



REPUBLIKA SLOVENIJA  
**MINISTRSTVO ZA OBRAMBO**

UPRAVA REPUBLIKE SLOVENIJE  
ZA ZAŠČITO IN REŠEVANJE

Izpostava Maribor

Bezjakova 151, 2341 Limbuš

T: 02 250 69 10

F: 02 250 69 01

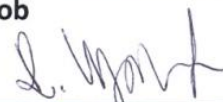
E: gp.mb@urszr.si

www.sos112.si/maribor

Številka: 842-3/2013-25 - DGZR

Datum: 30.01.2015

## OCENA OGROŽENOSTI OB ŽELEZNIŠKI NESREČI NA OBMOČJU VZHODNE ŠTAJERSKE

	Organ	Odgovorna oseba/podpis
OCENO USKLADIL Z DRŽAVNO OCENO/SKRBNIK	Izpostava URSZR Maribor	Rudolf Golob svetovalec 
SPREJEL	Izpostava URSZR Maribor	Ivana Grilanc vodja izpostave 



**KAZALO**

1 Uvod .....	3
2 Železniška Infrastruktura .....	4
2.1 Splošno o železniškem prometu .....	4
2.2 Železniško omrežje .....	7
3 Varnost prevozov v železniškem prometu.....	9
3.1 Možni vzroki železniške nesreče .....	10
3.2 Klasifikacija železniških nesreč.....	10
3.3 Sklepne ugotovitve.....	11
4 Kriteriji za razvrščanje v razrede ogroženosti.....	12
4.1 Kriteriji za oceno ogroženosti zaradi železniške nesreče .....	12
4.2 Razvrščanje občin in regij v razrede ogroženosti ob železniški nesreči.....	12
4.2.1 Razvrščanje občin .....	14
4.2.2 Razvrščanje regij.....	16
5 Zaključek .....	18
6 Viri podatkov in vsebin .....	19

## 1 UVOD

Ocena ogroženosti je izdelana na podlagi Zakona o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS, št. 51/06 – uradno prečiščeno besedilo, in 97/10), Zakona o železniškem prometu (uradno prečiščeno besedilo) (ZZelP-UPB6) (Uradni list RS, št. 11/2011), 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) in drugimi izvedbenimi predpisi s področja železniškega prometa.

Oceno ogroženosti ob železniški nesreči na območju Vzhodnoštajerske (verzija 1.0), je izvleček iz Ocene ogroženosti ob železniški nesreči v Republiki Sloveniji verzija 1.0 (št. 842-3/2013-20-DGZR z dne 14.5.2014), ki ga je izdelala Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje (URSZR), ob upoštevanju obstoječega ob železniški nesreči v Republiki Sloveniji (verzija 1.0), Državnega načrta zaščite in reševanja ob železniški nesreči, št. 812-06/2004-1, z dne 30. 9. 2004, verzija 3.0 – dopolnjena verzija 3.1 – september 2010. Poudarek je na določitvi kriterijev za razvrščanje občin in regije v razrede ogroženosti.

Kriteriji za razvrščanje občin in regij glede ogroženosti ob železniški nesreči v Republiki Sloveniji so določeni na podlagi podatkov Slovenskih železnic.

## 2 ŽELEZNIŠKA INFRASTRUKTURA

### 2.1 Splošno o železniškem prometu

Hrbtenica slovenskega železniškega sistema je os Maribor-Koper.

Na območju Vzhodnoštajerske je najbolj obremenjen odsek med Pragerskim in Mariborom, z dnevnim prevozom 110 vlakov ter med Pragerskim in Poljčanami z dnevnim prevozom 103 vlakov .



Slika 1: Število potniških in tovornih vlakov na dan (po progovnih odsekih), vir: Povzetek letnega poročila 2012, Slovenske železnice, spletna stran <http://www.slo-zeleznice.si/podjetje/zamedije/letnaporocila>, citirano 6.12.2013

V letu 2012 je na slovenskih železnicah vozilo dnevno (24 ur) povprečno 515 potniških in 192 tovornih vlakov. V potniškem prometu je bilo po slovenskih železnicah v letu 2012 prepeljanih 15.5 milijona potnikov in opravljenih 10.590 tisoč vlakovnih kilometrov. Povprečno je bilo v enem vlaku 71 potnikov in zasedenost sedežev 26,2 % (Vir: Slovenske železnice, 2013).

V letu 2013 pa je na železniških progah na območju Vzhodnoštajerske v povprečju vozilo 208 potniških vlakov in 123 tovornih vlakov (Vir: Slovenske železnice, 2013). Med posameznimi odseki železniških prog na območju VŠ je bilo prepeljanih 6.788.059 potnikov. Povprečna zasedenost med postajami VŠ je bila 78 sedežev. Dnevno je bilo prepeljanih 18.597 potnikov.

V tovornem prometu je bilo leta 2012 v Sloveniji prepeljanih 16,2 milijonov ton blaga in opravljenih 8351 tisoč vlakovnih kilometrov. Povprečna komercialna hitrost je bila 40,76 km/h in povprečna neto prepeljana teža na vlak 452,8 ton, povprečna bruto teža tovornega vlaka pa 907,4 tone (Vir: Slovenske železnice, 2013).

Posebno nevarnost v tovornem prometu pomeni prevoz nevarnih snovi, zlasti ko zaradi posledic nesreče pride do nenadzorovanega uhajanja teh snovi v okolje. V slovenskem železniškem prometu je bilo leta 2012 prepeljanih 1.885.914 ton nevarnih snovi, največ naftnih derivatov (Vir: Slovenske železnice, 2013).

Podatki o prepeljanem nevarnem tovoru v letu 2013 na območju vzhodne štajerske so navedeni v spodnjih tabelah.

• **Prepeljano nevarno blago po razredih na odseku Poljčane - Pragersko v letu 2013**

Vrsta nevarnih snovi	Kategorija blaga po RID-u	Prepeljano nevarno blago (kg)
Eksplozivne snovi in predmeti	1	9.000
Plini	2	85.449.670
Vnetljive tekočine	3	841.378.397
Vnetljive trdne snovi	4.1	2.995.210
Samovnetljive snovi	4.2	0
Snovi, ki v stiku z vodo oksidirajo	4.3	2.513.367
Oksidajoče snovi	5.1	476.891
Organski peroksidi	5.2	0
Strupi	6.1	19.195.067
Radioaktivne snovi	7	0
Jedke snovi	8	21.839.934
Različne nevarne snovi	9	17.638.240
<b>SKUPAJ</b>		<b>991.495.776</b>

• **Prepeljano nevarno blago po razredih na odseku Pragersko – Maribor Tezno v letu 2013**

Vrsta nevarnih snovi	Kategorija blaga po RID-u	Prepeljano nevarno blago (kg)
Eksplozivne snovi in predmeti	1	40.600
Plini	2	27.667.777
Vnetljive tekočine	3	871.138.496
Vnetljive trdne snovi	4.1	843.020
Samovnetljive snovi	4.2	52.036
Snovi, ki v stiku z vodo oksidirajo	4.3	2.035.670
Oksidajoče snovi	5.1	173.765
Organski peroksidi	5.2	60.050
Strupi	6.1	1.736.887
Radioaktivne snovi	7	0
Jedke snovi	8	15.306.144
Različne nevarne snovi	9	14.229.870
<b>SKUPAJ</b>		<b>933.284.315</b>

• **Prepeljano nevarno blago po razredih na odseku Maribor Tezno - Maribor v letu 2013**

Vrsta nevarnih snovi	Kategorija blaga po RIDu	Prepeljano nevarno blago (kg)
Eksplozivne snovi in predmeti	1	40.600
Plini	2	12.033.932
Vnetljive tekočine	3	273.382.287
Vnetljive trdne snovi	4.1	830.252

Samovnetljive snovi	4.2	52.036
Snovi, ki v stiku z vodo oksidirajo	4.3	1.244.736
Oksidajoče snovi	5.1	173.765
Organski peroksidi	5.2	60.050
Strupi	6.1	1.736.887
Radioaktivne snovi	7	0
Jedke snovi	8	15.306.144
Različne nevarne snovi	9	14.229.870
<b>SKUPAJ</b>		<b>319.090.559</b>

• **Prepeljano nevarno blago po razredih na odseku Maribor - Šentilj v letu 2013**

<b>Vrsta nevarnih snovi</b>	<b>Kategorija blaga po RIDu</b>	<b>Prepeljano nevarno blago (kg)</b>
Eksplozivne snovi in predmeti	1	40.600
Plini	2	12.033.932
Vnetljive tekočine	3	273.382.287
Vnetljive trdne snovi	4.1	830.252
Samovnetljive snovi	4.2	52.036
Snovi, ki v stiku z vodo oksidirajo	4.3	1.244.736
Oksidajoče snovi	5.1	173.765
Organski peroksidi	5.2	60.050
Strupi	6.1	1.736.887
Radioaktivne snovi	7	0
Jedke snovi	8	15.306.144
Različne nevarne snovi	9	14.229.870
<b>SKUPAJ</b>		<b>319.090.559</b>

## 2.2 Železniško omrežje

Imamo enotirne in dvotirne železniške proge. Železniške proge se uporabljajo za prevoz potnikov, večina za prevoz tovora, po več progah pa se prevažajo tudi nevarne snovi. Seznam odsekov železniških prog in občin, preko katerih se po železniških progah prevažajo nevarne snovi, je prikazan v tabeli 1.

Poleg Slovenskih železnic po železniških progah v Sloveniji vozijo tudi trije drugi prevozniki: RCA - Rail Cargo Austria AG, Wien Adria transport d.o.o., Luka Koper, d.d., pristaniški in logistični sistem.

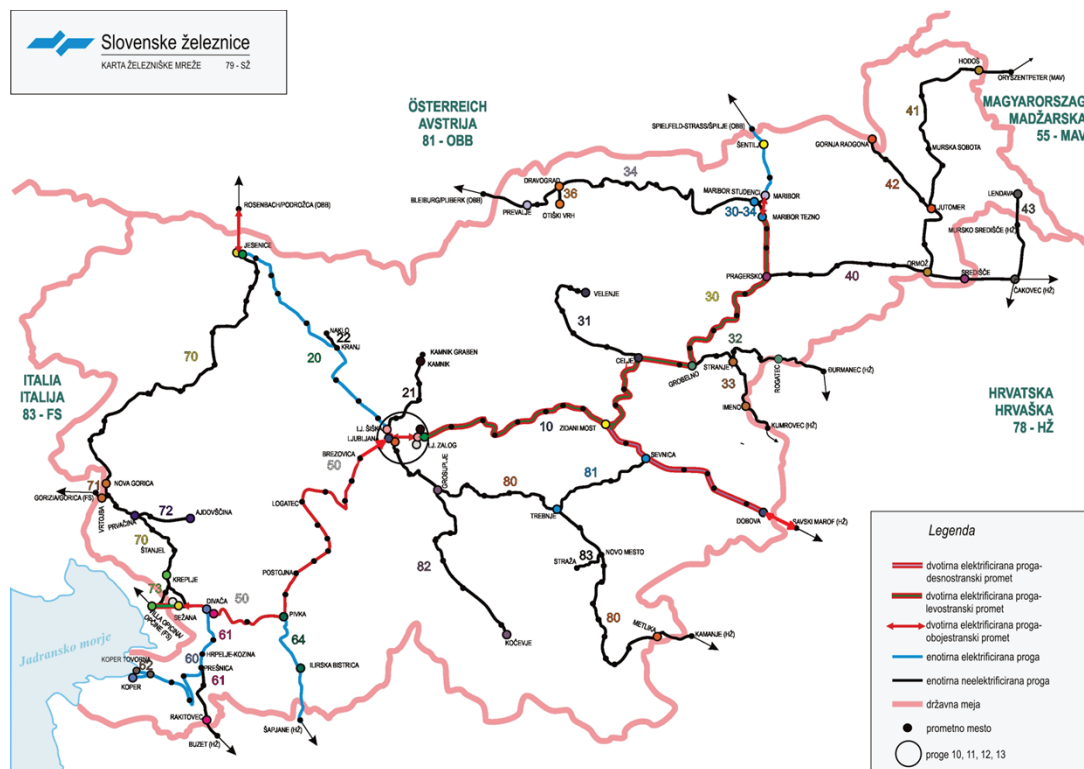
Železniške proge tudi potekajo preko galerij in predorov. V obdobjih povečane požarne ogroženosti v naravnem okolju je požarno ogroženih več odsekov prog. Zaradi geografsko pogojenih težjih dostopov do železniške proge je težje reševanje v primeru nesreče na štirinajstih odsekih proge od katerih sta dva tudi na območju Vzhodnoštajerske (Vir: Slovenske železnice, 2013):

- Proga Zidani most – Šentilj, odsek Slovenska Bistrica,
- Regionalna železniška proga št. 34 Maribor - Prevalje, odsek Ruše – Prevalje, Fala – Vuhred ca. 23 km,



Slika 2: Železniško omrežje (vir: Povzetek letnega poročila 2012, Slovenske železnice, spletna stran <http://www.slo-zeleznice.si/podjetje/zamedije/letnaporocila>, citirano 6.12.2013)

OCENA OGROŽENOSTI OB ŽELEZNIŠKI NESREČI NA OBMOČJU VZHODNE ŠTAJERSKE



Slika 3: Eno in dvotirne proge (Vir Slovenske železnice, december 2013)

Odsek	Naziv_odseka	Proga	Občine, preko katerih potekajo proge, po katerih se prevažajo tudi nevarne snovi
23	Poljčane - Pragersko	30	Poljčane, Slovenska Bistrica
25	Pragersko – Maribor Tezno	30	Slovenska Bistrica, Rače-Fram, Hoče-Slivnica, Maribor
26	Maribor Tezno - Maribor	30	Maribor
27	Pragersko - Kidričevo	40	Slovenska Bistrica, Kidričevo (podravska regija)
29	Maribor - Ruše	34	
30	Ruše - Dravograd	34	
31	Maribor - Šentilj	30	Maribor, Pesnica, Šentilj
32	Šentilj - Šentilj meja	30	Šentilj
46	Lok Gaj - Lave(Pragersko)	45	Slovenska Bistrica
94	Lok Pragersko	45	
95	Lok Maribor Tezno - Maribor Studenci	35	

Tabela 1: Seznam odsekov železniških prog in občin, preko katerih se po železniških progah prevažajo nevarne snovi na območju VŠR

(Vir: Slovenske železnice, 2013)



### 3 VARNOST PREVOZOV V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

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

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

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

Med izrednimi dogodki, ki na srečo niso imeli hujših posledic, sta tudi (Vir: Izpostava URSZR Kranj, april 2014):

- Na železniški postaji na Jesenicah je septembra 2010, plin propilen iztekal iz vagona - cisterne.
- Na železniški postaji v Kranju je marca 2013 prišlo do požara na vlaku.

vrsta dogodka / leto	I. 2008	I. 2009	I. 2010	I. 2011	I. 2012
trčenje vlakov	1	1	0	1	0
nalet vlaka	2	1	1	1	1
iztirjenje vlaka	0	1	2	3	5
preprečeno trčenje vlakov	0	1	1	0	1
preprečen nalet vlaka	4	1	1	3	0
prevoz glavnega signala	5	12	11	8	6
prevoz službenega mesta	6	1	3	3	4
Odpрте zapornice – ni posledic	8	10	13	7	9
SKUPAJ	26	28	32	26	26

Tabela 2: Izredni dogodki (vir: Poročilo o izrednih dogodkih 2012, Slovenske železnice)

S posodobitvijo in razvojem slovenske železniške infrastrukture oziroma vključitvijo Slovenije v evropsko mrežo hitrih prog se bo varnost prevoza po železnici povečala.

Do nesreč z večjimi razsežnostmi na območju VŠ regije ni prišlo. V tem slučaju so izvzete prometne nesreče s tovornimi in osebnimi vozili na nivojskih prečkanjih lokalnih cest z železniško progo, kjer niso nameščene zapornice, ampak le Andrejev križ.

### 3.1 Možni vzroki železniške nesreče

Možni vzroki železniške nesreče so:

- tehnični in drugi vzroki v sistemu železniške infrastrukture,
- naravne in druge nesreče (potres, zemeljski plazovi, požari v naravi, človeški dejavnik in drugi).

### 3.2 Klasifikacija železniških nesreč

Železniške nesreče ločimo glede na:

- vrsto vlaka:
  - nesreča potniškega vlaka,
  - nesreča tovornega vlaka;
- kraj nesreče:
  - na težko dostopnem terenu,
  - iztirjenje v vodo,
  - na železniški postaji;
- posledice nesreče:
  - žrtve,
  - vpliv na okolje;
- druge značilnosti.

Potek železniške nesreče je podoben kot v cestnem prometu. Dva vlaka se zaletita čelno ali se eden zaleti v drugega ali pa vlak iztiri. V vseh primerih lahko pride do poškodb lokomotive in enega ali več vagonov in tudi do prevrnitve posameznih voz. Vendar je število mrtvih in ranjenih ob trčenju potniških oziroma potniškega in tovornega vlaka večje, kot v 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 iztirjenju vlaka v vodo in je potrebno premagovati tudi orografske ali vodne ovire.

Značilnosti železniške nesreče:

- običajno se zgodi brez opozorila, nepričakovano,
- lahko je veliko mrtvih in ranjenih,
- pritegne pozornost medijev,
- povzroča psihološke težave tako pri preživelih, kot pri svojcih in reševalcih.

### 3.3 Sklepne ugotovitve

Po ocenah iz Nacionalnega programa razvoja slovenske železniške infrastrukture je varnost na železnici 24 - krat večja kot v cestnem prometu.

Glede na dejstvo, da:

- je v povprečju na vsakem potniškem vlaku 71 potnikov,
- tehta v povprečju tovorni vlak 907,4 ton in
- lahko pride do nesreče pri prevozu nevarnega blaga in nenadzorovanega uhajanja le-teh v okolje,
- lahko pričakujemo katastrofalne posledice ob železniški nesreči zlasti, če sta v nesreči udeležena potniški vlak ali tovorni vlak pri prevozu nevarnega blaga.

Dotrzanost slovenske železniške infrastrukture in gostota prometa botrujeta večji verjetnosti nastanka nesreče na določenih odsekih železniške mreže.

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 še zmanjšala, zaradi višjih hitrosti in večje zasedenosti vlakov pa bodo posledice eventualnih železniških nesreč večje.

Glede na oceno možnih dogodkov mora upravljavec javne železniške infrastrukture ob železniški nesreči vzpostaviti in vzdrževati pripravljenost za ukrepanje ob železniški nesreči in organizirati potrebne sile za reševanje in pomoč.

Ob železniški nesreči pri prevozu nevarnega blaga pa je prevoznik tisti, ki mora zavarovati, pobrati ali odstraniti oziroma dati nevarno blago na za to določen prostor ali na drug način poskrbeti, da ni več nevarnosti. Če prevoznik tega ne more izvesti, mora poklicati organizacijo, ki je pooblaščen za reševanje nesreč z nevarnim blagom, da to stori na njegove stroške.

## 4 KRITERIJI ZA RAZVRŠČANJE V RAZREDE OGROŽENOSTI

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

### 4.1 Kriteriji za oceno ogroženosti zaradi železniške nesreče

Pri kriterijih za razvrščanje občin in regij / izpostav URSZR glede ogroženosti ob železniški nesreči je upoštevan obstoječi Državni načrt zaščite in reševanja ob železniški nesreči, št. 812-06/2004-1, z dne 30.9.2004, verzija 3.0 – dopolnjena verzija 3.1 – september 2010, ki določa, da morajo načrt zaščite in reševanja ob železniški nesreči izdelati država, pooblaščen upravljavec železniške infrastrukture, prevoznik nevarnih snovi, občine, ki imajo železniško infrastrukturo in po kateri se odvija promet z nevarnimi snovmi in da morajo načrti zaščite in reševanja občin, za ukrepanje ob železniški nesreči vsebovati razčlenitev obveščanja in predvideti izvajanje zaščitnih ukrepov za prebivalce. Državni načrt zaščite in reševanja se podrobneje razčleni v regijah.

### 4.2 Razvrščanje občin in regij v razrede ogroženosti ob železniški nesreči

To poglavje, ki skuša ugotoviti teritorialno porazdelitev ogroženosti zaradi železniške nesreče, je izdelano za 211 občin ter za vseh 13 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. 12. 2011.

Uporabljena je 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.

Kriterij za točkovanje območij, kjer potekajo železniške proge in kjer so železniške postaje po občinah in regijah, je prikazan v spodnji tabeli.

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 namenjena za manipuliranje z nevarnimi snovmi		Območja, kjer potekajo železniške proge, po katerih se prevažajo tudi nevarne snovi in železniške postaje, ki so namenjene tudi za manipuliranje z nevarnimi snovmi	

Tabela 3: Kriteriji za točkovanje po občinah in regijah

Razred ogroženosti občine / regije	Stopnja ogroženosti	Točke iz tabele 3
1	Majhna	
2	Srednja	2
3	Velika	-
4	Zelo velika 1	4
5	Zelo velika 2	-

Tabela 4: 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 5: Razredi in stopnje ogroženosti nosilcev načrtovanja (občin, regij)

V obstoječem državnem načrtu so opredeljene tudi obveznosti nosilcev načrtovanja ob železniški nesreči. Ti podatki so lahko v pomoč tudi ostalim, ki imajo kakršnekoli zadolžitve oziroma obveznosti iz naslova načrtovanja s tega področja.

#### **4.2.1 Razvrščanje občin**

V četrti razred ogroženosti ob železniški nesreči so uvrščene občine, 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 65 občin od katerih 7 leži na območju VŠ regije.

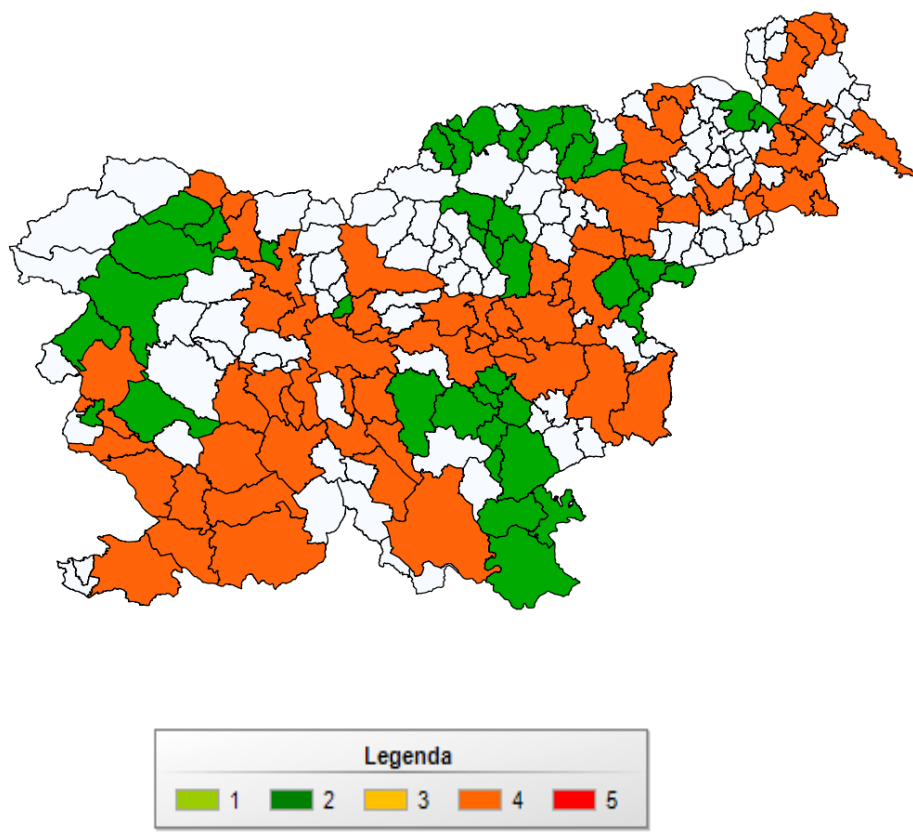
V drugi razred ogroženosti ob železniški nesreči so uvrščene občine, kjer potekajo železniške proge, po katerih ni prevoza nevarnih snovi in kjer so železniške postaje, ki niso namenjene za manipuliranje z nevarnimi snovmi. V ta razred je uvrščenih 42 občin od katerih 2 ležita na območju VŠ regije.

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

	Regija/občina	Površina občine v km <sup>2</sup>	Število ljudi	Gostota poseljenosti	Območja z železniškimi progami, brez prevoza nevarnih snovi in železniške postaje brez manipuliranja z nevarnimi snovmi	Območja z železniškimi progami, s prevozom nevarnih snovi in železniške postaje z manipuliranjem z nevarnimi snovmi	Razred ogroženosti
VZHODNOŠTAJERSKA	Benedikt	24,1	2464	92,4			
	Cerkvenjak	24,5	2032	81			
	Duplek	40	6788	160,7			
	Hoče – Slivnica	53,7	11.262	191,3		4	4
	Kungota	49	4793	95,1			
	Lenart	61,7	8246	114,2			
	Lovrenc na Pohorju	84,4	3117	36,6	2		2
	Makole	36,9	2040	56,4			
	Maribor	147,5	111.842	692,2		4	4
	Miklavž na Drav. polju	12,5	6445	479,8			
	Oplotnica	33,2	4056	118,8			
	Pesnica	75,8	7534	97		4	4
	Poljčane	37,5	4456	113,9		4	4
	Rače – Fram	51,2	7040	124,2		4	4
	Ruše	60,8	7190	117	2		2
	Selnica ob Dravi	64,5	4490	69,2			
	Slovenska Bistrica	260,1	25.265	91		4	4
	Starše	34	4079	118,9			
	Sveti Jurij v Slov. goricah	30,7	2066	67,9			
	Sveta Trojica v Slov. goricah	26,3	2060	81,2			
Sveta Ana	37,2	2332	60,7				
Šentilj	65	8400	126,5		4	4	
	SKUPAJ	1.310,60	237.997	169,2			
	<b>SLOVENIJA</b>	<b>20.272,90</b>	<b>2.063.678</b>	<b>101,8</b>			

Tabela 6: Ogroženost občin ob železniški nesreči

Ogroženost občin v sliki.



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

Slika 4: Ogroženost občin

#### 4.2.2 Razvrščanje regij

V četrti 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 uvrščena tudi VŠ regij.

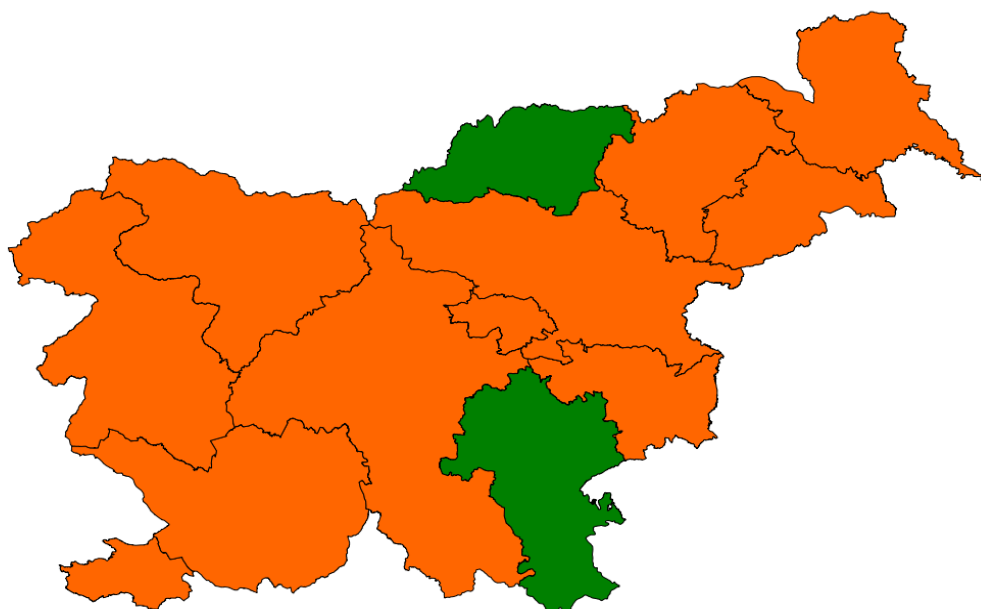
Regija	1. razred ogroženosti	2. razred ogroženosti	3. razred ogroženosti	4. razred ogroženosti	5. razred ogroženosti	Število občin	Skupno število občin	Razred ogroženosti
Vzhodnoštajerska		2		7		9	22	4

Tabela 7: Število občin po regijah in skupno, razvrščenih po razredih ogroženosti

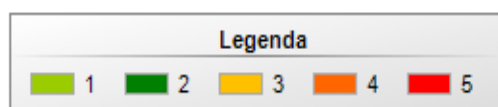


Iz tabele 7 izhaja, da so med bolj ogrožene regije ob železniški nesreči uvršča Vzhodnoštajerska, ki spada v četrti razred ogroženosti.

Ogroženost VŠ regije glede na RS v sliki.



© QGIS 2014



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

## 5 ZAKLJUČEK

Ocena ogroženosti vključuje kriterije za razvrščanje občin in regij v razrede ogroženosti. Izdelani so za vseh 211 občin ter za vseh 13 regij.

Upoštevan je obstoječi Državni načrt zaščite in reševanja ob železniški nesreči, št. 812-06/2004-1, z dne 30.9.2004, verzija 3.0 – dopolnjena verzija 3.1 – september 2010, ki določa, da morajo načrt zaščite in reševanja ob železniški nesreči izdelati država, pooblaščen upravljavec železniške infrastrukture, prevoznik nevarnih snovi, občine, ki imajo železniško infrastrukturo in po kateri se odvija promet z nevarnimi snovmi in da morajo načrti zaščite in reševanja občin, za ukrepanje ob železniški nesreči vsebovati razčlenitev obveščanja in predvideti izvajanje zaščitnih ukrepov za prebivalce. Državni načrt zaščite in reševanja se podrobneje razčleni v regijskih načrtih.

Pri kriterijih za razvrščanje občin in regij glede ogroženosti ob železniški nesreči je uporabljena 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 tem območju in predpostavka, da območja, 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.

Občine, ki preko katerih teče železniška infrastruktura, so se ob upoštevanju navedenih kriterijev uvrstile v drugi ali četrti razred ogroženosti, regije pa prav tako v drugi ali v četrti razred ogroženosti.

V četrti razred ogroženosti ob železniški nesreči se je uvrstilo 69 občin od katerih leži 7 na območju VŠ regije, v drugi razred pa se je uvrstilo 2 občin od katerih 2 ležita na območju VŠ regije. Regije (tudi VŠ regija) so se uvrstile v četrti razred ogroženosti, razen Dolenjske in Koroške regije, ki sta uvrščeni v drugi razred ogroženosti.

**6 VIRI PODATKOV IN VSEBIN**

<b>Vsebina</b>	<b>Vir</b>
Podatki o železniškem prometu	Letno poročilo 2012, Slovenske železnice
Število potniških in tovornih vlakov na dan (po progovnih odsekih)	spletna stran vir: Povzetek letnega poročila 2012, Slovenske železnice <a href="http://www.slozeleznice.si/podjetje/zamedije/letnaporocila">http://www.slozeleznice.si/podjetje/zamedije/letnaporocila</a> , citirano 6.12.2013
Železniško omrežje	spletna stran vir: Povzetek letnega poročila 2012, Slovenske železnice <a href="http://www.slozeleznice.si/podjetje/zamedije/letnaporocila">http://www.slozeleznice.si/podjetje/zamedije/letnaporocila</a> , citirano 6.12.2013
Izredni dogodki na železnicah	Poročilo o izrednih dogodkih v letu 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 Slovenske železnice
Občine in regije z železniško infrastrukturo	GIS Ujme, 2013
Seznam odsekov železniških prog in občin, preko katerih se po železniških progah prevažajo nevarne snovi	Slovenske železnice, 2013