



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO

UPRAVA REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA ZAŠČITO IN REŠEVANJE

URAD ZA REGIJSKO DELOVANJE

Izpostava Ljubljana
Vojkova cesta 61, 1000 Ljubljana

Številka: 8422-29/2022-22 - DGZR

Datum: 10. 06. 2026

OCENA OGROŽENOSTI OB NESREČI ZRAKOPLOVA NA OBMOČJU LJUBLJANSKE REGIJE

Ažurirana verzija 1.1 – julij 2010

Ažurirana in dopolnjena verzija 1.2 – junij 2016

Ažurirana in dopolnjena verzija 1.3 – junij 2026

	ORGAN	DATUM	ODGOVORNA OSEBA/ PODPIS
OCENO AŽURIRAL/SKRBNIK	URSZR/IZPOSTAVA LJUBLJANA	Junij 2026	Tanja Štefanič
SPREJEL	URSZR/IZPOSTAVA LJUBLJANA	Junij 2026	Tomaž Iglič Vodja Izpostave

KAZALO

1	Uvod.....	3
1.1	Splošno o letalskem prometu	3
1.2	Letališča	4
1.3	Mednarodna letališča.....	4
1.4	Vzletišča	5
1.5	Brezpilotni zrakoplovi.....	5
2	Vrsta, oblika in značilnosti nesreče zrakoplova	5
3	Viri oziroma vzroki nastanka nesreče	6
4	Dejavniki, ki povečujejo verjetnost nastanka nesreče zrakoplova.....	6
4.1	Geografske značilnosti RS	6
4.2	Vremenske razmere	7
4.3	Prevoz nevarnega blaga.....	7
4.4	Potresna ogroženost.....	8
4.5	Terorizem in druge oblike množičnega nasilja	8
5	Verjetnost pojavljanja nesreče	9
6	Pogostost pojavljanja nesreče	9
7	Možen potek ter pričakovan obseg in območje nesreče	9
8	Verjetnost nastanka verižnih nesreč	11
9	Preprečitev, ublažitev in zmanjšanje posledic nesreče zrakoplova	11
10	Zaključki ocene ogroženosti	13
11	Razlaga okrajšav	14
12	Viri podatkov in vsebin za izdelavo ocene ogroženosti	15
13	Razvrščanje občin in regij v razrede ogroženosti zaradi letalske nesreče.....	16
13.1	Razvrščanje občin in izpostav URSZR (regij) v razrede ogroženosti zaradi letalske nesreče.....	16
13.2.1	Razvrščanje občin	17
13.2.2	Razvrščanje regij	19

A. OCENA OGROŽENOSTI

1 Uvod

Regijska ocena ogroženosti ob nesreči zrakoplova - ažurirana in dopolnjena verzija 1.3 – junij 2026, je ažurirana in dopolnjena verzija iz leta 2016 in je izpeljana iz državne ocene ogroženosti ob nesreči zrakoplova (8420-2/2015-37, 17. 1. 2018).

Iz državne ocene ogroženosti je razvidna tudi ogroženost ljubljanske regije in občin na območju ljubljanske regije. Za območje ljubljanske regije je z vidika načrtovanja pomembno letališče Jožeta Pučnika Ljubljana.

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. Ta višina je določena glede na vrsto reliefa. Ponavadi je kontroliran zračni prostor tisti, kjer je na voljo radarska pokritost in kjer zrakoplovi letijo po pravilih instrumentalnega letenja (IFR).

Zračni prostor je razdeljen po standardih mednarodne organizacije ICAO. Klasifikacija zračnega prostora RS je objavljena v Zborniku letalskih informacij (AIP), ki je dostopen na spletni strani Kontrole zračnega prometa (<https://www.sloveniacontrol.si/>)

Število preletov skozi slovenski zračni prostor iz leta v leto narašča in je preseglo število 1300 na dan. Zračni promet v RS je izrazito sezonski, kar pomeni, da je v poletni sezoni tudi za 40 % več prometa kot v zimski sezoni. Pri razdelitvi prometa po dnevih v zadnjih nekaj letih, je tako v poletni kot tudi v zimski sezoni največ preletov ob sobotah in nedeljah. Povprečno velja, da je največ prometa v času med 7.00 in 15.00 UTC z vrhom med 9.00 in 11.00 UTC, sicer pa se razlikuje glede na dan v tednu in glede na premikanje ure marca in oktobra ter poletno in zimsko sezono. Maksimalno število preletov na dan je bilo 1798, minimalno 1367 (podatki za leto 2024, vir: Letno poročilo Kontrole zračnega leta, <https://www.sloveniacontrol.si/za-javnost/letna-poro%C4%8Dila>).

Število operacij v zračnem prostoru (letov), v katerem Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o. (v nadaljevanju KZPS), opravlja storitev kontrole zračnega prometa:

	4. 2018	4. 2019	4. 2020	4. 2021	4. 2022	4. 2023	4. 2024	4. 2025	4. 2026
Št. operacij zrakoplovov	76.833	87.061	53.136	27.572	78.958	97.611	100.227	115.974	130.359

Tabela 1: Število operacij (število letov) zrakoplovov v letih od aprila 2018 do aprila 2026 na ozemlju RS (Vir: Statistika prometa, Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.)

Letalski promet na slovenskih letališčih se je do leta 2008 povečeval. Po letu 2008, ko je nastopila gospodarska kriza, je nekoliko upadel, nato pa se postopoma ponovno povečeval in po letu 2010 je število preletov skozi slovenski zračni prostor ponovno začelo naraščati. Zaradi pandemije koronavirusa SARS-CoV-2 se je letalski promet leta 2020 skoraj prepolovil, leta 2021 pa zelo zmanjšal. Po letu 2022 pa sledi rast letalskega prometa na slovenskih letališčih.

Največji promet je na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana. Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana tako beleži:

- največ prepeljanih potnikov,
- največ prepeljanega tovora.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Operacije letal	35.019	33.112	31.405	32.893	32.701	34.444	35.512
Tovor (v tonah)	17.031	17.777	18.983	18.852	19.397	24.309	25.907
Število potnikov	1.198.911	1.321.153	1.338.619	1.464.579	1.404.831	1.688.558	1.818.229

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Operacije letal	31.489	12.980	17.461	21.571	22.749	25.475	24.665
Tovor (v tonah)	24.875	23.153	27.616	29.573	26.927	28.401	27.186
Število potnikov	1.727.136	291.910	430.943	977.316	1.276.857	1.445.350	1.598.441

Tabela 2: Število operacij zrakoplovov, prepeljanega tovora (v tonah) in število prepeljanih potnikov v letih med 2012 in 2025 na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana (Vir: Fraport Slovenija d.o.o.)

1.2 Letališča

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. Na območju ljubljanske regije je evidentiran 1 heliport, mednarodno letališče Jožeta Pučnika Ljubljana pa se nahaja v neposredni bližini meje ljubljanske regije z Gorenjsko. (vir: spletna stran KZPS, <http://www.sloveniacontrol.si>):

- **Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana,**
- **Heliport UKC Ljubljana**

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana je infrastrukturni objekt državnega pomena.

Heliport UKC Ljubljana obratuje od 6. februarja 2013 dalje in se nahaja nas streho urgentnega bloka (46°03'00.1"N 14°30'24.9"E). Mesto pristanka ima premer 28 metrov, okoli njega pa se nahaja pet metrski varnostni pas. Nosilnost heliporta je 9,4 tone, narejen pa je iz aluminija, konstrukcijsko pa je zasnovan tako, da lahko na njem pristane vsako plovilo, ki v RS opravlja naloge prevoza pacientov. Pristajalna površina je tudi ogrevana, kar preprečuje, da bi na heliportu nastala led ali pa da bi se tam zadrževal sneg. Heliport je operativen vse dni v letu, za nočno pristajanje je tudi primerno osvetljen, vgrajen ima tudi sistem za avtomatsko zaznavanje in gašenje morebitnega požara, ki bi nastal na ploščadi. Leto na heliportu UKC Ljubljana pristane okoli 600 helikopterjev, trend uporabe helikopterja za potrebe nujne medicinske pomoči pa je v porastu, kar se odraža tudi v povečanju pristankov (vir: spletna stran Reševalne postaje UKC LJ, <https://rpukclj.si/heliport/>).

1.3 Mednarodna letališča

Na območju RS so skladno s predpisi Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO) evidentirana tri letališča za mednarodni promet:

- Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana,

- Letališče Edvarda Rusjana Maribor in
- Letališče Portorož.

Upravljalci mednarodnih letališč v RS so:

- na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana je upravljavec Fraport Slovenija, d.o.o.,
- na Letališču Edvarda Rusjana Maribor je upravljavec Aerodrom Maribor d.o.o. in
- na Letališču Portorož ja upravljavec Aerodrom Portorož d.o.o., Sečovelje.

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana (46° 19' 12.78" N 014° 22' 11.98" E, 46° 06' 38.90" N 014° 48' 18.83" E, 45° 59' 59.93" N 014° 41' 40.90" E, 46° 12' 31.81" N 014° 15' 35.05" E) je glavno in osrednje letališče RS, ki z opravljanjem letaliških in komercialnih storitev pokriva potrebe pretežnega dela države in obmejnih območij sosednjih držav. Na letališču pristajajo in vzletajo zrakoplovi, ki prevažajo do 550 potnikov (Airbus 380) in 100.000 kg tovora (Antonov 124). Letališče je referenčne kode »4E« in je opremljeno s svetlobno – navigacijskim sistemom za delovanje letališča v pogojih zmanjšane vidnosti CAT III/b. Površina vzletno pristajalne steze je asfaltna, dolžine 3.300 m in širine 45 m. Nadmorska višina letališča je 388 m.

1.4 Vzletišča

V ljubljanski regiji imamo 16 vzletišč. Vzletišča so namenjena za vzletanje in pristajanje letal splošne in posebne kategorije.

1.5 Brezpilotni zrakoplovi

V RS področje brezpilotnih zrakoplovov - dronov ureja Uredba o izvajanju izvedbene uredbe Komisije (EU) o pravilih in postopkih za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov (Uradni list RS, št. 39/24), ki temelji na Izvedbeni uredbi Komisije o pravilih in postopkih za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov (Izvedbena uredba 2019/947/EU).

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.

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,

- so lahko žrtve tudi prebivalci, če zrakoplov pade na naseljeno območje,
- drugo.

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,
 - drugo.
- **posledice nesreče:**
 - žrtve,
 - uničena ali poškodovana infrastruktura, stavbe in kulturna dediščina,
 - vpliv na okolje,
 - možnost verižnih nesreč.

3 Viri oziroma vzroki nastanka nesreče

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, potres) in
- teroristični napadi in druge oblike množičnega nasilja.

4 Dejavniki, ki povečujejo verjetnost nastanka nesreče zrakoplova

4.1 Geografske značilnosti RS

Slovenija leži na prehodnem ozemlju, kjer se stikajo štiri velike naravne geografske enote srednje in južne Evrope, Alpe, Dinarsko gorovje, Sredozemlje in Panonska kotlina. Bližina Kamniško-Savinjskih Alp, Pohorja in Gorjancev ne pomeni ovire za varno pristajanje in vzletanje zrakoplovov na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, Letališču Edvarda Rusjana Maribor in Letališču Cerklje ob Krki medtem, ko Jadransko morje lahko predstavlja oviro pri pristajanju in vzletanju na Letališču Portorož, predvsem v primeru neugodnih vremenskih razmer (megla, burja). Vsa tri mednarodna letališča in Letališče Cerklje ob Krki imajo v bližini večja naselja z industrijskimi conami, zato bi nesreča zrakoplova lahko ogrozila prebivalce teh naselij.

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana je glavno in osrednje letališče RS. Zaradi bližine glavnega mesta (26 km) ima še poseben pomen in vlogo za državo. Letališče leži v ljubljanski kotlini na jugovzhodnem obrobju planinskega masiva Julijskih in Kamniško - Savinjskih Alp.

Ker je za RS značilna velika reliefna pestrost, to zagotovo pomeni oviro pri iskanju in reševanju zrakoplova ob nesreči zunaj letališča. Iskanje zrakoplova in reševanje je oteženo predvsem v slovenskem alpskem prostoru (območje Kamniško-Savinjskih in Julijskih Alp), na območju Pohorja, Kočevskega Roga, Gorjancev, v Trnovskem gozdu oziroma v nenaseljenih in slabo prehodnih predelih ter v primeru nesreče zrakoplova na vodnih površinah.

Poleg geografskih značilnosti RS je pomembna tudi strateška oziroma geopolitična lega, saj RS meji na štiri sosednje države z Republiko Avstrijo, Republiko Italijo, Republiko Madžarsko in Republiko Hrvaško. Letališče Portorož in Letališče Cerklje ob Krki sta v neposredni bližini sosednje države Republike Hrvaške.

4.2 Vremenske razmere

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 piš, strele in lahko tudi toča. Število dni z nevihtami je v RS v evropskem merilu zelo veliko, vendar je nevihtna aktivnost iz leta v leto zelo spremenljiva. Le redke nevihte prinesejo tudi točo (povprečno vsaka petindvajseta), pojav toče pa je še bistveno bolj variabilen od pojava neviht. 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 turbulentni, hitrost pa se jim naglo spreminja. Toča nastaja izključno v spomladanskem in poletnem času, pogosto pa je povezana s pojavom nevihtnega piša.

V RS so **vetrovi** večinoma šibki, saj splošnim zahodnim vetrovom zapirajo pot Alpe. Hitrost vetrov narašča z višino, močnejši vetrovi pa se pojavljajo tam, kjer se zrak steka ali pada po pobočjih. Močnejši vetrovi pri tleh so predvsem jugo, burja, karavanški fen ter nevihtni piš. Veter lahko doseže orkansko hitrost.

Sneženje je v celinskem delu RS pozimi reden pojav, občasno pa so količine novozapadlega snega tolikšne, da lahko ohromijo letalski promet na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, Letališču Edvarda Rusjana Maribor in Letališču Cerklje ob Krki. V obalnem pasu sneži povprečno le dan ali dva na leto tako, da to ne predstavlja večjih težav pri pristajanju in vzletanju na Letališču Portorož.

Megla je lahko huda ovira pri pristajanju in vzletanju zrakoplova, predvsem na pomanjkljivo navigacijsko opremljenih letališčih in zrakoplovih. Navigacijska sredstva na Letališču Jožeta Pučnika dovoljujejo pristajanje in vzletanje v zelo gosti megli. Tudi Letališče Edvarda Rusjana Maribor je opremljeno za pristajanje v megli medtem, ko na Letališču Portorož letalske operacije v megli niso mogoče. Pojav megle je pogostejši v jesenskem in zimskem obdobju ter zgodaj spomladi, od oktobra do aprila.

Med neugodne vremenske razmere štejemo tudi **močne zaledenitve** v podhlajenih oblakih, **močno turbulenco** oziroma **vetrovno striženje** pri tleh.

4.3 Prevoz nevarnega blaga

Prevoz nevarnega blaga v zračnem prometu je prepovedan razen, če se opravlja v skladu z letalskimi predpisi, ki veljajo v RS in z mednarodnimi standardi in priporočenimi praksami ter tehničnimi navodili, ki jih izdaja Mednarodna organizacija civilnega letalstva ICAO.

Prevoz nevarnega blaga v letalskem prometu mora biti usklajen tako z dokumenti ICAO kot tudi z dokumenti Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (IATA). 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 izključene iz prevoza zrakoplova.

Letalski prevoznik je, skladno z določbami predpisov, mednarodnih standardov in priporočenih praks, dolžan usposablјati letalsko osebje s področja prevoza nevarnega blaga. Letalski prevoznik, ki dejansko izvaja prevoz nevarnega blaga mora imeti to dejavnost opredeljeno v svojem Operativnem priročniku, izdelana pa mora imeti:

- Program usposablјanja s področja prevoza nevarnega blaga ter
- Navodila za ukrepanje ob nesreči zrakoplova pri prevozu nevarnega blaga.

Za prevoz nevarnega blaga je potrebno dovoljenje pristojnih organov Ministrstva za infrastrukturo (v nadaljevanju MZI). S podatki o nevarnem blagu razpolagajo letalski prevozniki, ki izvajajo letenje v RS ali iz nje oziroma prelete preko slovenskega zračnega prostora. Če pride do nesreče letala, ki prevaža nevarno blago in ga prevoznik ne more pobrati, odstraniti, dati na določen prostor ali kako drugače nevtralizirati, mora poklicati organizacijo, ki je pooblašćena za reševanje z nevarnim blagom, da to stori na stroške prevoznika.

Z zrakoplovom je prepovedan prevoz predmetov in snovi, ki so v tehničnih navodilih oznaćeni kot prepovedani za prevoz v normalnih okolišćinah in okuženih živih živali razen izjem. Vojaške oborožitve in minsko eksplozivnih sredstev se ne sme prevažati po zraku, razen s posebnim dovoljenjem pristojnih organov in v skladu s predpisi, ki urejajo prevoz nevarnega blaga. Kadar je to potrebno in v interesu javnega reda in varnosti, lahko vlada prepove tudi prevažanje drugega posebnega blaga.

Pri prevozu radioaktivnih snovi veljajo posebni varnostni ukrepi in ker se prepelje zelo majhne kolićine teh snovi z zrakoplovi, je verjetnost nesreće pri prevozu teh snovi in resna ogroženost zdravja udeleženecv nesreće, reševalnih ekip in prebivalstva v okolici, zelo majhna. Pri tem bi bilo ogroženih nekaj ljudi oziroma bi morali za daljši čas omejiti dostop na obmoćje, če ga ne bi bilo možno dekontaminirati. Površina takšnega obmoćja bi znašala nekaj 100 m², v najslabšem primeru nekaj 1.000 m². V RS še ni bilo nobene nesreće zrakoplova z radiološkimi posledicami.

4.4 Potresna ogroženost

Ker spada ozemlje RS po številu in moći potresov med aktivnejša obmoćja, lahko potres v doloćeni meri ogrozi tudi letalski promet. Letališće Jožeta Pućnika leži na potresnem obmoćju, kjer lahko pričakujemo potres VIII. stopnje po evropski potresni lestvici (EMS). V primeru takega potresa lahko pričakujemo poškodbe ali porušitev objektov na letališću in letališće infrastrukture, kar lahko povzroči nesrečo zrakoplova.

4.5 Terorizem in druge oblike množićnega nasilja

Nevarnost terorizma, vključno z uporabo radioloških, kemićnih in bioloških sredstev ter drugih oblik množićnega nasilja v sodobnih razmerah zahteva, da pristojni državni organi načrtujejo in izvajajo učinkovite preventivne ukrepe za hitro in učinkovito zašćito in reševanje

ljudi in premoženja tudi v povezavi z drugimi državami. Za ukrepanje ob teh nevarnostih pa je treba ustrezno usposobiti in opremiti predvsem enote za hitre reševalne intervencije.

5 Verjetnost pojavljanja nesreče

Delež letalskega potniškega prometa v mednarodnem pomenu znaša okoli 15 %. Analize nesreč zrakoplovov kažejo, da se večina vseh nesreč zrakoplovov, kar 85 %, zgodi na letališčih ali v njihovi neposredni bližini, predvsem pri vzletanju in pristajanju, na območju nadzorovanih con (CTR).

Ker se večina nesreč zrakoplovov pripeti na letališčih ali v njihovi neposredni bližini, predvsem pri vzletanju in pristajanju, so v RS najbolj ogroženi tisti prebivalci, ki živijo na območju nadzorovanih con (CTR) mednarodnih letališč in mešanega Letališča Cerklje ob Krki. Poleg tega je na območju nadzorovane cone (CTR) mednarodnega Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana glede na slovensko povprečje, gostota prebivalcev večja.

Glede na velikost zrakoplova, ki pristajajo na mednarodnih letališčih v RS, lahko pričakujemo nesrečo zrakoplova večjega obsega na območju Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana.

Zaradi številnih zračnih poti preko slovenskega zračnega prostora lahko na celotnem ozemlju RS pričakujemo tako nesreče zrakoplovov manjšega kot tudi večjega obsega. Poleg tega v zračnem prostoru RS in na njenem ozemlju ne moremo izključiti velikih nesreč zrakoplovov, v katerih bi bila udeležena dva velika zrakoplova. V takih primerih bi lahko bilo prizadetih okrog 800 oseb na krovu zrakoplova in večje območje na zemlji.

Tudi druga letališča in večja registrirana vzletišča, na katerih vzletajo in pristajajo manjši športni zrakoplovi, lahko pomenijo možno potencialno nevarnost za nesrečo zrakoplovov, predvsem manjšega obsega.

Z razvojem in širitvijo letalskega prometa se je povečala tudi njegova ranljivost, posebej zato, ker mnogi dejavniki nesreč izvirajo iz družbenih in gospodarskih odnosov. Politični spori se odražajo v terorističnih napadih na zrakoplovih »nasprotni strani«, gospodarski pritiski pa v iskanju prihrankov na različnih koncih. Pri tem varnost ni izjema.

Zaradi številnih zračnih poti, ki prepletajo zračni prostor RS, je s stališča nesreče zrakoplova ogrožen ves slovenski prostor, vendar je verjetnost takega dogodka majhna.

6 Pogostost pojavljanja nesreče

Večjih nesreč v RS v zadnjih 20 letih ni bilo. Zadnja nesreča s katastrofalnimi posledicami v RS se je zgodila 1. septembra 1966, ko je letalo britanske družbe Britania Airways strmoglavilo v gozd pred Letališčem Jožeta Pučnika Ljubljana. Večina nesreč, ki se pripetijo v RS, so nesreče manjšega obsega med katere sodijo predvsem nesreče zmajarjev, padalcev, jadralnih padalcev, ultralahkih letal in balonov.

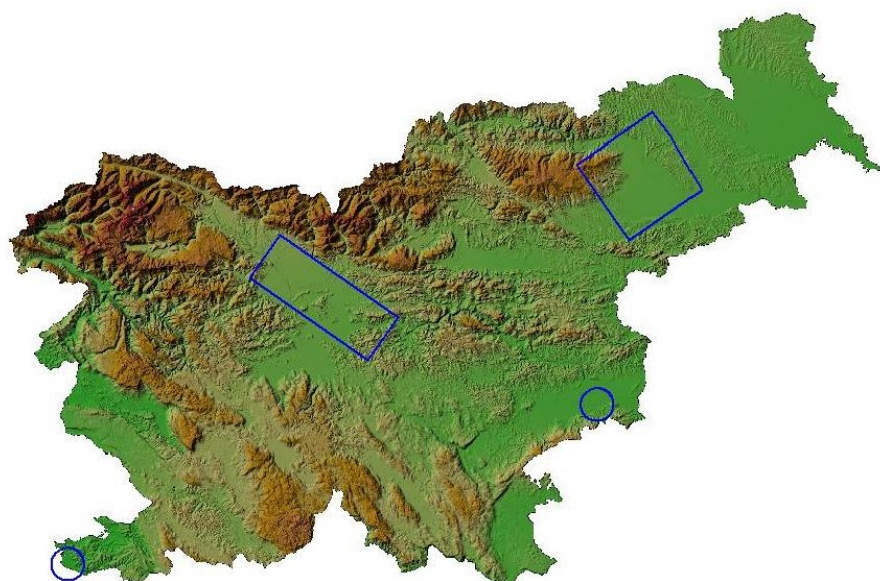
7 Možen potek ter pričakovan obseg in območje nesreče

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.

Na območju ljubljanske regije je eno mednarodno letališče, okrog katerega se razprostira nadzorovana cona (CTR), znotraj katere je največ možnosti, da pride do nesreče zrakoplova.

Nadzorovana cona (CTR) mednarodnega Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana ima obliko kvadra in poteka v smeri SZ - JV. Na zahodni strani sega približno do Ševelj v Selški dolini, na severni strani do Trstenika pod Storžičem, na vzhodni strani do Vač (geografsko središče RS) in na južni strani do Polic pri Grosupljem. Je druga največja nadzorovana cona (CTR) in meri 613 km² ter sega na območje 6 občin Izpostave URSZR Kranj in 13 občin Izpostave URSZR Ljubljana.



Slika 1: Nadzorovane cone (CTR) treh mednarodnih letališč in mešanega Letališča Cerklje ob Krki (Vir: GIS Ujme)

Ker je za RS značilna velika reliefna pestrost, to zagotovo pomeni oviro pri iskanju in reševanju zrakoplova ob nesreči zunaj letališča. Iskanje zrakoplova in reševanje je oteženo predvsem v slovenskem alpskem prostoru (območje Kamniško-Savinjskih in Julijskih Alp), na območju Pohorja, Kočevskega Roga, Gorjancev, v Trnovskem gozdu oziroma v nenaseljenih in slabo prehodnih predelih ter v primeru nesreče zrakoplova na vodnih površinah.

Ker se večina nesreč zrakoplovov pripeti na letališčih ali v njihovi neposredni bližini, predvsem pri vzletanju in pristajanju, so v ljubljanski regiji najbolj ogroženi prebivalci, ki živijo na območju nadzorovane cone (CTR) Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana. Poleg tega je na območju nadzorovane cone (CTR) mednarodnega Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, glede na slovensko povprečje, tu gostota prebivalcev večja.

Možne žrtve nesreč zrakoplovov niso samo potniki zrakoplovov in posadka, ampak tudi ljudje in živali, na območju, kjer pride do nesreč zrakoplovov. Posledice nesreče, neposredne in posredne, prizadenejo tudi svojce žrtev, člane reševalnih ekip, kulturno dediščino, premoženje, okolje, infrastrukturo in podobno.

7 % celotnega slovenskega ozemlja se razprostira na območje nadzorovanih con (CTR) mednarodnih in mešanega letališča RS. Na tem območju živi okrog 20 % slovenskega prebivalstva, kjer je 15 % vseh objektov v RS.

Nadzorovana cona (CTR) mednarodnih in mešanega letališča v RS	št. prebivalcev	št. objektov	velikost območja (km ²)	velikost območja RS (%)
Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana	208.442	81.497	613 km ²	3%

Tabela 3: Število prebivalcev, objektov, ter velikost območja nadzorovane cone (CTR) v ljubljanski regiji (Vir: GIS Ujme, 2017)

Mednarodna in mešano letališče	Izpostave URSZR	Občine znotraj nadzorovanih con (CTR)
Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana	Izpostava URSZR Kranj	Cerklje na Gorenjskem, Kranj, Naklo, Preddvor, Šenčur in Škofja Loka
	Izpostava URSZR Ljubljana	Dol pri Ljubljani, Domžale, Kamnik, Komenda, Litija, Ljubljana, Lukovica, Medvode, Mengeš, Moravče, Šmartno pri Litiji, Trzin in Vodice

Tabela 4: Občine ljubljanske regije, ki se nahajajo na območju nadzorovane cone (CTR) letališča Jožeta Pučnika Ljubljana (Vir: GIS Ujme)

8 Verjetnost nastanka verižnih nesreč

Ob nesrečah zrakoplovov ponavadi pričakujemo večje število ranjenih in tudi veliko smrtnih žrtev. Število smrtnih žrtev se lahko poveča tudi zaradi možnih različnih verižnih nesreč, kot so:

- nesreča zrakoplova na naseljeno območje, ki lahko povzroči požare ali eksplozije ter tako ogrozi življenje ljudi in živali, poškodbe ali uničenje infrastrukture in kulturne dediščine ter
- nesreča zrakoplova z nevarnim blagom, ki lahko povzroči nenadzorovano uhajanje ali odtekanje nevarnega blaga v okolje in s tem nastanek požara ali eksplozije.

Karta stacionarnih virov nevarnih snovi na območju nadzorovane cone (CTR) se nahaja na območju Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana pet virov manjšega tveganja in štirje viri večjega tveganja (vir: spletna stran Registra obratov SEVESO).

9 Preprečitev, ublažitev in zmanjšanje posledic nesreče zrakoplova

Letalski prevoznik, ki dejansko izvaja prevoz nevarnega blaga mora izdelati Program usposabljanja s področja prevoza nevarnega blaga ter Navodila za ukrepanje ob nesreči zrakoplova pri prevozu nevarnega blaga.

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 (požar na zrakoplovu in podobno) je dolžan potnike seznaniti prevoznik. Kadar je zaradi posledic nesreče zrakoplova ogroženo življenje ljudi in živali, skrbijo za organiziranje, razvijanje in usmerjanje osebne in vzajemne zaščite občine v sodelovanju s prevoznikom.

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

Ob nesreči zrakoplova obstaja nevarnost, da zaradi poškodbe zrakoplova, ki prevaža nevarno snov, lahko pride do nenadzorovanega uhajanja teh snovi v okolje. Zato je treba na celotnem prizadetem območju poostri nadzor nad nevarnim blagom in ravnanje z njim.

Evakuacija

Če bi ob nesreči zrakoplova prišlo do večjega požara oziroma do nenadzorovanega uhajanja nevarnega blaga v okolje in bi to ogrožalo življenje in zdravje ljudi in živali, bi bilo potrebno izvesti evakuacijo.

Sprejem in namestitvev ogroženih prebivalcev

Zagotovi se namestitvev in nujna oskrba prebivalcem, ki so zaradi nesreče zrakoplova ostali brez doma ter sredstev za preživljanje in ki se zaradi ogroženosti zadržujejo zunaj svojega prebivališča.

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

Od nalog zaščite, reševanja in pomoči se ob nesreči zrakoplova izvajajo naslednje:

- 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 in
- zagotavljanje osnovnih pogojev za življenje.

Iskanje pogrešanega zrakoplova in oseb (zrakoplov v sili)

Agencija za civilno letalstvo Slovenije (CAA) v skladu s predpisi in mednarodnimi sporazumnimi akti usklajuje akcijo iskanja in reševanja pogrešanega civilnega zrakoplova medtem, ko SV, MORS usklajuje akcijo iskanja in reševanja pogrešanega vojaškega zrakoplova oziroma tujega vojaškega zrakoplova. Pri iskanju in reševanju pogrešanega zrakoplova sodelujejo policija, SV, sile za ZRP, Kontrola zračnega prometa Slovenije (KZPS, d.o.o.), lastniki ali uporabniki zrakoplova ter osebe, ki opravljajo dolžnosti na krovu zrakoplova ali na letališčih ali drugih zmogljivostih za letalstvo. V primeru nesreče zrakoplova na morju se v iskanje vključi tudi Uprava RS za pomorstvo pri MzI. 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 (KZPS) usmerjajo na mesto nesreče. Pogrešan zrakoplov na tleh iščejo policijske enote ter druge sile za ZRP.

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 izven letališča najprej pomagajo gasilci in druge ekipe sil za ZRP, ki prenesejo poškodovane do mesta za zdravstveno oskrbo Ministrstva za zdravje (v nadaljevanju MZ), ki naj bo na območju, od koder je možen nadaljnji prevoz do zdravstvene oskrbe. Ob nesreči zrakoplova z večjim številom žrtev, se po potrebi poleg rednih služb Ministrstva za notranje

zadeve (v nadaljevanju MNZ), ki opravljajo identifikacijo oseb, aktivira tudi enoto za identifikacijo oseb pri Inštitutu za sodno medicino pri Medicinski fakulteti.

Gašenje in reševanje ob požarih

Naloge gašenja požarov in reševanja na zrakoplovu ali mednarodnem letališču, skladno z načrti zaščite in reševanja posameznega mednarodnega letališča, izvajajo gasilske službe letališč, gasilske enote širšega regijskega pomena in gasilske enote pristojnih gasilskih društev.

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. Ob nesreči zrakoplova na težko dostopnem terenu se lahko za prevoz potrebne opreme za tehnično reševanje uporabijo tudi helikopterji Policije in SV, pri reševanju iz ruševin pa lahko sodelujejo tudi gasilske enote.

Reševanje na vodi in iz vode

Iskanje pogrešanih in reševanje ponesrečenih na vodi in iz vode ter sodelovanje pri opravljanju nujnih zaščitnih in drugih del zaradi preprečitve in ublažitve posledic nesreč izvajajo, skladno s predpisi in svojimi aktivnostmi enote ZiR.

Pomoč ogroženim in prizadetim svojcem oziroma prebivalcem

Izpostava URSZR Ljubljana v sodelovanju s prevoznikom zrakoplova, prizadeto občino, zdravstveno službo, policijo, socialno službo, poizvedovalno službo RKS, duhovniki različnih verskih skupnosti, prevajalsko službo in drugimi organi lahko organizira informacijski center v primeru nesreče zrakoplova. Informacijski center lahko organizirajo občine. Poleg tega, da objavi telefonsko številko, informacijski center posreduje tudi informacije o nesreči, daje napotke prebivalcem na prizadetem območju, zbira, obdeluje in posreduje podatke o mrtvih in poškodovanih, ki jih nato posreduje pristojnemu štabu CZ, drugim pristojnim organom, organizacijam in službam ter, če je tako odločeno tudi svojcem žrtev in poškodovanim. Informacijski center nudi tudi psihološko in duhovno pomoč prizadetim in svojcem žrtev, prevajalske storitve, pomoč pri oskrbi in nastanitvi nepoškodovanih in svojcev ter preživelim pri vzpostavitvi stikov s svojci.

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 javne službe in gospodarske družbe, zavodi in druge organizacije ter poveljnik CZ RS.

10 Zaključki ocene ogroženosti

Zrakoplovi so, glede na število prevoženih kilometrov, ena najvarnejših prevoznih sredstev, saj je verjetnost, da bo potnik umrl v nesreči zrakoplova, precej manjša, kot v avtomobilski nesreči. 85 odstotkov nesreč zrakoplovov se pripeti na letališčih ali v njihovi neposredni bližini, pri vzletih in pristankih zrakoplova. Poleg potnikov in posadke so možne žrtve nesreč zrakoplovov tudi ljudje in živali na zemlji ter poškodbe oziroma uničenje premoženja, infrastrukture, kulturne dediščine ter okolja.

Zaradi številnih zračnih poti, ki prepletajo zračni prostor RS, je s stališča nevarnosti nastanka nesreče zrakoplova ogrožen ves slovenski prostor, kar pomeni, da so na celotnem območju RS možne nesreče manjšega in večjega obsega. Večja verjetnost za nastanek nesreče zrakoplova večjega obsega je tako na mednarodnem letališču Jožeta Pučnika Ljubljana.

Zračni promet v RS je izrazito sezonski, kar pomeni, da je v poletni sezoni več prometa kot v zimski sezoni. Pri razdelitvi prometa po dnevih v zadnjih letih, je tako v poletni kot tudi v zimski sezoni največ preletov ob sobotah. Povprečno velja, da je največ prometa v času med 7.00 in 15.00 UTC, sicer pa se razlikuje glede na dan v tednu in glede na premikanje ure marca in oktobra.

Zaradi posebnih varnostnih ukrepov in majhne količine prepeljanega nevarnega blaga, je verjetnost nesreče zrakoplova pri prevozu nevarnega blaga zelo majhna.

11 Razlaga okrajšav

CAA	Agencija za civilno letalstvo
CTR	Control zone (nadzorovana cona)
CZ	Civilna zaščita
CZ RS	Civilna zaščita Republike Slovenije
E	East – vzhod
EMS	Evropska potresna lestvica
EU	Evropska unija
GIS Ujme	Geografsko informacijski sistem Ujme
IATA	Mednarodna združenja letalskih prevoznikov (International Air Transport Association)
ICAO	Mednarodna organizacija civilnega letalstva (International civil Aviation Organization)
IFR	Instrument Flight Rules (pravila instrumentalnega letenja)
JV	Jugovzhod
KZPS	Kontrola zračnega prometa Slovenije
Mzi	Ministrstvo za infrastrukturo
MNZ	Ministrstvo za notranje zadeve
MORS	Ministrstvo za obrambo
MZ	Ministrstvo za zdravje
RKB	Radiološka, kemijska in biološka (zaščita)
N	North - sever
RS	Republika Slovenija
SV	Slovenska vojska
SZ	severozahod
UKC	Univerzitetno klinični center
URSZR	Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje
UTC	univerzalni svetovni čas
ZRP	Zaščita, reševanje in pomoč

12 Viri podatkov in vsebin za izdelavo ocene ogroženosti

Vsebina	Vir
Ocena ogroženosti ob nesreči zrakoplova v Republiki Sloveniji, ažurirana in dopolnjena verzija 1.3 – december 2017	URSZR
Karta zračne poti, število preletov čez ozemlje RS, varnost zračnega prometa	Kontrola zračnega prometa Slovenije d.o.o.
Število operacij zrakoplovov, količina prepeljanega tovora, zmogljivosti in karakteristike letališča	Fraport Ljubljana d.o.o.
Nadzorovane CTR cone	GiS UJME 2026, Agencija za civilno letalstvo
Nesreče v zračnem prometu	SPIN, URSZR
Število prebivalcev, objektov ter velikost območja nadzorovanih (CTR) con letališč v RS in izpostave URSZR in občine, ki se nahajajo na območju (CZR) con	GIS Ujme, 2026
Seznam letališč in vzletišč, prevoz nevarnega blaga	Ministrstvo za promet, Agencija za civilno letalstvo
Vremenske razmere, potresna ogroženost	Ministrstvo za okolje in prostor
Ocene potresne ogroženosti Republike Slovenije, verzija 2.0, številka 842-9/2012-59-DGZR, z dne 17.6.2013	Uprava RS za zaščito in reševanje
Register obratov SEVESO (obratih manjšega in večjega tveganja za okolje)	Ministrstvo za okolje in prostor, spletna stran, citirano 29.5.2026

B. KRITERIJI ZA RAZVRŠČANJE V RAZREDE OGROŽENOSTI

13 Razvrščanje občin in regij v razrede ogroženosti zaradi letalske nesreče

Uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja (Ur. list RS, št. 24/12, 78/16 in 26/19) v 4. členu določa, da morajo ocene ogroženosti vsebovati tudi razvid, katere občine in v kakšnem obsegu so ogrožene zaradi posameznih vrst nesreč.

Podrobni kriteriji za določitev občin v razrede ogroženosti se nahaja v državni oceni ogroženosti na spletni strani URSZR (https://www.gov.si/assets/organi-v-sestavi/URSZR/Datoteke/Ocene-ogrozenosti/ocena_ogrozenosti_zrakoplov.pdf)

13.1 Razvrščanje občin in izpostav URSZR (regij) v razrede ogroženosti zaradi letalske nesreče

To poglavje, ki skuša ugotoviti teritorialno porazdelitev ogroženosti zaradi nesreče zrakoplova, je izdelano za 212 občin ter za vseh 13 izpostav URSZR (regij). Z nazivom »regije« so v tem poglavju mišljene Izpostave URSZR. Regije so ozemeljsko in glede vključenosti občin vanje identične izpostavam URSZR.

Podatki o številu prebivalcev po občinah, izpostavah in v državi so povzeti iz aplikacije GIS_UJME s stanjem na dan 1. 6. 2026.

Uporabljena je bila predpostavka, da območja CTR con mednarodnih letališč in mešanega letališča kot to določa obstoječi državni načrt, pomenijo večjo verjetnost, da pride do nesreče zrakoplova večjega obsega.

Zavedamo se, da upoštevanje samo enega kriterija (območja mednarodnih in mešanega letališča in območja CTR con mednarodnih 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 Republike Slovenije.

Kriterij za točkovanje območja mednarodnih in mešanega letališča po občinah in regijah je prikazan v spodnji tabeli.

1 točka	2 točki	3 točke	4 točke	5 točk
-	-	Območje RS izven območja CTR con mednarodnega ali mešanega letališča	-	Območje CTR con mednarodnega ali mešanega letališča

Tabela 5: Kriteriji za točkovanje območja mednarodnih in mešanega letališča po občinah

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.

Razred ogroženosti občine / regije	Točke iz tabele 10
1	-
2	-
3	3
4	-
5	5

Tabela 6: Rangiranje občin/regij glede na kriterij

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

Tabela 7: Razredi in stopnje ogroženosti nosilcev načrtovanja (občin, regij)

Občine in izpostave URSZR (regije) so uvrščene v razrede ogroženosti ob upoštevanju obstoječega državnega načrta zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova. V obstoječem državnem načrtu so opredeljene tudi obveznosti nosilcev načrtovanja ob nesreči zrakoplova. Ti podatki so lahko v pomoč tudi ostalim, ki imajo kakršnekoli zadolžitve oziroma obveznosti iz naslova načrtovanja s tega področja.

13.2.1 Razvrščanje občin

V peti, najvišji razred ogroženosti ob nesreči zrakoplova so se uvrstile občine, katerih zemljišča segajo v območja nadzorovanih con (CTR) mednarodnih letališč in mešanega letališča. V ta razred se je uvrstilo 41 občin. 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 so se vse ostale občine v RS – 170 občin, uvrstile v tretji razred ogroženosti.

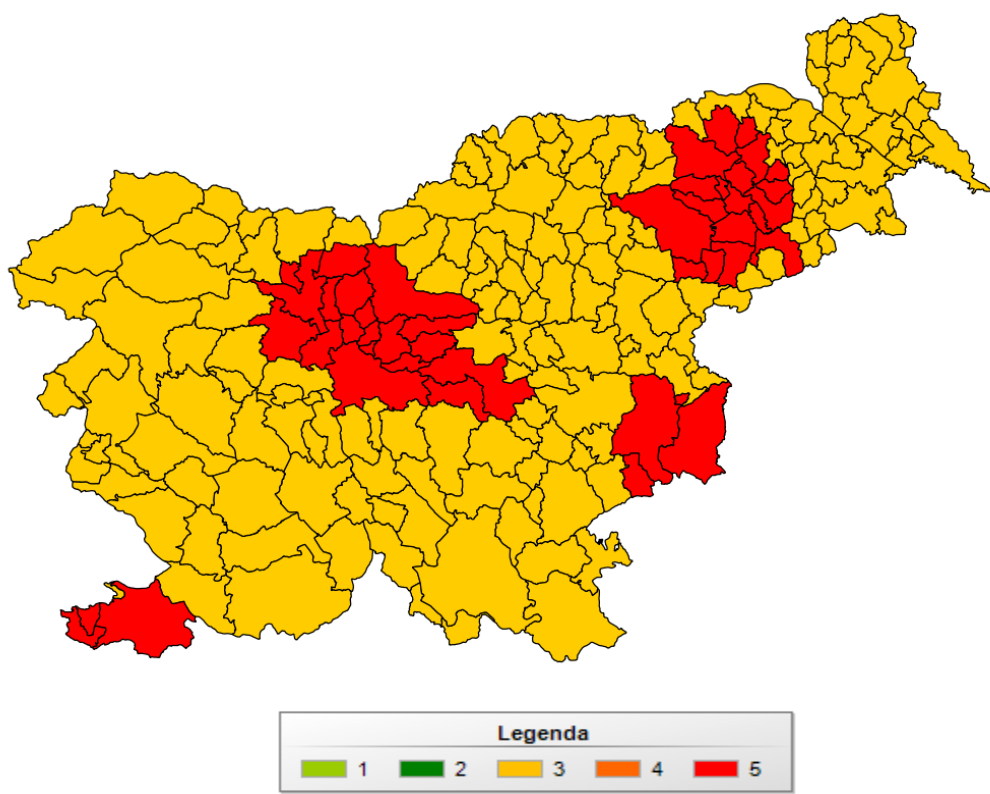
Obveznosti občin z naslova načrtovanja ob nesreči zrakoplova so, glede na njihovo ogroženost, določene z obstoječim temeljnim načrtom, torej z državnim načrtom zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova.

	Regija/občina	Površina občine v km ²	Število ljudi	Gostota poseljenosti	Rang območja parcel in CTR con mednarodnega ali mešanega letališča = Razred ogroženosti
LJUBLJANSKA	Borovnica	42,3	4.295	101,5	3
	Brezovica	91,2	12.017	131,8	3
	Dobropolje	103,1	3.870	37,5	3
	Dobrova - Polhov Gradec	117,5	7.600	64,7	3
	Dol pri Ljubljani	33,3	5.955	178,8	5

	Regija/občina	Površina občine v km ²	Število ljudi	Gostota poseljenosti	Rang območja parcel in CTR con mednarodnega ali mešanega letališča = Razred ogroženosti
	Domžale	72,3	35.458	490,4	5
	Grosuplje	133,8	20.181	150,8	3
	Horjul	32,5	2.976	91,6	3
	Ig	98,8	7.209	73,0	3
	Ivančna Gorica	227,0	16.276	71,7	3
	Kamnik	265,6	29.407	110,7	5
	Kočevje	555,4	15.965	28,7	3
	Komenda	24,1	6.033	250,3	5
	Kostel	56,1	639	11,4	3
	Litija	221,4	15.215	68,7	5
	Ljubljana	275,0	288.179	1047,9	5
	Logatec	173,1	13.815	79,8	3
	Log – Dragomer	12,9	3.611	279,9	3
	Loški Potok	134,5	1.855	13,8	3
	Lukovica	74,9	5.765	77,0	5
	Medvode	77,6	16.123	207,8	5
	Mengeš	22,5	7.716	342,9	5
	Moravče	61,4	5.250	85,5	5
	Osilnica	36,2	370	10,2	3
	Ribnica	153,6	9.396	61,2	3
	Sodražica	49,5	2.183	44,1	3
	Škofljica	43,3	10.793	249,3	3
	Šmartno pri Litiji	94,9	5.539	58,4	5
	Trzin	8,6	3.902	453,7	5
	Velike Lašče	103,2	4.286	41,5	3
	Vodice	31,4	4.811	153,2	5
	Vrhnika	113,3	16.799	148,3	3
	SKUPAJ	3.540,3	583.489	164,8	

Tabela 8: Ogroženost občin v ljubljanski regiji ob nesreči zrakoplova

Takole pa ogroženost slovenskih občin ob nesreči zrakoplova zgleda na sliki.



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

Slika 2: Ogroženost slovenskih občin

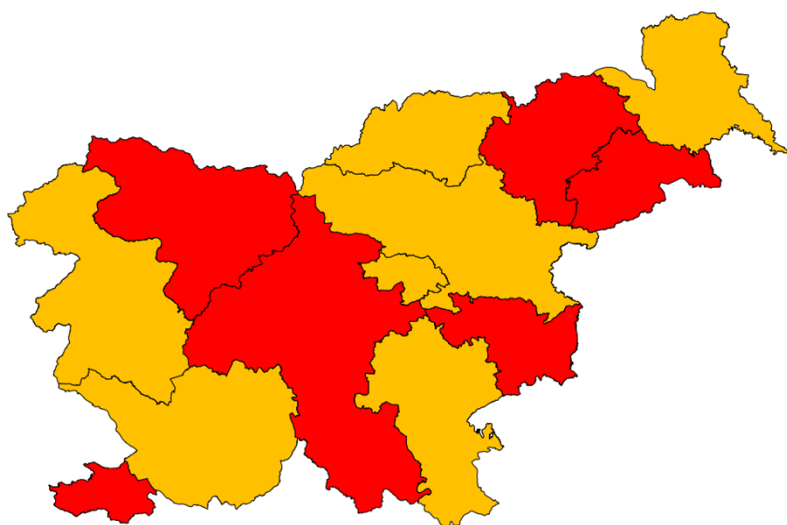
13.2.2 Razvrščanje regij

V peti, najvišji razred ogroženosti ob nesreči zrakoplova so je uvrstila ljubljanska regija, kateri zemljišče sega v območje nadzorovane cone (CTR) mednarodnega letališča.

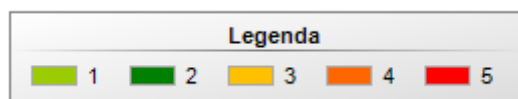
Regija	1. razred ogroženosti	2. razred ogroženosti	3. razred ogroženosti	4. razred ogroženosti	5. razred ogroženosti	Skupno število občin	Razred ogroženosti regije
Ljubljanska			19		13	32	5

Tabela 9: Število občin po regijah in skupno, razvrščenih po razredih ogroženosti

Takole pa ogroženost regij ob nesreči zrakoplova zgleda na sliki.



© QGIS 2013



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

Slika 3: Ogroženost regij ob nesreči zrakoplova