



VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

ŠTAB CIVILNE ZAŠČITE

## GLOBALNA OCENA OGROŽENOSTI POMURSKE REGIJE

	Organ	Datum	Podpis odgovorne osebe
Izdelal	Izpostava URSZR Murska Sobota	20. 12. 2010	_____ Martin SMODIŠ vodja izpostave
Obravnaval	Štab Civilne zaščite za Pomurje	Šifra: 846-21/2010-3 Datum: 21. 12. 2010	
Sprejel	Poveljnik Civilne zaščite za Pomurje	22.12.2010	_____ Martin SMODIŠ poveljnik CZ za Pomurje
Skrbnik	Izpostava URSZR Murska Sobota		_____ Klavdija LEBAR-GEREBIC svetovalka

## VSEBINA

		Ažurirano
1.	Uvod	11.12.2013
2.	Splošno o pomurski regiji	11.12.2013
3.	Ocena poplavné ogroženosti – verzija 4.1	30.09.2011 23.07.2014 16.10.2017 15.06.2020
4.	Ocena potresné ogroženosti – verzija 3.1	30.09.2011 14.08.2014 03.01.2019 26.02.2021
5.	Ocena ogroženosti ob jedrski ali radiološki nesreči – verzija 3.3	10.12.2013 15.01.2018 25.03.2022 04.05.2022
6.	Ocena ogroženosti zaradi množičnéga pojavné nalezljivih bolezní pri ljudeh – verzija 2.0	30.09.2011 06.08.2015 16.11.2016
7.	Ocena ogroženosti ob pojavnú posebnó nevarnih bolezní živalí – verzija 3.0	09.09.2013 27.01.2016 28.05.2021
8.	Ocena ogroženosti zaradi železniške nesreče, verzija 1.2	30.09.2011 03.09.2014 13.12.2018
9.	Ocena ogroženosti zaradi nesreče zrakoplova, verzija 3.2	30.09.2011 14.07.2014 30.11.2018
10.	Ocena ogroženosti zaradi terorističnéga napada, verzija 1.0	30.09.2011 25.03.2022
11.	Ocena ogroženosti zaradi velike nesreče v cestném prometu	30.09.2011
12.	Ocena ogroženosti ob množični nesreči na avtocesti, verzija 1.0	11.12.2013
13.	Ocena ogroženosti zaradi vojne	30.09.2011
14.	Ocena ogroženosti zaradi nesreče z nevarnimi snovmi, verzija 1.0	30.09.2011
15.	Ocena ogroženosti zaradi nesreče na nesaniраниh naftno-plinskih vrtnah, verzija 1.0	30.09.2011
16.	Ocena ogroženosti zaradi industrijske nesreče	30.09.2011
17.	Ocena ogroženosti zaradi neeksplodiranih ubojnih sredstev	30.09.2011
18.	Ocena ogroženosti zaradi suše	30.09.2011
19.	Ocena ogroženosti zaradi požarov v naravném okolju in drugje, verzija 3.0	30.09.2011 24.11.2017
20.	Ocena ogroženosti zaradi neurja s točo in viharjem	30.09.2011
21.	Ocena ogroženosti zaradi zemeljskih plazov in usadov	30.09.2011
22.	Ocena ogroženosti zaradi visokega snega	30.09.2011
23.	Ocena ogroženosti zaradi pozebe	30.09.2011
24.	Ocena ogroženosti zaradi žleda, verzija 1.1	30.09.2011 21.12.2018
25.	Zaključek	30.09.2011

## 8. OCENA OGROŽENOSTI ZARADI ŽELEZNIŠKE NESREČE, VERZIJA 1.2

### 8.1 Uvod

Oceno ogroženosti ob železniški nesreči v Pomurju, verzija 1.1 je izdelala Izpostava URSZR Murska Sobota na osnovi Državne ocene ogroženosti št. 842-3/2013-20-DGZR, z dne 14.5.2014, regijske ocene ogroženosti ob železniški nesreči iz leta 2008, dopolnjeno leta 2011, 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.

Dopolnjena verzija 1.2 je izdelana decembra 2018. V oceni ogroženosti sta dodani tabeli 8.3 in 8.5 ter dodane slike 8.2, 8.4 in 8.6. Sliki 8.3 in 8.5 sta zamenjani. Vsebina je ažurirana in dopolnjena v podpoglavjih 8.2.3, 8.4, 8.5, 8.6 in 8.13.2. Prav tako so ažurirani podatki v tabeli 8.6 (dodani podatki za leta od 2013 do 2016) in v tabeli 8.10 (število prebivalcev in gostota poseljenosti). Poimenovanje stopenj ogroženosti je drugačno. Glede na dopolnitve in ažuriranje so ustrezno dopoljeni viri.

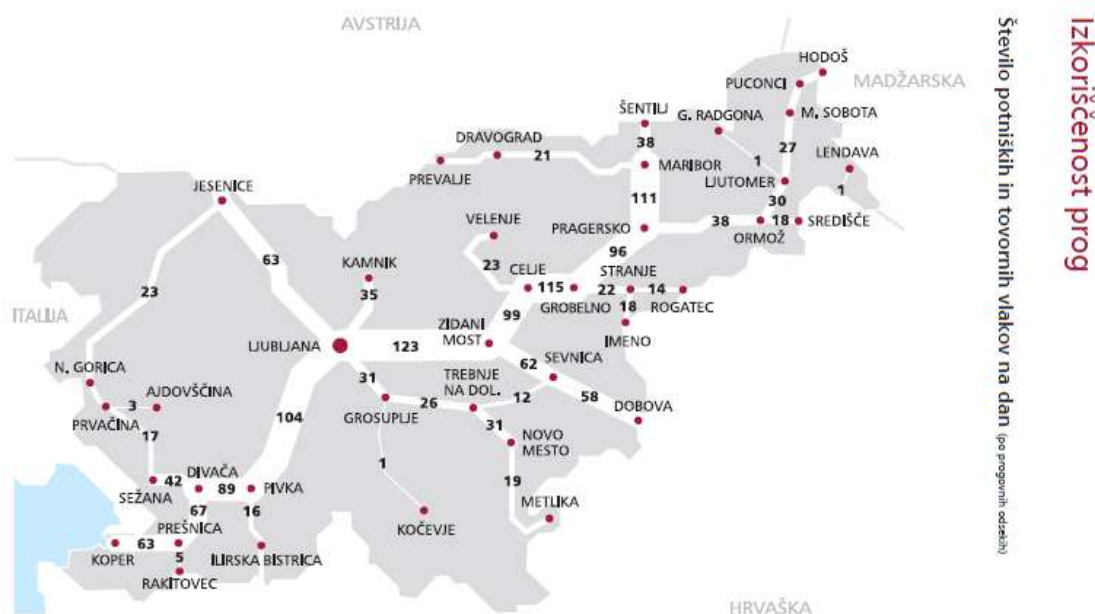
Kriteriji za razvrščanje občin in regij glede ogroženosti ob železniški nesreči v Republiki Sloveniji so določeni na podlagi podatkov Slovenskih železnic.

### 8.2 Železniška infrastruktura

#### 8.2.1 Splošno o železniškem prometu

Hrbtenica slovenskega železniškega sistema je os Maribor-Koper. Najbolj obremenjen odsek slovenskega železniškega križa je odsek proge Ljubljana-Zidani Most.

Slika 8.1: 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

Najbolj obremenjen odsek pomurskega železniškega križa je proga Ormož - Ljutomer, po katerem pelje dnevno do 30 vlakov in proga Murska sobota – Hodoš, po katerem pa pelje dnevno do 27 vlakov.

Tabela 8.1 nam prikazuje število prepeljanih potnikov po progovnih odsekih v letu 2010, tabela 8.2 pa nam prikazuje število prevozov nevarnih snovi v letu 2010.

Tabela 8.1: Prevoz potnikov v letu 2010

Progovni odsek	2010	
	Notranji promet	Mednarodni promet
Ormož - Ljutomer	416.899	7.167
Ljutomer – Hodoš meja	327.305	7.756
Lendava meja - Lendava	0	0
Ljutomer – Gornja Radgona	5	0
Murska Sobota - Puconci	0	0
<b>SKUPAJ</b>	<b>744.209</b>	<b>14.923</b>

Tabela 8.2: Prevoz nevarnih snovi v letu 2010

Progovni odsek	2010	
	Prevoz nevarnega tovora po progi	
Ormož - Ljutomer	144.860.489	
Ljutomer – Hodoš meja	144.860.489	
Lendava meja - Lendava	167.517.995	
Ljutomer – Gornja Radgona	0	
Murska Sobota - Puconci	0	
<b>SKUPAJ</b>	<b>457.238.973</b>	

## 8.2.2 Železniško omrežje

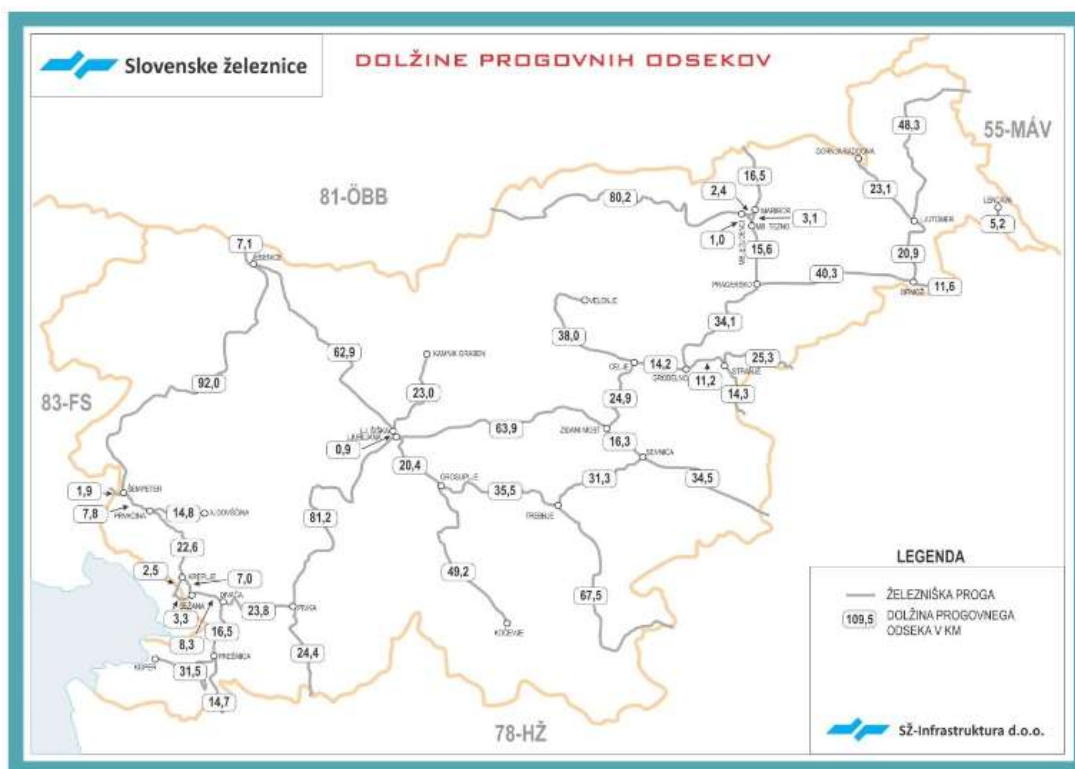
Dolžine železniških prog v Pomurju so prikazane v tabeli 8.3 in na sliki 8.2.

Tabela 8.3: Dolžine prog v Pomurju

ŠTEVILKA PROGE	NACIONALNO POIMENOVANJE PROGE	NACIONALNA KATEGORIJA PROGE	ŠTEVILKA E - PROGE	KATEGORIJA PROGE	GRADBENA DOLŽINA PROGE Z GLAVNIMI PREVOZNIMI TIRI (M)			
					CELOTNA PROGA	ENOTIRNA PROGA	DVOTIRNA PROGA	DOLŽINA TIROV
41	Ormož – Hodoš – d.m.	G	T69	C3	69,215	69,215		69,215
42	Ljutomer – Gornja Radgona	R		C2	23,050	23,050		23,050
43	d.m. – Lendava	R		B2	5,216	5,216		5,216

Vir: Slovenske železnice, 2018

Slika 8.2: Dolžine progovnih odsekov



Vir: Slovenske železnice, 2018

Glavna proga v Pomurju je :

- T 69 Ormož - Murska Sobota - Hodoš – državna meja (R Madžarska).

Regionalne proge so:

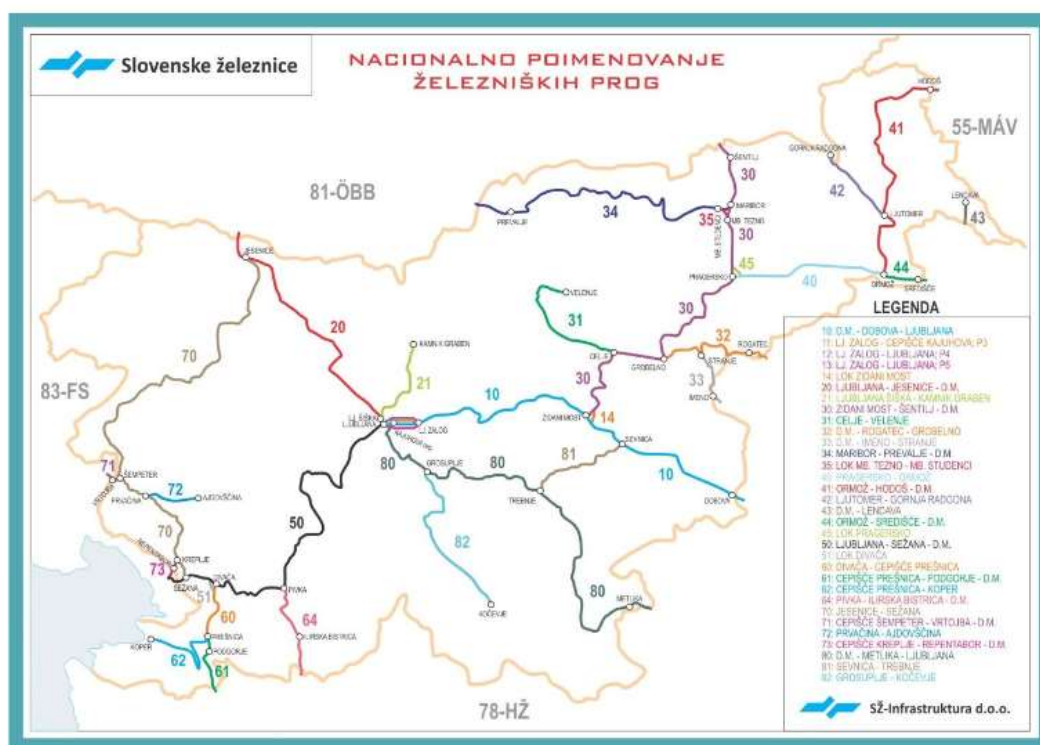
- Ljutomer - Gornja Radgona;
- državna meja (R Hrvaška) - Lendava.

V Sloveniji imamo enotirne in dvotirne železniške proge. Vse dvotirne proge so elektrificirane, od enotirnih prog je elektrificiranih 172 km. 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 8.4.

Zaradi geografsko pogojenih težjih dostopov do železniške proge je **težje reševanje** v primeru nesreče na naslednjem odseku proge (Vir: Slovenske železnice, 2017):

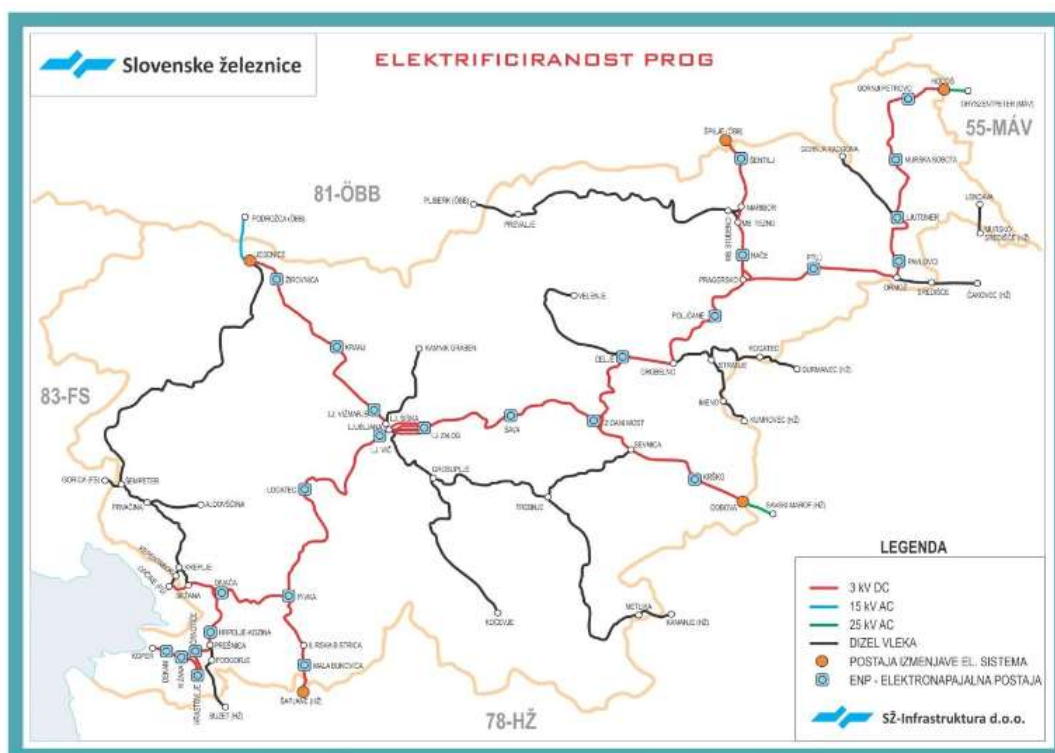
- Glavna železniška proga Ormož – Hodoš.

Slika 8.3: Železniško omrežje



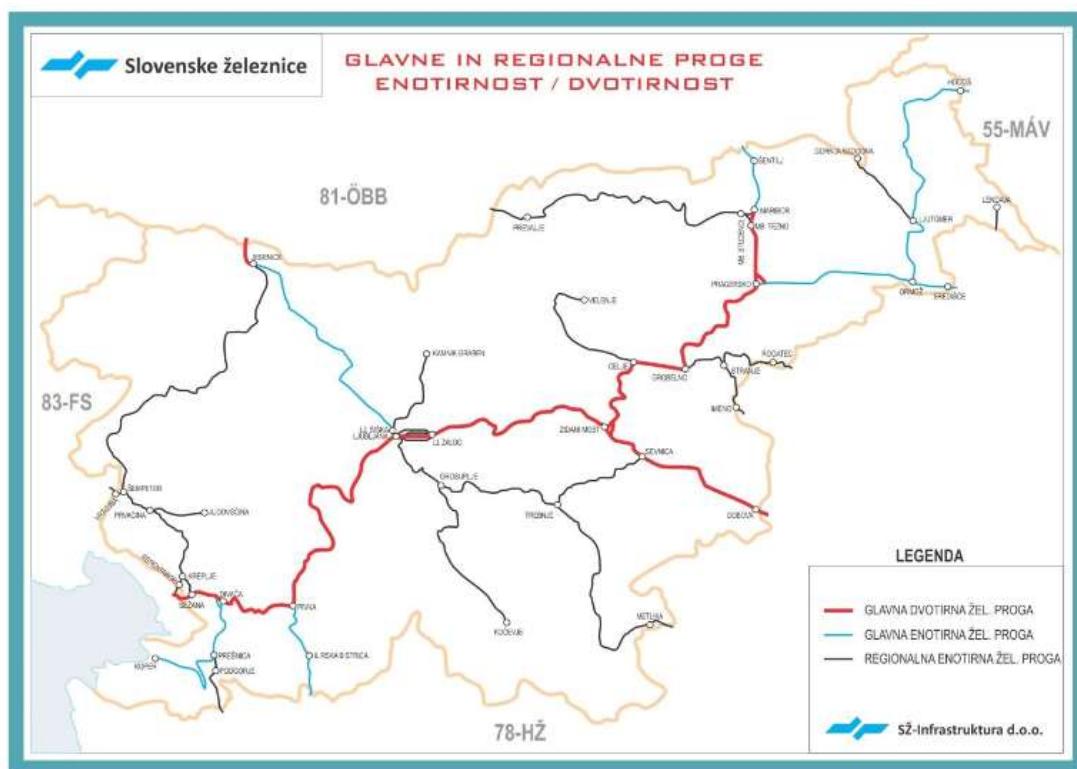
Vir: Slovenske železnice, 2018

Slika 8.4: Elektrificiranost prog



Vir: Slovenske železnice, 2018

Slika 8.5: Eno in dvotirne železniške proge



Vir: Slovenske železnice, 2018

Iz slik 8.3, 8.4 in 8.5 je razvidno, da imamo v Pomurju samo enotirne železniške proge, med katerimi je samo glavna enotirna železniška proga elektrificirana (številka proge 41).

Tabela 8.4: Seznam odsekov železniških prog in občin, preko katerih se po železniških progah prevažajo nevarne snovi

Odsek	Naziv_odseka	Proga	Občine, preko katerih potekajo proge, po katerih se prevažajo tudi nevarne snovi
1	Dobova meja - Dobova	10	Brežice.
2	Dobova - Sevnica	10	Brežice, Krško, Sevnica.
3	Sevnica - Zidani Most	10	Sevnica, Radeče, Laško.
4	Zidani Most - Ljubljana Zalog	10	Laško, Hrastnik, Trbovlje, Zagorje ob Savi, Litija, Dol pri Ljubljani, Ljubljana.
5	Ljubljana Zalog - Ljubljana Moste	10	Ljubljana.
6	Ljubljana Moste - Ljubljana	10	Ljubljana.
7	Ljubljana - Ljubljana Šiška	20	Ljubljana.

8	Ljubljana Šiška - Kranj	20	Ljubljana, Medvode, Škofja Loka, Kranj.
9	Kranj - Jesenice	20	Kranj, Radovljica, Žirovnica, Jesenice.
10	Jesenice - Jesenice meja	20	Jesenice.
11	Metlika meja - Metlika	80	
12	Metlika - Novo mesto	80	
13	Novo mesto - Trebnje	80	
14	Trebnje - Grosuplje	80	
15	Grosuplje - Ljubljana	80	Grosuplje, Škofljica, Ljubljana.
16	Sevnica - Trebnje	81	
17	Zidani Most - Celje	30	Laško, Celje.
18	Celje - Grobelno	30	Celje, Štore, Šentjur.
19	Grobelno - Poljčane	30	Šentjur, Slovenske Konjice, Poljčane.
20	Poljčane - Pragersko	30	Poljčane, Slovenska Bistrica.
21	Stranje - Grobelno	32	
22	Pragersko – Maribor Tezno	30	Slovenska Bistrica, Rače-Fram, Hoče-Slivnica, Maribor.
23	Maribor Tezno - Maribor	30	Maribor.
24	Pragersko - Kidričevo	40	Slovenska Bistrica, Kidričevo.
25	Kidričevo - Ormož	40	Kidričevo, Hajdina, Ptuj, Dornava, Gorišnica, Ormož.
26	Maribor - Ruše	34	
27	Ruše - Dravograd	34	
28	Maribor - Šentilj	30	Maribor, Pesnica, Šentilj.
29	Šentilj - Šentilj meja	30	Šentilj.
30	Dravograd - Prevalje	34	
31	Prevalje - Prevalje meja	34	
32	Ormož - Ljutomer	41	Ormož, Ljutomer.
33	Ormož - Središče	44	Ormož, Središče.
34	Središče - Središče meja	44	Središče ob Dravi.
35	Ljutomer - Murska Sobota	41	Ljutomer, Križevci, Veržej, Beltinci, Murska Sobota
36	Sv. Rok ob Sotli - Stranje	32	
37	Sv. Rok ob Sotli meja - Sv. Rok ob Sotli	32	
38	Imeno - Stranje	33	
39	Imeno meja - Imeno	33	



40	Celje - Šoštanj	31	
41	Šoštanj - Velenje	31	
42	LOK GAJ - LAVE (PRAGERSKO)	45	Slovenska Bistrica.
43	Lendava meja - Lendava	43	Lendava.
44	Ljubljana - Borovnica	50	Ljubljana, Brezovica, Borovnica.
45	Borovnica - Postojna	50	Borovnica, Vrhnika, Logatec, Cerknica, Postojna.
46	Postojna - Pivka	50	Postojna, Pivka.
47	Pivka - Divača	50	Pivka, Divača.
48	Divača - Cepišče Prešnica	60	Divača, Sežana, Hrpelje-Kozina.
49	Divača - Sežana	50	Divača, Sežana.
50	Cepišče Prešnica - Rakitovec meja	61	Hrpelje-Kozina, Koper.
51	Cepišče Prešnica - Koper	62	Hrpelje-Kozina, Koper.
52	Cepišče Kreplje - Sežana	70	Sežana.
53	Prvačina - Cepišče Kreplje	70	Gorica, Komen, Sežana.
54	Sežana - Sežana meja	50	Sežana
55	Cepišče Mark - Prvačina	70	
56	Nova Gorica - Cepišče Mark	70	Nova Gorica, Šempeter-Vrtojba
57	Anhovo - Nova Gorica	70	
58	Jesenice - Anhovo	70	
59	Cepišče Mark - Vrtojba - d.m.	71	Šempeter-Vrtojba
60	Cepišče Kreplje - Repentabor - d.m.	73	
61	Pivka - Ilirska Bistrica - d.m.	64	Pivka, Ilirska Bistrica.
62	LOK DIVAČA - RODIK	60	Divača.
63	Ljubljana Šiška - Kamnik Graben	21	Ljubljana, Trzin, Domžale, Kamnik
64	Grosuplje - Kočevje	82	Grosuplje, Dobropolje, Velike Lašče, Ribnica, Kočevje.
65	Ljutomer - Gornja Radgona	42	
66	Murska Sobota - Hodoš meja	41	
67	Prvačina - Ajdovščina	72	
68	Lok Divača	51	Divača
69	Lok Pragersko	45	

70	Lok Maribor Tezno - Maribor Studenci	35	
71	Lok Zidani Most	14	
72	(Zalog - Ljubljana) P3	11	
73	(Zalog - Ljubljana) P4	12	
74	(Zalog - Ljubljana) P5	13	
75	Ormož - Hodoš	41	Gornji Petrovci, Hodoš, Puconci, Šalovci, Ormož, Ljutomer, Veržej, Beltinci, Murska Sobota

Vir: Slovenske železnice, 2013 in 2017

Iz tabele 8.4 je razvidno, da se na vseh progah, ki potekajo v Pomurski regiji, prevažajo nevarne snovi.

Železniške proge potekajo tudi preko predorov, kar je razvidno iz spodnje tabele.

Tabela 8.5: Seznam predorov v Pomurju

Zap. št.	Kategorija in št. progi	Medpostajni odsek proge	stacionaža vhodni portal	stacionaža izhodni portal	Ime predora	Dolžina predora	Material	Leto rekonstrukcije	Št. vgrajenih tirov
30	41	Ormož - Murska Sobota	14+011,98	14+185,87	MEKOTNJAK, Žerovinski	173,69	AB		1
31	41	Murska Sobota- Hodoš	55+125,00	55+750,00	STANJEVCI	625,00	AB		1

Vir: Slovenske železnice, 2018

### 8.2.3 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 75 potnikov, da tehta v povprečju tovorni vlak 955,9 ton in da lahko ob nesreči pri prevozu nevarnih snovi te nenadzorovano uhajajo v okolje, katastrofalne (Vir: Slovenske železnice, 2013 in 2017).

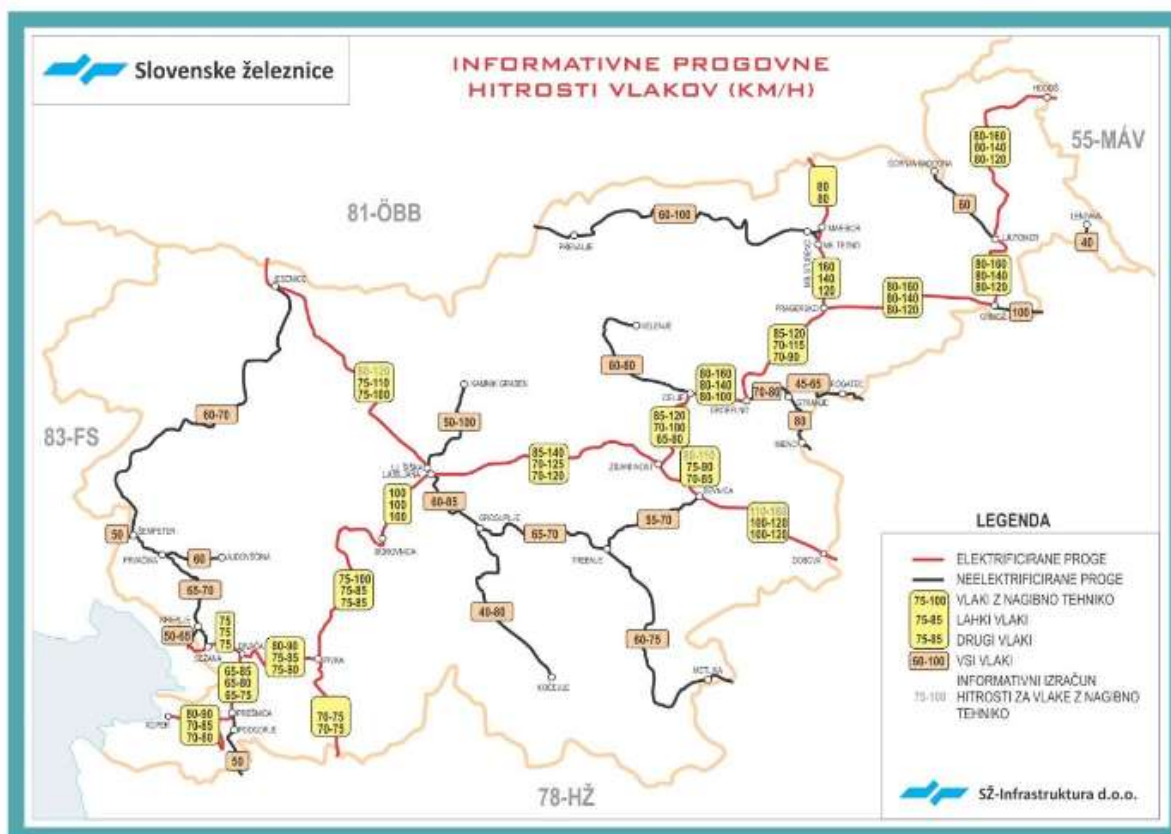
Tabela 8.6: Izredni dogodki

vrsta dogodka / leto	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
trčenje vlakov	1	1	0	1	0	0	0	0	0
nalet vlaka	2	1	1	1	1	0	2	2	1
iztirjenje vlaka	0	1	2	3	5	0	1	0	3
preprečeno trčenje vlakov	0	1	1	0	1	1	0	0	2
preprečen nalet vlaka	4	1	1	3	0	0	2	3	1
prevoz glavnega signala	5	12	11	8	6	6	8	74	3
prevoz službenega mesta	6	1	3	3	4	4	0	0	0
Odprte zapornice – ni posledic	8	10	13	7	9	0	0	14	1
<b>SKUPAJ</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>32</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>93</b>	<b>11</b>

Vir: Poročilo o izrednih dogodkih 2017, Slovenske železnice

Glede na največjo dovoljeno progovno hitrost se proge delijo na proge za visoke hitrosti (nad 200 km/h) in na konvencionalne proge. Vse proge v Sloveniji sodijo v kategorijo konvencionalnih prog.

Slika 8.6: Največja dovoljena progovna hitrost



Vir: Slovenske železnice, 2018

### 8.3 Viri nevarnosti

V pomurski regiji v preteklosti ni prihajalo do nesreč v železniškem prometu, saj je ta v preteklosti zgubljal na pomenu. Tako je bila železniška mreža v pomurski regiji slabo razvejana in še na tej potniški, kakor tudi tovorni promet zelo redek. Situacija se je delno spremenila z dograditvijo železniške proge med Puconci in Hodošem in rekonstrukcijo ostalega odseka proti Ormožu. To je omogočilo neposredno povezavo z Madžarsko. Promet po tej progi se iz leta v leto intenzivira, s tem pa se tudi povečujejo nevarnosti.

### 8.4 Možni vzroki nastanka nesreče

Možni vzroki železniške nesreče so:

- človeški dejavnik,
- tehnični in drugi vzroki v sistemu železniške infrastrukture,
- naravne in druge nesreče (potres, zemeljski plazovi, požari v naravi),
- teroristični napadi in druge oblike množičnega nasilja,
- drugo.

V pomurski regiji je prihajalo do več manjših nesreč v železniškem prometu, predvsem posamičnih nesreč na nezavarovanih cestno-železniških prehodih pri kateri sta bila največkrat udeležena vlak in osebni avto oziroma tovorno vozilo ali traktor.

### 8.5 Verjetnost pojavljanja nesreče

Verjetnost pojavljanja nesreče je največja na progi Ormož - Ljutomer, po katerem pelje dnevno do 30 vlakov in progi Murska sobota – Hodoš, po katerem pa pelje dnevno do 27 vlakov. Prav tako je reševanje oteženo na glavni železniški progi Ormož – Hodoš zaradi težjega dostopa. Nevarne snovi pa se prevažajo na vseh progah v Pomurski regiji.

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

### 8.6 Vrste, oblike in stopnje ogroženosti

Železniške nesreče ločimo glede na:

- **vrsto vlaka:**
  - nesreča potniškega vlaka,
  - nesreča tovornega vlaka.
- **kraj nesreče:**
  - na težko dostopnem terenu,
  - v naseljenem območju,
  - v predoru,
  - iztirjenje v vodo,
  - na železniški postaji.
- **posledice nesreče:**
  - žrtve,
  - uničena ali poškodovana infrastruktura,
  - vpliv na okolje in

- možnost verižnih nesreč.

Po izgradnji železniške povezave R Slovenije z R Madžarsko, katere trasa poteka preko pomurske regije Ljutomer – Beltinci – Murska Sobota – Puconci – Hodoš se je ogroženost povečala zaradi večjega števila vlakov in tovornega prometa nevarnih snovi po železnici ter zaradi tunela, ki se nahaja med Mačkovci in Stanjevci.

### 8.7 Potek in možen obseg nesreče

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 iztiranju 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 in
- povzroča psihološke težave tako pri preživelih, kot pri svojcih in reševalcih.

### 8.8 Ogroženost prebivalcev, živali, premoženja in kulturne dediščine

Ogroženost ljudi, živali, premoženja in kulturne dediščine bi težko predpostavili, saj bi ob eventualni večji železniški nesreči bili po predvidevanjih ogroženi predvsem potniki na vlaku in ljudje v neposredni bližini nesreče (nesreča na železniški postaji, cestnem prehodu idr.).

### 8.9 Verjetne posledice nesreče

V železniški nesreči ob prevozu nevarnih snovi bi bili poleg potnikov ogroženi ljudje v neposredni bližini nesreče in obstoja pa tudi možnost kontaminiranja zemlje in podtalnice v neposredni okolici mesta nesreče. Tu bi lahko prišlo do eksplozije in požarov, tako da bi lahko bili ogroženi tudi objekti v neposredni bližini, predvsem ob nesreči na železniški postaji v mestih.

Glede na to, da je bila do sedaj železniška mreža v regiji slabo razvita in da proge potekajo predvsem na obrobju naselij, je možnost za veliko železniško nesrečo in s tem za večjo ogroženost ljudi, živali, premoženja in kulturne dediščine majhna, ni pa izključena.

## 8.10 Verjetnost nastanka verižnih nesreč

Ob železniški nesreči so možne verižne nesreče. Predvsem je to požar. Odvisno od vrste blaga v prevozu, pa tudi nenadzorovanega uhajanja nevarnega blaga v okolje, eksplozije in poškodbe infrastrukture.

## 8.11 Možnost predvidevanja nesreče

Večjih železniških nesreč v Pomurski regiji ni bilo, vendar se z naraščanjem mednarodnega tovornega prometa skozi regijo po novi železniški povezavi z Madžarsko ta nevarnost nesreč povečuje.

## 8.12 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 letih v okolje,
- lahko pričakujemo katastrofalne posledice ob železniški nesreči zlasti, če sta v nesreči udeležena potniški vlak ali tovorni vlak pri prevozu nevarnega blaga.

Dotrajanost 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.

## 8.13 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.

### 8.13.1 Kriteriji za oceno ogroženosti zaradi železniške nesreče

Pri kriterijih za razvrščanje občin in regije/izpostave 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.

### 8.13.2 Razvrščanje občin in regije v razrede ogroženosti ob železniški nesreči

Podatki o površinah občin, številu prebivalcev po občinah, izpostavah in v državi so povzeti iz spletne strani Statističnega Urada RS.

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 (predvsem potniki in vlakovno osebje).

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

Tabela 8.7: Kriteriji za točkovanje po občinah in regijah

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 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 8.8: Rangiranje občin/regij glede na kriterij

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

Tabela 8.9: Razredi in stopnje ogroženosti nosilcev načrtovanja (občin, regij)

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

### 8.13.3 Razvrščanje pomurskih občin

V **četrtni 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 10 občin in sicer **Beltinci, Gornji Petrovci, Hodoš, Križevci, Lendava, Ljutomer, Murska Sobota, Puconci, Šalovci in Veržej**.

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 sta uvrščeni 2 občini in sicer **Občina Gornja Radgona in Občina Radenci**.

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.

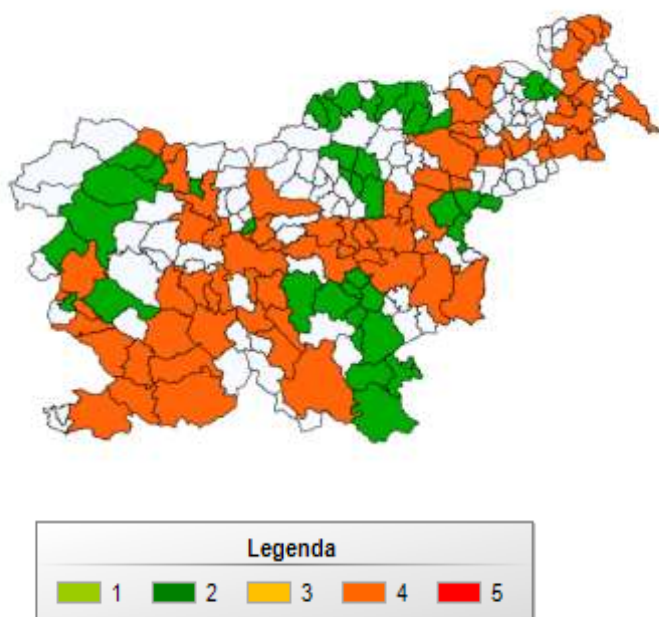


Tabela 8.10: Ogroženost občin ob železniški nesreči

	Regija/občina	Površina občine v km <sup>2</sup>	Število ljudi	Gostota poseljenosti	območja z železniško infrastrukturo	območja z železniško infrastrukturo s prevozom nevarnih snovi	Razred ogroženosti
POMURSKA	Apače	53,5	3564	66,6			
	Beltinci	62,2	8258	132,8		4	4
	Cankova	30,6	1792	58,6			
	Črenšovci	33,7	3980	118,1			
	Dobrovnik	31,1	1266	40,7			
	Gornja Radgona	74,6	8471	113,6	2		2
	Gornji Petrovci	66,8	2044	30,6	4		4
	Grad	37,4	2141	57,2			
	Hodoš	18,1	372	20,6	4		4
	Kobilje	19,7	570	28,9			
	Križevci	46,2	3638	78,7		4	4
	Kuzma	22,9	1583	69,1			
	Lendava	123	10.517	85,5		4	4
	Ljutomer	107,2	11.441	106,7		4	4
	Moravske Toplice	144,5	5831	40,4			
	Murska Sobota	64,4	18.923	293,8		4	4
	Odranci	6,9	1632	236,5			
	Puconci	107,7	5958	55,3	4		4
	Radenci	34,1	5143	150,8	2		2
	Razkrižje	9,8	1293	131,9			
	Rogašovci	40,1	3077	76,7			
	Sveti Jurij ob Ščavnici	51,3	2856	55,7			
	Šalovci	58,2	1436	24,7	4		4
	Tišina	38,8	4028	103,8			
	Turnišče	23,8	3264	137,1			
	Velika Polana	18,7	1464	78,3			
	Veržej	12	1291	107,6		4	4
	<b>SKUPAJ</b>	1.337,30	115.833	86,6			

Takole pa ogroženost občin zgloda na sliki.

Slika 8.7: Ogroženost občin



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

#### 8.13.4 Razvrščanje Pomurske regije

Pomurska regija je uvrščena v četrti razred ogroženosti, saj zemljišče regije 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.

Tabela 8.11: Število občin po regijah in skupno, razvrščenih po razredih ogroženosti

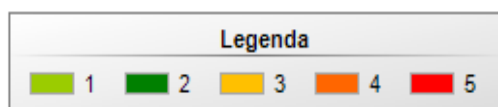
Regija	1. razred ogroženosti	2. razred ogroženosti	3. razred ogroženosti	4. razred ogroženosti	5. razred ogroženosti	Število občin	Skupno število občin	Razred ogroženosti
Pomurska		2		10		12	27	4
SKUPAJ OBČIN		2		10		12	27	

Takole pa ogroženost regij zgloda na sliki.

Slika 8.8: Ogroženost regij ob železniški nesreči



© QGIS 2014



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

Tabela 8.10: Regije, razvrščene po razredih ogroženosti

Razred	Število regij	Regija
1		-
2		Dolenjska, Koroška
3		-
4		Gorenjska, Severnoprimska, Notranjska, Obalna, Ljubljanska, Vzhodnoštajerska, Podravska, Pomurska, Zahodnoštajerska, Posavska in Zasavska
5		-
Skupaj		

### 8.13.5 Zaključek

Ocena ogroženosti vključuje kriterije za razvrščanje občin in regije v razrede ogroženosti. Izdelana je za vseh 27 občin.

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

Ijudi, 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 imajo železniško infrastrukturo, so se ob upoštevanju navedenih kriterijev uvrstile v drugi ali četrti razred ogroženosti. Tako sta se v drugi razred ogroženosti uvrstili dve pomurski občini, v četrti razred pa 10 pomurskih občin. Pomurska regija se je uvrstila v četrti razred ogroženosti.

## 8.14 Razlaga pojmov in okrajšav

### Razlaga pojmov

### Razlaga okrajšav

GIS	Geografski informacijski sistem
RS	Republika Slovenija
URSZR	Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje

## 8.15 Seznam prilog in dodatkov

### Priloge

št. priloge	Ime priloge

### Dodatki

št. dodatka	Ime dodatka

## 8.16 Literatura

- Državni načrt zaščite in reševanja ob železniški nesreči, verzija 3.1, Vlada RS, 2010
- Ocena ogroženosti ob železniški nesreči v Republiki Sloveniji, št. 842-3/2013-20-DGZR, 14.5.2014, URSZR, 2014 in Ocena ogroženosti Republike Slovenije zaradi železniške nesreče, verzija 2.0, št. 8420-6/2018-5-DGZR z dne 25.9.2018
- Ocena ogroženosti Slovenskih železnic, Holding Slovenskih železnic d.o.o., 2008