



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO

UPRAVA REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA ZAŠČITO IN REŠEVANJE

URAD ZA REGIJSKO DELOVANJE

Izpostava Ljubljana
Vojkova cesta 61, 1000 Ljubljana

Številka: 8421-25/2019-10 - DGZR
Datum: 30. 07. 2026

OCENA OGROŽENOSTI ZARADI ŽELEZNIŠKE NESREČE NA OBMOČJU LJUBLJANSKE REGIJE

Ažurirana verzija 1.1 – oktober 2019

Ažurirana in dopolnjena verzija 2.1 – julij 2026

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

A. OCENA OGROŽENOSTI	2
UVOD	2
1. ŽELEZNIŠKA INFRASTRUKTURA.....	2
1.1 Splošno o železniškem prometu.....	2
1.1.1 Potniški promet	4
1.1.2 Tovorni promet	5
1.2 Železniško omrežje v ljubljanski regiji.....	6
1.3 Prevozniki	8
2. VARNOST PREVOZOV V ŽELEZNIŠKEM PROMETU.....	8
3. VRSTE, OBLIKE IN ZNAČILNOSTI ŽELEZNIŠKE NESREČE	9
4. VIRI OZIROMA VZROKI ZA NASTANEK ŽELEZNIŠKE NESREČE.....	10
5. DEJAVNIKI, KI POVEČUJEJO VERJETNOST NASTANKA ALI RAZSEŽNOST ŽELEZNIŠKE NESREČE	10
5.1 Geografske značilnosti Republike Slovenije.....	10
5.2 Vremenske razmere	11
5.3 Ogroženost zaradi poplav.....	11
5.4 Prevoz nevarnega blaga.....	11
5.5 Potresna ogroženost	12
5.6 Zemeljski plazovi	12
5.7 Terorizem in druge oblike množičnega nasilja	12
6. VERJETNOST POJAVLJANJA NESREČE	13
7. POGOSTOST POJAVLJANJA NESREČE	13
8. MOŽEN POTEK TER PRIČAKOVAN OBSEG IN OBMOČJE NESREČE..	13
9. VERJETNOST NASTANKA VERIŽNIH NESREČ	14
10. PREPREČITEV, UBLAŽITEV IN ZMANJŠANJE POSLEDIC ŽELEZNIŠKIH NESREČ	14
10.1 Zaščitni ukrepi	15
10.2 Naloge zaščite, reševanja in pomoči.....	15
B. KRITERIJI ZA RAZVRŠČANJE V RAZREDE OGROŽENOSTI	16
11. RAZVRŠČANJE OBČIN IN REGIJ V RAZREDE OFROŽENOSTI ZARADI ŽELEZNIŠKE NESREČE	16
11.1 Kriteriji za oceno ogroženosti zaradi železniške nesreče	17
11.1.1 Razvrščanje občin	18
11.1.2 Razvrščanje regij.....	19
12. ZAKLJUČEK	20
13. RAZLAGA OKRAJŠAV	21
14. VIRI PODATKOV	21

A. OCENA OGROŽENOSTI

UVOD

Ocena ogroženosti je izdelana na podlagi Zakona o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS, št. 51/06 – uradno prečiščeno besedilo, 97/10, 21/18 – ZNOrg, 117/22 in 57/25), 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 in 26/19), dopolnjeni, verziji 2.0, Ocení ogroženosti ob železniški nesreči v Republiki Sloveniji, iz avgusta leta 2018 in drugih izvedbenih predpisov s področja železniškega prometa.

1. ŽELEZNIŠKA INFRASTRUKTURA

1.1 Splošno o železniškem prometu

V Republiki Sloveniji (v nadaljevanju RS) je upravljavec javne železniške infrastrukture podjetje Slovenske železnice – Infrastruktura, d.o.o.

Železniške proge v Republiki Sloveniji so razdeljene po Uredbi o kategorizaciji prog in sicer glede na obseg prometa, gospodarski pomen in povezovalno vlogo železniškega prometa v prostoru, največjo dovoljeno progovno hitrost, največjo dovoljeno osno in dolžinsko obremenitev proge, največje dopustne dimenzije vozil in naklada.

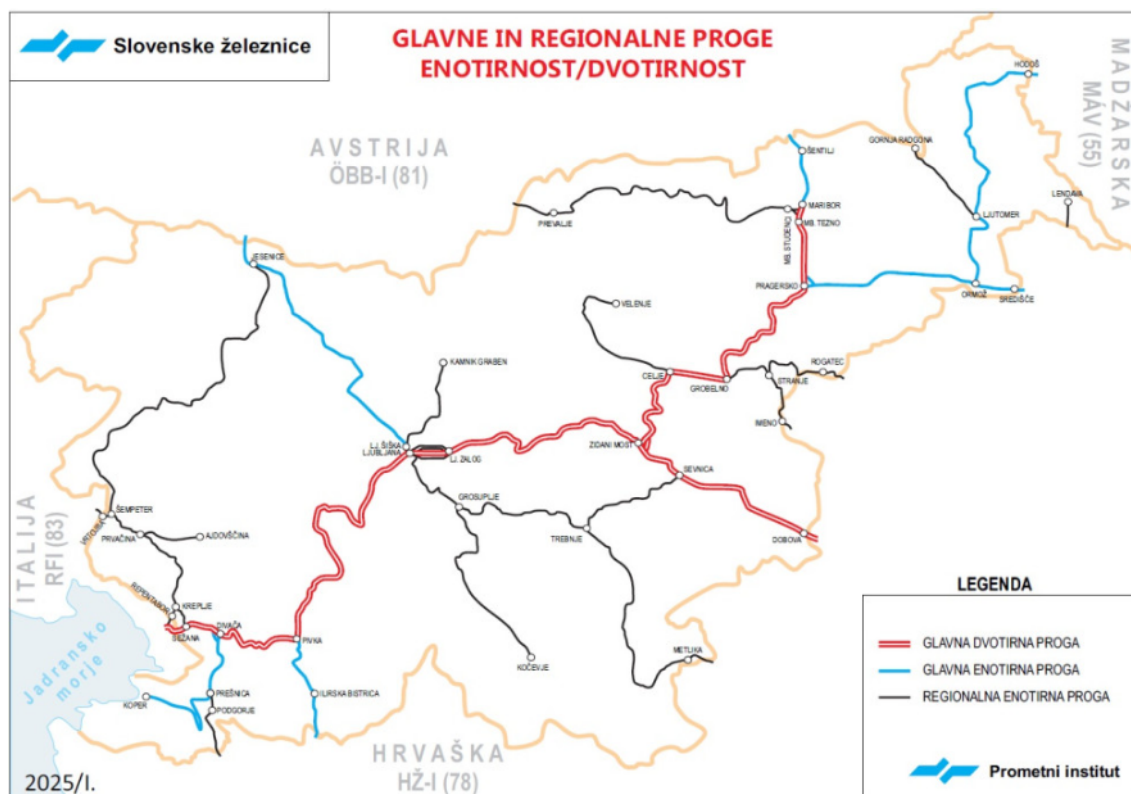
2

Proge so razdeljene na:

- glavne proge, to so proge, ki so navedene v Evropskem sporazumu o najvažnejših mednarodnih železniških progah;
- regionalne proge – to so vse ostale proge, ki niso glavne proge;
- glavne tire – to so tiri, na katere lahko vlaki uvažajo in/ali z njih izvažajo;
- priključno progo – to je proga, ki se na cepni postajo ali cepišču odcepi od druge.

Glede na največjo dovoljeno hitrost se proge delijo na proge za visoke hitrosti in na konvencionalne proge. Vse proge v Republiki Sloveniji sodijo v kategorijo konvencionalnih prog.

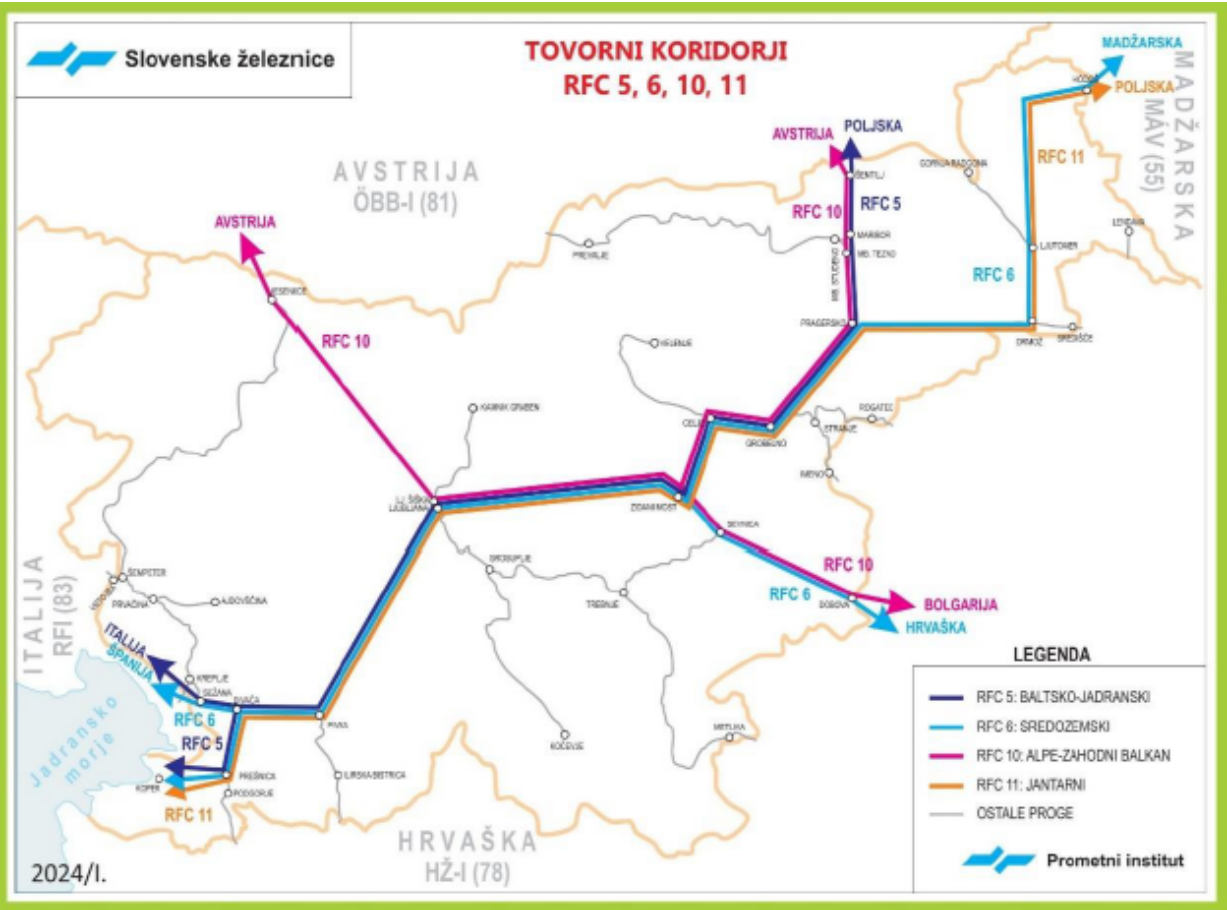
Proge se delijo tudi glede na največje dopustne dimenzije vozil in naklada po vrstah dopustnih nakladalnih profilov, ki jih predpisuje Mednarodna železniška zveza (francosko: *Union internationale des chemins de fer*, v nadaljevanju UIC).



Slika 1: Železniško omrežje: glavne in regionalne proge v RS, enotirne in dvotirne proge v RS (vir: SŽ-Infrastruktura d.o.o., 2026)

3

Slovenija ima strateško vlogo tudi v širšem evropskem prometu, saj preko njenega ozemlja potekajo štirje evropski prednostni železniški koridorji – Rail Freight Corridor (v nadaljevanju RFC), ki jih je za potrebe čim hitrejšega prevoza železniškega tovora po državah članicah vzpostavila Evropska unija (v nadaljevanju EU). To so Mediteranski koridor (RFC 6), ki povezuje Španijo z ukrajinsko mejo, Baltsko – jadranski koridor (RFC 5), ki poteka od Poljske do severne Italije, Jantarni koridor (RFC 11), ki povezuje Luko Koper z državami vzhodne Evrope in poteka preko Slovenije, Madžarske in Poljske vse do Terespolja na meji z Belorusijo. Vzpostavljen pa je tudi nov Alpsko – Zahodno balkanski koridor (RFC 10), ki poteka preko držav, ki ležijo na nekdanjem pan-evropskem X. koridorju, s čimer se je vzpostavila povezava preko Turčije, Bolgarije, preko držav bivše Jugoslavije, Avstrije do meje z Nemčijo.



Slika 2: Tovorni koridorji (Vir: Program omrežja 2025)

1.1.1 Potniški promet

Trend potniškega prometa z vlakom v Sloveniji bliskovito narašča. Povprečno število potnikov na posamezen vlak se je občutno povečalo, in sicer s 75 potnikov leta 2021 na 117 potnikov leta 2025, kar dodatno potrjuje naraščajočo priljubljenost železniškega prometa.

Leto	Število prepeljanih potnikov v RS	Število prevoženih kilometrov	Povprečna komercialna hitrost
2021	11.518.723	409.993.391	53,5 km/h
2022	13.543.157	612.279.709	53,6 km/h
2023	14.039.453	701.707.994	53 km/h
2024	15.204.772	842.710.193	52,73 km/h
2025	19.385.804	877.893.434	52,46 km/h

Tabela 1: Prepeljani potniki v letih od 2021 do 2025 (Vir: SŽ – Potniški promet, d.o.o.)

Najbolj obremenjena je železniška postaja Ljubljana, zlasti v jutranjih urah med 6. in 9. uro, ko vlaki pripeljejo dnevne potnike iz različnih regij na delo in v šole,

ter v popoldanskem času med 12. in 16. uro, ko se potniki vračajo domov. V teh časovnih obdobjih je na progah tudi največ potniških vlakov, zaradi česar je povečana verjetnost za nastanek nesreč ali drugih varnostnih incidentov.

Postaja	Število odpravljenih potnikov				
	2021	2022	2023	2024	2025
Borovnica	304.057	349.506	280.369	222.942	233.922
Celje	426.384	545.540	584.545	668.813	969.523
Divača	30.953	36.160	48.647	65.204	82.151
Jesenice	108.312	180.781	196.793	206.204	291.237
Kranj	350.675	554.489	448.277	283.964	412.203
Litija	757.085	915.443	684.411	345.153	441.811
Ljubljana	1.879.762	2.140.583	2.522.314	2.625.263	3.053.434
Maribor	399.117	532.598	567.617	695.213	973.415
Sevnica	235.256	226.575	211.418	211.450	291.229
Škofja Loka	433.604	605.476	680.577	681.286	930.046
Trbovlje	393.352	409.959	284.496	193.265	233.378
Zagorje	274.784	310.238	208.167	172.710	182.676

Tabela 2: Najbolj obremenjene postaje za potniški promet od leta 2021 do leta 2025 (Vir: SŽ - Potniški promet, d.o.o.)

1.1.2 Tovorni promet

Skupina SŽ – Tovorni promet je leta 2021 prepeljala 18,9 milijona ton tovora ter opravila 4.596,4 milijona neto tonskih kilometrov. Od skupne količine prepeljanega tovora je bilo 2,3 milijona ton nevarnih snovi.

V petletnem obdobju se je skupna količina prepeljanega tovora zmanjšala. Leta 2025 so tovorni vlaki družbe SŽ – Tovorni promet, d.o.o., prepeljali 16,6 milijona ton tovora ter opravili 4.022 milijonov neto tonskih kilometrov, kar potrjuje trend upadanja obsega prevoza. Leta 2021 je posamezni tovorni vlak v povprečju prepeljal 1.054,55 tone blaga, leta 2025 je v povprečju posamezni tovorni vlak prepeljal 1038,13 ton blaga, na enem vagonu pa je bilo v povprečju naloženo 54,66 ton blaga.

SŽ so v letih 2021 – 2025 po klasifikaciji RID prepeljale trinajst različnih vrst nevarnih snovi, med katerimi je bilo največ vnetljivih tekočin, plinov, jedkih snovi, strupov, samovnetljivih snovi in ostalih nevarnih snovi, ki bi v primeru naravne nesreče ali katere ostalih vrst nesreč, povzročile večje število smrtnih žrtev in ranjenih ter nepopravljive posledice za življenje ljudi na širšem območju nesreče, prišlo pa bi tudi do nepopravljive gospodarske škode.

1.2 Železniško omrežje v ljubljanski regiji

Skupna dolžina železniških prog v Sloveniji je 1208 km, od tega je enotirnih 868 km in dvotirnih 340 km. Vse dvotirne proge so elektrificirane, od enotirnih prog je elektrificiranih 172 km. Železniške proge se uporabljajo za prevoz potnikov, za prevoz tovora, po več progah pa se prevažajo tudi nevarne snovi.

Železniške povezave in postajališča na območju ljubljanske regije so:

Na območju ljubljanske regije je železniško vozlišče Republike Slovenije. To pomeni, da iz glavne ljubljanske postaje potekajo železniške povezave v vse smeri po Sloveniji. Na območju ljubljanske regije sta dve liniji, ki se začneta v Ljubljani ter na območju regije tudi končata (Ljubljana-Kočevje in Ljubljana-Kamnik). Druge povezave pa potekajo preko regije.

Elektrificirane dvotirne železniške proge so:

- Ljubljana-Logatec-Sežana (postajališča na območju ljubljanske regije so: Ljubljana, Brezovica, Notranje Gorice, Preserje, Borovnica, Verd, Logatec);
- Ljubljana-Litija-Dobova (postajališča so: Ljubljana, Ljubljana-Moste, Ljubljana-Polje, Ljubljana-Zalog, Laze, Jevnica, Kresnice, Litija, Sava);

Elektrificirana enotirna železniška proga je:

- Ljubljana-Kranj-Jesenice (postajališča so: Ljubljana, Ljubljana-Šiška, Litostroj, Ljubljana-Vižmarje, Medvode);

Neelektrificirane železniške proge so:

- Ljubljana-Kamnik (postajališča so: Ljubljana-Ljubljana-Brinje, Ljubljana-Ježica, Ljubljana-Črnuče, Trzin Mlake, Trzin, Domžale, Rodica, Jarše-Mengeš, Homec pri Kamniku, Šmarca, Duplica-Rakovnik, Kamnik Mesto, Kamnik graben);
- Ljubljana-Kočevje (postajališča so: Ljubljana, Ljubljana-Rakovnik, Škofljica, Šmarje-Sap, Grosuplje, Dobrepolje, Ribnica, Kočevje). Dobrepolje, Ribnica in Kočevje so samo postajališča za tovorni promet.
- Ljubljana-Grosuplje-Trebnje (postajališča so: Ljubljana, Ljubljana-Rakovnik, Škofljica, Šmarje-Sap, Grosuplje, Mlačevo, Žalna, Višnja Gora, Polževo, Ivančna gorica, Šentvid pri Stični, Radohova vas, Gaber).

Poleg teh prog pa so še nekateri daljši industrijski tiri v naslednjih krajih:

- Mengeš
- Ljubljana-Črnuče
- Kočevje

Ker obstoječe železniške proge, ki so bile v Sloveniji zgrajene večinoma v devetnajstem stoletju, ne ustrezajo več sodobnim prevoznim potrebam v evropskem merilu, je bil sprejet Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture, ki pa zaradi pomanjkanja finančnih sredstev, ni potekal kot je bilo predvideno. Ter Resolucija o nacionalnem programu razvoja

prometa v Republiki Slovenij izza obdobje do leta 2030. Evropske prometne usmeritve tako nujno zahtevajo prilagoditev našega prometnega gospodarstva novim razmeram.

Seznam odsekov železniških prog in občin v ljubljanski regiji, preko katerih se po železniških progah prevažajo nevarne snovi ter seznam odsekov vseh prog in občin v ljubljanski regiji, preko katerih potekajo železniške proge, je prikazan v spodnji tabeli.

Naziv odseka	Proga	Občine, preko katerih potekajo proge, po katerih se prevažajo tudi nevarne snovi	Občine, preko katerih potekajo železniške proge
Zidani Most - Ljubljana Zalog	10	Laško, Hrastnik, Trbovlje, Zagorje ob Savi, Litija, Dol pri Ljubljani, Ljubljana	Laško, Hrastnik, Trbovlje, Zagorje ob Savi, Litija, Dol pri Ljubljani, Ljubljana
Ljubljana Zalog - Ljubljana Moste	10	Ljubljana	Ljubljana
Ljubljana Moste - Ljubljana	10	Ljubljana	Ljubljana
Ljubljana - Ljubljana Šiška	20	Ljubljana	Ljubljana
Ljubljana Šiška - Kranj	20	Ljubljana, Medvode, Škofja Loka, Kranj	Ljubljana, Medvode, Škofja Loka, Kranj
Trebnje - Grosuplje	80		Trebnje, Ivančna Gorica, Grosuplje
Grosuplje - Ljubljana	80	Grosuplje, Škofljica, Ljubljana	Grosuplje, Škofljica, Ljubljana.
Ljubljana - Borovnica	50	Ljubljana, Brezovica, Borovnica	Ljubljana, Brezovica, Borovnica
Borovnica - Postojna	50	Borovnica, Vrhnika, Logatec, Cerknica, Postojna	Borovnica, Vrhnika, Logatec, Cerknica, Postojna
Ljubljana Šiška - Kamnik Graben	21	Ljubljana, Trzin, Domžale, Kamnik	Ljubljana, Trzin, Domžale, Kamnik
Grosuplje - Kočevje	82	Grosuplje, Dobropolje, Velike Lašče, Ribnica, Kočevje	Grosuplje, Dobropolje, Velike Lašče, Ribnica, Kočevje
(Zalog - Ljubljana) P3	11		Ljubljana
(Zalog - Ljubljana) P4	12		Ljubljana

Naziv odseka	Proga	Občine, preko katerih potekajo proge, po katerih se prevažajo tudi nevarne snovi	Občine, preko katerih potekajo železniške proge
(Zalog - Ljubljana) P5	13		Ljubljana

Tabela 3: Seznam odsekov železniških prog in občin, preko katerih se po železniških progah prevažajo nevarne snovi (Vir: Slovenske železnice, 2026)

1.3 Prevozniki

Poleg Slovenskih železnic po železniških progah v Sloveniji po podatkih Javne agencije za železniški promet RS vozijo tudi drugi prevozniki: Adria Transport d.o.o., InRail, S. p. A., Metrans Adria kontejnerski promet, d. o. o., PKP Cargo International SI, d. o. o. (Primol-Rail, d. o. o.), Rail Cargo Carrier, družba za železniški tovorni promet, d. o. o., Ten Rail, železniški tovorni promet, d. o. o., Train Hungary Magánvasút Ipari Kereskedelmi és Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság, ENNA Transport SI d.o.o., LUKA KOPER, pristaniški in logistični sistem, delniška družba, S-Rail Adria, d.o.o., LOG RAIL.SI, železniški prevoz, d.o.o. in CRW ADRIA D.O.O..

2. VARNOST PREVOZOV V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

Varnost je v železniškem prometu velika in tudi železniške nesreče se zgodijo sorazmerno redko, vendar so lahko posledice glede na to, da je v večletnem povprečju na vsakem potniškem vlaku 117 potnikov, da tehta v povprečju tovorni vlak 1038,13 tone in da lahko ob nesreči pri prevozu nevarnih snovi le te nenadzorovano uhajajo v okolje, katastrofalne.

8

V letih 2021 in 2022, v obdobju po pojavu virusa COVID-19, je bilo zaznani manj nesreč kot v naslednjih letih. V obdobju od 2023 do 2025 se je v železniškem prometu zgodilo skupno 89 nesreč, od katerih jih je devet sodilo v kategorijo »elementarna nesreča«. Večina preostalih nesreč se je zgodila na nivojskih prehodih, predvsem kot posledica neupoštevanja cestnoprometnih predpisov.

Poleg tega je bilo zabeleženih tudi več kot 1.500 incidentov (subjektivni vzroki, višja sila, delovanje tretjih oseb), ki so vplivali na železniški promet in njegovo varnost.

Skupno število izrednih dogodkov					
	2021	2022	2023	2024	2025
Resne nesreče	0	0	4	0	0
Nesreče	1	1	35	17	37
Nesreče na nivojskih prehodih	17	16	14	6	6
Elementarne nesreče	0	0	7	0	2
Ostale nesreče	0	0	5	1	4
Dogodek, ki vpliva na varnost prometa	524	559	523	481	547

Tabela 4: Skupno število nesreč in incidentov (Vir: Poročilo Službe za notranji nadzor SZ, d.o.o.)

Na področju ljubljanske regije večjih izrednih dogodkov in nesreč na železnici ni bilo, izpostavili bi le iztirjenje 8 sklepnih vagonov na postaji Borovnica in posledično razsutje blaga (pšenice) po tirih, ki se je zgodilo 10. 9. 2025. Primorska proga je bila tako več ur zaprta, v železniški nesreči se ni poškodoval nihče, nastala je le materialna škoda.

3. VRSTE, OBLIKE IN ZNAČILNOSTI ŽELEZNIŠKE NESREČE

Nesreča vlaka je nesreča v železniškem 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, povzročijo jo mehanske napade, lahko pa nastane tudi zaradi vpliva naravne nesreče ali zaradi terorizma.

Nesreče v železniškem prometu lahko definiramo kot nehoteni ali nenamerni nepričakovani dogodek ali posebni niz takih dogodkov, ki imajo škodljive posledice; nesreče se razvrščajo v naslednje kategorije: trčenja, iztirjenja, nesreče na nivojskih prehodih, nesreče, ki jih povzročijo vozna sredstva med gibanjem in v katerih so udeležene osebe, požari in drugi podobni dogodki.

Značilnosti železniške nesreče so, da:

- se običajno zgodi brez opozorila, nepričakovano,
- lahko je veliko mrtvih in ranjenih,
- se lahko pripeti na krajih, ki niso takoj ali zlahka dostopni,
- so lahko žrtve tudi prebivalci, če se nesreča zgodi v naseljenem območju ali na železniški postaji v naselju, še posebej če gre za nesrečo vlaka, ki prevaža nevarne snovi,
- pritegne pozornost medijev,
- povzroča psihološke težave tako pri preživelih, kot pri reševalcih in svojcih.

Do železniške nesreče lahko pride zaradi:

- ~ trčenja vlakov,
- ~ naleta vlaka,
- ~ iztirjenja vlaka,
- ~ požara na vlaku ali v okolici,
- ~ eksplozije na vlaku,
- ~ poškodb na progi (kamnje, plaz in drugo).

Železniške nesreče lahko delimo glede na:

- **vrsto vlaka:**
 - nesreča potniškega vlaka,
 - tovornega vlaka ali
 - vlaka, ki prevaža nevarne snovi;
- **kraj nesreče:**
 - železniška nesreča v naseljenem območju,
 - železniška nesreča na težko dostopnem terenu,
 - železniška nesreča v predoru,

- železniška nesreča na območju železniške postaje,
- drugo;
- **posledice nesreče:**
 - žrtve,
 - uničena ali poškodovana infrastruktura,
 - vpliv na okolje,
 - možnost verižnih nesreč.

4. VIRI OZIROMA VZROKI ZA NASTANEK ŽELEZNIŠKE NESREČE

Potek železniške nesreče je podoben kot pri nesrečah v cestnem prometu. Dva vlaka se zaletita čelno, eden se zaleti v drugega ali pa vlak iztiri. V vseh primerih lahko pride do poškodb lokomotive in enega ali več vagonov oz. do prevrnitve. Vendar je število mrtvih in ranjenih ob trčenju potniških oziroma potniškega in tovornega vlaka večje, kot pri nesreči v cestnem prometu. Tudi posledice ob nesreči pri prevozu nevarnega blaga so lahko hujše, predvsem zaradi večjih količin prepeljanega tovora kot v cestnem prometu. Dodatne težave pri izvajanju zaščite in reševanja se pojavijo, ko pride do železniške nesreče na težko dostopnem terenu ali pri iztiritvi vlaka v vodo in je potrebno premagovati tudi orografske ali vodne ovire. Pri reševanju na dvotirni progi se za dostop gasilcev in opreme lahko koristi drugi tir, čepa se taka nesreča zgodi na enotirni progi, je dostop do kraja nesreče še težji. Dodatno nalogo pri nesreči na elektrificiranih progah predstavlja statična elektrika, zato je treba pred reševanjem na vlaku le tega najprej razelektriti.

10

Glavni vzroki železniške nesreče so:

- človeški dejavnik,
- tehnični in drugi vzroki v sistemu železniške infrastrukture (stanje proge, okvare vozil, okvare na signalizaciji, človeški dejavnik in drugi),
- naravne in druge nesreče (potres, poplava, požar, nesreča pri prevozu nevarnega blaga),
- teroristični napadi in druge oblike množičnega nasilja,
- drugo.

Po podatkih slovenskih železnic največji delež odgovornosti za nesreče in izredne dogodke še vedno »prevzame« človeški dejavnik in presega 80%, pri čemer so štete napake vlakovnega osebja, zaposlenih na železnici in drugih oseb.

5. DEJAVNIKI, KI POVEČUJEJO VERJETNOST NASTANKA ALI RAZSEŽNOST ŽELEZNIŠKE NESREČE

5.1 Geografske značilnosti Republike Slovenije

Slovenija leži na prehodnem ozemlju, kjer se stikajo štiri velike naravne geografske enote srednje in južne Evrope, Alpe, Dinarsko gorovje, Sredozemlje in Panonska kotlina. Zaradi geografske raznolikosti poteka železniška infrastruktura v Sloveniji po težko dostopnem terenu, preko mostov, viaduktov in predorov. Železniške proge potekajo tudi v bližini večjih naselij z industrijskimi conami, zato bi železniška nesreča lahko ogrozila prebivalce teh naselij, posebej še kadar gre za prevoz nevarnih snovi.

Velika reliefna raznolikost lahko pomeni oviro pri reševanju ob železniški nesreči na težko dostopnih odsekih pri iztiranju vlaka na vodnih površinah. Poleg geografskih značilnosti RS je pomembna tudi strateška oziroma geopolitična lega. Pomembna je Luka Koper, ki je vstopna točka za tovor, ki prihaja z ladjami v luko za evropske države.

5.2 Vremenske razmere

Med vzroke za železniško nesrečo štejemo tudi neugodne vremenske razmere, kot so večje količine snežnih padavin, nastanek žleda, ki povzroči poškodbe na železniški infrastrukturi. V času povečane požarne ogroženosti lahko pride do požara v naravnem okolju, ki lahko vpliva tudi na varnost na železnici. Največjo nevarnost v času povečane požarne ogroženosti predstavljajo iskre, ki jih pri vožnji po progi povzroči vlak in pride do požara v naravnem okolju. Zato so čiščenje požarnovarnostnih pasov in gradnja požarnih zidov ob železniških progah tako zaradi požara v naravnem okolju kot tudi posledično železniške nesreče, zelo pomembni.

11

5.3 Ogroženost zaradi poplav

Nekateri deli železniških prog so tudi na območju ljubljanske regije na poplavnem območju, in sicer:

- Železniška proga Dobova – Ljubljana: Sava, Litija, Jevnica, Kresniške poljane, Pograd, Zalog;
- Železniška proga Ljubljana Šiška – Kamnik Graben: Trzin;
- Železniška proga Metlika – Ljubljana: Velika Loka, Podsmreka, Gatina, Grosuplje, Škofljica, Lavrica, Ljubljana;
- Železniška proga Grosuplje – Kočevje: Grosuplje, Cesta, Predstruge, Ortnek, Mrtvice.

5.4 Prevoz nevarnega blaga

Nesreča na železnici, ko se prevažajo nevarne snovi, lahko povzroči posledice pri ljudeh in v okolju. Prevoz nevarnega blaga v železniškem prometu je zato potrebno opravljati skladno z določbami predpisov o prevozu nevarnega blaga.¹

Prevozniki, ki vozijo po slovenskih železnicah so člani Mednarodne organizacije za mednarodni železniški promet, ki jih zavezuje k prevozu v skladu s sprejetimi

¹ Prevoz nevarnega blaga v železniškem prometu ureja Zakon o prevozu nevarnega blaga (Uradni list RS, št. 33/06 – uradno prečiščeno besedilo, 41/09, 97/10 in 56/15) in Konvencija o mednarodnih železniških prevozech.

pogoji prevoza, predvsem mora le-ta biti urejen in varen. S podatki o nevarnem blagu razpolagajo prevozniki. Po podatkih Slovenskih železnic se je v letu 2025 prepeljalo skupaj 2,6 milijona ton nevarnih snovi, največ vnetljivih tekočin in sicer 2,469.116 kg. Stroške reševanja ali odstranjevanja posledic v primeru nesreče nosi prevoznik. Pri prevozu radioaktivnih snovi veljajo posebni varnostni ukrepi. V RS ni bilo železniške nesreče z radiološkimi posledicami.

5.5 Potresna ogroženost

Ker sodi območje ljubljanske regije med potresno aktivnejše območje, ki jih lahko prizadene potres intenzitete VI, VII in VIII stopnja po evropski potresni lestvici, lahko potres v določeni meri ogrozi tudi železniški promet. V primeru potresa zato lahko pričakujemo tudi poškodbe ali porušitev železniške infrastrukture, kar lahko povzroči železniško nesrečo.

5.6 Zemeljski plazovi

Na izpostavljenih delih labilni zemeljski plazovi v oddaljenosti 30m od železniške proge še dodatno ogrožajo varnost železniškega prometa. Lahko poškodujejo železniško infrastrukturo ali pa plaz na železniški progi ovira železniški promet. Na območju ljubljanske regije so ta območja pri:

- železniška proga Dobova – Ljubljana: Kresniške Poljane, kjer erozija v pobočju lahko preraste v plaz. Ob deževju nanosi materiala mašijo prepust pod progo;
- železniška proga Ljubljana – Jesenice: Medno in Medvode - Ladja, kjer gre za preperevanje in krušenje skal v brežini nad progo.

12

5.7 Terorizem in druge oblike množičnega nasilja

Nevarnost terorizma, vključno z uporabo radioloških, kemičnih in bioloških sredstev ter drugih oblik množičnega nasilja v sodobnih razmerah, zahteva načrtovanje in izvajanje hitre in učinkovite zaščite in reševanja ljudi in premoženja tudi v primeru železniške nesreče zaradi terorizma.

Slovenske železnice imajo v ta namen pripravljene slednje dokumente, in sicer:

- Navodilo o varovanju potnikov, osebja in premoženja na železniškem območju in vlakih (Navodilo 931) in prejeti ukrepi pristojnih državnih organov v primeru terorističnih groženj (ob povečani stopnji teroristične ogroženosti),
- Navodilo za vzdrževanje notranjega reda na železnici (Navodilo 932),
- Priročnik o ravnanju ob izrednih dogodkih (925-P14),
- Načrt varovanja železniškega prometa v zimskem obdobju,
- Načrt zavarovanja železniškega prometa v primeru ekološke nesreče,
- Načrt zaščite in reševanja ob železniški nesreči ter
- Postajne poslovne rede.

Po ocenah strokovnih skupin (npr. EU Landsec) obstaja možnost napadov ali sabotaž, bodisi zunanjih bodisi notranjih storilcev. Posledice takšnih dejanj bi lahko bile smrt večjega števila potnikov ali obsežna gospodarska in okoljska škoda, predvsem v primeru napada na tovarne vlake z nevarnimi snovmi ali na

logistična območja (nakladanje, razkladanje, skladiščenje in prečrpavanje nevarnih snovi).

6. VERJETNOST POJAVLJANJA NESREČE

Po podatkih Slovenskih železnic so glavni vzroki železniških nesreč v svetu in pri nas tehnične okvare na voznihih sredstvih, človeški faktor in naravne nesreče. Večja verjetnost za železniško nesrečo je tudi na železniških postajah, vzrok pa so napačno postavljene kretnice, dotrajanost kretnic, raztirnikov in zlom tirnice.

Nesreče se dogajajo nepričakovano, boljše kot je vzdrževanje infrastrukture, manjša je verjetnost da do nesreče pride.

Analize železniških nesreč kažejo, da se železniške nesreče zgodijo tudi zaradi ujma.

Z vključevanjem Slovenije v evropsko mrežo hitrih prog se bo povečala kakovost železniškega sistema, s tem pa tudi varnost prevoza po železnici. Verjetnost nastanka nesreče se bo s tem zmanjšala, zaradi višjih hitrosti in pričakovane večje zasedenosti vlakov pa bodo posledice eventualnih železniških nesreč večje.

7. POGOSTOST POJAVLJANJA NESREČE

13

Podatki o pogostosti železniških nesreč kažejo, da je železniški promet bistveno bolj varen in ekološko sprejemljiv od npr. cestnega prometa.

Globalni cilj načrta razvoja evropske in tudi slovenske železniške infrastrukture je ponovna oživitev železnic. Ker ima železniški promet veliko manj negativnih vplivov na okolje, je cilj, da se del potniškega prometa in prevoz tovora ponovno vrne na železniške tirnice. V Sloveniji v zadnjih dveh desetletjih ni bilo večjih železniških nesreč. Izjema je leto 2014, ko je železniški transport ovirala naravna nesreča zaradi žleda.

8. MOŽEN POTEK TER PRIČAKOVAN OBSEG IN OBMOČJE NESREČE

Do železniške nesreče lahko pride kjerkoli na železniški progi. Železniška nesreča lahko povzroči sekundarne posledice tudi pri prebivalcih, še posebej, če gre za nesrečo z nevarnimi snovmi.

Potek železniške nesreče je podoben kot v cestnem prometu. Dva vlaka se zaletita čelno, ali se eden zaleti v drugega od zadaj ali pa vlak iztiri. Nastane lahko požar ali eksplozija na vagonih, uvrščenih v vlak.

V vseh primerih lahko pride do poškodb lokomotive ali enega ali več vagonov ali tudi do prevrnitve posameznih vagonov na bok, do poškodb na infrastrukturi. Prav tako so lahko ranjeni ali žrtve nesreče potniki, vlakovno osebje in drugi udeleženci v nesreči. Obseg in območje nesreče je odvisno od hitrosti vlaka,

velikosti vlaka, števila potnikov, količine in vrste tovora oziroma nevarnih snovi na vlaku.

V primeru, da so v tovornih vagonih nevarne snovi, je lahko dodatno ogroženo okolje in prebivalci. Razsežnosti nesreče so lahko manjše oziroma večje. Reševanje ob železniški nesreči lahko dodatno oteži nesreča v železniškem predoru ali na težko dostopnih odsekih železniške proge.

9. VERJETNOST NASTANKA VERIŽNIH NESREČ

Ob železniških nesrečah večinoma pričakujemo žrtve in ranjene med potniki in vlakovnim osebjem. Število prizadetih in smrtnih žrtev se lahko poveča tudi zaradi možnih različnih verižnih nesreč, kot je:

- nesreča vlaka, ki prevaža nevarno blago, ki lahko povzroči nenadzorovano uhajanje ali odtekanje nevarnega blaga v okolje in s tem nastanek požar ali eksplozije ter druge škodljive vplive na zdravje ljudi, živali in rastlin.

10. PREPREČITEV, UBLAŽITEV IN ZMANJŠANJE POSLEDIC ŽELEZNIŠKIH NESREČ

Za varnost v železniškem prometu je pomembno članstvo v mednarodnih in drugih organizacijah, signalna varnost in sistem varnega upravljanja. Članstvo v organizacijah, kot je Evropska unija (EU), Organizacija severnoatlantske pogodbe (NATO), Mednarodni železniški transportni odbor (CIT) idr. Sloveniji nalaga, da upošteva standarde, priporočila, usmeritve in tudi zahteve ter priporočila v železniški prometni politiki.

Pravne podlage za zagotavljanje varnosti v železniškem prometu so opredeljene v:

- ~ Zakonu o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 30/18, 54/21 in 16/26, v nadaljevanju ZVZelP-1),
- ~ Pravilniku o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 50/19) ter
- ~ internih aktih Slovenskih železnic.

Signalna varnost

Uporaba signalnovarnostnih naprav omogoča hitro, racionalno in predvsem varno vodenje železniškega prometa. To so tehnična sredstva, s katerimi zavarujemo kritična mesta, poleg tega pa omogočajo centralno in s tem optimalno vodenje železniškega prometa na večjih območjih. Signalno varnostne naprave v veliki meri razbremenjujejo prometno osebje rutinskih postopkov, najpomembnejše pa je, da je s tehničnimi sredstvi in logičnimi operacijami bistveno zmanjšan vpliv tako imenovanega »človeškega dejavnika«, ki je sicer najpogostejši vzrok nesreč.

Sistem varnega upravljanja

Slovenske železnice imajo uvede in certificiran sistem varnega upravljanja za upravljavca javne železniške infrastrukture in sistem varnega upravljanja za

prevoznika v železniškem prometu na podlagi Direktive o varnosti na železnici (Direktiva EU 2016/798 – L 138/102 SL). Sistem varnega upravljanja pomeni organizacijo in ureditev, ki ju je vzpostavil upravljavec železniške infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu, da bi zagotovil varno upravljanje svojih dejavnosti.

10.1 Zaščitni ukrepi

Od zaščitnih ukrepov se ob železniški nesreči izvajajo:

- radiološka, kemična in biološka zaščita,
- evakuacija,
- sprejem in oskrba ogroženih prebivalcev in
- osebna in vzajemna zaščita.

Radiološka, kemična in biološka zaščita se izvaja kadar ob železniški nesreči obstaja nevarnost, da zaradi poškodbe vlaka, ki prevaža nevarno snov, pride do nenadzorovanega uhajanja teh snovi v okolje ter je potrebno na celotnem prizadetem območju poostriti nadzor na nevarnim blago in ravnanjem z njim.

Evakuacija se izvaja (po potrebi) takrat, ko ob železniški nesreči pride do večjega požara oziroma do nenadzorovanega uhajanja nevarnih snovi v okolje kar ogroža življenje in zdravje prebivalcev in živali.

Sprejem in oskrba ogroženih prebivalcev se zagotovi, kadar so zaradi železniške nesreče le-ti ogroženi in jih je potrebno evakuirati.

Osebna in vzajemna zaščita obsega vse ukrepe, ki jih ogroženi prebivalci na področju kjer se zgodi železniška nesreča in potniki ter vlakovno osebje, izvajajo za preprečevanje in ublažitev posledic železniške nesreče na njihovo zdravje, življenje in varnost njihovega premoženja.

10.2 Naloge zaščite, reševanja in pomoči

Naloge zaščite, reševanja in pomoči ob železniški nesreči pa so slednje:

- ~ prva pomoč in nujna medicinska pomoč,
- ~ gašenje in reševanje ob požarih,
- ~ reševanje na vodi in iz vode,
- ~ pomoč ogroženim in prizadetim prebivalcem in
- ~ zagotavljanje osnovnih pogojev za življenje za prebivalce.

Prva pomoč in njuna medicinska pomoč

Ranjenim in poškodovanim v/ob železniški nesreči na kraju nesreče sprva pomagajo preživeli, očitvidci in pripadniki reševalnih služb, ki prvi prispejo na kraj nesreče. Gasilci in druge ekipe sil za ZRP prenesejo poškodovane do mesta za zdravstveno oskrbo, ki naj bo postavljen na območju od koder je možen nadaljnji prevoz do zdravstvene oskrbe. Ob nesreči z večjim številom žrtev se, po potrebi, poleg rednih služb Ministrstva za notranje zadeve, aktivira

tudi enoto za identifikacijo oseb pri Inštitutu za sodno medicino pri Medicinski fakulteti.

Gašenje in reševanje ob požarih

Naloge gašenja požarov in reševanja ob železniški nesreči, skladno z načrti zaščite in reševanja izvajajo gasilske enote širšega pomena in gasilske enote pristojnih gasilskih društev.

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 aktivnosti enote ZIR.

Pomoč ogroženim in prizadetim prebivalcem

Po potrebi URSZR, regija ali občine organizirajo informacijski center, ki objavi telefonsko številko. Poleg tega informacijski center posreduje informacije o nesreči, zbira, obdeluje in posreduje podatki o poškodovanih in mrtvih, ki jih nato posreduje pristojnemu štabu civilne zaščite, drugim pristojnim organom, organizacijam in službam ter, če je tako odločeno tudi svojcem žrtev in poškodovanih. Center nudi tudi psihološko/psihosocialno in duhovno pomoč prizadetim in ogroženim prebivalcem, prevajalske storitve če se pojavi potreba, pomoč pri oskrbi in nastanitvi nepoškodovanih ter pri vzpostavitvi stikov s svojci. Sedma točka 10. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP-1) tudi opredeljuje, da *»mora po resni nesreči² prevoznik³ zagotoviti pomoč žrtvam in jim pomagati pri pritožbenih postopkih v skladu s pravom Evropske unije. Takšna pomoč se izvaja prek komuniciranja z družinami žrtev in vključuje psihološko podporo za žrtve nesreče in njihove družine«*.

16

Zagotavljanje osnovnih pogojev za življenje ob naravni ali drugi nesreči za prebivalce

Osnovni pogoji za življenje ob železniški nesreči ali naravni in drugi nesreči, se zagotavljajo po potrebi.

B. KRITERIJI ZA RAZVRŠČANJE V RAZREDE OGROŽENOSTI

11. RAZVRŠČANJE OBČIN IN REGIJ V RAZREDE OGROŽENOSTI ZARADI ŽELEZNIŠKE NESREČE

Uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja (Uradni list RS, št. 24/12, 78/16 in 26/19) v 4. členu določa, da morajo ocene ogroženosti

² "Resna nesreča" pomeni katerokoli trčenje ali iztirjenje vlakov, katerega posledica je smrt ene ali več oseb ali resne poškodbe petih ali več oseb ali velika škoda na tirnih vozilih, infrastrukturi ali v okolju, in vsaka druga nesreča z enakimi posledicami, ki ima očiten vpliv na ureditev varnosti na železnici ali na upravljanje varnosti; »velika škoda« pomeni škodo, ki jo lahko preiskovalni organ oceni takoj in ki znaša vsaj dva milijona eurov (38. odstavek 2. člena ZVZelP-1)

³ "Prevoznik v železniškem prometu" je pravna ali fizična oseba, ki samostojno opravlja gospodarsko dejavnost prevoznih storitev prevozov blaga oziroma potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora ta prevoznik zagotoviti vleko vlakov, oziroma pravna ali fizična oseba, ki samostojno opravlja gospodarsko dejavnost, ki zagotavlja le vleko vlakov (32. odstavek 2. člena ZVZelP-1).

vsebovati razvid, katere občine in v kakšnem obsegu so ogrožene zaradi posameznih vrst nesreč.

11.1 Kriteriji za oceno ogroženosti zaradi železniške nesreče

Pri kriterijih za razvrščanje občin in regij oziroma izpostav URSZR se upošteva predpostavka, da območja, kjer potekajo železniške proge po katerih se prevažajo tudi nevarne snovi in kjer so železniške postaje, ki so namenjene tudi za manipuliranje z nevarnimi snovmi, pomenijo večjo verjetnost, da pride zaradi železniške nesreče do potrebe za zaščito ljudi, živali in okolja na teh območjih in predpostavka, da na območjih, kjer potekajo železniške proge, po katerih ni prevoza nevarnih snovi in železniških postaj, ki niso namenjena za manipuliranje z nevarnimi snovmi, obstaja verjetnost, da pride zaradi železniške nesreče do večjega števila žrtev (potniki in vlakovno osebje).

1 točka	2 točki	3 točke	4 točke	5 točk
	Območja, kjer potekajo železniške proge, po katerih ni prevoza nevarnih snovi in železniških postaj, ki niso namenjene za manipuliranje z nevarnimi snovmi (območja z železniško infrastrukturo)		Območja, kjer potekajo železniške proge, po katerih se prevažajo tudi nevarne snovi in železniške postaje, ki so namenjene tudi za manipuliranje z nevarnimi snovmi (območja z železniško infrastrukturo s prevozom nevarnih snovi)	

Tabela 5: Kriteriji za točkovanje po regijah in občinah.

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

Tabela 6: Razvrstitev regij/ občin glede na kriterije

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

Tabela 7: Razred ogroženosti nosilcev načrtovanja (regije, občine).

11.1.1 Razvrščanje občin

V četrti razred ogroženosti so uvrščene občine, katerih zemljišča segajo v območja, kjer potekajo železniške proge po katerih se prevažajo tudi nevarne snovi in železniške postaje, ki so namenjene za manipuliranje z nevarnimi snovmi. V ta razred je na območju ljubljanske regije uvrščenih 17 občin. V drugi razred ogroženosti na območju ljubljanske regije ob železniški nesreči pa sta uvrščeni dve občini. Tam sicer potekajo železniške proge po katerih pa ni prevoza nevarnih snovi in kjer so železniške postaje, ki niso namenjene za manipuliranje z nevarnimi snovmi.

18

Obveznosti občin glede načrtovanja ob železniški nesreči so, glede na njihovo ogroženost, določene s temeljnim državnim načrtom zaščite in reševanja ob železniški nesreči.

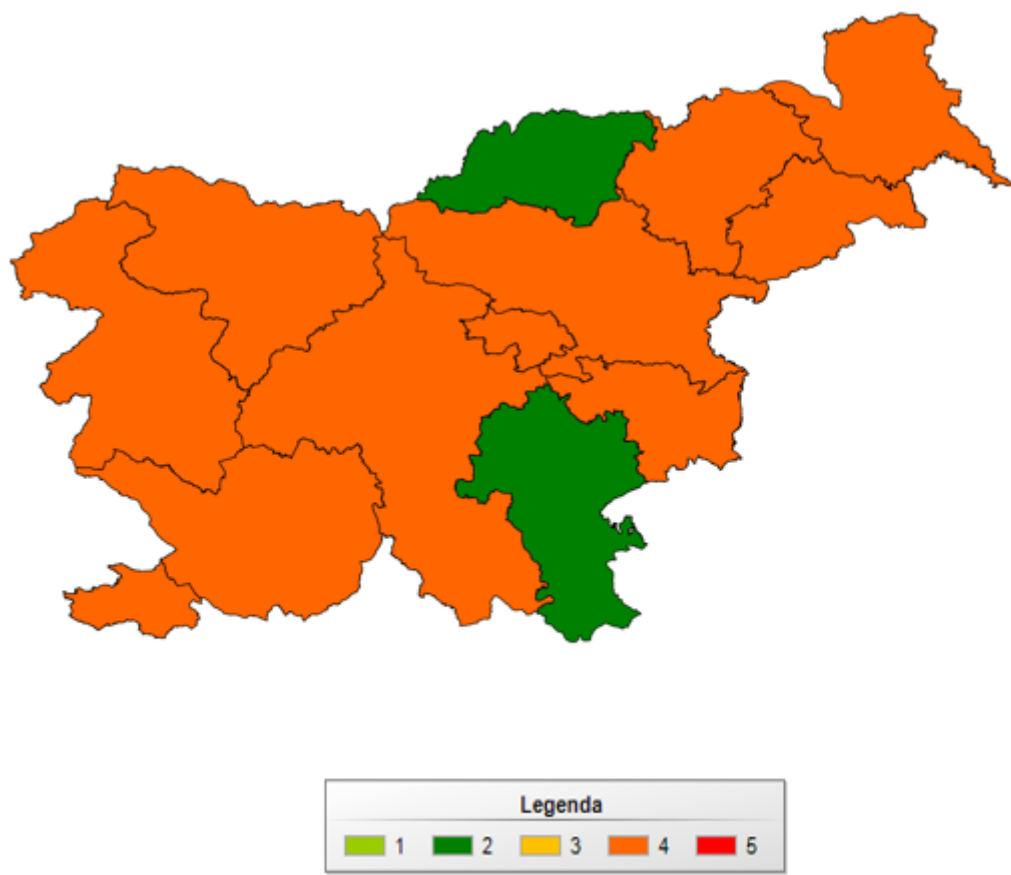
LJUBLJANSKA REGIJA	Občina	Površina občine v km ²	Število ljudi	Gostota poseljenosti	Območja z železniško infrastrukturo	Območja z železniško infrastrukturo s prevozom nevarnih snovi	Razred ogroženosti
	Borovnica	42,3	4.295	101,5		4	4
	Brezovica	91,2	12.017	131,8		4	4
	Dobropolje	103,1	3.870	37,5		4	4
	Dobrova – Polhov Gradec	117,5	7.600	64,7			
	Dol pri Ljubljani	33,3	5-955	178,8		4	4
	Domžale	72,3	35.458	490,4		4	4
	Grosuplje	133,8	20.181	150,8		4	4
	Horjul	32,5	2.976	91,6			
	Ig	98,8	7.209	73,0			

Ivančna Gorica	227,0	16.276	71,7	2		2
Kamnik	265,6	29.407	110,7		4	4
Kočevje	555,4	15.965	28,7		4	4
Komenda	24,1	6.033	250,3			
Kostel	56,1	639	11,4			
Litija	221,4	15.215	68,7		4	4
Ljubljana	275,0	288.179	1047,9		4	4
Logatec	173,1	13.815	79,8		4	4
Log - Dragomer	12,9	3.611	279,9			
Loški Potok	134,5	1.855	13,8			
Lukovica	74,9	5.765	77,0			
Medvode	77,6	16.123	207,8		4	4
Mengeš	22,5	7.716	342,9	2		2
Moravče	614	5.250	85,5			
Osilnica	36,2	370	10,2			
Ribnica	153,6	9.396	61,2		4	4
Sodražica	49,5	2.183	44,1			
Škofljica	43,3	10.793	249,3		4	4
Šmartno pri Litiji	94,9	5.539	58,4			
Trzin	8,6	3.902	453,7		4	4
Velike Lašče	103,2	4.286	41,5		4	4
Vodice	31,4	4.811	153,2			
Vrhnika	113,3	16.799	148,3		4	4
SKUPAJ	3.540,3	583,489	164,8			

Tabela 8: Ogroženost občin ob železniški nesreči (Vir: podatki o številu prebivalcev in površine občin, spletna stran Statističnega urada RS 2018)

11.1.2 Razvrščanje regij

V **četrty razred** ogroženosti ob železniški nesreči so uvrščene regije, katerih zemljišča segajo v območja, kjer potekajo železniške proge, po katerih se prevažajo tudi nevarne snovi in kjer so železniške postaje, ki so namenjene tudi za manipuliranje z nevarnimi snovmi. V ta razred je uvrščenih 11 izpostav URSZR in sicer Gorenjska, Severnoprimska, Notranjska, Obalna, **Ljubljanska**, Vzhodnoštajerska, Podravska, Pomurska, Zahodnoštajerska, Posavska in Zasavska. V **drugi razred** ogroženosti ob železniški nesreči sta uvrščeni Dolenjska in Koroška regija, kjer potekajo železniške proge, po katerih ni prevoza nevarnih snovi in kjer so železniške postaje, ki niso namenjene za manipuliranje z nevarnimi snovmi. V peti, tretji in v prvi, najnižji razred ogroženosti se ni uvrstila nobena regija.



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

Slika 3: Ogroženost regij ob železniški nesreči.

12. ZAKLJUČEK

Glede na pogostost železniških nesreč lahko zaključimo, da je železniški promet bistveno bolj varen in ekološko sprejemljiv od npr. cestnega prometa. Pa vendar je obstoječa železniška infrastruktura v Sloveniji dotrajana, kljub temu da je slovenski železniški sistem eden izmed pomembnejših prometnih sistemov za območje Evrope – predvsem os Maribor – Koper. Dotrajanost infrastrukture in vse večja gostota prometa botrujeta večji verjetnosti nastanka nesreče na določenih odsekih železniške mreže.

Sicer se bo z vključevanjem Slovenije v evropsko mrežo hitrih prog povečala kakovost železniškega sistema in s tem tudi varnost prevoza po železnici, po drugi strani pa se bo verjetnost nastanka nesreče zmanjšala. Zaradi višjih hitrosti vlakov in večje zasedenosti vlakov pa bodo posledice eventualnih železniških nesreč večje.

13. RAZLAGA OKRAJŠAV

CER	Skupnost železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture
CIT	Mednarodni železniški transportni odbor
COTIF	Konvencija o mednarodnih železniških prevozi
CZ	Civilna zaščita
CZ RS	Civilna zaščita Republike Slovenije
EMS	EMS – Evropska potresna lestvica
EU	Evropska unija
GIS Ujme	Geografsko informacijski sistem Ujme
MNZ	Ministrstvo za zunanje zadeve
MZ	Ministrstvo za zdravje
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
NATO	Organizacija severnoatlantske pogodbe
OTIF	Organisation for International Carriage by Rail
UIC	Mednarodna železniška zveza
URSZR	Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje
ZRP	Zaščita, reševanje in pomoč

21

14. VIRI PODATKOV

Vsebina	Vir
Ocena ogroženosti Republike Slovenije zaradi železniške nesreče, ažurirana in dopolnjena verzija 2.0 – avgust 2018	URSZR
Podatki o železniškem prometu	Letno poročilo 2025, Slovenske železnice SŽ-Infrastruktura, d. o. o
Število potniških in tovornih vlakov na dan (po progovnih odsekih)	Slovenske železnice, 2026
Železniško omrežje	SŽ-Infrastruktura, d. o. o
Občine in regije z železniško infrastrukturo	GIS Ujme, 2017
Seznam odsekov železniških prog in občin, preko katerih se po železniških progah prevažajo nevarne snovi	Slovenske železnice, 2025
Ostali podatki	Slovenske železnice in SŽ-Infrastruktura, 2026
Letna poročila SŽ	Letno poročilo SŽ, https://www.sz.si/onas/letna-porocila/ , julij 2026

Pridobljeni podatki o številu prebivalcev po občinah	Spletna stran Statističnega urada RS
Ocena ogroženosti Slovenskih železnic	Slovenske železnice d.o.o, Služba za korporativno varnost, 1. 7. 2026
Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije	https://www.azp.si/varnostna-spricevala-prevoznikov-v-zelezniskem-prometu/ , julij 2026