ukrepih za preventivo in pripravljenost, ali se za vzpostavitev ali razvoj tega strokovnega znanja izvajajo usposabljanja, in če da, katera, pa tudi morebitne druge ukrepe, ki prispevajo k pridobivanju tega znanja.

Strokovnjaki s področja železnic so usposobljeni in imajo zadostne izkušnje, saj to delo opravljajo v okviru svojih rednih delovnih obveznosti, vendar niso zadolženi za naloge iz tega vprašanja.

Na vprašanje je delno odgovorjeno že v odgovorih na vprašanja 22, 37, 47, 48 in 49. Sicer pa je to področje, kjer bo treba postoriti še več aktivnosti. Sistem VPNDN si npr. prizadeva za stalno zagotavljanje in nadomeščanje porabljenih, okvarjenih ali iztrošenih materialnih in drugih sredstev, tako v okviru ustvarjanja ustreznih pogojev za delovanje na upravno-administrativnem področju, še bolj pa na področju odziva (zagotavljanje ustreznih sil in sredstev za ZRP).

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.3.9 Strokovno tehnično znanje: 3,00

Ocena ravni tehničnih zmožnosti: 2,83

Finančne zmožnosti

3.3.10 FINANCIRANJE IZVAJANJA UKREPOV

V okviru te zahteve se oceni, ali sta zagotovljena razpoložljivost in hitra dostopnost finančnih sredstev za financiranje verjetnih izrednih razmer, ki so bile ugotovljene v okviru ocene tveganja za posamezno nesrečo in načrtovanja.

Vprašanje 50: Ali so pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ki so potrebni za zmanjšanje ali ublažitev ugotovljenega tveganja za nesrečo oziroma za prilagoditev nanje, opredeljeni oziroma določeni proračun, pravna podlaga in postopki, da se omogoči vnaprejšnje načrtovanje za prožno dodeljevanje sredstev?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako se v postopku izvajanja obravnavajo proračunska in pravna vprašanja, povezana s prožnim dodeljevanjem sredstev, ali se sprejmejo oziroma uvedejo konkretni ukrepi za omogočanje prožnosti ter ali tak pristop ovirajo neskladja, dodatne potrebe ali pravne oziroma politične prepreke.

Urejeno financiranje je zelo pomembna podlaga za nemoteno izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Odgovor se deloma se lahko naveže na vsebino odgovora na vprašanje 32. Proračunska sredstva na ravni države za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost obstajajo, tako iz rednih sredstev kot iz proračunske rezerve. Ministrstva, pristojni organi ter v manjšem delu tudi občine so proračunski uporabnik. Načeloma naj bi se proračun v času, za katerega je sprejet, naj ne bi bistveno spreminjal,

Vnaprejšnjega načrtovanja takih sredstev na področju MZI ni. Ob večjih nesrečah se za nemoteno zagotavljanje odziva preko Vlade RS zagotovijo tudi proračunska sredstva iz rezerve.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 51: Ali se v okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost pripravijo sporazumi z deležniki o delitvi stroškov?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali obstajajo načrti v zvezi z delitvijo finančnega bremena; navedite, ali se je država članica obrnila na deležnike, in če da, na katere, ter ali se pripravljajo oziroma so že bili sklenjeni sporazumi za kritje teh stroškov.

Ob nesreči in tudi v mirnodobnem času, ko se ukrepi za preventivo in pripravljenost načrtujejo, izvajajo in izpopolnjujejo, vsak proračunski uporabnik krije svoje stroške izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost, po potrebi se lahko v določenih primerih zagotovijo sredstva tudi iz proračunske rezerve, s prerazporeditvijo sredstev v proračunu ali celo z rebalansom proračuna.

Na področju železnic v okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost ni vnaprej pripravljenih sporazumov z deležniki o delitvi stroškov.

Odgovor na to vprašanje je delno podan že v odgovoru na vprašanje 50. Gre torej za ustrezna razmerja višine finančnih sredstev v državnem proračunu za proračunske uporabnike. Pomembno pa je načrtovanje in rezervacija sredstev za izvajanje ustreznih ukrepov za preventivo in pripravljenost tudi na nižjih ravneh, zlasti na ravni lokalnih skupnosti

Ob vajah, ob nesreči in tudi v mirnodobnem času, ko se ukrepi za preventivo in pripravljenost načrtujejo, izvajajo in izpopolnjujejo, vsak krije svoje stroške izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Ob železniški nesreči, ko je aktiviran državni načrt zaščite in reševanja ob železniški nesreči, stroške intervencij (izvajanja zaščite in reševanja) lahko delno krije država.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.3.10 Financiranje izvajanja ukrepov:3,00

Ocena ravni finančnih zmožnosti: 3,00

Ocena zmožnosti izvajanja ukrepov: 3,06

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo: 3,30

4 POVZETEK OCENE

Povzetek ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo je pripravljen skladno s petim poglavjem smernic Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče. Vsebuje kratke povzetke odgovorov iz prejšnjega poglavja, večji poudarek pa je na številčnih ocenah.

4.1 PRISTOP OBLIKOVANJA OCENE ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA ŽELEZNIŠKO NESREČO NA RAZLIČNIH VSEBINSKIH RAVNEH

V povzetku so v preglednici 5 v naslednjem poglavju (4.2) povzete ocene ravni vseh posameznih vprašanj. Poleg ocen ravni vsak odgovor v stolpcu »Opombe« vsebuje tudi strnjen povzetek in po potrebi tudi utemeljitev za izbiro ravni. Vpisna preglednica vsebinsko izhaja iz smernic Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče.

Poleg tega so bile v tej preglednici ugotavljane oziroma na spodaj opisan način opredeljene tudi ocene ravni na nadaljnjih, višjih nivojih oziroma vsebinskih sklopih (na četrtem nivoju (npr. za posamezna področja kot so okvir, koordinacija, oprema, strokovno znanje, drugi deležniki itd.), na tretjem nivoju (npr. za posamezne vrste zmožnosti – upravne, tehnične, finančne), na drugem nivoju (za področje ocene tveganja za posamezno nesrečo, za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost) ter na prvem oziroma končnem nivoju - za nesrečo kot celoto.

Postopek ocenjevanja po posameznih vsebinskih sklopih oziroma na vseh nivojih je bil v preglednici 5 v poglavju 4.2, na katero se nanašajo tudi vse nadaljnje razlage, izveden na naslednji način:

- Posamezno vprašanje in ocena ravni za obravnavano vprašanje (1–51), ki je zapisana ob koncu vsakega odgovora v poglavju 3 in vpisana v preglednico 5 v poglavju 4.2, predstavljata najnižji, 5. nivo. Mogoče so ocene od 1 do 4, vedno v celem številu, v določenih primerih tudi n. r. Na vprašanja v tej oceni so večinoma odgovarjali trije organi (MKGP, MZI, URSZR), ki so pripravili svoj del posameznega odgovora (tako pisno kot številčno oceno ravni), vezanega na delovno področje in pristojnost organa. Ocena ravni posameznega odgovora je bila v takem primeru izračunana tako, da so bile seštete parcialne ocene vseh organov in dobljena vsota deljene s številom organov, ki so na konkretno vprašanje odgovarjali. Tako dobljeno število ni vedno celo število, v tem primeru se je za končno oceno ravni posameznega odgovora upošteval preračun iz preglednice 4.
- Če je v četrtem nivoju le eno vprašanje, je ocena (vrednost) ravni za ta nivo v bistvu enaka oceni za to vprašanje (tak primer je npr. pri nivoju 3.1.1, kjer je v okviru Okvira le eno vprašanje, podobno je npr. tudi pri vprašanju 7 in ravni 3.1.4 itd.), le da je v tem primeru ocena (vrednost) zapisana kot decimalno število. Če je vprašanj v okviru četrtega nivoja več, je ocena za ta nivo izračunana tako, da so bile seštete ocene vseh posameznih vprašanj in vrednost deljena s številom vprašanj v tem nivoju. Tak primer je npr. pri nivoju 3.1.4, kjer so tri vprašanja. Vprašanj, na katera se zaradi nerelevanosti ne pripravi odgovor (n. r.), ali odgovor iz kakršnih koli vzrokov ni bil pripravljen, se pri tem ne upošteva.

- Vrednost ravni na tretjem nivoju (npr. Upravnih zmožnosti v vrstici 2) je bila izračunana tako, da so bile seštete vrednosti vseh vsebin na četrtem nivoju (npr. v primeru Upravnih zmogljivosti pri oceni tveganja za posamezno nesrečo je to seštevek vrednosti ravni 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.4 in 3.1.5). Dobljena vrednost je bila nato deljena s številom ravni (v konkretnem primeru 5, oziroma z manj, če bi se zgodilo, da na tretjem nivoju morda ne bi imeli relevantnega odgovora oziroma bi bil odgovor n. r.). Tako dobljena vrednost je zapisana kot decimalno število. Dobljena vrednost je na način, opredeljen v preglednici 4, izražena tudi s celim številom kot stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo na zaokroženih vsebinskih področjih tretjega nivoja.
- Vrednost ravni na drugem nivoju – na nivoju ocene tveganja za posamezno nesrečo, na področju načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost in na področju izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost je izračunana tako, da so bile dobljene (decimalne) vrednosti za ocene tveganja za posamezno nesrečo, na področju načrtovanja ukrepov in na področju izvajanja ukrepov, torej vrednosti tretjega nivoja, seštete in deljene s tri. Dobljena vrednost je zapisana kot decimalno število, obenem pa je na način, opredeljen v preglednici 4, preračunana in izražena tudi s celim številom kot stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo na področju ocenjevanja tveganja za nesrečo, načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost ter izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost.
- Skupna ocena (vrednost in stopnja) zmožnosti za obvladovanje tveganja za posamezno nesrečo (prvi nivo) (vrstica 124 v preglednici 5) je bila izračunana tako, da je bila seštetá vrednost, povezana z oceno tveganja za posamezno nesrečo (vrstica 39 v preglednici 5), vrednost za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost (vrstica 77 v preglednici 5) in vrednost za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost (vrstica 123 v preglednici 5) ter seštevek deljen s tri. Dobljena vrednost, ki je decimalno število, predstavlja končno vrednost zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo. Dobljena vrednost je bila prek opredeljenih rangov v preglednici 4 pretvorjena še v skupno – končno stopnjo zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo.

Vse te izračunane ocene (na četrtem nivoju vrednosti ravni, na višjih nivojih pa vrednosti in stopnje) se bile nato naknadno vpisane še pod posamezne vsebinske sklope vprašanj v prejšnjem poglavju 3.

Preglednica 4 predstavlja preračun vrednosti v cela števila in razlago stopenj zmožnosti obvladovanja tveganja na posameznih vsebinskih sklopih od tretjega do prvega nivoja.

Preglednica 4: Preračun vrednosti v cela števila in razlaga stopenj zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo na posameznih vsebinskih sklopih

Skupna vrednost ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo oziroma posameznih vsebinskih sklopov	Barvna lestvica in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo	Stanje zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo	Razlaga stanja zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo
do 1,50	1	dejavnosti se večinoma še niso pričele (zmožnosti večinoma niso ugotovljene)	Tveganja za nesrečo se ne obvladuje ali le v manjši meri, vplivi in/ali verjetnosti nesreče se ob takšnem trendu dolgoročno lahko povečujejo
1,51 – 2,50	2	zmožnosti so večinoma ugotovljene – dosežen je bil začetni napredek	Tveganje za nesrečo se delno ali pretežno obvladuje, ni verjetno zmanjšanje vplivov in/ali verjetnosti nesreče v zadanem obdobju
2,51 – 3,50	3	zmožnosti so bile večinoma razvite na ključnih področjih	Tveganje za nesrečo se obvladuje, obstaja verjetnost zmanjšanja vplivov na večini področij in/ali verjetnosti nesreče v zadanem obdobju
3,51 – 4,00	4	zmožnosti so večinoma integrirane in se izboljšujejo	Tveganje za nesrečo se v celoti obvladuje, obstaja velika verjetnost zmanjšanja vplivov in/ali verjetnosti nesreče na raven sprejemljivega tveganja za nesrečo v zadanem obdobju

Višja končna vrednost in stopnja predstavljata boljši rezultat. Ocena oziroma vrednost 3,51 ali več pomeni (kar predstavlja najvišjo stopnjo 4) da smo kot država - skupnost sposobni zaznavno zmanjševati vplive in/ali verjetnost obravnavanega tveganja za nesrečo in tudi, da

obstaja velika verjetnost, da bi z ustreznim načrtovanjem in izvajanjem identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost v zadanem obdobju (npr. pri železniško nesrečo je to obdobje do leta 2024) vplive in/ali verjetnost obravnavne nesreče uspeli znižati do opredeljenega sprejemljivega tveganja za obravnavano nesrečo. Vrednosti rumenega polja (med 2,51 in 3,50), ki se uvrstijo v stopnjo 3, predstavljajo še sprejemljivo raven zmožnosti obvladovanja tveganja za obravnavano nesrečo in pomenijo, da je tveganja za obravnavano nesrečo obvladljivo in da je mogoče upravičeno pričakovati, da bi se glede na ugotovljeno stanje ukrepov za preventivo in pripravljenost velikosti vplivov in/ali verjetnosti lahko nekoliko znižale.

Vrednosti v oranžnem polju (od 1,51 do 2,50 – stopnja 2) ali celo v rdečem polju (do 1,50 – stopnja 1) so nižje, manj zaželeni vrednosti. Takšne vrednosti pomenijo, da se tveganje za nesrečo le delno ali v veliki meri ne obvladuje oziroma, zlasti pri vrednostih, ki bi se uvrstile v rdeče polje, da nekatere aktivnosti, s katerimi se bi lahko zmanjševalo vplive in/ali verjetnost tveganja pri obravnavani nesreči, niso niti identificirane niti le-te ne potekajo ali pa v neustreznem - premajhnem obsegu.

4.2 POVZETEK OCENE

Preglednica 3: povzetek ocene zmožnosti za obvladovanje tveganja za železniško nesrečo

NESREČA: železniška nesreča			
Zap št.	Področja in vprašanja	Ocena ravni (n.r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitvev za izbiro ravni)
1	OCENA TVEGANJA ZA POSAMEZNO NESREČO		
2	UPRAVNE ZMOŽNOSTI		
3	3.1.1 Okvir		
	Vprašanje 1: Ali je ocena tveganja za posamezno nesrečo umeščena v splošni okvir?	4	Okvir je določen in uveljavljen z Uredbo o izvajanju sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite.
4	Ocena ravni za 3.1.1	4	
5	3.1.2 Koordinacija		
6	Vprašanje 2: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri izdelavi ocene tveganja za posamezno nesrečo, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?	4	Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite določa, katere ocene tveganja za posamezne nesreče se izdelujejo, roke za izdelavo, zadolžene organe (nosilci, sodelujoči organi, drugi sodelujoči,

NESREČA: železniška nesreča			
Zap št.	Področja in vprašanja	Ocena ravni (n.r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitve za izbiro ravni)
			Državni koordinacijski organ za ocene tveganj za nesreče in ocene zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče, Medresorska delovna skupina za spremljanje izdelave ocen tveganj za nesreče, razvidov in ocen zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče) in njihove naloge.
7	Vprašanje 3: Ali so odgovornosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo dodeljene subjektom, ki so za to najbolj pristojni?	3	Izhajajoč iz okvira so odgovornosti za izdelavo posameznih ocen tveganja za posamezne nesreče porazdeljene ustrezno, konkretno pri Ocena tveganja za železniško nesrečo je bila izdelana ustrezno in v skladu z zahtevami in podanimi smernicami.
8	Vprašanje 4: Ali je bila v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena medsektorska razsežnost tveganja?	4	Pri železniški nesreči je zaradi specifične železniškega prometa na razpolago dovolj natančnih in preverjenih in kakovostnih podatkov za izdelavo te ocene.
9	Ocena ravni za 3.1.2	3,67	
10	3.1.3 Strokovno znanje		
11	Vprašanje 5: Ali se porazdelitev odgovornosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo redno pregleduje?	4	Poleg MZI kot nosilca so kot sodelujoči organi pri nastajanju Ocene tveganja za železniško nesrečo sodelovali še v URSZR.
12	Vprašanje 6: Ali so strokovnjaki, ki so zadolženi za oceno tveganja za posamezno nesrečo, ustrezno obveščeni in usposobljeni ter imajo ustrezne izkušnje pri izdelavi ocen tveganj za nesreče?	4	Strokovnjaki oziroma posamezniki, vpleteni v izdelavo Ocene tveganja za železniško nesrečo, so strokovno ustrezni, bili pa so tudi v zadostni meri obveščani in informirani o vseh potrebnih vidikih in vprašanjih. Glede na to, da se v preteklosti ocene tveganj za nesreče v konkretni vsebini, načinu dela ipd., v RS niso izdelovale, so bile potrebne izkušnje pridobljene sproti.

NESREČA: železniška nesreča			
Zap št.	Področja in vprašanja	Ocena ravni (n.r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbrlo ravni)
13	Ocena ravni za 3.1.3	4	
14	3.1.4 Drugi deležniki		
15	Vprašanje 7: Ali so v postopek ocenjevanja tveganja za posamezno nesrečo vključeni relevantni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči)?	3	Pri izdelavi Ocene tveganja za železniško nesrečo niso neposredno sodelovale slovenske znanstvene in podobne inštitucije, so pa bili uporabljeni razpoložljivi strokovni in znanstveni viri v največji mogoči meri.
16	Ocena ravni za 3.1.4	3	
17	3.1.5 Obveščanje in komuniciranje		
18	Vprašanje 8: Ali je na voljo potrebna upravna zmogljivost za obveščanje javnosti o rezultatih ocene tveganja za posamezno nesrečo?	4	Pri nastajanju Ocene tveganja za železniško nesrečo javnost ni bila vključena. Osnutek Ocene tveganja za železniško nesrečo je bil objavljen na spletni strani MZI.
19	Vprašanje 9: Ali je na voljo potrebna upravna zmogljivost za interno obveščanje o rezultatih ocene tveganja za posamezno nesrečo, vključno s scenariji tveganja, pridobljenimi spoznanji ipd.?	4	Vse ugotovitve Ocene tveganja za železniško nesrečo, vključno s scenariji tveganja in analizami tveganja, so javno objavljene, interno in javno dostopne in se jih lahko uporablja skladno s predmetnimi in splošnimi pogoji (npr. navedba vira ipd).
20	Vprašanje 10: Ali so rezultati ocen tveganja za posamezno nesrečo vključeni v strategijo obveščanja o tveganjih?	4	Država nima enotne strategije obveščanja o tveganjih, ker so naloge v zvezi z ocenjevanjem tveganj za nesreče porazdeljene praktično na vsa ministrstva in tudi na druge določene državne organe. Kar se tiče neposrednega obveščanja na nevarnost v zvezi z železniško nesrečo, pa so naloge na nacionalni ravni v okviru MZI in Slovenskih železnic jasne in se izvajajo.
21	Ocena ravni za 3.1.5	4	
22	OCENA RAVNI UPRAVNIH ZMOŽNOSTI	3,73	
23	TEHNIČNE ZMOŽNOSTI		

NESREČA: železniška nesreča			
Zap št.	Področja in vprašanja	Ocena ravni (n.r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitve za izbiro ravni)
24	3.1.6 Metodologija		
25	Vprašanje 11: Ali je metodologijo za ocene tveganja za posamezne nesreče razvil subjekt na nacionalni ali na pod nacionalni ravni? Ali je ta metodologija določena ali objavljena? Kateri so njeni ključni elementi?	4	Vsebinska ocen tveganja za posamezne nesreče je predpisana z Uredbo o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite, ki jo je sprejela Vlada RS; upoštevana je tudi predmetna smernica Evropske komisije. Metode in tehnike za izdelavo konkretne ocene tveganja za posamezno nesrečo izbere nosilec. Ocene se pregledujejo in dopolnjujejo skladno z Uredbo o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite.
26	Vprašanje 12: Ali je bila v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena čezmejna razsežnost?	n. r.	V Oceni tveganja za železniško nesrečo ni bila vključena čezmejna razsežnost nesreče.
27	Vprašanje 13: Ali je v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena (kritična) infrastruktura?	3	Kritična infrastruktura (na ravni države) je bila upoštevana skladno z zmožnostmi za področje železniškega prometa.
28	Ocena ravni za 3.1.6	3,50	
29	3.1.7 Informacijska in komunikacijska tehnologija		
30	Vprašanje 14: Ali je za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo ustrezna infrastruktura IKT?	2	Osnovni pogoji na področju ITK Infrastrukture so bili zagotovljeni.
31	Vprašanje 15: Ali so za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo ustrezne informacije in podatki (vključno z zgodovinskimi podatki)?	4	Vsi razpoložljivi podatki, ocene, študije, znanstveni in strokovni prispevki na temo železniških nesreč, ki so bili na razpolago oziroma jih je bilo v času izdelave ocene mogoče pridobiti, so bili vključeni ali pa vsaj upoštevani pri izdelavi Ocene tveganja za železniško nesrečo. S tega vidika ocenjujemo, da Ocena tveganja za železniško nesrečo spada med

NESREČA: železniška nesreča			
Zap št.	Področja in vprašanja	Ocena ravni (n.r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
			temeljite ocene tveganja za posamezne nesreče.
32	Ocena ravni za 3.1.7	3	
33	OCENA RAVNI TEHNIČNIH ZMOŽNOSTI	3,25	
34	FINANČNE ZMOŽNOSTI		
35	3.1.8 Financiranje		
36	Vprašanje 16: Ali je na voljo ustrezna finančna zmogljivost za dejavnosti, povezane z izdelavo in posodobitvami ocene tveganja za posamezno nesrečo?	4	Ocena tveganja za železniško nesrečo, je bila izdelana z zagotovljenimi finančnimi sredstvi. Glede naslednje posodobitve ocene tveganja ocenjujemo, da za izvedbo teh posodobitev ne bodo potrebna večja finančna sredstva.
37	Ocena ravni za 3.1.8	4	
38	OCENA RAVNI FINANČNIH ZMOŽNOSTI	4	
39	OCENA ZMOŽNOSTI ZA OCENO TVEGANJA ZA POSAMEZNO NESREČO	3,66 (3)	
40	NACRTOVANJE UKREPOV		
41	UPRAVNE ZMOŽNOSTI		
42	3.2.1. Koordinacija		
43	Vprašanje 17: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?	4	Zakon o varnosti v železniškem prometu določa pogoje za zagotovitev varnega in urejenega železniškega prometa, odgovornosti in pristojnosti udeležencev pri zagotavljanju varnosti železniškega prometa, razvoj skupnih varnostnih ciljev in skupnih varnostnih metod, skupna načela pri upravljanju, vodenju in nadzoru varnosti železniškega prometa na območju prog v Republiki Sloveniji, ter pogoje za varen železniški promet na industrijskih tirih in progah drugih železnic.

NESREČA: železniška nesreča			
Zap št.	Področja in vprašanja	Ocena ravni (n.r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitve za izbiro ravni)
44	Vprašanje 18: Ali so odgovornosti za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost v zvezi s posameznim tveganjem za nesrečo jasno dodeljene in ali se redno preverjajo?	4	Predpisi s področja železnic določajo naloge in pristojnosti organov in organizacij (železnice - ministrstva, agencije, upravljavca in prevoznika) v primeru nesreče. Pravilnik o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih v železniškem prometu določa postopke, ki jih je treba izvesti za odpravo posledic teh nesreč.
45	Ocena ravni za 3.2.1	4	
46	3.2.2 Strokovno znanje		
47	Vprašanje 19: Ali je za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost na podlagi rezultatov ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo dovolj strokovnjakov?	3	Načeloma je strokovnjakov izvajanje nalog v zvezi z ukrepi za preventivo in pripravljenost dovolj.
48	Vprašanje 20: Ali je na voljo učinkovito usposabljanje za strokovnjake na različnih ravneh, ki so odgovorni za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?	4	Na področju železnic vsi izvršilni delavci opravljajo izobraževanja in preverjanja znanja, skladno s Pravilnikom o strokovni usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev in Pravilnikom o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih v železniškem prometu.
49	Vprašanje 21: Ali so strokovnjaki, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, obveščeni o splošnih ciljnih politike/prioritetah v zvezi z obvladovanjem tveganj za nesreče?	3	Mnenje je, da so osebe oziroma organi, ki so vključeni v izdelavo ocen zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče, s temi akti seznanjeni, oziroma vsaj s svojimi področnimi cilji.
50	Vprašanje 22: Ali je vzpostavljen postopek za zagotovitev, da se bo znanje strokovnjakov, zadolženih za načrtovanje ukrepov za preventivo in	3	Znanje strokovnjakov se lahko pridobi z usposabljanjem, sodelovanjem, izmenjavo dobrih praks. Na predmetnem področju je pomembna tudi strokovna

NESREČA: železniška nesreča			
Zap št.	Področja in vprašanja	Ocena ravni (n.r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitve za izbiro ravni)
	pripravljenost, ohranilo in nadalje razvijalo?		izmenjava informacij, na primer tudi v okviru delovanja Državnega koordinacijskega organa za ocene tveganj za nesreče in ocene zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče in sodelujočih organov, pa tudi na ravni Medresorske delovne skupine za spremljanje izdelave ocen tveganj za nesreče, razvidov in ocen zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče, ki predstavlja povezavo med strokovnim delom na tem področju in politiko.
51	Ocena ravni 3.2.2	3,25	
52	3.2.3 Metodologija		
53	Vprašanje 23: Ali so različni pristojni subjekti razvili metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganj za nesreče? Kateri so ključni elementi teh metodologij?	n.r.	Metodologija za načrtovanje obvladovanja tveganja eksplicitno za železniško nesrečo za področje železnic ne obstaja. Resorni predpisi, ki urejajo ti področji, vsebujejo ukrepe in pristojnosti za ravnanje v primeru nesreč.
54	Vprašanje 24: Ali metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganj za nesreče vključujejo opredelitev infrastrukture, ki je pomembna za ublažitev opredeljenih tveganj?	3	Načrtovanje obvladovanja tveganja eksplicitno za železniško nesrečo ne obstaja, a resorni in interni predpisi, ki urejajo to področje, vsebujejo ukrepe in pristojnosti za ravnanje v primeru nesreč.
55	Ocena ravni za 3.2.3	3,00	
56	3.2.4 Drugi deležniki		
57	Vprašanje 25: Ali so relevantni javni in zasebni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči) obveščeni o postopku načrtovanja in vključeni vanj?	3	Na področju železnic pri načrtovanju in odpravi posledic sodelujejo prevozniki in upravljavec železniške infrastrukture.
58	Vprašanje 26: Ali se o ugotovitvah tveganja v oceni tveganja za posamezno nesrečo obvesti javnost ali zasebna podjetja, in če da, kako je zagotovljeno spodbujanje javnosti in	3	Ocene tveganj za nesreče so javne in objavljene, z izjemo Ocene tveganja za terorizem.

NESREČA: železniška nesreča			
Zap št.	Področja in vprašanja	Ocena ravni (n.r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitve za izbiro ravni)
	teh podjetij k načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost?		
59	Vprašanje 27: Ali so subjekti na nacionalni ali pod nacionalni ravni vključeni v čezmejno načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?	3	Na področju železnic sodelujemo pri organizaciji prometa s sosednjimi državami pri mednarodnih prevozih, kar vključuje tudi delovanje ob naravnih in drugih nesrečah.
60	Ocena ravni za 3.2.4	3,00	
61	3.2.5 Obveščanje in komuniciranje		
62	Vprašanje 28: Ali so relevantni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči), vključno z državljani, obveščeni o ključnih elementih načrtovanja obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo?	3	Ocene tveganja za posamezno nesrečo (tudi železniško) so objavljene na spletnih straneh pristojnih ministrstev in URSZR, relevantni deležniki in s tem tudi javnost so tako seznanjeni z njihovo vsebino.
63	Ocena ravni za 3.2.5	3	
64	OCENA RAVNI UPRAVNIH ZMOGLJIVOSTI	3,25	
65	TEHNIČNE ZMOGLJIVOSTI		
66	3.2.6 Oprema		
67	Vprašanje 29: Ali so na voljo oprema in orodja, ki so potrebni za podporo in/ali izvedbo načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost?	3	Na področju železnic se ukrepi načrtujejo ob vsaki nesreči posebej, upravljavec železniške infrastrukture ima vedno na voljo intervencijsko vozilo - »pomožni vlak« za odpravo posledic vseh vrst nesreč.
68	Ocena ravni 3.2.6	3,00	
69	OCENA RAVNI TEHNIČNIH ZMOGLJIVOSTI	3,00	
70	FINANČNE ZMOGLJIVOSTI		
71	3.2.7. Financiranje		
72	Vprašanje 30: Ali se v okviru postopka načrtovanja ocenijo finančne potrebe za izvedbo ukrepov za preventivo in pripravljenost ter opredelijo možni viri financiranja?	3	Na področju železnic se sredstva za delovanje intervencijskega vozila - »pomožnega vlaka« za odpravo posledic vseh vrst nesreč planirajo in zagotavljajo na letni

NESREČA: železniška nesreča			
Zap št.	Področja in vprašanja	Ocena ravni (n.r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
			ravni v okviru upravljavca železniške infrastrukture.
73	Vprašanje 31: Ali se v okviru postopka načrtovanja upoštevajo prihodnji naložbeni načrti in morebitna vloga zasebnega financiranja?	3	Na področju železnic sredstva zagotavlja upravljavec železniške infrastrukture, posredno pa so to proračunska sredstva MZI.
74	Vprašanje 32: Ali se v okviru postopka načrtovanja vnaprej opredelijo oziroma sprejmejo postopki ali načrti, s katerimi se zagotovi financiranje ukrepov za preventivo in pripravljenost, potrebnih za ublažitev ugotovljenega tveganja na nesrečo?	3	Na področju železnic se sredstva v naprej ne načrtujejo, sredstva za delovanje pa zagotavlja upravljavec železniške infrastrukture, skladno z veljavnimi predpisi s področja organizacije železnic.
75	Ocena ravni za 3.2.7	3,00	
76	OCENA RAVNI FINANČNIH ZMOŽNOSTI	3,00	
77	OCENA ZMOŽNOSTI NAČRTOVANJA UKREPOV	3,18	
78	IZVAJANJE UKREPOV		
79	UPRAVNE ZMOGLJIVOSTI		
80	3.3.1 Strategija/politika/metodologija		
81	Vprašanje 33: Ali je izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost povezano z načrtovanjem obvladovanja tveganj za nesreče? Ali je del strategije ali politike in ali je bila opredeljena metodologija?	3	Rezultati ocen tveganja za posamezne nesreče se v splošnem zaradi nedavnosti njihove izdelave verjetno še niso začeli množično uporabljati pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost.
82	Vprašanje 34: Ali so razvite metode za poročanje o škodi in človeških žrtvah ter ali se stroški škode ocenijo, dokumentirajo in hranijo?	3	Za področje železnic to nalogo opravlja preiskovalec železniških nesreč in interna preiskava na SŽ (določeno z Zakonom o varosti v železniškem prometu). Stroški škode se ocenijo, dokumentirajo in hranijo.
83	Ocena ravni za 3.3.1	3,00	
84	3.3.2. Koordinacija		

NESREČA: železniška nesreča			
Zap št.	Področja in vprašanja	Ocena ravni (n.r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
85	Vprašanje 35: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?	3	Pristojnosti posameznih subjektov (SŽ, MZI) so določene s predpisi o železnicah.
86	Ocena ravni za 3.3.2	3	
87	3.3.3. Strokovno znanje		
88	Vprašanje 36: Ali porazdelitev odgovornosti med strokovnjaki, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustreza najnovejšim razmeram in ali so na voljo zadostna sredstva za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost na podlagi postopka načrtovanja?	3	Sredstva za izvajanje se, za železnice, zagotavljajo v proračunu RS.
89	Vprašanje 37: Ali so strokovnjaki, ki so odgovorni za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno obveščeni in usposobljeni ter imajo zadostne izkušnje?	3	Načrtovanje in preventiva na področju železnic sta vključena v izobraževalne procese na vseh ravneh.
90	Ocena ravni za 3.3.3	3,00	
91	3.3.4 Drugi deležniki		
92	Vprašanje 38: Ali so relevantni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči) obveščeni o izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost ter ali pri tem sodelujejo?	4	Na področju železnic relevantni deležniki načrtujejo izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost in so tako prioriteto obveščeni o njihovem izvajanju.
93	Vprašanje 39: Ali je subjekt na nacionalni ali pod nacionalni ravni vključen v izvajanje čezmejnih ukrepov za preventivo in pripravljenost?	2	Na področju železnic sodelujemo pri organizaciji prometa s sosednjimi državami pri mednarodnih prevozih, kar vključuje tudi delovanje ob naravnih in drugih nesrečah.
94	Vprašanje 40: Ali je izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost s strani teh javnih in zasebnih deležnikov zadostne kakovosti, da se dosežejo	3	Na področju železnic je izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost s strani javnih deležnikov (MZI, SŽ Infrastruktura) zadostne kakovosti, da se dosežejo

NESREČA: železniška nesreča			
Zap št.	Področja in vprašanja	Ocena ravni (n.r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitve za izbiro ravni)
	pričakovani rezultati v smislu blažitve tveganja za nesrečo?		pričakovani rezultati v smislu blažitve tveganja za nesrečo.
95	Ocena ravni za 3.3.4	3,00	
96	3.3.5 Postopki		
97	Vprašanje 41: Ali izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost zajema razvoj postopkov za zgodnje opozarjanje, aktiviranje, dispečerstvo, deaktiviranje ali spremljanje?	3	Na področju železnic izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost ne zajema razvoja postopkov za zgodnje opozarjanje, zajema pa aktiviranje, dispečerstvo, deaktiviranje in spremljanje odprave posledic.
98	Ocena ravni za 3.3.5	3	
99	3.3.6 Obveščanje in komuniciranje		
100	Vprašanje 42: Ali so potrebne informacije na voljo in se redno izmenjujejo znotraj subjekta na nacionalni ali pod nacionalni ravni?	3	Na področju železnic se redno izmenjujejo vse informacije na nacionalni in pod nacionalni ravni.
101	Vprašanje 43: Ali se izvajajo komunikacijske strategije in ali se uporabljajo različna medijska orodja (vključno z družbenimi mediji) za učinkovito izmenjavo informacij z državljani, osveščanje in krepitev zaupanja?	4	Na področju železnic se uporablja vse sodobne načine komuniciranja, predvsem preko služb za komuniciranje in PR služb.
101	Ocena ravni za 3.3.6	3,5	
102	OCENA UPRAVNIH ZMOŽNOSTI	3,37	
103	TEHNIČNE ZMOŽNOSTI		
104	3.3.7 Infrastruktura, vključno z IT		
105	Vprašanje 44: Ali se analizira stanje infrastrukture, ki je relevantna za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?	3	Železniška infrastruktura se redno nadzoruje in preverja, kot je določeno z resornimi predpisi.
106	Ocena ravni 3.3.7	3,00	
107	3.3.8 Oprema in zaloge		
108	Vprašanje 45: Ali se vodi evidenca razpoložljive opreme, ki je potrebna za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost? Ali se v okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost opredelijo možne	3	Na področju železnic se vodi evidenca razpoložljive opreme, ki je potrebna za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. V okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost se,

NESREČA: železniška nesreča			
Zap št.	Področja In vprašanja	Ocena ravni (n.r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitve za izbiro ravni)
	potrebe po opremi na podlagi obstoječe evidence?		glede na vrsto nesreče, opredelijo potrebe po opremi na podlagi obstoječe evidence.
109	Vprašanje 46: Ali se med izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost ugotovijo tveganja dobavne verige in ali se sprejmejo ukrepi za zmanjšanje tveganja za motnje v oskrbi?	2	Hitrejšo nabavo specifičnih železniških delov železniške infrastrukture po skrajšanih postopkih bi se dalo doseči s spremembo zakonodaje o javnem naročanju za takšne primere. S tem bi zmanjšali stroške odprave posledic železniških nesreč.
110	Ocena ravni za 3.3.8	2,50	
111	3.3.9 Strokovno tehnično znanje		
112	Vprašanje 47: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, potrebno strokovno tehnično znanje, da lahko zagotovijo ustrezno izvajanje ukrepov, ter ali je poskrbljeno za ohranjanje in nadaljnji razvoj tega znanja?	3	Na področju železnic ima upravljavec in prevoznik ustanovljeno Službo za upravljanje s tveganji, katere glavna naloga je obvladovanje tveganj na vseh nivojih odločanja in tudi področij delovanja.
113	Vprašanje 48: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno znanje o nabavnih in logističnih postopkih, ki so potrebni za opravljanje njihovih nalog, in ali jim je bilo zagotovljeno ustrezno usposabljanje za uporabo teh postopkov?	3	Na področju železnic delujejo znotraj sistema SŽ službe, zadolžene za javno naročanje, ki zaposlujejo strokovnjake s področja nabave.
114	Vprašanje 49: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno znanje za načrtovanje življenjskega cikla in zmogljivosti za takojšen odziv, in ali se te metodologije uporabijo za pregled delovanja opreme in sistemov ter za povečanje zmogljivosti v nujnih primerih?	3	Strokovnjaki s področja železnic so usposobljeni in imajo zadostne izkušnje, saj to delo opravljajo v okviru svojih rednih delovnih obveznosti, vendar niso zadolženi za naloge iz tega vprašanja.

NESREČA: železniška nesreča			
Zap št.	Področja in vprašanja	Ocena ravni (n.r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
115	Ocena ravni 3.3.9	3,00	
116	OCENA TEHNIČNIH ZMOŽNOSTI	2,83	
117	FINANČNE ZMOŽNOSTI		
118	3.3.10 Financiranje izvajanja ukrepov		
119	Vprašanje 50: Ali so pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ki so potrebni za zmanjšanje ali ublažitev ugotovljenega tveganja za nesrečo oziroma za prilagoditev nanje, opredeljeni oziroma določeni proračun, pravna podlaga in postopki, da se omogoči vnaprejšnje načrtovanje za prožno dodeljevanje sredstev?	3	Ob večjih nesrečah se za nemoteno zagotavljanje odziva preko Vlade RS zagotovijo tudi proračunska sredstva iz rezerve.
120	Vprašanje 51: Ali se v okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost pripravijo sporazumi z deležniki o delitvi stroškov?	3	Na področju železnic v okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost ni vnaprej pripravljenih sporazumov z deležniki o delitvi stroškov.
121	Ocena ravni 3.3.10	3,00	
122	OCENA FINANČNIH ZMOŽNOSTI	3,00	
123	OCENA ZMOŽNOSTI IZVAJANJA UKREPOV	3,08	
124	SKUPNA OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA NESREČO	3,30	

5 UGOTOVITVE S POJASNILI

Železniška nesreča

Resna železniška nesreča pomeni katerokoli trčenje ali iztirjenje vlakov, katerega posledice so smrt ene ali več oseb ali resne poškodbe petih ali več oseb ali velika škoda na vozniških sredstvih, infrastrukturi ali v okolju, in vsaka druga podobna nesreča, ki ima očitni vpliv na ureditev varnosti na železnici ali na upravljanje varnosti.

Nesreča pomeni nehoteni ali nenamerni nepričakovani dogodek ali posebni niz takih dogodkov, ki imajo škodljive posledice. Nesreče se razvrščajo v naslednje kategorije: trčenja, iztirjenja, nesreče na železniških prehodih, nesreče, ki jih povzročijo tirna vozila med glbanjem in v katerih so udeležene osebe, požari in druge, zaradi katere nastane vsaj ena od posledic:

- resna poškodba ene do štirih oseb;
- materialna škoda od 5.000 do 2.000.000 evrov;
- prekinitev železniškega prometa več kot dve uri.

Nesreča je tudi vsak drugi dogodek, ki ima očitni vpliv na zagotovitev varnosti v železniškem prometu ali na upravljanje varnosti (npr.: trčenje vlakov, nalet, oplaženje in iztirjenje vlaka).

Čeprav je varnost v železniškem prometu velika in se železniške nesreče zgodijo sorazmerno redko, so lahko posledice glede na to, da je v povprečju na vsakem potniškem vlaku 71 potnikov, da tehta v povprečju tovorni vlak 907,4 ton in da lahko ob nesreči pri prevozu nevarnih snovi te nenadzorovano uhajajo v okolje, katastrofalne (Vir: Slovenske železnice, 2013).

Glede na izsledke Ocene tveganja za železniško nesrečo najhujše pojavljanje železniških nesreč v RS predstavlja majhno tveganje, ob tem pa so vplivi železniško nesreče glede na merila tveganja srednji in veliki, verjetnost pa je majhna.

Obravnavana železniška nesreča (v Scenariju 1) se je zgodila leta 2014. Smrtnih žrtev ni bilo, je bilo pa 30 potnikov poškodovanih in izračunana škoda 1.577.000 evrov.

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja ima za cilj ugotoviti sposobnost države za obvladovanje tveganja za železniško nesrečo predvsem glede na vplive, ugotovljene v Oceni tveganja za železniško nesrečo.

Ukrepi za preventivo in pripravljenost in razvidi

V okviru ocene so bili najprej identificirani ukrepi za preventivo in pripravljenost, s katerimi bi bilo v prihodnosti ob njihovem ustreznem načrtovanju in izvajanju v doglednem času mogoče zmanjšati posledice železniških nesreč tako na določenih področjih kot generalno. Ti ukrepi za preventivo in pripravljenost so bili identificirani na MZI (železniškega prometa in infrastrukture) in URSZR (za področje VPNDN). Ukrepi so predstavljeni v razvidih.

Identificiranih je bilo 13 ukrepov za preventivo in pripravljenost. Sedem ukrepov je identificirala URSZR, preostalih šest pa MZI.

Identificirani ukrepi so enovito in splošno predstavljani v področnih razvidih, ki so v prilogi te ocene.

Sprejemljivo tveganje za železniško nesrečo

Sprejemljiva tveganja za posamezne nesreče opredeljuje že Sklep o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite in smernica Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče, vsebuje pa jih tudi 18.c člen Uredbe o izvajanju sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite. Gre za »velikost« posameznega tveganja za nesrečo, ki prek vplivov tveganja in verjetnosti za nesrečo za državo predstavlja še sprejemljive izgube. Sprejemljiva tveganja za nesreče bi v bistvu morala predstavljati cilj, do katerega naj bi postopno prišli z ustreznim načrtovanjem in izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost, ki so v pristojnosti vseh ministrstev. To pomeni, da brez opredelitve sprejemljivega tveganja za nesreče ni mogoče ustrezno vsebinsko in časovno ustrezno prilagoditi oziroma dolgoročno ustrezno izpopolniti/izboljšati načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost, da bi te cilje (zmanjšanje vplivov tveganja in/ali verjetnosti nesreče) lahko dosegli. Pri železniških nesrečah smo se odločili, da je prvo ciljno obdobje leto 2026, to je desetletje po zadnji večji železniški nesreči.

Ocena zmanjšanja škode in stroškov odprave posledic železniške nesreče temelji na predpostavki, da se s sedanjo dinamiko še naprej vlaga v varnostne sisteme za vožnjo vlakov (elektronske varnostne naprave za vodenje prometa na postajah in progih, sistem upravljanja voženj vlakov ERTMS ipd....) na železniški infrastrukturi in železniških vozilih, kar pomeni manjša verjetnost nastanka železniške nesreče in posledično tudi manjši stroški odprave posledic železniških nesreč. Novejše varnostne naprave imajo koeficient zanesljivosti delovanja precej večje kot starejše relejne ali mehanske varnostne naprave. Prav tako izboljšanje pomeni tudi na novo opremljene proge in postaje z varnostnim sistemom.

Preglednica 4: Oblikovano sprejemljivo tveganje za železniško nesrečo ob ponovitvi scenarijev 1 in 2 tveganja iz Ocene tveganja za železniško nesrečo do leta 2021

	Oblikovano sprejemljivo tveganje za železniško nesrečo ob ponovitvi scenarijev tveganja iz Ocene tveganja za železniško nesrečo do leta 2026	Oblikovano sprejemljivo tveganje za železniško nesrečo ob ponovitvi scenarijev tveganja iz Ocene tveganja za železniško nesrečo do leta 2026
	Scenarij tveganja 1	Scenarij tveganja 2
Število mrtvih ljudi	do 5	do 5
Stopnja vpliva	2	2
Število ranjenih ali bolnih ljudi	10 do 50	10 do 50
Stopnja vpliva	2	2

	Oblikovano sprejemljivo tveganje za železniško nesrečo ob ponovitvi scenarijev tveganja iz Ocene tveganja za železniško nesrečo do leta 2026	Oblikovano sprejemljivo tveganje za železniško nesrečo ob ponovitvi scenarijev tveganja iz Ocene tveganja za železniško nesrečo do leta 2026
	Scenarij tveganja 1	Scenarij tveganja 2
Število evakuliranih ljudi (trajni ukrep)	0	0
Stopnja vpliva	/	/
Gospodarski in okoljski vplivi in vplivi na kulturno dediščino/ odstotkov BDP iz leta 2014	Do 0,033 % BDP) 1,200,000	Do 0,030 % BDP) 1,100,000
Stopnja vplivov	1	1
Vrednost/stopnja političnih in družbenih vplivov	1,00/1	1,00/1
Verjetnost	enkrat na 5 do 25 let	enkrat na 5 do 25 let

Sprejemljivo tveganje za nesrečo ne predstavlja nekih nespremenljivih vrednosti, temveč se lahko obdobjno, zaradi raznih vzrokov, tudi spreminja. Prav tako sprejemljivo tveganje za nesrečo še ne predstavlja neke neobhodne oziroma absolutne obveznosti, ampak zaenkrat predstavlja usmeritev vsem, ki lahko na svojem področju z načrtovanjem in izvajanjem ustreznih ukrepov za preventivo in pripravljenost prispevajo k temu, da bi bile posledice prihodnjih neželenih dogodkov manjše.

Ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo

Prek vprašanj, neposredno prevzetih iz predmetne smernice Evropske komisije za ocenjevanje obvladovanja tveganj za nesreče so bile ocenjene zmožnosti za obvladovanje tveganja za železniško nesrečo na treh področjih: na področju ocenjevanja tveganja za železniško nesrečo, načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost ter izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost in to s treh vidikov: upravnega, tehničnega in finančnega. Skupno število vprašanj je 51, tudi v okviru posameznega področja in vidika so vprašanja umeščena v več podpoglavij, ki vsak zase tvorijo zaokroženo celoto.

Področje ocenjevanje tveganja za železniško nesrečo

Na področju ocene tveganja za železniško nesrečo je ocenjena zmožnost dobra in številčno znaša 3,66. Upravne zmogljivosti so bile ocenjene z oceno 3,73, tehnične z oceno 3,25, finančna zmožnost pa z oceno 4.

Če želimo v prihodnosti v dopolnitve Ocene tveganja za železniško nesrečo vključiti tudi strokovne in znanstvene inštitucije, bo za to treba načrtovati in rezervirati tudi določena finančna sredstva. Rezerve na tem področju so predvsem v večji številčnosti kadra, ki bi sodeloval pri izvedbi naloge, večji vključitvi sodobnejših informacijskih tehnologij in podatkovnih aplikacij in v še višji ravni usposobljenih ljudi, ki sodelujejo pri nastanku takšne ocene. V prihodnosti bi veljalo razmisliti tudi o večji vključenosti znanstvenih in raziskovalnih organizacij v nadgradnje te ocene.

Področje načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost

Na področju načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost ocene tveganja za železniško nesrečo je ocenjena zmožnost s številko izražena 3,18. Upravne zmogljivosti so bile ocenjene z oceno 3,25, tehnične z oceno 3, finančna zmožnost pa z oceno 3.

Področje izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost

Na področju izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost ocene tveganja za železniško nesrečo je ocenjena zmožnost s številko izražena 3,06. Upravne zmogljivosti so bile ocenjene z oceno 3,37, tehnične z oceno 2,83, finančna zmožnost pa z oceno 3.

Glede na zgoraj navedene ocene je končna skupna ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo 3,30.

6 KRAJŠAVE

BDP	Bruto družbeni proizvod
BND	Bruto narodni dohodek
ERTMS	ERTMS (European Rail Traffic Management System) oziroma evropski sistem za upravljanje železniškega prometa
GSM-R	Sistem digitalne povezave med prometnikom in strojevodjo vlaka
ITK	Informacijsko telekomunikacijski sistemi
IŽD	Izvršilni železniški delavci
JŽI	Javna železniška infrastruktura
MZI	Ministrstvo za Infrastrukturo
DRSI	Direkcija RS za infrastrukturo
n. r.	Vsebina vprašanja je glede na nesrečo nerelevantna
RS	Republika Slovenija
SŽ	Slovenske železnice d. o. o.
URSZR	Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje
VPDN	varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami
ZJN	Zakon o javnem naročanju

7 VIRI

- Sklep št. 1313/2013/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o Mehanizmu Evropske unije na področju civilne zaščite (UL L št. 347 z dne 20. decembra 2013, str. 924)
- Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (Uradni list RS, št. 62/14)
- Sklep Vlade RS št. 84000-2/2015/4, z dne 29.07.2015
- Zakon o varosti v železniškem prometu (uradno prečiščeno besedilo) (ZVZelP-UPB3) Uradni list RS, št. 56/2013 z dne 2. 7. 2013
- Pravilnik o resnih nesrečah, nesrečah in incidentih – Uradni list RS Uradni list RS št. 119/2007
- Končno poročilo o preiskavi resne nesreče v železniškem prometu – trčnje uvozečega tovornega vlaka št. 48444 z izvozečim potniškim vlakom št. 4213 na kretnici št. 3 postaje Jesenice, dne 26.08.2011; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor; služba za preiskavo nesreč; avgust 2012
- Načrt za izdelavo ocene tveganja, Ministrstvo za infrastrukturo, november 2014
- Načrt za izdelavo ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za železniško nesrečo, Ministrstvo za infrastrukturo, 2016
- Navodilo o ravnanju ob izrednih dogodkih 79, interni akt Slovenskih železnic
- Letno poročilo za leta 2011, 2012, 2013, Slovenske železnice d. o. o.
- Merila za ovrednotenje tveganja, Uprava RS za zaščito in reševanje, 2015
- Ocena ogroženosti ob železniški nesreči v RS, verzija 1.1, Uprava RS za zaščito in reševanje, marec 2015
- Ocena tveganja zaradi žleda, Uprava RS za zaščito in reševanje, 2016
- Ocena tveganja za železniško nesrečo, Ministrstvo za infrastrukturo, 2016
- Primerjava rezultatov analiz tveganja z merili za ovrednotenje tveganja in uvrstitev rezultatov v matrike tveganja, Uprava RS za zaščito in reševanje, 2015
- Intranet Slovenske železnice, d. o. o.

8 PRILOGE

1. Razvid za področje železniškega prometa in infrastrukture (MZI)
2. Razvid za področje sistema VPNDN (Uprava RS za zaščito in reševanje)

9 EVIDENČNI LIST SPREMEMB, DOPOLNITEV IN POSODOBITEV

Zaporedna številka	Ažurirano (poglavje, stran)	Datum	Ažuriral