



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO

UPRAVA REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA ZAŠČITO IN REŠEVANJE

Izpostava Koper

Številka: 8421-16/2019-1 –DGZR
Datum: 16.8.2019

OCENA OGROŽENOSTI OB NESREČI ZRAKOPLOVA V OBALNI REGIJI

Verzija 1.0
Ažurirana verzija 1.1 – avgust 2010
Ažurirana in dopolnjena verzija 1.2 – avgust 2019

VSEBINA	ORGAN	ODGOVORNA OSEBA / PODPIS
IZDELAL	Izpostava URSZR Koper	Andrej Gustinčič _____
SPREJEL	Izpostava URSZR Koper	Rok Kamenšek Vodja izpostave _____

KAZALO

1	Uvod	3
1.1	Splošno o letalskem prometu.....	3
1.2	Mednarodno letališče Aerodrom Portorož	3
1.3	Vzletišča	5
1.4	Brezpilotna letala	5
2	Vrsta, oblika in značilnosti nesreče zrakoplova	6
3	Viri oziroma vzroki nastanka nesreče.....	6
4	Dejavniki, ki povečujejo verjetnost nastanka nesreče zrakoplova	7
4.1	Geografske značilnosti.....	7
4.2	Državna meja z Republiko Hrvaško.....	10
4.3	Morje.....	10
4.4	Težko prehodne soline.....	10
4.5	Meteorološke značilnosti letališča Aerodrom Portorož	10
4.6	Prevozi nevarnega blaga.....	12
4.7	Potresna ogroženost.....	13
4.8	Terorizem in druge oblike množičnega nasilja	13
5	Verjetnost pojavljanja nesreče	13
6	Pogostost pojavljanja nesreče	14
7	Možen potek ter pričakovan obseg in območje nesreče.....	14
8	Verjetnost nastanka verižne nesreče	16
9	Predlog ukrepov in nalog za preprečitev, ublažitev in zmanjšanje posledic nesreče zrakoplova.....	16
10	Razvrščanje regije in občin v razrede ogroženosti zaradi nesreče zrakoplova	19
10.1	Razvrščanje občin	20
10.2	Razvrščanje regije	21
11	Zaključki ocene ogroženosti.....	22
12	Razlaga okrajšav	23
13	Viri podatkov in vsebina za izdelavo ocene ogroženosti	23

1 Uvod

Oceno ogroženosti ob nesreči zrakoplova v Obalni regiji, ažurirana verzija 1.1 – avgust 2010, št. 842-2/2010-50, z dne 13.8.2010, ažurirana in dopolnjena verzija 1.2 – april 2019, je izdelala Izpostava URSZR (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje) Koper na osnovi Zakona o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS, št. 51/06 – uradno prečiščeno besedilo, s spremembami in dopolnitvami), Navodila o pripravi ocen ogroženosti (Uradni list RS, št. 39/95), Uredbe o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja (Uradni list RS, št. 24/12, 78/16, 26/19), Ocene ogroženosti Republike Slovenije zaradi nesreče zrakoplova, št. 8420-2/2015-37-DGZR, z dne 17.1.2018, ažurirana in dopolnjena verzija 1.3 ter podatkov Aerodroma Portorož d.o.o.

Izdelana je za primer nesreče zrakoplova na območju Obalne regije. Oceno ogroženosti ob nesreči zrakoplova v Obalni regiji, ažurirana verzija 1.1 – avgust 2010, št. 842-2/2010-50, z dne 13.8.2010, ažurirana in dopolnjena verzija 1.2 – april 2019, je izdelana zaradi:

- dodane Občine Ankaran,
- opredelitve nadzorovane cone (CTR) mednarodnega letališča Aerodrom Portorož,
- popravljenih in dopoljenih statističnih podatkov ter
- popravka poglavja o potresni ogroženosti na območju mednarodnega letališča Aerodrom Portorož,
- dodanega poglavja razvrščanja regije in občin v razrede ogroženost zaradi nesreče zrakoplova.

1.1 Splošno o letalskem prometu

Zračni prostor RS obsega zračni prostor nad kopnim ter obalnim morjem in notranjimi vodami, ki so pod suverenostjo RS. V zračnem prostoru obstajajo določena pravila, ki se jih morajo držati vsi zrakoplovi, ki vstopajo vanj ali letijo v njem. Ločimo kontroliran in nekontroliran zračni prostor. Nekontroliran zračni prostor sega od površine zemlje do višine, kjer se začne kontroliran zračni prostor. Običajno je kontroliran zračni prostor tisti, kjer je na voljo radarska pokritost in kjer zrakoplovi letijo po pravilih instrumentalnega letenja (IFR).

Letališča so lahko civilna, vojaška ali mešana. Med civilnimi letališči ločimo javna letališča in letališča za lastne potrebe. Letališča, ki so namenjena za mednarodni promet so mednarodna letališča. Mednje sodi tudi letališče Aerodrom Portorož. V Obali regiji imamo evidentiran tudi 1 heliport, in sicer Heliport Splošne bolnišnice Izola.

V Obalni regiji ni drugih športnih letališč ali vzletišč, ki bi lahko pomenila nevarnost za nastanek nesreče zrakoplova.

Zaradi številnih zračnih poti, ki prepletajo zračni prostor Obalne regije, ne moremo izključiti nastanka nesreče zrakoplova večjega obsega zaradi strmoglavljenja posameznega zrakoplova ali trka dveh zrakoplovov, pri katerem bi bilo lahko udeleženo večje število potnikov (padec zrakoplova na naseljeno območje, nesreča na težko dostopnem terenu, iskanje pogrešanega zrakoplova, nesreče zrakoplova, ki prevažajo nevarne snovi ali padec zrakoplova v morje).

1.2 Mednarodno letališče Aerodrom Portorož

Aerodrom Portorož je registriran kot javno letališče, odprto za domači in mednarodni potniški in tovorni promet v Sečoveljah. Leži v prijetnem in mirnem okolju, na robu Sečoveljskih solin, na meji med Slovenijo in Hrvaško, oddaljeno le 6 km od Portoroža. V bližini se nahajajo drugi

počitniški kraji in sicer Piran (10 km), Izola (13 km), Koper (20 km), Umag (15 km). Letališče je namenjeno za prevoz potnikov in blaga ter športne, šolske, turistične in poslovne polete. Opremljeno je z najsodobnejšo opremo in izpolnjuje vse potrebne pogoje za varen in prijeten polet.

Leži na dveh metrih nadmorske višine, površina vzletno pristajalne steze meri 1200 x 30 metrov in je opremljeno z osvetlitvijo za nočno letenje. Ob zmanjšani vidljivosti se lahko opravi le nenatančni prihod, ki za to letališče zadostuje. Letališki kompleks je nepravilne pravokotne oblike dolžine 1400 m in širine 130 do 450 m. Leži v smeri severozahod – jugozahod. Uvrščamo ga v II. C kategorijo po mednarodni razvrstitvi letališč. Lahko sprejema in odpravlja vsa eno in več motorna batna, reakcijska in turbopropelerska letala in helikopterje kapacitete do 50 potnikov in do 27 ton največje dovoljene vzletne mase.

Na ploščadi je prostora za parkiranje devetih zrakoplovov generalne kategorije in dve mesti za večja potniška zrakoplova (DASH 7, ATR-42). Na travnatih površinah je 28 mest za parkiranje zrakoplovov do 1500 kg z varovalnimi sidri in 20 mest brez varovanja.

Letališče razpolaga s sodobno opremo, s tehnično in bencinsko službo (Avgas 100LL), JET-A1), restavracijo, prodajalno, izposojevalnico avtomobilov, taksi službo in drugimi storitvami, ki omogočajo gostom prijetno počutje.

Nadzorovana cona (CTR) letališča Aerodrom Portorož sega na območje Krajinskega parka Sečoveljskih solin, ki vsebuje elemente kulturne dediščine. V primeru nesreče zrakoplova na območje Krajinskega parka Sečoveljskih solin je potrebna čim hitrejša zaščita in nadaljnja preprečitev poškodb kulturne dediščine.

Slika 1: Območja CTR treh mednarodnih letališč in mešanega Letališča Cerklje ob Krki (Vir: Geografsko informacijski sistem Ujme (v nadaljevanju GIS Ujme), 14.6.2017)

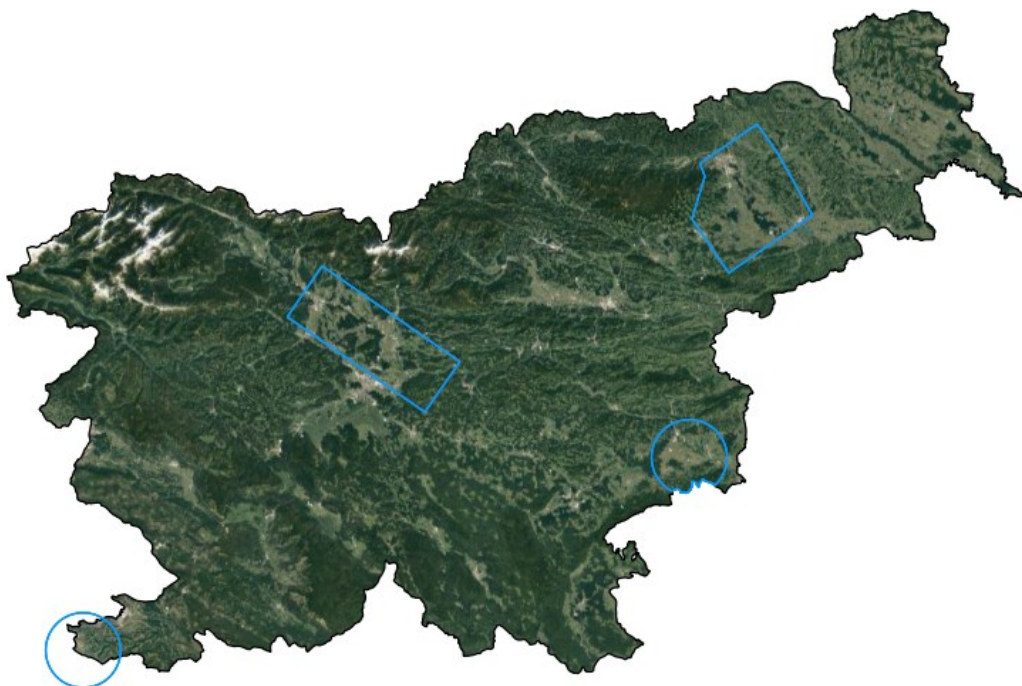


Tabela 1: Zmogljivost mednarodnega letališča Aerodrom Portorož (Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)

Mednarodno letališče	max. teža(kg) zrakoplova	število potnikov	tovor (kg)	Gorivo (kg)
Aerodrom Portorož	27.000	50	1500	11.728

Zračni promet na letališču Aerodrom Portorož se je od leta 2002 stalno spreminjal. Konstantno povečevanje in upadanje števila operacij je od leta 2002 dalje. Največ operacij je bilo v letih 2009 in 2014.

Število potnikov je bilo največje leta 2013, in sicer 25.932 prepeljanih potnikov.

Tabela 2: Število operacij (pristankov in vzletov) zrakoplovov v letih od 2002 do 2016 na Aerodromu Portorož

leto	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Št. operacij zrakoplovov	8.315	9.060	8.576	7.855	5.775	6.907	6.912	14.219

leto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Št. operacij zrakoplovov	10.306	10.318	14.970	15.193	12.244	12.733	13.753

(Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)

Tabela 3: Število potnikov v prihodu in odhodu v letih od 2002 do 2016 na Aerodromu Portorož

Leto	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Število potnikov	16.507	18.604	14.859	12.903	13.066	13.999	12.927	17.784

Leto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Število potnikov	16.446	23.262	22.532	25.932	20.923	22.975	23.783

(Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)

Največ zrakoplovov pristane in vzleti od aprila do septembra. V tem času se odvija večina vsega prometa zrakoplovov (od 13.000 do 44.000 potnikov), najmanj pa od novembra do marca. Na letališču Aerodrom Portorož prevladujejo mednarodni prihodi in odhodi. Na podlagi podatkov se ugotavlja, da je letališče, glede na naravo in kategorijo, namenjeno zlasti prevozu potnikov.

Največ zrakoplovov na Aerodromu Portorož je do teže 1500 kg. Glede na velikost zrakoplovov lahko pričakujemo na Aerodromu Portorož nesreče manjšega obsega, glede na gostoto prebivalstva pa so možne tudi nesreče večjega obsega. Velikost letališkega območja je 230 km², na tem območju živi 74.718 prebivalstva, 17.008 objektov, od tega 13.368 stanovanjskih. Gostota prebivalstva na km² je 324.

1.3 Vzletišča

V RS imamo 27 vzletišč. Vzletišča so namenjena za vzletanje in pristajanje. Na območju Obalne regije imamo 1 vzletišče, ki pa trenutno ni registrirano kot vzletišče pri Agenciji RS za civilno letalstvo, tj. Vzletišče Črnotiče. Ker na vzletišču ne potekajo nobene letalske operacije, ne predstavlja vira tveganja za nastanek nesreče.

1.4 Brezpilotna letala

V RS področje brezpilotnih zrakoplovov - dronov ureja Uredba o sistemih brezpilotnih zrakoplovov (Uradni list RS, št. 52/16 in 81/16).

Brepilotni zrakoplovi, s katerimi se izvajajo letalske dejavnosti, se po uredbi delijo glede na operativno maso na:

- razred 5: do vključno 5 kilogramov,
- razred 25: nad 5 do vključno 25 kilogramov in
- razred 150: nad 25 do 150 kilogramov.

Uredba določa splošne tehnične in operativne pogoje za varno uporabo brezpilotnih zrakoplovov, sistema brezpilotnih zrakoplovov in letalskih modelov ter pogoje, ki veljajo za osebe, ki sodelujejo pri upravljanju teh zrakoplovov in sistemov.

Po do sedaj znanih podatkih, naj zaradi uporabe drona ne bi prišlo do nesreče velikega obsega, ki bi prizadela več občin hkrati

2 Vrsta, oblika in značilnosti nesreče zrakoplova

Nesreča zrakoplova je nesreča v zračnem prometu in spada po zakonu o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami med druge nesreče. To je nesreča, ki jo v večji meri povzroči človek s svojo dejavnostjo in ravnanjem, lahko pa nastane tudi zaradi vpliva naravne nesreče, mehanske napake ali terorizma.

Za nesrečo zrakoplova je značilno, da:

- se običajno zgodi brez opozorila, nenadno in nepričakovano,
- so pogosto žrtve nesreče vsi potniki in člani posadke,
- se lahko pripeti na krajih, ki niso takoj ali zlahka dostopni in
- so lahko žrtve tudi prebivalci, če zrakoplov pade na naseljeno območje.

Glavni vzroki nesreč zrakoplovov so predvsem:

- tehnični in drugi vzroki (napaka motorja ali konstrukcije zrakoplova, izguba nadzora nad zrakoplovom, napaka kontrole zračnega prometa, človeški in drugi dejavniki),
- naravne in druge nesreče (neugodne vremenske razmere, požar, nesreče pri prevozu nevarnega blaga) in
- teroristični napadi in druge oblike množičnega nasilja.

Nesreče zrakoplovov lahko delimo glede na:

- **vrsto zrakoplova:** nesreča potniškega, tovornega ali vojaškega zrakoplova,
- **kraj nesreče:**
 - nesreča zrakoplova na naseljeno območje,
 - nesreča zrakoplova na težko dostopnem terenu,
 - nesreča zrakoplova na vodnih površinah,
 - nesreča zrakoplova na območju letališča.
- **posledice nesreče:**
 - žrtve,
 - uničena ali poškodovana infrastruktura, stavbe in kulturna dediščina ter
 - vplivi na okolje,
 - možnost verižnih nesreč.

3 Viri oziroma vzroki nastanka nesreče

Zaradi številnih zračnih poti, ki prepletajo zračni prostor Obalne regije, ne moremo izključiti nastanka nesreče zrakoplova večjega obsega zaradi strmoglavljenja posameznega zrakoplova ali trka dveh zrakoplovov, pri katerem bi bilo lahko udeleženo večje število potnikov. Glavni vzroki nesreč zrakoplovov so predvsem:

- človeški, tehnični in drugi vzroki (napaka motorja ali konstrukcije zrakoplova, izguba nadzora, pomanjkljiva kontrola letenja),
- naravne in druge nesreče (neugodne vremenske razmere, požar, nesreče pri prevozu nevarnega blaga, potres) in
- teroristični napadi in druge oblike množičnega nasilja.

Nesreče se najpogosteje dogajajo zaradi napake pilota, sledijo jim nesreče zaradi mehanskih napak, vremena, sabotaž in drugih človeških napak.

Med vire nevarnosti za območje regije lahko štejemo vzlet, prelet in pristank zračnih plovil, potniški promet, tovorni promet (predvsem prevoz nevarnih snovi), športno letenje, zračni nadzor NATO zrakoplovov in vojaško urjenje.

Aerodrom Portorož je namenjen predvsem prevažanju potnikov. Na letališču vzletajo zrakoplovi do teže 1500 kg. Glede na velikost zrakoplovov lahko pričakujemo na Aerodromu Portorož nesreče manjšega obsega, glede na gostoto prebivalstva pa so možne tudi nesreče večjega obsega.

4 Dejavniki, ki povečujejo verjetnost nastanka nesreče zrakoplova

4.1 Geografske značilnosti

Aerodrom Portorož ima specifično lego med vsemi letališči v Sloveniji. Obdajajo ga:

- naseljeni kraji, ki so v neposredni bližini letališča,
- državna meja z Republiko Hrvaško,
- morje in
- težko prehodne soline.

Poti in smeri zrakoplovov, ki imajo namen pristajanja na Aerodromu Portorož (visual approach chart) so:

Iz smeri Hrvaške:	Iz smeri Italije:	Iz smeri notranjosti Slovenije:
▪ Buje (PW1)	▪ VICKY (določena točka na morju med Italijo in Slovenijo, kjer kontrola preda letalo drugi kontroli)	▪ Črni kal (PE1)
▪ Umag (PS1)	▪ Piran (PN1)	▪ Koper (PE2)

Iz Instrument approach charta, so razvidne poti in smeri zrakoplovov, ki imajo namen instrumentalnega prihoda na Aerodrom Portorož. Točke javljanja teh zrakoplovov so vedno na tako imenovanih poteh zrakoplovov in so definirane glede na oddaljenost od radio navigacijskega sredstva.

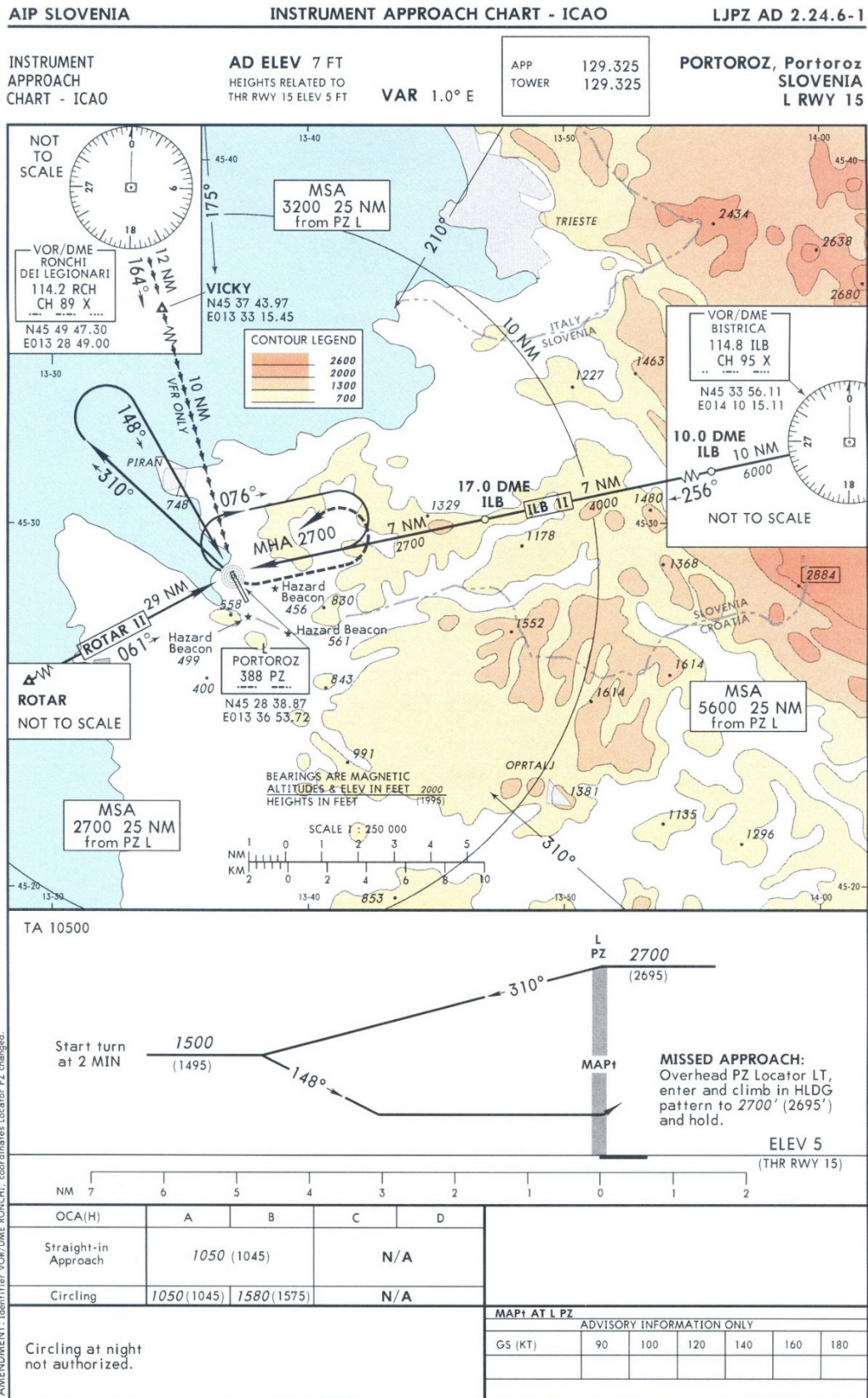
Iz smeri Italije:	Iz smeri notranjosti Slovenije:
▪ VICKY (določena točka na morju med Italijo in Slovenijo, kjer kontrola preda letalo drugi kontroli)	▪ Ilirska Bistrica
▪ ROTAR	

Poti zrakoplovov za prihod in odhod zrakoplovov iz letališča Aerodrom Portorož potekajo nad naseljenimi kraji, s tem pa tudi obstaja možnost nesreče zrakoplovov nad naseljenimi kraji.

Slika 2: Visual approach chart (Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)



Slika 3: Instrument approach chart – ICAO (Vir: Aerodrom Portoež d.o.o.)



Slovenia Control, Ltd.

AIRAC AMDT 001/ 07 JUL 2005

4.2 Državna meja z Republiko Hrvaško

Področje letališča neposredno meji na R Hrvaško. Zrakoplovi vsakodnevno, zaradi smeri in lege vzletno-pristajalne steze letališča, letijo nad področjem R Hrvaške. Kontrola zračnega prometa Portorož ima dovoljenje za vodenje zrakoplovov nad ozemljem R Hrvaške (Buje – Umag), kjer se zrakoplovi predajo kontroli letanja Pula ter obratno.

4.3 Morje

Zračne poti potekajo tudi nad morjem. Verjetnost nesreče padca zrakoplova v morje, obstaja.

4.4 Težko prehodne soline

V smeri vzleta 33 in pristanka v smeri 15, zrakoplovi prečkajo območje solin. V solinah se nahajajo tako imenovani bazeni, ki so napolnjeni z morskovo vodo. Področje je sorazmerno težko prehodno. Dostop z gasilsko–reševalnimi vozili je skoraj nemogoč, razen ob reki Dragonji in dostop mimo bivše tovarne Droga do uprave Solin. Vse ostale poti in dostopi so fizično zaprti zaradi Uredbe o Krajinskem parku Sečoveljske soline.

Iz statističnih rezultatov je razvidno, da se kar 95 % vseh nesreč zgodi pri vzletanju in pristajanju zrakoplovov in to v pristajalni ravnini, ki meri 15° levo in desno od centra VPS. Zato obstaja možnost nesreče zrakoplova na področju Sečoveljskih solin.

4.5 Meteorološke značilnosti letališča Aerodrom Portorož

Med pomembnejšimi vzroki za nesrečo zrakoplova so neugodne vremenske razmere kot so neurje ob nevihtah, močni vetrovi, močno sneženje in gosta megla.

Močno neurje ob nevihti spremljajo nalivi, nevihtni piši, strele in tudi toča. Nevihtni piš je izredno nevaren za letalski promet, saj se pod bazo nevihtnega oblaka zrak izrazito hitro spušča in če pristajajoči zrakoplov zaide v tak spuščajoč veter lahko zaradi izgube vzgona in posledično višine strmoglavi. Vetrovi ob nevihtah so zelo turbolentni, hitrost pa se jim naglo spreminja. Toča nastaja izključno v spomladanskem in poletnem času, pogosto pa je povezana s pojavom nevihtnega piša.

V tabelah je prikaz vremenskih razmer na letališču Aerodrom Portorož in sicer za meglo, nevihto, točo, sodro, snegom in vetrom.

Tabela 4: Število dni z meglo in vidnim nebom, obdobje 2004–2016.

Leto	JA N	FE B	MA R	AP R	MA J	JU N	JU L	AV G	SE P	OK T	NO V	DE C	LET O	% LET O
2004	4	6	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	14	3,8
2005	2	1	3	0	0	0	0	0	0	2	3	0	11	3,0
2006	2	4	1	2	0	0	0	0	0	4	5	1	19	5,2
2007	7	7	0	1	0	1	0	0	0	0	0	7	23	6,3
2008	7	6	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	21	5,8
2009	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	4	1,1
2010	0	1	4	1	0	0	0	0	0	0	1	2	9	2,5
2011	8	2	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	14	3,8
2012	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0,5
2013	2	1	5	0	0	0	0	0	0	1	0	9	18	4,9
2014	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	4	1,1
2015	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	12	4	18	4,9
2016	0	3	3	0	0	0	0	0	0	1	1	1	9	2,5
Povprečno:													13	3,5

(Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)

Zmanjšana vidnost včasih, zlasti v jutranjih urah hladnejšega dela leta, lahko ovira promet.

Tabela 5: Število dni z nevihto, obdobje 2004–2016. (Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)

	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AVG	SEP	OKT	NOV	DEC	LETO	% LETO
2004	2	1	1	3	7	7	4	13	5	7	1	0	51	14,0
2005	0	0	1	2	6	8	11	10	7	2	1	3	51	14,0
2006	0	1	0	3	6	3	6	16	1	1	1	1	39	10,7
2007	3	0	0	1	9	9	5	12	8	2	2	1	52	14,2
2008	0	0	3	5	4	7	6	6	5	8	8	2	50	13,7
2009	0	1	1	2	5	3	5	6	6	3	3	2	37	10,1
2010	1	0	2	3	7	3	8	6	5	2	4	1	42	11,5
2011	0	0	0	1	2	7	7	0	5	3	0	0	25	6,8
2012	1	1	1	2	5	4	4	2	6	6	4	0	36	9,9
2013	1	2	0	2	12	11	10	6	6	5	6	0	61	16,7
2014	2	4	2	6	3	7	15	13	3	4	7	1	67	18,4
2015	0	0	0	1	2	6	4	8	5	4	1	0	31	8,5
2016	0	2	3	3	7	14	6	6	6	1	1	0	49	13,4
Povprečno:													45	12,4

Dan z nevihto, ko je zabeleženo grmenje, z ali brez bliskanja.

Nevihte (in z njimi v zvezi turbolenca, zaledenitev in striženje vetra) so relativno pogoste. Poleti so bolj pogoste, predvsem termičnega porekla, trajajo do približno 90 minut in so izolirane.

Tabela 6: Število dni s točo ali sodro, obdobje 2004–2016. (Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)

Leto	JA N	FE B	MA R	AP R	MA J	JU N	JU L	AV G	SE P	OK T	NO V	DE C	SKUPA J	% LET O
2004	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,3
2005	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0,5
2006	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	3	0,8
2007	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0,5
2008	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0,3
2009	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2010	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2	0	4	1,1
2011	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0,5
2012	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,3
2013	2	2	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	7	1,9
2014	0	0	0	0	3	2	2	0	0	0	0	0	7	1,9
2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2016	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Povprečno:													2	0,5

Toča je zelo redka ovira za promet.

Tabela 7: Število dni s snegom, obdobje 2004–2016.

Leto	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AVG	SEP	OKT	NOV	DEC	LETO	% LETO
2004	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,5
2005	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0,8
2006	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0,8
2007	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,3
2008	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,3
2009	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0,8
2010	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	8	2,2
2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,3
2013	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1,4
2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2016	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Ocena ogroženosti ob nesreči zrakoplova, Izpostava URSZR Koper

Leto	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AVG	SEP	OKT	NOV	DEC	LETO	% LETO
Povprečno:													2	0,5

(Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)

Sneg je zelo redka ovira za promet.

Tabela 8: Število dni z vetrom več kot 6 boforov do 8 boforov (10,8-13,8 m/s do 17,2-20,7 m/s ali 22-25 KTS do 34-40 KTS) (obdobje 2004 – 2016)

Leto	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AVG	SEP	OKT	NOV	DEC	LETO	% LETO
2004	11	9	10	11	12	7	8	7	10	8	7	4	104	28,5
2005	4	11	5	10	6	5	9	6	5	2	7	9	79	21,6
2006	4	8	6	10	10	11	9	6	6	10	3	7	90	24,7
2007	5	5	14	3	8	10	12	6	10	6	7	6	92	25,2
2008	6	10	12	10	9	4	9	6	14	12	9	6	107	29,3
2009	8	9	9	11	7	12	6	6	6	10	5	10	99	27,1
2010	6	10	6	7	12	7	9	5	6	9	11	9	97	26,6
2011	7	11	16	10	10	9	12	5	7	10	2	5	104	28,5
2012	6	18	6	17	11	7	14	11	11	7	10	7	125	34,2
2013	2	12	7	5	12	8	13	9	5	6	12	4	95	26,0
2014	16	13	13	7	7	8	8	3	5	8	9	7	104	28,5
2015	7	8	12	9	5	6	6	0	14	10	5	0	82	22,5
2016	4	10	7	7	5	4	4	7	2	2	4	1	57	15,6
Povprečno:													95	26,0

(Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)

Letno je povprečno 95 dni z vetrom močnejšim od 6 bof in 8 bof, od tega je približno 40 % primerov bočnega vetra (NE in ENE-burje, oziroma SW in WSW), ki ovirajo promet. Veter je lahko potencialni razlog za nesrečo zrakoplova pri vzletanju in pristajanju, pri manj izkušenih pilotih.

Tabela 9: Število dni z viharnim vetrom več kot 8 boforov (17,2-20,7 m/s ali 34-40 KTS) (obdobje 2013 – 2016).

Leto	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AVG	SEP	OKT	NOV	DEC	LETO	% LETO
2013	4	4	4	1	2	0	3	0	2	1	4	2	27	7,4
2014	4	0	1	0	1	2	2	2	2	2	1	2	19	5,2
2015	0	3	3	1	2	2	2	1	2	0	0	0	16	4,4
2016	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0,8
Povprečno:													21	5,7

(Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)

4.6 Prevozi nevarnega blaga

Prevoz nevarnega blaga v prometu zrakoplova mora biti usklajen s Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu ter na njeni podlagi izdane priloge, ki se nanašajo na varen prevoz nevarnega blaga, tehničnimi navodili, ki jih izdaja mednarodna organizacija civilnega letalstva ICAO ter dokumenti Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (IATA).

Za prevoz nevarnega blaga v zračnem prometu je potrebno dovoljenje pristojnih organov.

Nevarno blago je razdeljeno v tri kategorije:

- snovi, ki so dovoljene za prevoz z zrakoplovi,
- snovi, za katere so potrebna posebna dovoljenja in
- snovi, ki so izključena iz prevoza zrakoplova.

Na Aerodromu Portorož se ne izvajajo prevozi nevarnega blaga. Zaradi posebnih varnostnih ukrepov in majhne količine prepeljanih nevarnih snovi, je verjetnost nesreče zrakoplova pri prevozu teh snovi v Obalni regiji zelo majhna. V kolikor pride do take nesreče, je prevoznik tisti, ki mora zavarovati, pobrati ali odstraniti nevarno snov ali kako drugače poskrbeti, da ni več nevarnosti. Če prevoznik tega ne more storiti, mora poklicati pristojno organizacijo pooblaščenca za reševanje nesreč z nevarnimi snovmi, da to stori na njegove stroške.

4.7 Potresna ogroženost

Potres lahko ogrozi tudi zračni promet, s poškodovanjem letališke infrastrukture. Aerodrom Portorož leži na območju, kjer lahko pričakujemo potres VI. stopnje po evropski potresni lestvici (EMS).

4.8 Terorizem in druge oblike množičnega nasilja

Teroristična dejanja na Aerodromu Portorož so možna.

Aerodrom Portorož ima izdelan integralni načrt varnostnega sistema, ki temelji na izdelavi varnostnih dokumentov, usposabljanju zaposlenih, logističnih postopkih in izvajanju stalnih vaj zaposlenih. V programih so zajeti vsi izredni primeri napovedanih oziroma predvidljivih dogodkov in nenapovedanih oziroma nepredvidljivih dogodkov, ki ogrožajo varnost prometa zrakoplova.

Poleg obveznih policijskih enot ima Aerodrom Portorož tudi posebno varnostno službo. Obe službi sta odgovorni za izvajanje varnostnega načrta.

5 Verjetnost pojavljanja nesreče

Delež potniškega prometa z zrakoplovi v mednarodnem pomenu znaša okoli 15 %. Ker se večina nesreč zrakoplova (cca 85%) zgodi na letališčih ali njihovi neposredni bližini, predvsem pri vzletanju in pristajanju, so v Obalni regiji najbolj ogroženi prebivalci, ki živijo v neposredni bližini letališča. Zato morajo imeti letališča izdelane svoje operativne načrte, ki zagotavljajo takojšen odziv na vse vrste nevarnosti in druge neobičajne razmere, da bi tako zmanjšali možnost nesreče in obseg osebne ali druge škode na letališču.

Posledice nesreče so skoraj vedno katastrofalne saj največkrat pomenijo popolno katastrofo, kar z drugimi besedami povedano pomeni mnogo smrtnih žrtev.

Možne žrtve nesreč zrakoplova niso samo potniki zrakoplova ali posadka, ampak tudi ljudje in živali, na območju, kjer pride do nesreč zrakoplova. Posledice nesreče, neposredne in

posredne, prizadenejo tudi svojce žrtev, člane reševalnih ekip, kulturno dediščino, okolje, infrastrukturo in podobno.

Glede na velikost zrakoplova, ki pristajajo na mednarodnem letališču Aerodrom Portorož, lahko pričakujemo nesreče zrakoplova večjega obsega.

Zaradi številnih zračnih poti preko slovenskega zračnega prostora lahko v Obalni regiji pričakujemo tako nesreče zrakoplova manjšega kot tudi večjega obsega, ne moremo pa tudi izključiti nesreč zrakoplova, v kateri bi bili udeležena dva velika zrakoplova.

6 Pogostost pojavljanja nesreče

Večina nesreč, ki so se pripetile v Obalni regiji, so bile nesreče manjšega obsega.

Pregled nesreč zrakoplova :

Tabela 10: Nesreče zrakoplova od leta 1998 do 2016 (Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)

Leto	Zrakoplovi vzletne mase do 5.700 kg	Zrakoplovi vzletne mase nad 5.700 kg	Skupaj
1998	2	0	2
1999	0	0	0
2000	0	0	0
2001	1	1	2
2002	1	0	1
2003	1	0	1
2004	2	0	2
2005	1	0	1
2006	2	0	2
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	1	0	1
2011	0	0	0
2012	2	0	2
2013	2	0	2
2014	0	0	0
2015	1	0	1
2016	3	0	3
Skupaj:	19	1	20

- statistično so se zgodile nesreče zrakoplova manjšega obsega, kjer je bila manjša materialna škoda ter brez poškodovanih potnikov in posadk, udeleženi so bili zrakoplovi vzletne mase do 5.700 kg,
- v enem primeru je bilo udeležen zrakoplov vzletne mase nad 5.700 kg, kjer je bila večja materialna škoda in brez poškodovanih ljudi (F-16),

Na podlagi statističnih podatkov se na Aerodromu Portorož zgodi ena manjša nesreča letno.

7 Možen potek ter pričakovan obseg in območje nesreče

Za nesrečo zrakoplova je značilno, da:

- se običajno zgodi brez opozorila, nenadno in nepričakovano,
- so pogosto žrtve nesreče vsi potniki in člani posadke,
- se lahko pripeti na krajih, ki niso takoj ali zlahka dostopni in
- so lahko žrtve tudi prebivalci, če zrakoplov pade na naseljeno območje.

Območje nadzorovane cone Aerodroma Portorož obsega območje občine Piran, Izole in del MO Koper. Velikost območja meri 137 km². Ima obliko valja s središčem na letališču Aerodrom Portorož. Radij obsega območje skoraj do Koštabone, Kampela in Izole ter nadaljuje pot po Piranskem zalivu. Ker se v bližini nahaja meja z Republiko Hrvaško, sega tudi na njeno območje. Letališka kontrola ima dovoljenje za vodenje zrakoplovov nad področjem Republike Hrvaške (Buje – Umag), kjer se zrakoplov preda kontroli letenja Pula in obratno.

Na območju nadzorovane cone prebiva 35.437 prebivalcev v 5.659 objektih.

Nadzorovana cona (CTR) letališča Aerodrom Portorož sega na območje Krajinskega parka Sečoveljskih solin, ki vsebuje elemente kulturne dediščine. V primeru nesreče zrakoplova na območje Krajinskega parka Sečoveljskih solin je potrebna čim hitrejša zaščita in nadaljnja preprečitev poškodb kulturne dediščine.



Slika 4: Nadzorovana cona mednarodnega letališča Aerodrom Portorož (Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)

Večina nesreč zrakoplovov se zgodi na letališčih ali v njihovi neposredni bližini, predvsem pri vzletanju in pristajanju zato so prebivalci, ki živijo na območju nadzorovane cone (CTR) letališča Aerodrom Portorož, najbolj ogroženi.

Na podlagi statističnih podatkov zadnjih devetnajstih let je verjetnost nesreče zrakoplova na Aerodromu Portorož zelo majhna. Povprečno se zgodi letno 1 nesreča z zrakoplovi vzletne mase do 5.700 kg in 0,05 nesreče z zrakoplovi vzletne mase nad 5.700 kg.

Pri nesrečah zrakoplova manjšega obsega je nastala manjša materialna škoda, brez poškodb potnikov in posadke. Večja materialna škoda je nastala le v enem primeru z zrakoplovom

vzletne mase nad 5.700 kg, a brez poškodbe ljudi. Samo v dveh primerih sta bili dve osebi težje poškodovani, od tega je ena oseba kasneje podlegla poškodbam.

8 Verjetnost nastanka verižne nesreče

Ob nesreči zrakoplova na Aerodromu Portorož ni pričakovati večjega števila ranjenih in mrtvih, lahko pa se to število bistveno poveča zaradi možnih različnih verižnih nesreč.

Ob nesreči zrakoplova izven letališča pa lahko pričakujemo tudi večje število ranjenih in tudi veliko smrtnih žrtev, predvsem takrat, ko bi prišlo do trka dveh večjih zrakoplovov ali pri strmoglavljenju večjega zrakoplova, ki potujejo po zračnih poteh preko Obalne regije. Padec zrakoplova na naseljeno območje ali zrakoplova, ki prevaža nevarne snovi, bi lahko povzročil poškodbe infrastrukture, požare in eksplozije.

9 Predlog ukrepov in nalog za preprečitev, ublažitev in zmanjšanje posledic nesreče zrakoplova

Republika Slovenija je članica različnih mednarodnih in drugih organizacij:

- Evropske unije (EU),
- Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO),
- Evropske konference civilnega letalstva (ECAC),
- Skupnosti letalskih organov (JAA),
- Evropske organizacije za varnost zračne plovbe (EUROCONTROL) in
- Organizacije severnoatlantske pogodbe (NATO).

Članstvo v teh organizacijah nalaga RS, da upošteva standarde zrakoplovov, priporočila in usmeritve, pa tudi zahteve in priporočila v prometni politiki.

Pomembna dejavnost v civilnem zrakoplovstvu je varovanje, ki se odraža na področju letališč, prevoznikov zrakoplovov in drugih. Varovanje zahteva izvajanje številnih ukrepov z namenom preprečevanja dejanj nezakonitega vmešavanja.

Aerodrom Portorož ima izdelan integralni načrt varnostnega sistema, ki temelji na izdelavi varnostnih dokumentov, usposabljanju zaposlenih, logističnih postopkih in izvajanju stalnih vaj zaposlenih. V programih so zajeti vsi izredni primeri napovedanih oziroma predvidljivih dogodkov in nenapovedanih dogodkov, ki ogrožajo varnost prometa zrakoplova.

Poleg obveznih policijskih enot ima Aerodrom Portorož tudi posebno varnostno službo. Obe službi sta odgovorni za izvajanje varnostnega načrta.

Osebna in vzajemna zaščita obsega vse ukrepe, ki jih preživeli potniki in ogroženi prebivalci izvajajo za preprečevanje in ublažitev posledic nesreče zrakoplova za njihovo zdravje in življenje ter varnost njihovega premoženja. Z ukrepi, ki jih morajo izvesti potniki ob nesreči zrakoplova za zavarovanje svojih življenj in imetja je dolžan potnike seznaniti prevoznik. Če nesreča zrakoplova ogroža tudi ljudi in živali, ki živijo izven letaliških con, so občine dolžne v okviru osebne in vzajemne zaščite dati napotke prebivalcem za izvajanje zaščitnih ukrepov. V ta namen občine organizirajo ustrezno svetovalno službo, ki jo praviloma opravljajo prostovoljci, zlasti psihologi, sociologi, socialni delavci ter drugi.

Od zaščitnih ukrepov se ob nesreči zrakoplova izvajajo naslednji ukrepi:

- prostorski, urbanistični, gradbeni in drugi tehnični ukrepi,
- RKB zaščita,

- evakuacija,
- sprejem in oskrba ogroženih prebivalcev in
- zaščita kulturne dediščine.

Prostorski, urbanistični, gradbeni in drugi tehnični ukrepi

V primeru nesreče zrakoplova večjega obsega na gosto naseljenem območju, bi bilo potrebno rušenje neuporabnih objektov ter odstranjevanje ruševin, da se zmanjšajo škodljivi vplivi nesreče ter da se lažje omogoči izvajanje drugih ukrepov in nalog ZRP.

Radiološka, kemična in biološka zaščita

Na mednarodnem letališču Aerodrom Portorož ne pristajajo tovorni zrakoplovi. Pri nesreči zrakoplova lahko pride do izteka kerozina in ostalih naftnih derivatov v zemljo, kar bi pomenilo ekološko nesrečo za Krajinski park Sečoveljske soline.

Ker se z zrakoplovi prevažajo tudi nevarne snovi, morajo biti te snovi prepeljane v skladu z dokumenti IATA in ICAO.

Ob nesreči zrakoplova obstaja nevarnost, da zaradi poškodbe zrakoplova, lahko pride do nenadzorovanega uhajanja teh snovi v okolje. Poleg življenj potnikov na zrakoplovu, ljudi na letališču, so ogrožena tudi življenja ljudi in živali, ki živijo na območju nesreče in okolje. Če do tega pride, je potrebno na prizadetem območju poostri nadzor nad nevarnimi snovmi in ravnanje z njimi.

Evakuacija

Če bi ob nesreči zrakoplova prišlo do večjega požara oziroma do nenadzorovanega uhajanja nevarnih snovi v okolje in bi to ogrožalo življenje in zdravje ljudi ter živali, bi bilo potrebno izvesti umik oziroma, če pade zrakoplov na gosto naseljeno območje je potrebno izvesti evakuacijo.

Evakuacija prebivalcev iz naselij, ki se nahajajo na ogroženem območju načrtujejo in izvajajo občine v delih občinskih načrtov zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova, na podlagi podatkov, ki jih posreduje letalska družba in prevoznik nevarnega blaga, odredi pa jo župan prizadete občine oziroma poveljnik CZ občine.

Sprejem in oskrba ogroženih prebivalcev

Za nastanitev evakuiranih prebivalcev z ogroženih območij poskrbi prizadeta občina, ki tudi izvede evakuacijo.

Nastanitev evakuiranih prebivalcev z ogroženih območij občine je možna na neogroženih območjih v zaledju občin in se izvaja po načrtih občin.

Nastanitev se izvede v primerne objekte, kjer so zagotovljeni osnovni pogoji za življenje (ogrevanje, voda, elektrika, sanitarije). V ta namen se običajno uporabijo športni objekti (dvorane), šolske telovadnice, počitniške zmogljivosti izven sezone in drugi za to primerni objekti.

Zaščita kulturne dediščine

Nadzorovana cona (CTR) mednarodnega letališča Aerodrom Portorož sega na območje Krajinskega parka Sečoveljskih solin, ki vsebuje elemente kulturne dediščine. V primeru nesreče zrakoplova na območju Krajinskega parka Sečoveljskih solin ali v primeru poškodbe katerekoli druge kulturne dediščine z območja RS, je potrebna čim hitrejša zaščita in nadaljnja preprečitev poškodb kulturne dediščine.

Zaščita kulturne dediščine obsega priprave in izvajanje ukrepov za zmanjšanje nevarnosti ter preprečevanje škodljivih vplivov nesreče zrakoplova na kulturno dediščino. Izvajajo jih

strokovnjaki s področja varstva kulturne dediščine v sodelovanju z enotami CZ in drugimi silami za ZRP.

Ob zrakoplovu v sili oziroma nesreči zrakoplova se izvajajo naslednje naloge ZRP:

- iskanje pogrešanega zrakoplova in oseb,
- gašenje in reševanje ob požarih,
- prva pomoč in nujna medicinska pomoč,
- reševanje iz ruševin,
- reševanje na vodi in iz vode,
- pomoč ogroženim in prizadetim svojcem oziroma prebivalcem,
- zagotavljanje osnovnih pogojev za življenje.

Iskanje pogrešanega zrakoplova in oseb (zrakoplov v sili)

Vse razpoložljive podatke, ki so pomembni za ugotovitev mesta nesreče in lahko pripomorejo pri izvedbi reševanja zagotavljata JP KZPS d.o.o in 16. BNZP SV.

Iskanje in reševanje pogrešanega civilnega zrakoplova v skladu s predpisi in mednarodnimi sporazumnimi akti usklajuje MzI, medtem ko SV, MORS usklajuje akcijo iskanja in reševanja pogrešanega vojaškega zrakoplova oziroma tujega vojaškega zrakoplova. MzP določi pogoje in način iskanja in reševanja zrakoplova ter izda navodila, ki jih je treba sprejeti v primeru, ko je zrakoplov pogrešan, je v nevarnosti, je prišlo do nesreče ali ko prometu zrakoplovov grozi nevarnost.

Policija, SV, sile za ZRP, JP KZPS d.o.o., lastniki ali uporabniki zrakoplova ter osebe, ki opravljajo dolžnosti na krovu zrakoplova ali na letališčih ali drugih zmogljivostih, sodelujejo pri iskanju in reševanju pogrešanega zrakoplova. Pri iskanju pogrešanega zrakoplova iz zraka lahko sodelujejo poleg zrakoplovov policije in SV tudi drugi domači in tuji zrakoplovi, katere, če je treba, kontrolorji zračnega prometa (JP KZPS d.o.o.) usmerjajo na mesto nesreče.

V primeru nesreče zrakoplova na morju se v iskanje vključi tudi Uprava RS za pomorstvo pri Ministrstvu za infrastrukturo.

Na terenu pogrešan zrakoplov iščejo policijske enote ter druge sile za ZRP. Vsi udeleženci v akciji iskanja pogrešanega zrakoplova morajo imeti enotne Državne topografske karte RS 1:25.000.

Pri iskanju pogrešanega zrakoplova lahko sodelujejo tudi sile za ZRP. (gorska reševalna služba, podvodna reševalna služba, poizvedovalna služba RK, enote reševalcev z reševalnimi psi, jamarska reševalna služba in prostovoljci).

Prva pomoč in nujna medicinska pomoč

Ranjenim in poškodovanim ob nesreči zrakoplova na kraju nesreče, najprej pomagajo preživeli, očitniki in pripadniki reševalnih služb, ki prvi prispejo na kraj nesreče.

Če se nesreča zgodi zunaj letališča, na morju ali težje dostopnem terenu, pomagajo tudi potapljači, gasilci in druge ekipe sil za zaščito, reševanje in pomoč, prenesti poškodovane do MZO, ki naj bo na območju, od koder je možen prevoz do zdravstvene oskrbe v Zdravstvene domove in Splošno bolnišnico Izola.

Gašenje in reševanje ob požarih

Naloge gašenja požarov in reševanja na zrakoplovu ali mednarodnem letališču, skladno z načrtom zaščite in reševanja letališča Aerodrom Portorož izvajajo: gasilska služba letališča, ki je usposobljena za gašenje in reševanje posameznih tipov zrakoplovov, poklicna gasilska enota JZ GB Koper in prostovoljna gasilska društva.

Reševanje iz ruševin

Ob nesreči zrakoplova na težko dostopnem predelu ali ob nesreči zrakoplova na naseljeno območje se za iskanje ponesrečenih aktivirajo sile za ZRP (podvodna reševalna služba,

tehnično reševalne enote, enota reševalcev z reševalnimi psi, JZ GB Koper in gasilska društva). Na težko dostopnem terenu se lahko za prevoz potrebne opreme za tehnično reševanje uporabijo tudi helikopterji policije in SV.

Pomoč ogroženim in prizadetim svojcem oziroma prebivalcem

Izpostava URSZR Koper v sodelovanju z zdravstveno službo, policijo, socialno službo, duhovniki in drugimi organi ustanovi informacijski center, če je v nesreči zrakoplova umrlo ali se teže poškodovalo 12 ali več oseb. Informacijski center mora preko sredstev javnega obveščanja v čim krajšem času po nesreči objaviti telefonsko številko na kateri lahko prebivalci na prizadetem območju dobijo informacijo o posledicah nesreče.

Naloga poizvedovalne službe, prevajalske službe in naloge obveščanja svojcev udeležencev nesreče prevzame informacijski center.

Informacijski center posreduje informacije o nesreči, daje napotke prebivalcem na prizadetem območju, zbira, obdeluje in posreduje podatke o mrtvih in poškodovanih, ki jih nato posreduje Štabu CZ za Obalno regijo, ta pa naprej Štabu CZ RS (če je aktiviran) in drugim pristojnim organom in organizacijam ter službam. Informacijski center nudi tudi psihološko in duhovno pomoč prizadetim in svojcem žrtev, pomoč pri oskrbi in nastanitvi nepoškodovanih in svojcev ter preživelim pri vzpostavitvi stikov s svojci.

Psihološko pomoč ob nesreči zrakoplova preživelim nudijo predvsem psihologi, terapevti, duhovniki in tudi drugi strokovnjaki.

Zagotavljanje osnovnih pogojev za življenje

Osnovni pogoji za življenje bodo vzpostavljeni takrat, ko bodo izpolnjeni pogoji za preklic odrejenih zaščitnih ukrepov.

Za izvajanje nalog na področju zagotavljanja osnovnih pogojev za življenje so zadolžene občine, javne službe in druge gospodarske družbe s področja infrastrukture, občinski poveljniki Civilne zaščite in poveljnik Civilne zaščite za Obalno regijo.

10 Razvrščanje regije in občin v razrede ogroženosti zaradi nesreče zrakoplova

Podatki o številu prebivalcev po občinah, izpostavah in v državi so povzete iz spletne strani Statističnega Urada RS, podatki o številu prebivalcev znotraj CTR letališč pa iz aplikacije GIS Ujme, dne 14. 6. 2017.

Uporabljena je bila predpostavka, da območja CTR letališč pomenijo večjo verjetnost, da pride do nesreče zrakoplova večjega obsega.

Zavedamo se, da upoštevanje samo enega kriterija (območja letališč in območja CTR letališč za uvrstitev občine oziroma regije v določen razred ogroženosti zaradi nesreče zrakoplova) ne zadošča za kakovostno oceno ogroženosti zaradi nesreče zrakoplova, saj kljub majhni verjetnosti obstaja verjetnost letalske nesreče na celotnem območju RS.

Kriterij za točkovanje območja mednarodnih in mešanega letališča po občinah in regijah je prikazan v tabeli 11, razvrstitev občin / regij glede na kriterij v tabeli 12, razredi ogroženosti nosilcev načrtovanja pa v tabeli 13.

Tabela 11: Kriteriji za točkovanje območja mednarodnih in mešanega letališča po občinah

1 točka	2 točki	3 točke	4 točke	5 točk
		Območje RS izven območja CTR letališč		Območje CTR letališč

Opomba: Nobena občina po kriteriju ni razvrščena nižje od treh točk, ker zaradi preletov letal skozi slovenski zračni prostor obstaja verjetnost nesreče zrakoplova večjega obsega.

Tabela 12: Razvrstitev občin / regij glede na kriterij

Razred ogroženosti občine / regije	Točke iz tabele 15
1	
2	
3	3
4	
5	5

Tabela 13: Razredi ogroženosti nosilcev načrtovanja (občin, regij)

Razred ogroženosti	
1	Zelo majhna
2	Majhna
3	Srednja
4	Velika
5	Zelo velika

10.1 Razvrščanje občin

V peti, najvišji razred ogroženosti ob nesreči zrakoplova so se uvrstile 3 občine Obalne regije, katerih zemljišča segajo v območja CTR letališč. Zaradi številnih zračnih poti preko slovenskega zračnega prostora lahko na celotnem ozemlju RS pričakujemo tako nesreče zrakoplovov manjšega kot tudi večjega obsega, vendar je verjetnost, da do take nesreče pride, majhna, zato se je Občina Ankaran uvrstila v tretji razred ogroženosti.

Tabela 14: Ogroženost občin ob nesreči zrakoplova (Vir: podatki o številu prebivalcev in površine občin, spletna stran Statističnega urada RS, citirano 12.4.2017)

Regija	Občina	Površina občine v km ²	Število ljudi	Gostota poseljenosti	Rang območja parcel in CTR mednarodnega ali mešanega letališča = razred ogroženosti
	Ankaran	8,1	3.227	400,9	3
	Izola	28,6	15.920	556,6	5
	Koper	31,1	51.140	1644,4	5
	Piran	44,6	17.823	399,6	5
Obalna	SKUPAJ	112,4	88.110	784,2	

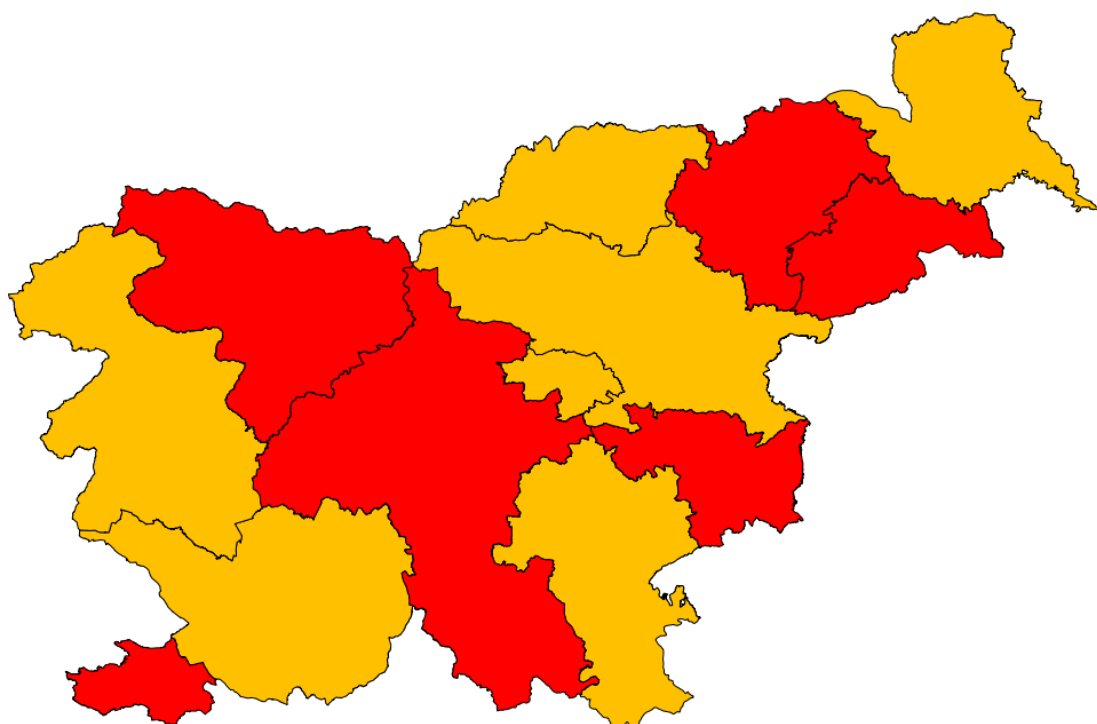
10.2 Razvrščanje regije

Zaradi širokega območja CTR letališča Aerodrom Portorož, ta pokriva kar 3 od 4 občin, sodi Obalna regija v najvišji, peti razred ogroženosti ob nesreči zrakoplova.

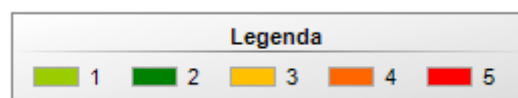
Tabela 15: Število občin po regijah in skupno, razvrščenih po razredih ogroženosti

Regija	1. razred ogroženosti	2. razred ogroženosti	3. razred ogroženosti	4. razred ogroženost	5. razred ogroženosti	Skupno število občin	razred ogroženosti regije
Obalna			1		3	4	5

Slika 5: Ogroženost regij ob nesreči zrakoplova



© QGIS 2013



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

11 Zaključki ocene ogroženosti

Na Aerodromu Portorož lahko pričakujemo predvsem nesreče manjšega obsega, na celotnem območju Obalne regije pa tudi nesreče večjega obsega, ki bi imele za posledice večje število ranjenih in mrtvih.

Večino nesreč se zgodi med pristajanjem ali vzletanjem zrakoplova, zato je padec zrakoplova na naseljeno področje manj verjeten. Veliko bolj verjeten je padec zrakoplova v morje ali v soline, kar bi predstavljalo zelo zahtevno reševanje, zaradi težke prehodnosti solin. Področje letališča je tudi v Krajinskem parku Sečoveljske soline, zato se je pri reševanju potrebno povezati z Zavodom za varstvo naravne dediščine. V primeru reševanja zrakoplova iz morja je potrebno vključiti tudi sosednjo državo.

Nesreče s prevozom nevarnih snovi so na Aerodromu Portorož izključene, ker to letališče ne sprejema takega tovora. Ne moremo pa izključiti nesreče z nevarnimi snovmi na območju celotne Obalne regije. Kljub izdelanemu varnostnemu programu, terorizem na letališču Aerodrom Portorož ni izključen, vendar je malo verjeten.

Mednarodno letališče Aerodrom Portorož ima ugodne vremenske pogoje, saj je letno v povprečju 13 meglenih dni, tudi toča je redko ovira, snega skoraj ni, vetrovnih pa je v povprečju 95 dni, ter kar 21 dni močnega vetra, ki ovira promet.

Glede na statistiko nesreč je Aerodrom Portorož dokaj varno letališče, saj se od leta 1993 ni zgodila niti ena večja nesreča, beležimo le dve težje poškodovani osebi, od katere je ena podlegla poškodbi. V povprečju je ena manjša nesreča na leto.

Na podlagi te dopolnjene regijske ocene ogroženosti se izdelata regijski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova v Obalni regiji.

12 Razlaga okrajšav

Okrajšava	Razlaga
CTR	Nadzorovana zona (Control zone)
CZ	Civilna zaščita
CZ RS	Civilna zaščita Republike Slovenije
ECAC	Evropska konferenca civilnega letalstva
EMS	Evropska potresna lestvica
EU	Evropska unija
EUROCONTROL	Evropska organizacija za varnost zračne plovbe
IATA	Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (International Air Transport Association)
ICAO	Mednarodna organizacija civilnega letalstva
Izpostava URSZR Koper	Izpostava Uprave Republike Slovenije za zaščito in reševanje Koper
JAA	Skupnost letalskih organov
JZ GB Koper	Javni zavod Gasilska brigada Koper
JP KZPS d.o.o.	Javno podjetje Kontrola zračnega prometa Slovenije d.o.o.
MO	Mestna občina
MORS	Ministrstvo za obrambo Republike Slovenije
MzI	Ministrstvo za infrastrukturo
MZO	Mesto zunaj bolnišnične oskrbe
NATO	Orgnaizacija severnoatlantske pogodbe (angleško North Atlantic Treaty Organisation)
ReCO	Regijski center za obveščanje
RS	Republika Slovenija
RK	Rdeči križ
SV	Slovenska vojska
ZRP	Zaščita, reševanje in pomoč
16. BNZP SV	16. bataljon za nadzor zračnega prometa Slovenske vojske

13 Viri podatkov in vsebina za izdelavo ocene ogroženosti

Ocena ogroženosti Republike Slovenije zaradi nesreče zrakoplova, št. 8420-2/2015-37-DGZR, z dne 17.1.2018, ažurirana in dopolnjena verzija 1.3 (URSZR),
Ocena tveganja za letalsko nesrečo, verzija 1.0, št. 849-3/2014/20-00851548 z dne 31.8.2015 (Ministrstvo za infrastrukturo),
Ocena ogroženosti ob nesreči zrakoplova v Obalni regiji, verzija 1.1., št.842-2/2010-50 z dne 13.8.2010,
Podatki Aerodroma Portorož d.o.o.