



REPUBLIKA SLOVENIJA

MINISTRSTVO ZA OBRAMBO

UPRAVA REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA ZAŠČITO IN REŠEVANJE

URAD ZA REGIJSKO DELOVANJE

Izpostava Postojna

Kolodvorska 5, 6230 Postojna

T: 05 728 02 23

F: 05 726 48 44

E: izpostava.po@urszr.si

www.sos112.si/postojna

www.sos112.si/postojna

Številka: 8421-15/2023-1 - DGZR

Datum: 26. 11. 2023

OCENA OGROŽENOSTI NOTRANJSKE REGIJE ZARADI NESREČE ZRAKOPLOVA

Verzija 2.0

	ORGAN	DATUM	ODGOVORNA OSEBA/PODPIS
OCENO USKLADIL/SKRBNIK	Izpostava URSZR Postojna	november 2023	Metka Kovač
SPREJEL	Izpostava URSZR Postojna		mag. Aleš Klemenc sekretar vodja izpostave

KAZALO

1	UVOD.....	4
1.1	Splošno o letalskem prometu v Notranjski regiji	5
1.2	Letališča in vzletišča na območju Notranjske regije	6
	Letališče Postojna	8
	Letališče Divača	8
1.2.1	Mednarodna letališča v RS	8
1.2.2	Druga javna letališča	9
1.2.3	Vzletišča	9
1.2.4	Brezpilotni zrakoplovi	9
1.2.5	Preleti	11
2	VRSTA, OBLIKA IN ZNAČILNOSTI NESREČE ZRAKOPLOVA.....	12
3	VIRI OZIROMA VZROKI NASTANKA NESREČE ZRAKOPLOVA.....	13
4	DEJAVNIKI, KI POVEČUJEJO VERJETNOST NASTANKA NESREČE ZRAKOPLOVA.....	14
4.1	Geografske značilnosti Notranjske regije.....	14
4.2	Vremenske razmere	15
4.3	Prevoz nevarnega blaga	16
4.4	Potresna ogroženost	17
4.5	Terorizem in druge oblike množičnega nasilja.....	17
5	VERJETNOST POJAVLJANJA NESREČE.....	19
6	POGOSTOST POJAVLJANJA NESREČE	20
6.1	Nesreče v Notranjski regiji	20
7	MOŽEN POTEK TER PRIČAKOVAN OBSEG IN OBMOČJE NESREČE	21
8	SCENARIJ TVEGANJA LETALSKE NESREČE	23
8.1	Posledice letalske nesreče	24
8.1.1	Posledice pri ljudeh.....	24
8.1.2	Posledice na gospodarstvo, okolje in kulturno dediščino.....	25

8.1.3	Politične in družbene posledice.....	25
9	VERJETNOST NASTANKA VERIŽNIH NESREČ.....	27
10	PREPREČITEV, UBLAŽITEV IN ZMANJŠANJE POSLEDIC NESREČE ZRAKOPLOVA	28
11	RAZVRŠČANJE OBČIN IN NOTRANJSKE REGIJE (IZPOSTAVE URSZR POSTOJNA) V RAZREDE OGROŽENOSTI ZARADI LETALSKE NESREČE	33
11.1	Razvrščanje letališč v razrede zaradi letalske nesreče	33
11.2	Kriteriji za oceno ogroženosti zaradi letalske nesreče	34
11.3	Razvrščanje občin in Izpostave URSZR Postojna (regije) v razrede ogroženosti zaradi letalske nesreče	34
11.3.1	Razvrščanje občin Notranjske regije.....	35
11.3.2	Razvrščanje Notranjske regije	37
12	ZAKLJUČKI OCENE OGROŽENOSTI	39
13	RAZLAGA POJMOV IN OKRAJŠAV	40
13.1	Razlaga pojmov	40
11.2	Razlaga okrajšav	41
14	VIRI PODATKOV IN VSEBIN ZA IZDELAVO OCENE OGROŽENOSTI	43

KAZALO SLIK

<i>Slika 1: Karta zračnih poti v Republiki Sloveniji (vir: http://meteo.arso.gov.si/met/sl/aviation/, 1.8.2023)</i>	<i>5</i>
<i>Slika 2: Ogroženost slovenskih občin.....</i>	<i>36</i>
<i>Slika 3: Ogroženost regij ob nesreči zrakoplova</i>	<i>37</i>

KAZALO TABEL

<i>Tabela 3: naseljenost in demografska razvitost (leto 2023)</i>	<i>14</i>
<i>Tabela 4: Kriteriji za točkovanje območja mednarodnih letališč in mešanega letališča po občinah</i>	<i>34</i>
<i>Tabela 5: Razvrstitev občin glede na kriterij.....</i>	<i>35</i>
<i>Tabela 6: Razredi in stopnje ogroženosti nosilcev načrtovanja (občina, regij)</i>	<i>35</i>
<i>Tabela 7: Razred ogroženosti po občinah na območju Notranjske regije ob nesreči zrakoplova.....</i>	<i>36</i>
<i>Tabela 8: Regije, razvrščene po razredih ogroženosti</i>	<i>37</i>
<i>Tabela 9: Število občin po regijah in skupno, razvrščenih po razredih ogroženosti</i>	<i>38</i>

1 UVOD

Ocena ogroženosti ob nesreči zrakoplova v Notranjski regiji, verzija 2.0, je izdelana na podlagi Državne ocene ogroženosti št. 8420-2/2015-37-DGZR, z dne 17.1.2018 in na podlagi Zakona o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS, št. 51/06-UPB1 – uradno prečiščeno besedilo, 97/10 21/18 – ZNOrg in 117/22), Navodila o izdelavi ocene 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), Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16, 47/19 in 18/23 – ZDU-10; v nadaljevanju besedila Zlet). Izdelana je za primer nesreče zrakoplova na območju celotne Notranjske regije.

Pri izdelavi te ocene je bila upoštevana Ocena ogroženosti RS zaradi nesreče zrakoplova-ažurirana in dopolnjena verzija 1.3 - december 2017 št. 8420-2/2015-37-DGZR, z dne 17.1.2018.

Oceno ogroženosti ob nesreči zrakoplova v Notranjski regiji (verzija 2.0), je izdelala Izpostava Uprave Republike Slovenije za zaščito in reševanje Postojna (v nadaljevanju Izpostava URSZR Postojna) in jo uskladila z Oceno ogroženosti ob nesreči zrakoplova v Republiki Sloveniji, št. 8420-2/2015-37-DGZR z dne 17.1.2018.

Ocena ogroženosti zaradi nesreče zrakoplova v Notranjski regiji je izdelana za primer nesreče zrakoplova na območju celotne Notranjske regije.

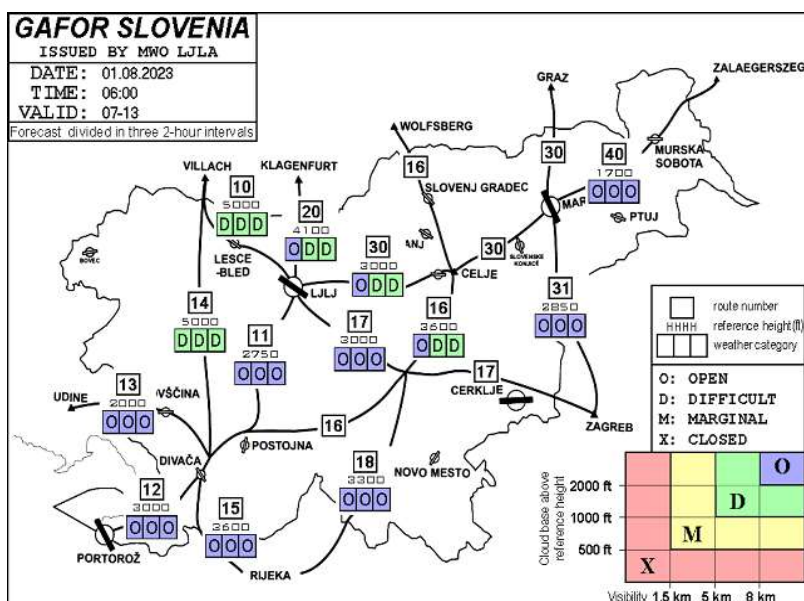
1.1 Splošno o letalskem prometu v Notranjski regiji

Zračni prostor RS obsega zračni prostor nad kopnim ter obalnim morjem in notranjimi vodami, ki so pod suverenostjo RS. V zračnem prostoru obstajajo določena pravila, ki se jih morajo držati vsi zrakoplovi, ki vstopajo vanj ali letijo v njem.

Zračni prostor se deli na kontroliran in nekontroliran zračni prostor. Kontroliran zračni prostor je del zračnega prostora, določenih razsežnosti, v katerem je zagotovljena služba za vodenje zračnega prometa v obsegu, ki je opredeljen s klasifikacijo zračnega prostora. Nekontroliran zračni prostor je zračni prostor, ki se nahaja zunaj letaliških con in sega od površine zemlje do višine, kjer se začneja kontroliran zračni prostor. V obeh zračnih prostorih lahko letijo zrakoplovi po določenih pravilih: po pravilih vizualnega letenja (Visual Flight Rules, v nadaljevanju VFR) ali po pravilih instrumentalnega letenja (Instrumental Flight Rules, v nadaljevanju IFR).

Zračni prostor je razdeljen po standardih mednarodne organizacije ICAO. Klasifikacija zračnega prostora RS je objavljena v Zborniku letalskih informacij (AIP). (<http://www.sloveniacontrol.si>) (citirano 10.4.2017).

Slika 1: Karta zračnih poti v Republiki Sloveniji (vir: <http://meteo.arso.gov.si/met/sl/aviation/>, 1.8.2023)



Zračni prostor Notranjske regije obsega in povezuje zračni prostor nad kopnim ter obalnim morjem in notranjimi vodami, ki so pod suverenostjo Republike Slovenije.

Število preletov čez Notranjsko regijo narašča, še posebno sezonski promet, saj je v poletni sezoni za 50% več prometa kot v zimski sezoni.

Javni promet potnikov na slovenskih letališčih se v zadnjih letih povečuje, kar vpliva na povečan promet nad Notranjsko regijo.

1.2 Letališča in vzletišča na območju Notranjske regije

Zakon o letalstvu razvršča letališča na civilna, vojaška ali mešana. Med civilnimi letališči ločimo javna letališča in letališča za lastne potrebe. Letališča so lahko namenjena za domači oziroma mednarodni zračni promet.

Zakon o letalstvu definira letališče kot določeno kopensko ali vodno površino (vključno z objekti, napravami in opremo), ki je v celoti ali deloma namenjena za pristajanje, vzletanje in gibanje zrakoplovov. Pri tem je javno letališče, letališče ki je namenjeno in odprto za zračni promet in javni zračni prevoz, letališče za lastne potrebe pa letališče, ki se uporablja izključno za zračni prevoz za lastne potrebe, v okviru lastne dejavnosti, ki ni dejavnost zračnega prevoza ali usposabljanja v letalstvu.

Na območju RS je evidentiranih 16 javnih letališč in trije heliporti (vir: Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije, maj 2017), ki so prikazana v tabeli 1.

Tabela 2: Javna letališča v RS (Vir: Državni načrt ZiR ob nesreči zrakoplova 2023)

Št.	Javna letališča RS	Zračni promet
1.	Letališče Ajdovščina	domači*
2.	Letališče Bovec	domači
3.	Letališče Celje	domači
4.	Letališče Divača	domači
5.	Letališče Lesce - Bled	domači
6.	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana	mednarodni**
7.	Letališče Edvarda Rusjana Maribor	mednarodni
8.	Letališče Moškanjci	domači
9.	Letališče Cerklje ob Krki	mešani
10.	Letališče Murska Sobota	domači
11.	Letališče Novo mesto	domači
12.	Letališče Portorož	mednarodni
13.	Letališče Postojna	domači
14.	Letališče Slovenj Gradec	domači
15.	Letališče Šoštanj	domači
16.	Letališče Slovenske Konjice	domači
Št.	Javni heliport	Zračni promet
1.	Heliport UKC Ljubljana	domači
2.	Heliport SB Jesenice	domači
3.	Heliport SB Slovenj Gradec	domači
4.	Heliport SB Izola	domači
5.	Heliport SB Celje	domači

Opombi:
 * domači zračni promet je promet, pri katerem sta odletno in namembno letališče oziroma vzletišče na ozemlju RS in pri katerem ni predviden odlet v zračni prostor druge države
 ** mednarodni zračni promet je promet, pri katerem je predviden odlet v zračni prostor druge države

V Sloveniji je 16 javnih letališč, pet heliportov in 19 vzletišč.

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, Letališče Edvarda Rusjana Maribor in Letališče Portorož so infrastrukturni objekti državnega pomena in so namenjena za mednarodni zračni promet. Letališče Cerklje ob Krki je glede na namen vojaško-civilno oziroma mešano letališče in je namenjeno za vojaški ter civilni promet.

Druga letališča, in sicer Letališče Ajdovščina (Nova Gorica – Ajdovščina), Letališče Bovec, Letališče Murska Sobota, Letališče Celje, Letališče Novo mesto, Letališče Divača, Letališče Lesce (Jesenice – Lesce), Letališče Postojna, Letališče Slovenj Gradec, Letališče Šoštanj, Letališče Moškanjci in Letališče Slovenske Konjice so infrastrukturni objekti lokalnega pomena in so namenjena za civilni promet.

Heliport UKC Ljubljana, Heliport SB Jesenice, Heliport SB Slovenj Gradec, Heliport SB Izola in Heliport Celje so namenjeni za pristajanje helikopterjev za nujno medicinsko pomoč (NMP).

Obratovalci mednarodnih letališč so:

- Fraport Slovenija, d. o. o. na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana,
- DRI upravljanje investicij, d. o. o. na Letališču Edvarda Rusjana Maribor,
- Aerodrom Portorož, d. o. o. na Letališču Portorož.

Seznam letališč in vzletišč v RS, pregled letališč in vzletišč, podatki o upravljavcih mednarodnih letališč v RS (letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, Edvarda Rusjana Maribor, Portorož in Cerklje ob Krki) ter seznam letalskih prevoznikov v RS so vedno ažurirani in dostopni v AIP, na spletni strani AIP, seznam letalskih prevoznikov pa na spletni strani CAA.

Na območju Notranjske regije imamo dva izmed 16 javnih letališč, ki so na območju Republike Slovenije in sicer:

- letališče Postojna je namenjeno za športno aktivnost ter
- letališče Divača na katerem ob ugodnih vremenskih razmerah vzletajo in pristajajo manjša motorna in jadralna letala.

Letališča Divača in Postojna sta infrastrukturna objekta lokalnega pomena.

Območje Notranjske regije vsakodnevno preletajo komercialna letala. Možnost nesreče z zračnimi plovili pogojuje tudi vojaško vadbišče OSVAD SV – poligon Poček, na katerem se uri letalske in helikopterske enote SV občasno tudi enote zavezništva NATA.

Letališče Postojna

Letališče Postojna se nahaja pri vasi Rakitnik v Občini Postojna. Pozicija letališča je N 45 stopinj 45 minut 11.98 sekund, smer steze je 020-200. Steza je travnato vzletna - pristajalna, dimenzija 750 x 60 metrov, na nadmorski višini 530 metrov oziroma 1738 čevljev (feets) na radijski frekvenci 123,500 MHz.

Na tem letališču je potrebno biti pozoren na cesto, 30 m pred pragom steze 02 in na minimalno višina preleta, ki je 10 m.

Lokalne točke javljanja so:

- UNIFORM (vas Unec): N 45 stopinj 49 minut in 26 sekund,
- ROMEO (vas Razdrto): N 45 stopinj 45 minut in 30 sekund,
- PAPA (mesto Pivka): N 45 stopinj 40 minut in 22 sekund.

Letališče Divača

Letališče Divača se nahaja približno 2 kilometra vzhodno od Divače in sicer na levi strani ceste Divača-Dolnje Ležeče-Famlje. Pozicija letališča je N 45 stopinj 41 minut in 00 sekund. **Travnata** vzletno pristajalna steza je na nadmorski višini 433 metrov, njena dimenzija je 800 metrov X 40 metrov, smeri 120° - 300°;

Asfaltna vzletno pristajalna steza je na nadmorski višini 423 metrov, njena dimenzija je 800 metrov X 30 metrov, smeri 130° - 310° na radijski frekvenci 123,500 MHz.

Maksimalna teža je 5700 kilogramov. Na vzletišču ni možnosti sprejemanja in skladiščenja blaga.

Lokalne točke javljanja so:

- NOVEMBER 1 (nad križiščem magistralnih cest v Razdrtem),
- SIERA 2 (nad križiščem magistralnih cest na Kozini).

1.2.1 Mednarodna letališča v RS

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

- Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana
- Letališče Edvarda Rusjana Maribor in
- Letališče Portorož.

Na območju Notranjske regije skladno s predpisi Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO) ni evidentiranih letališč na katerih bi se odvijal mednarodni zračni promet.

1.2.2 Druga javna letališča

V RS imamo poleg treh mednarodnih javnih letališč (Letališče Ljubljana, Letališče Maribor in Letališče Portorož) ter mešanega letališča Cerklje ob Krki še 12 javnih letališč, ki so večinoma namenjena športnim aktivnostim in imajo večinoma travnato vzletno - pristajalno stezo. Izjeme so le letališča Slovenj Gradec, Velenje, Lesce in Divača, ki imajo asfaltno vzletno-pristajalno stezo. Na podlagi obrazložene pisne vloge lastnika ali upravljalca javnega letališča, lahko minister, pristojen za promet, glede na nameravano vrsto zračnega prometa po predhodni preveritvi predpisanih pogojev in ob soglasju ministrov, pristojnih za finance, notranje zadeve, obrambo, zdravstvo, kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, začasno dovoli opravljanje mednarodnega zračnega prometa tudi na letališču, ki ni mednarodno letališče. Minister pristojen za promet, mora pri tem določiti čas trajanja dovoljenja in način izpolnjevanja predpisanih pogojev za mednarodno letališče v odvisnosti od vrste in obsega prometa, kot to določa Zakon o letalstvu.

1.2.3 Vzletišča

V RS imamo 19 vzletišč. Vzletišča so namenjena za vzletanje in pristajanje.

Vzletišča so namenjena za vzletanje in pristajanje letal splošne (neakrobatska, polakrobatska in akrobatska) in posebne kategorije (amatersko izdelan zrakoplov, eksperimentalno izdelan zrakoplov in ultralahka letalna naprava).

Na območju Notranjske regije ni registriranih vzletišč.

Podatki registriranih vzletišč se spreminjajo letno, aktualni podatki se lahko pridobijo na VFR karti, ki se ažurira enkrat letno.

1.2.4 Brezpilotni zrakoplovi

V RS področje brezpilotnih zrakoplovov - dronov od začetka leta 2021 ureja Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/947 z dne 24. maja 2019 o pravilih in postopkih za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov (C/2019/3824).

Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/947 določa pravila in postopke za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov in se neposredno uporablja v vseh državah članicah EU. Poleg omenjene uredbe se za brezpilotne zrakoplove (drone) uporabljata tudi slovenska Uredba o izvajanju izvedbene uredbe Komisije (EU) o pravilih in postopkih za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov (Uradni list RS, št. 195/20 in 31/21) ter Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/945 z dne 12. marca 2019 o sistemih brezpilotnega zrakoplova in operatorjih sistemov brezpilotnega zrakoplova iz tretjih držav (Uradni list RS, št. 115/22), ki velja za proizvajalce, uvoznike, distributerje in podobne subjekte.

Evropska uredba deli brezpilotne zrakoplove na tri kategorije: odprto, posebno in certificirano. Pomembna novost z vidika varovanja osebnih podatkov je, da jih je treba registrirati, če imajo senzorje, ki lahko zajamejo osebne podatke, kot so npr. kamere. Države članice morajo vzpostaviti register brezpilotnih certificiranih zrakoplovov in register operaterjev. Register mora biti digitalen in interoperabilen, pristojni organi držav članic so dolžni drug drugemu omogočiti dostop do registra. Evropska uredba prav tako določa pravila glede dovoljenih področij letenja in oddaljenosti ob objektov ter ljudi.

Brezpilotni zrakoplovi se glede na (EU) 2019/947 delijo v tri kategorije:

1. **ODPRTO** kategorija se deli na podkategorije A1, A2 in A3. V posameznih podkategorijah se lahko leti z zrakoplovi z določeno oznako C razreda (C0, C1, C2, C3 ali C4), zrakoplovi brez C oznak (znotraj prehodnega obdobja in samogradnje). Za vsako od podkategorij so prepisane zahteve za pilota na daljavo in brezpilotni zrakoplov, višine letenja, oddaljenosti od ljudi in objektov itd. Ta kategorija se lahko izvaja z brezpilotnimi zrakoplovi do 25 kg.
2. **POSEBNA** kategorija se lahko izvaja na podlagi deklaracije ali certifikacije, odvisno od stopnje tveganja operacije. Pravila za izvedbo ocene operativnega tveganja so določena v členu 11. V to kategorijo spadajo operacije, ki presegajo zahteve za ODPRTO kategorijo in se izvajajo v okviru tako imenovanih standardnih scenarijev, ki so objavljeni kot [Dodatek 1 k Prilogi Izvedbene Uredbe Komisije \(EU\) 2019/947\[1\]](#).
3. **CERTIFICIRANA** kategorija: v tej kategoriji se bodo izvajale operacije z brezpilotnimi zrakoplovi, ki je certificiran po ustreznem postopku (za kar bo pristojna **Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu - EASA**) in če se bodo izvajale operacije nad skupinami ljudi, če se bo z njimi prevažalo ljudi ali če se bo z njimi prevažal nevaren tovor. V tej kategoriji se seveda zahteva certifikacijski postopek v smislu spričevala letalskega prevoznika, piloti na daljavo morajo imeti licence, biti zdravstveno sposobni itd.

V okviru CERTIFICIRANE kategorije: lastnik brezpilotnega zrakoplova, katerega zasnovo je treba certificirati, registrira brezpilotni zrakoplov.

Uredba o izvajanju izvedbene uredbe pa določa, da lahko državni organi, organi samoupravnih lokalnih skupnosti in nosilci javnih pooblastil zaradi varnosti, varovanja, zasebnosti ali varstva okolja zahtevajo določitev prepovedanih ali omejenih geografskih območij v skladu z veljavno zakonodajo. Določitev geografskega območja mora temeljiti na zakonu ali odloku samoupravne lokalne skupnosti ali na predpisu, izdanem na njuni podlagi.

Podrobna pravila o uporabi brezpilotnih zrakoplovov so na voljo na spletni strani Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije: <https://www.caa.si/brezpilotni-zrakoplovi.html>.

To področje pa dodatno ureja tudi Pravilnik o uporabi in upravljanju sistemov brezpilotnih zrakoplovov (SBZ) za opravljanje nalog na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS, št. 48/23).

Pravilnik je pravna podlaga za uporabo sistemov brezpilotnih zrakoplovov (t. i. »dronov«) za namene zaščite, reševanja in pomoči, primerljivo s civilnimi predpisi, v vidnem in izven vidnega polja, a z več pravicami oziroma manj omejitvami.

1.2.5 Preleti

Število preletov skozi slovenski zračni prostor je od leta 2001 do 2008 iz leta v leto naraščalo, nato je opazen rahel upad v času gospodarske krize in po letu 2010 je število preletov skozi slovenski zračni prostor ponovno začelo naraščati. Število preletov je preseglo število 1300 na dan. Zračni promet v RS je izrazito sezonski, kar pomeni, da je v poletni sezoni več prometa kot v zimski sezoni. Pri razdelitvi prometa po dnevih v zadnjih letih, je tako v poletni kot tudi v zimski sezoni največ preletov ob sobotah. Povprečno velja, da je največ prometa v času med 8.00 in 16.00 po univerzalnem svetovnem času (v nadaljevanju UTC), sicer pa se razlikuje glede na dan v tednu in glede na premikanje ure marca in oktobra.

Največje število preletov na dan do sedaj je bilo v letu 2014 in sicer 1353.

Število operacij v zračnem prostoru (preletov), v katerem Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o., opravlja storitev kontrole zračnega prometa, so podane v tabeli 2.

Tabela 1: Število IFR-letov v fazi preletov v sektorju Dolsko v letih od 2012 do 2022 na ozemlju RS (Vir: Letna poročila, Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o., 2022)

Leto	Št. IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko	Stopnja rasti (v odstotkih)
2012	236.908	+1,8%
2013	227.568	-3,9%
2014	243.204	+6,9%
2015	234.633	-3,5%
2016	242.986	+3,6%
2017	271.331	+11,7%
2018	296.542	+9,3%
2019	323.960	+9,2%
2020	137.785	-57,5%
2021	204.806	+48,6%
2022	335.404	+63,8%

2 VRSTA, OBLIKA IN ZNAČILNOSTI NESREČE ZRAKOPLOVA

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

Za nesrečo zrakoplova je značilno, da:

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

Nesreče zrakoplovov lahko delimo glede na:

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

3 VIRI OZIROMA VZROKI NASTANKA NESREČE ZRAKOPLOVA

Glavni vzroki nesreč zrakoplovov so predvsem:

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

4 DEJAVNIKI, KI POVEČUJEJO VERJETNOST NASTANKA NESREČE ZRAKOPLOVA

4.1 Geografske značilnosti Notranjske regije

Območje Notranjske regije leži na JZ delu Slovenije. Na severu in SV meji z ljubljansko regijo, na zahodu s severno primorsko regijo in na jugozahodu z obalno regijo. Na zahodu meji z Italijo v obmejnem pasu 45 km in na jugu ter JV meji s Hrvaško v obmejnem pasu 60 km.

Območje Notranjske regije zajema območja štirih upravnih enot in sicer: Cerknico, Ilirsko Bistrico, Postojno in Sežano ter območje desetih občin: Postojno, Pivko, Cerknico, Loško Dolino, Bloke, Ilirsko Bistrico, Sežano, Komen, Divačo in Hrpelje - Kozino.

Površina regije znaša **2116.4 km²**, kar je približno **9.6 %** površine Slovenije, prebivalcev je **80.727** kar predstavlja le **3.8%** vseh prebivalcev Slovenije.

Tabela 1: naseljenost in demografska razvitost (leto 2023)

	Regija/občina	Površina občine v km ²	Število ljudi	Gostota poseljenosti	Št. naselij
NOTRANJSKA	Bloke	75,1	1.564	20,8	45
	Cerknica	241,3	11.785	48,8	65
	Divača	145,0	4.443	30,6	32
	Hrpelje – Kozina	194,9	5.131	26,3	38
	Ilirska Bistrica	480,0	13.362	27,8	64
	Komen	102,7	3.578	34,8	35
	Loška dolina	166,8	3.550	21,3	21
	Pivka	223,3	6.226	27,9	29
	Postojna	269,9	17.264	64,0	40
	Sežana	217,4	13.824	63,6	64
	SKUPAJ	2.116,4	80.727	38,1	433

Najgostejša naseljenost je v občini Postojna s 64,0 prebivalcev na km², najredkejša naseljenost pa je v občini Bloke in sicer 20,8 prebivalcev na km².

4.2 Vremenske razmere

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

Število dni z nevihtami je v Notranjski zelo veliko, vendar je nevihtna aktivnost iz leta v leto zelo spremenljiva. Pogosto močno neurje ob nevihti spremljajo nalivi, nevihtni piš, strele in lahko tudi toča.

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

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

Sneženje je pozimi reden pojav. Ker pa v zimskem obdobju ni aktivnosti zrakopova na območju Notranjske regije, tudi občasne večje količine novozapadlega snega, ki ohromijo letalski promet, ne predstavljajo posebnih težav.

Megla je lahko huda ovira pri pristajanju in vzletanju zrakoplova, predvsem pri pristajanju in vzletanju letal. Pojav megle je pogostejši v jesenskem in zimskem obdobju ter zgodaj spomladi, od oktobra do aprila.

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

V Notranjski regiji se mešajo brez jasne in ostre meje trije podnebni vplivi. Na predel južno od Javornikov in Snežnika vpliva modificirano mediteransko podnebje, v severnem delu se čutijo vplivi panonskega podnebja, v višjih predelih pa prevladuje gorsko podnebje, kar lahko predstavlja oviro pri pristajanju in vzletanju zrakoplovov.

Za območje Notranjske regije je značilna kraška burja s svojimi sunki do 150 km/h, nenadne vremenske razmere, ki jih spremljajo značilne nizke temperature ter v spomladanskem in jesenskem času tudi močan dež in megla.

4.3 *Prevoz nevarnega blaga*

Prevoz nevarnega blaga v zračnem prometu je potrebno opravljati skladno z določbami predpisov o prevozu nevarnega blaga. Za prevoz nevarnega blaga v zračnem prometu se uporablja tudi Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu ter na njeni podlagi izdane priloge, ki se nanašajo na varen prevoz nevarnega blaga po zraku (ICAO Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air) in tehnična navodila, ki jih izdaja mednarodna organizacija civilnega letalstva ICAO.

Prevoz nevarnega blaga v zračnem prometu mora biti usklajen tudi z dokumenti Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (International Air Transport Association, v nadaljevanju IATA).

Z zrakoplovom je prepovedan prevoz:

- predmetov in snovi, ki so v tehničnih navodilih označeni kot prepovedani za prevoz v normalnih okoliščinah, in
- okuženih živih živali, razen če: je letalski prevoznik, v določenih primerih, pridobil posebno pisno dovoljenje pristojnega organa države, v kateri je žival prvič naložena na krov zrakoplova ali določbe tehničnih navodil navajajo, da se lahko prevažajo po predhodni odobritvi pristojnega organa za letalski promet.

Predmeti in snovi, ki so v tehničnih navodilih posebej navedeni z imenom ali generičnim opisom kot prepovedani za prevoz v zračnem prometu, se v nobenih okoliščinah ne smejo prevažati na nobenem zrakoplovu.

V skrajni sili ali kadar druge oblike prevoza ne ustrezajo, ali če bi bilo dosledno upoštevanje prepovedi v nasprotju z javnim interesom, lahko pristojni organ, odobri prevoz nevarnega blaga pod pogojem, da bo v takšnih primerih storjeno vse, da se med prevozom doseže ustrezna raven varnosti.

Letalski prevoznik skladno z določbami Uredbe komisije Evropske Unije, ki določa tehnične zahteve in upravne postopke za letalske operacije:

- vzpostavi, vzdržuje in izvaja programe usposabljanja za vse vključeno osebje v prevoz nevarnega blaga sorazmerno z njihovimi odgovornostmi in
- vzpostavi postopke za zagotovitev varnega ravnanja z nevarnim blagom v vseh fazah zračnega prevoza, ki vključujejo informacije in navodila glede:
 - politike operatorja glede prevoza nevarnega blaga,
 - zahtev za prevzem, ravnanje, natovarjanje, shranjevanje in ločevanje nevarnega blaga,
 - ukrepov, ki se sprejmejo v primeru nesreče zrakoplova ali incidenta pri prevozu nevarnega blaga,
 - ukrepanja v nevarnih situacijah, ki vključujejo nevarno blago,
 - odstranitve vsakršne morebitne kontaminacije,

- nalog vsega vključenega osebja, zlasti v zvezi z zemeljsko oskrbo in oskrbo letal,
- preveritve poškodb, prepuščanja ali kontaminacije in
- poročanja o nesrečah in incidentih, ki vključujejo nevarno blago.

Za prevoz nevarnega blaga v zračnem prometu je potrebno dovoljenje pristojnih organov. S podatki o nevarnem blagu razpolagajo letalski prevozniki, ki izvajajo letenje v RS ali iz nje oziroma prelete preko slovenskega zračnega prostora.

Če pride do katerega koli dogodka v zvezi z varnostjo, ki ogroža ali ki bi lahko, če se ne odpravi ali če ni obravnavan, ogrozil zrakoplov, osebe v njem ali katero koli drugo osebo in ki zlasti vključuje nesrečo ali resni incident, mora letalski prevoznik takoj poročati skladno z Uredbo Evropskega parlamenta o poročanju, analizi in spremljanju dogodkov v civilnem letalstvu. Stroške reševanja zrakoplova ali odstranjevanja razbitin v primeru nesreče nosi lastnik zrakoplova.

Vojaške oborožitve in minsko eksplozivnih sredstev se ne sme prevažati po zraku, razen s posebnim dovoljenjem pristojnih organov in v skladu s predpisi, ki urejajo prevoz nevarnega blaga. Kadar je to potrebno in v interesu javnega reda in varnosti, lahko vlada prepove tudi prevažanje drugega posebnega blaga.

Pri prevozu radioaktivnih snovi veljajo posebni varnostni ukrepi in ker se prepelje zelo majhne količine teh snovi z zrakoplovi, je verjetnost nesreče pri prevozu teh snovi in resna ogroženost zdravja udeležencev nesreče, reševalnih ekip in prebivalstva v okolici, majhna. V RS še ni bilo nesreče zrakoplova z radiološkimi posledicami.

4.4 Potresna ogroženost

Letališče Postojna in letališče Gaberk pri Divači ležita na območjih, kjer lahko pričakujemo potres VII. stopnje po EMS potresni lestvici. Ob tovrstnem potresu bi bilo onemogočeno delovanje obeh letališč.

4.5 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, da pristojni državni organi načrtujejo in izvajajo učinkovite preventivne ukrepe za hitro in učinkovito zaščito in reševanje ljudi in premoženja tudi v povezavi z drugimi državami.

Za ukrepanje ob teh nevarnostih pa je treba ustrezno usposobiti in opremiti predvsem enote za hitre reševalne intervencije.

Ker na območju Notranjske regije ni varovanih letališč, se za primere terorizma in druge oblike množičnega nasilja uporablja regijski načrt ZiR ob uporabi orožij ali sredstev za množično uničevanje v teroristične namene oziroma terorističnem napadu s klasičnimi sredstvi.

5 VERJETNOST POJAVLJANJA NESREČE

Analize nesreč zrakoplovov kažejo, da se večina vseh nesreč zrakoplovov, kar 85 %, zgodi na letališčih ali v njihovi neposredni bližini, predvsem pri vzletanju in pristajanju na območju nadzorovanih con (CTR). Ker v Notranjski regiji nimamo mednarodnih letališč je verjetnost nesreče iz tega razloga majhna.

Na območju Notranjske regije imamo registrirana dva manjša javna letališča (Postojna in Divača) na katerih vzletajo in pristajajo predvsem manjši športni zrakoplovi in v njihovi neposredni bližini ni prebivalcev zato se večja tovrstna nesreča tam ne more zgoditi.

Na obeh letališčih pristajajo manjši športni zrakoplovi, ki lahko pomenijo potencialno nevarnost za nesreče zrakoplovov predvsem manjšega obsega.

Ker pa je obseg letalskih aktivnosti v stalnem porastu, zaradi številnih zračnih poti, ki potekajo preko zračnega prostora nad ozemljem RS, je potencialno ogrožena tudi celotna Notranjska regija. Tako lahko na območju celotne regiji pričakujemo nesreče zrakoplovov manjšega kot tudi večjega obsega.

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

Zaradi številnih zračnih poti, ki prepletajo zračni prostor RS in območje Notranjske regije, je s stališča nesreče zrakoplova ogrožen ves slovenski prostor ter posledično Notranjska regija, vendar je verjetnost takega dogodka majhna.

6 POGOSTOST POJAVLJANJA NESREČE

Letalske nesreče se po svetu nenehno dogajajo. Kljub temu letalski promet glede na število prepeljanih potnikov velja za enega najbolj varnih prometnih sistemov.

6.1 Nesreče v Notranjski regiji

Večjih nesreč v RS ter prav tako na območju Notranjske regije v zadnjih 20 letih ni bilo. Zadnja nesreča s katastrofalnimi posledicami v RS se je zgodila 1. septembra 1996, ko je letalo britanske družbe Britania Airways strmoglavilo v gozd pred letališčem Jožeta Pučnika Ljubljana.

Večina nesreč, ki se pripetijo v RS ter na območju Notranjske regije so nesreče manjšega obsega med katere sodijo predvsem nesreče zmajarjev, padalcev, jadralnih padalcev, ultralahkih letal in balonov.

7 MOŽEN POTEK TER PRIČAKOVAN OBSEG IN OBMOČJE NESREČE

Za nesrečo zrakoplova je značilno, da:

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

Na območju Notranjske regije ni mednarodnih letališč in s tem povezanih nadzorovanih cone (CTR), znotraj katerih obstaja največja možnost, da pride do nesreče zrakoplova.

Ker pa je za Notranjsko regijo značilna velika reliefna pestrost, to zagotovo pomeni oviro pri iskanju in reševanju zrakoplova ob nesreči zunaj letališča. Iskanje zrakoplova in reševanje bi bilo predvsem oteženo v nenaseljenih in slabo prehodnih predelih.

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

Največ žrtev in škode v primeru nesreče zrakoplova v Notranjski regiji bi bilo v primeru, da zrakoplov pade na večja poseljena območja.

Vzroki letalskih nesreč so danes predvsem:

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

Na podlagi podatkov v Državnem načrtu zaščite in reševanju ob nesreči zrakoplova (verzija 5.0, 2023) na območju Notranjske regije ni nadzorovanih con (CTR), znotraj katerih je največ možnosti da pride do nesreče zrakoplova.

Skladno s tem Notranjska regija spada med manj ogrožena področja za nastanek nesreče z zrakoplovom, saj se največ tovrstnih nesreč zgodi pri vzletanju in pristajanju zrakoplovov (85%), torej na območju nadzorovanih con (CTR).

Naselja, ki so lahko bolj ogrožena zaradi nesreče zrakoplova v naši regiji so: Šmarje pri Sežani, Dane pri Sežani, Sežana, Veliko polje, Gorenje, Bukovje, Predjama, Belsko, Studeno in Strmca, Sabonje, Harije, Dobro polje, Ilirska Bistrica, Šembije, Koritnice, Loška dolina, Grahovo, Bločice, Nova vas, Velike Bloke ter Rakitnik.

Vodne površine čez katere poteka zračni koridorji so Jezero Mola, Jezero Klivnik, Reka-Reka, Cerknisko jezero in Gorenje jezero.

Največjo potencialno nevarnost nesreče z nevarnimi snovmi predstavljajo ob nesreči zrakoplova še posebej Plama Pur - Podgrad in Petrol plini Sežana, ker se nahajata v neposredni bližini zračne poti.

Težja dostopnost:

- SV predel zajema Bloško planoto, Javorniško in Snežniško pogorje.
- JZ in J predel zajema Senožeške hribe z Vremščico, Brkinsko hribovje in Jelšanska brda.

Večje vodne površine na območju Notranjske regije:

- Cerknisko **jezero**; Ob večjem deževju nastane Cerknisko jezero veliko 2600 ha in takrat je dolgo 10,5 km, široko pa 4,7 km. Maksimalni dotok doseže 210-240 m³/s, odtok pa 40-90 m³/s.
- Jezero **Mola**; Jezero Mola je akumulacijsko jezero, kar pomeni, da gladina vode niha glede na letni čas in količino padavin. Praviloma se napolni preko zime in pomladi in to površino vode zadržuje tja nekje do konca junija. Globina vode (polno jezero) je v zgornjem delu revirja nekje 6-8 m, medtem ko v spodnjem delu naraste tja do kakih 15 m. Površina jezera znaša 80 ha, njegova dolžina pa meri 3850 m.
- Jezero **Klivnik**; Njegova površina meri 33 ha, njegova dolžina pa 2800 m. Gladina vode jezera se spreminja glede na letni čas in količino padavin.
- **Reka-Reka**; Površina Reke- Reke znaša 68 ha, njena dolžina pa 47 km.

8 Scenarij tveganja letalske nesreče

V Oceni ogroženosti RS ob nesreči zrakoplova december 2017 in Oceni tveganja za letalsko nesrečo, ki jo je leta 2015 izdelalo Ministrstvo za infrastrukturo sta predstavljena dva scenarija tveganja za nesrečo zrakoplova, in sicer scenarij za nesrečo zrakoplova v naseljenem kraju in scenarij nesreče zrakoplova izven naseljenega kraja. Oba scenarija sta zasnovana za območje nadzorovanih con CTR ob neposredni bližini priletno-odletne ravnine javnega letališča za mednarodni zračni promet, katerih pa na območju Notranjske regije nimamo.

Ob upoštevanju statističnih podatkov je Ministrstvo za infrastrukturo ugotovilo, da se nesreče zrakoplovov dogajajo v naseljih in izven naseljenih krajev. Letna verjetnost uresničitve scenarija tveganja je od 1 % do 4 %, statistično gledano pa se nesreča zrakoplova lahko zgodi enkrat na 25 do 100 let.

Scenarij tveganja 1

Scenarij tveganja 1 obravnava večjo letalsko nesrečo v naseljenem kraju (število žrtev: 150 potnikov in članov posadke ter 16 oseb na zemlji). Gre za ločen dogodek, ki zaradi svoje narave vpliva tudi na druge medsebojno povezane dogodke (porušene stavbe in prometnice, izpad električne in druge infrastrukture, ipd.), ki imajo negativne posledice na tamkajšnje prebivalstvo.

Scenarij tveganja določa, da se je letalska nesreča zgodila v naseljenem kraju (Ljubljana), ki leži pod zračnimi potmi, ki potekajo preko zračnega prostora RS in v neposredni bližini priletno-odletne ravnine javnega letališča za mednarodni zračni promet - Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana.

Gre za gosto naseljeno območje (100 m x 150 m - 15.000 m² oziroma 0,015 km², 1 m globoko) z zelo urejeno prometno in drugo infrastrukturo, s številnimi poslovno-bivalnimi objekti, gospodarskimi objekti, objekti pomembnimi za kulturno dediščino in drugimi objekti.

Letalska nesreča je povzročila popolno uničenje prometne (vpadnica v mestno središče in sosednje ulice) in druge infrastrukture (komunalni vodi, električna napeljava) ter objektov na območju nesreče (stanovanjsko - poslovni objekti).

Scenarij tveganja 2

Scenarij tveganja 2 obravnava večjo letalsko nesrečo izven naseljenega kraja (število žrtev: 150 potnikov in članov posadke ter 3 osebe na zemlji). Gre za ločen dogodek, ki zaradi svoje narave minimalno vpliva tudi na druge medsebojno povezane dogodke (onemogočen direktni dostop do stavb in prometnic, minimalni izpad električne in druge infrastrukture, ipd.), ki imajo negativne posledice na tamkajšnje prebivalstvo.

Scenarij tveganja določa, da se je letalska nesreča zgodila izven naseljenega kraja (Ljubljana), ki leži pod zračnimi potmi, ki potekajo preko zračnega prostora RS in v neposredni bližini priletno-odletne ravnine javnega letališča za mednarodni zračni promet - letališča Jožeta Pučnika Ljubljana.

Gre za redko naseljeno območje (100 m x 300 m - 30.000 m² oziroma 0,03 km², 1 m globoko) s slabo razvito prometno in drugo infrastrukturo, z manjšim številom poslovno-bivalnih objektov, gospodarskih objektov, objektov pomembnih za kulturno dediščino in drugih objektov v neposredni bližini letalske nesreče.

Letalska nesreča je povzročila popolno uničenje okoliškega terena ter otežila uporabo prometne (lokalna cesta) in druge infrastrukture (komunalni vodi, električna napeljava) ter objektov na območju nesreče (stanovanjsko - poslovnih objektov).

Mzl je upošteval najverjetnejši kraj dogodka letalskih nesreč, velikost zrakoplovov, njihove kapacitete (število sedežev) in zasedenost kot reprezentativni scenarij tveganja oziroma najslabše sprejemljiv scenarij tveganja izbral Scenarij tveganja 1 - letalska nesreča v naseljenem kraju.

8.1 Posledice letalske nesreče

Posledice letalske nesreče so lahko neposredne in posredne. Med neposredne posledice se lahko šteje izguba zrakoplova in žrtve na zrakoplovu in na območju nesreče. Med posredne posledice pa se lahko šteje posledice, ki nastanejo zaradi prizadetosti ljudi, prizadetosti članov ekip iskanja in reševanja, škode na okolju, škode na objektih, prometni, energetski in drugi infrastrukturi, ipd.

8.1.1 Posledice pri ljudeh

Upoštevalo velikost zrakoplovov, ki dnevno letijo v slovenskem zračnem prostoru, njihovo kapaciteto (število sedežev) in zasedenost, oba scenarija tveganja letalske nesreče predvidevata posledice za 150 potnikov in članov posadke. Glede na gostoto poseljenosti Ljubljane in Slovenije pa Scenarij tveganja 1 predvideva dodatne žrtve in sicer 16 žrtev, Scenarij tveganja 2 pa tri žrtve na zemlji. Gre za katastrofalne posledice, ki bi posredno vplivale tudi na ostalo prebivalstvo, enote iskanja in reševanja in druge udeležene v preiskavi vzrokov nesreče. Oba scenarija tveganja ne predvidevata težjih oziroma lažjih poškodb prebivalstva in enot iskanja in reševanja.

Glede na to, da gre v obeh primerih za nesrečo manjšega obsega in sicer po Scenariju tveganja 1 za 100 m x 150 m, pri Scenariju tveganja 2 pa za 100 m x 300 m, ni predvidena potreba po evakuaciji prebivalstva oziroma ni predvidena dodatna prizadetost ranljivih skupin prebivalstva.

V primeru eksplozije zrakoplova v zraku, bi se posamezni deli zrakoplova razleteli na veliko širše območje, s tem pa bi se porazdelila tudi sila in posledično zmanjšala škoda. V primeru letalske nesreče letala Boeing 747, letalskega prevoznika Pan Am, na letu PA103, dne 21.12.1988, v kraju Lockerbie na Škotskem, so se razbitine zrakoplova razletele na območju velikosti 2.000 km².

8.1.2 Posledice na gospodarstvo, okolje in kulturno dediščino

V obeh scenarijih tveganja je, upoštevajoč dosedanje izkušnje pri ostalih letalskih nesrečah, predviden relativno majhen obseg prizadetega območja. V primeru Scenarija tveganja 1 – Letalska nesreča v naseljenem kraju le-ta povzroči popolno uničenje prometne (vpadnica v mestno središče in sosednje ulice) in druge infrastrukture (komunalni vodi, električna napeljava) ter objekte na območju nesreče (stanovanjsko - poslovni objekti). V primeru Scenarija tveganja 2 – Letalska nesreča izven naseljenega kraja pa nesreča za krajši čas povzroči popolno uničenje okoliškega terena ter oteži uporabo prometne (lokalna cesta) in druge infrastrukture (komunalni vodi, električna napeljava) ter objektov na območju nesreče (stanovanjsko - poslovnih objektov).

V primeru Scenarija tveganja 1 – Letalska nesreča v naseljenem kraju bi utrpelo pomanjkanje oziroma otežen dostop do pitne vode, hrane in energentov od 500 do 5.000 ljudi največ 15 dni. Toliko časa bi namreč preteklo, da bi se zaključila akcija iskanja in reševanja, formirala ekipa mednarodnih preiskovalcev letalskih nesreč in incidentov in izvedel začetek preiskave letalske nesreče z vsemi spremljajočimi dejavnostmi (popisi, odvozi, identifikacija žrtev ipd.) do prevoza razbitin v ustrezen prostor za nadaljevanje preiskave.

V primeru Scenarija tveganja 2 - Letalska nesreča izven naseljenega kraja bi utrpelo pomanjkanje oziroma otežen dostop do pitne vode, hrane in energentov do 500 ljudi največ dva dni. Toliko časa bi namreč preteklo, da bi se zaključila akcija iskanja in reševanja in formirala ekipa mednarodnih preiskovalcev letalskih nesreč in incidentov za začetek izvedbe preiskave letalske nesreče.

Identičen scenarij tveganja je predviden tudi pri uporabi interneta, in telekomunikacijskih sistemov, prihodu na delovna mesta in vzgojno izobraževalne ustanove, uporabi javnih storitev in javnega prometa ter oskrbi oziroma nabavi življenjskih potrebščin na ožjem mestu nesreče.

8.1.3 Politične in družbene posledice

V primeru Scenarija tveganja 1 – Letalska nesreča v naseljenem kraju in Scenarija tveganja 2 - Letalska nesreča izven naseljenega kraja se pričakuje, da bi se od 500 do 5.000 ljudi do sedem dni zaradi stresa izogibalo obiskovanja šol, vrtcev, služb, da ne bi uporabljalo javnega prevoza, oziroma da bi se želelo preseliti. Pri tem je upoštevano dejstvo, da šteje vsako slovensko gospodinjstvo približno 2,5 članov, ter da bi bilo posredno prizadetih tudi nekaj družin v neposredni bližini mesta dogodka.

Pri obeh scenarijih tveganja ni pričakovati večjih socialnih (povečevanje zalog, socialne stiske, povečevanje vloge za denarno pomoč, ipd.) in psiholoških posledic (strah prebivalcev zaradi nepoznavanja vzrokov nesreče, strah pred posledicami nesreče, naraščanje želje po preselitvi, ipd.).

Ravno tako ni pričakovati nestrinjanja državljanov z ukrepanjem pristojnih institucij, pojavov sovražnih kampanj, kršitev javnega reda in miru, nasilnih demonstracij, zmanjšanja zaupanja v delovanje političnih institucij, ogroženosti notranje varnosti države, večjega vpliva na plačilno sposobnost pravnih in fizičnih oseb zaradi nedelovanja plačilnega prometa in pomanjkanja gotovine, spremembe rasti bruto domačega proizvoda, ipd.

9 VERJETNOST NASTANKA VERIŽNIH NESREČ

Ob nesrečah zrakoplovov je verjetnost verižne nesreče zelo velika. Število smrtnih žrtev se lahko poveča tudi zaradi možnih različnih verižnih nesreč, kot so:

- nesreča zrakoplova na naseljeno območje, ki lahko povzroči poškodbe infrastrukture, požare in eksplozije ter tako ogrozi življenje ljudi in živali, poškodbe ali uničenje infrastrukturne dediščine ter
- nesreča zrakoplova z nevarno snovjo, ki lahko povzroči nenadzorovano uhajanje ali odtekanje nevarnih snovi v okolje in s tem nastanek požara ali eksplozije.

Nevarnost lahko predstavljajo tudi stacionarni viri nevarnih snovi (obradi večjega in manjšega tveganja, vir: ARSO, <http://okolje.arso.gov.si/ippc/vsebine/seveso-register>) na katere lahko pade zrakoplov.

Na območju Notranjske regije največjo potencialno nevarnost nesreče z nevarnimi snovmi ob padcu zrakoplova, ki bi povzročilo veliko ogrožanje okolice z ekološkimi posledicami predstavlja naslednja infrastruktura:

- V občini Ilirska Bistrica - podjetje Plama-pur d.d. Podgrad, ki se ukvarja s proizvodnjo in predelavo in plastičnih mas, mehkih poliuretanskih pen v obliki blokov, folij, oblikovanih izdelkov, ležišč in gobic.
- V občini Sežana - podjetje Petrol plini d.o.o. skladišči utekočinjene naftne pline,
- V občini Hrpelje-Kozina – Podjetje Interina d.o.o., ki se ukvarja s proizvodnjo, polnjenjem in distribucijo utekočinjenega naftnega plina

10 PREPREČITEV, UBLAŽITEV IN ZMANJŠANJE POSLEDIC NESREČE ZRAKOPLOVA

Notranjska regija je del območja RS, ki je članica različnih mednarodnih in drugih organizacij:

- Evropske unije (EU),
- Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO),
- Evropske organizacije za varnost zračne plovbe (EUROCONTROL) in
- Organizacije severnoatlantske pogodbe (NATO).

Članstvo v teh organizacijah nalaga pristojnim organom, da upošteva letalske standarde, priporočila in usmeritve, pa tudi zahteve in priporočila v prometni politiki.

Pomembna dejavnost v civilnem letalstvu je varovanje, ki se odraža na področju letališč, letalskih prevoznikov in drugih. Varovanje zahteva izvajanje številnih ukrepov z namenom preprečevanja dejanj nezakonitega vmešavanja. Temelj za izvajanje potrebnih ukrepov preprečevanja dejanj nezakonitega vmešavanja je izdelava varnostnih programov (letališki varnostni program, varnostni program letalskega prevoznika, varnostni program drugih subjektov). Na večini letališč obstaja tudi posebna varnostna komisija, ki sproti rešuje konkretna vprašanja s tega področja. Mednarodna letališča, letalski prevoznik in drugi subjekti imajo izdelane načrte sistema varovanja, ki temeljijo na izdelavi varnostnih dokumentov, usposabljanju zaposlenih, logističnih postopkih in izvajanja stalnih vaj. Na letališčih izvajajo naloge varovanja policija, varnostne službe in drugi subjekti, ki so določeni z varnostnimi programi (letališki varnostni program, varnostni program letalskega prevoznika, varnostni program drugih subjektov). Naloge varovanja lahko izvaja tudi policija na krovu zrakoplova.

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

Osebna in vzajemna zaščita obsega vse ukrepe, ki jih preživeli potniki in ogroženi prebivalci izvajajo za preprečevanje in ublažitev posledic nesreče zrakoplova za njihovo zdravje in življenje ter varnost njihovega premoženja. Z ukrepi, ki jih morajo izvesti potniki ob nesreči zrakoplova za zavarovanje svojih življenj in imetja (požar na zrakoplovu in podobno) je dolžan potnike seznaniti prevoznik. Kadar je zaradi posledic nesreče zrakoplova ogroženo življenje ljudi in živali skrbijo za organiziranje, razvijanje in usmerjanje osebne in vzajemne zaščite občine v sodelovanju s prevoznikom.

Od **zaščitnih ukrepov** se ob nesreči zrakoplova izvajajo naslednji ukrepi:

- prostorski, urbanistični, gradbeni in drugi tehnični ukrepi,
- radiološka, kemična in biološka zaščita,
- evakuacija,

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

Pri izvajanju ukrepov in nalog ZRP je glavna vloga regije na povezovanju in koordiniranju nalog in aktivnosti med lokalnimi skupnostmi, drugimi organi in službami regijskega pomena, letališčem ali izven letališča na katerem se zgodi nesreča, prevoznikom in državnim nivojem (Upravo Republike Slovenije za zaščito in reševanje). Po potrebi se napoti v prizadeto občino pomoč v kadrih-osebo za povezavo, ki pomaga občinski upravi pri izvajanju njihovih nalog.

Občine na območju Notranjske regije so zunaj območij kontroliranih con (CTR), zato pripravijo le posamezne dele načrta zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova, v katerih predvidijo način obveščanja in izvajanja zaščitnih ukrepov ter nalog ZRP.

Prostorski, urbanistični, gradbeni in drugi tehnični ukrepi

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

Prostorski, urbanistični, gradbeni in drugi tehnični ukrepi morajo biti upoštevani že pri načrtovanju in graditvi letališč z namenom, da se prepreči oziroma zmanjša škodljive vplive naravnih in drugih nesreč ter, da se omogoči zaščita, reševanje in pomoč.

Občine v svojih prostorskih aktih določijo lokacije, ki se ob naravni ali drugi nesreči lahko uporabijo za ureditev začasnih skladišč ruševin in drugih odpadkov, lokacije za postavitev začasnih prebivališč ter lokacije oziroma objekte za začasno skladiščenje nevarnih snovi in kontaminiranega materiala. Pri tem je treba upoštevati varnost lokacije, topografske značilnosti, velikost uporabne površine, okoljske razmere (čistost okolja, podnebne razmere itn.), sestavo tal, vegetacijo, dostopnost, oskrbo z vodo, bližino infrastrukture (komunala, energetika in promet), oddaljenost od obstoječih družbenih in gospodarskih objektov, oddaljenost od zavarovanih in posebno občutljivih območij, možnosti zavarovanja območja ter urejene pravice do rabe zemljišča.

V primeru potrebe regijska enota za tehnično reševanje sodeluje pri odstranjevanju ruševin, regijska služba za podporo pa skrbi za preskrbo na prizadetem območju.

Radiološka, kemična in biološka zaščita

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

Če pride do kontaminacije širšega območja kot sekundarna posledica nesreče zrakoplova, se izvajajo zaščitni ukrepi v skladu z Regijskim načrtom ZiR ob jedrski in radiološki nesreči ali Regijskim načrtom ZiR ob nesreči z nevarnimi snovmi za Notranjsko regijo.

Evakuacija

Če bi ob nesreči zrakoplova prišlo do večjega požara oziroma do nenadzorovanega uhajanja nevarnih snovi v okolje ali do poškodovanosti objektov in infrastrukture in bi to ogrožalo življenje in zdravje ljudi in živali, bi bilo potrebno izvesti evakuacijo.

Evakuacijo načrtujejo in organizirajo občine v skladu s svojimi načrti zaščite in reševanja.

Sprejem in oskrba ogroženih prebivalcev

Zagotovi se namestitev in nujna oskrba tistim prebivalcem, ki so zaradi nesreče zrakoplova ogroženi in se zadržujejo zunaj svojega prebivališča.

Zaščita kulturne dediščine

Zaščita kulturne dediščine obsega izvajanje ukrepov za zmanjšanje škodljivih vplivov nesreče zrakoplova na kulturno dediščino. Izvajajo jih strokovnjaki s področja varstva kulturne dediščine v sodelovanju z enotami CZ in drugimi silami za ZRP.

S podatki o kulturni dediščini in njeni ogroženosti morajo občine in enote CZ ter sile ZRP predhodno razpolagati.

Ob nesreči zrakoplova, v kateri bi bila kulturna dediščina poškodovana, se izvajajo naslednje naloge:

- zbiranje in obdelava podatkov o poškodovani kulturni dediščini,
- odločanje o takojšnjih zaščitnih ukrepih,
- izvajanje takojšnjih varnostnih del (evakuacija, varovanje, ...),
- izdelava ocene škode na kulturni dediščini in
- izdelava programa sanacije in obnove nepremičnine kulturne dediščine, programa restavratorskih posegov za sanacijo arhivskega in dokumentarnega gradiva, programa sanacije in restavracije premične kulturne dediščine.

Od nalog ZRP se ob nesreči zrakoplova izvajajo naslednje:

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

Iskanje pogrešanega zrakoplova in oseb (zrakoplov v sili)

Javna agencija za civilno letalstvo Slovenije (CAA) v skladu s predpisi in mednarodnimi sporazumnimi akti usklajuje akcijo iskanja in reševanja pogrešanega civilnega zrakoplova medtem, ko SV, MO usklajuje akcijo iskanja in reševanja pogrešanega vojaškega zrakoplova oziroma tujega vojaškega zrakoplova.

Pri iskanju in reševanju pogrešanega zrakoplova sodelujejo policija, SV, sile za ZRP, Kontrola zračnega prometa Slovenije d.o.o. (KZPS), lastniki ali uporabniki zrakoplova ter osebe, ki opravljajo dolžnosti na krovu zrakoplova ali na letališčih ali drugih zmogljivostih za letalstvo.

Pri iskanju pogrešanega zrakoplova iz zraka lahko sodelujejo poleg zrakoplovov policije in SV tudi drugi domači in tuji zrakoplovi katere, če je treba kontrolorji zračnega prometa usmerjajo na mesto nesreče. Pogrešan zrakoplov na tleh iščejo policijske enote ter druge sile za ZRP.

Prva pomoč in nujna medicinska pomoč

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

Če se nesreča zgodi izven letališča najprej pomagajo gasilci in druge ekipe sil ZRP, ki prenesejo poškodovane do mesta za zdravstveno oskrbo (v nadaljevanju MZO), ki naj bo na območju, od koder je možen nadaljni prevoz do zdravstvene oskrbe.

Ob nesreči zrakoplova z večjim številom žrtev, se po potrebi poleg rednih služb Ministrstva za notranje zadeve (v nadaljevanju MNZ), ki opravljajo identifikacijo oseb, aktivira tudi enota za identifikacijo oseb pri Inštitutu za sodno medicino pri Medicinski fakulteti.

Gašenje in reševanje ob požarih

Naloge gašenja požarov in reševanja na zrakoplovu ali letališčih na območju Notranjske regije se izvaja v skladu z načrti aktiviranja in obveščanja gasilskih enot.

Pri opravljanju naloge gašenje in reševanje ob požarih, ki nastane kot posledica nesreče zrakoplova, ter tudi pri drugih zaščitnih ukrepih in nalogah mora vodja intervencije sile za ZRP ob nesreči vojaškega zrakoplova opozoriti na možnost prevoza streliva, eksploziva in pirotehničnih izdelkov, če se mogoče prevažajo z vojaškim zrakoplovom, in na sprožitev katapultnega sedeža. Enako velja za civilne zrakoplove, ker se strelivo, eksploziv in pirotehnični izdelki lahko prevažajo tudi s civilnimi zrakoplovi.

Reševanje iz ruševin

Ob nesreči zrakoplova na težko dostopnem terenu ali ob nesreči zrakoplova na naseljeno območje se za iskanje ponesrečenih aktivirajo sile ZRP. Ob nesreči zrakoplova na težko dostopnem terenu se lahko za prevoz potrebne opreme za tehnično reševanje uporabijo tudi helikopterji Policije in SV, pri reševanju iz ruševin pa lahko sodelujejo tudi gasilske enote.

Reševanje na vodi in iz vode

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

Pomoč ogroženim in prizadetim svojcem oziroma prebivalcem

Za potnike in njihove svojce pomoč organizira prevoznik.

Izpostava URSZR Postojna po potrebi lahko v primeru nesreče zrakoplova organizira informacijski center za potrebe prebivalcev na prizadetem območju. Informacijski center lahko organizirajo tudi občine.

Informacijski center objavi telefonsko številko, posreduje informacije o nesreči, daje napotke prebivalcem na prizadetem območju, zbira, obdeluje in posreduje podatke o mrtvih in poškodovanih, ki jih nato posreduje Štabu CZ za Notranjsko, drugim pristojnim organom, organizacijam in službam ter, če je tako odločeno tudi svojcem žrtev in poškodovanim.

Informacijski center nudi tudi psihološko / psihosocialno in duhovno pomoč prizadetim in ogroženim prebivalcem, prevajalske storitve po potrebi, pomoč pri oskrbi in nastanitvi nepoškodovanih in svojcev ter preživelim pri vzpostavitvi stikov s svojci.

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

Za izvajanje nalog na področju zagotavljanja osnovnih pogojev za življenje ob naravni ali drugi nesreči za prebivalce na prizadetem območju so zadolžene javne službe in gospodarske družbe, zavodi in druge organizacije ter poveljnik CZ za Notranjsko.

11 RAZVRŠČANJE OBČIN IN NOTRANJSKE REGIJE (Izpostave URSZR Postojna) V RAZREDE OGROŽENOSTI ZARADI LETALSKE 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 vsebovati tudi razvid, katere občine in v kakšnem obsegu so ogrožene zaradi posameznih vrst nesreč.

V tem poglavju predstavljamo razvrščanje 10-tih občin Notranjske regije in Izpostavo URSZR Postojna v razrede ogroženosti v primeru nesreče zrakoplova.

11.1 Razvrščanje letališč v razrede zaradi letalske nesreče

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

Na območju Notranjske regije imamo le dva manjša letališča in v njihovi neposredni bližini ni prebivalcev zato se večja tovrstna nesreča tam ne more zgoditi.

Na obeh letališčih pristajajo manjši športni zrakoplovi, ki lahko pomenijo možno potencialno nevarnost za nesrečo zrakoplovov, predvsem manjšega obsega.

Zaradi številnih zračnih poti preko prostora Notranjske regije se lahko pričakuje tako nesreče manjšega kot tudi večjega obsega.

Na območju Notranjske regije ne moremo izključiti večje nesreče zrakoplova v kateri bi bila udeležena dva velika zrakoplova. V takih primerih bi bilo prizadetih okrog 800 oseb na krovu zrakoplova in večje območje na zemlji. S stališča nesreče zrakoplova je ogrožen večji slovenski prostor ter tudi območje Notranjske regije zaradi številnih zračnih poti, ki potekajo čez to območje.

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

Zaradi številnih zračnih poti, ki prepletajo zračni prostor RS in območje Notranjske regije, je s stališča nesreče zrakoplova ogrožen ves slovenski prostor ter posledično Notranjska regija, vendar je verjetnost takega dogodka majhna.

11.2 Kriteriji za oceno ogroženosti zaradi letalske nesreče

Pri dodanih kriterijih za razvrščanje občin glede ogroženosti ob nesreči zrakoplova v RS za nesreče večjega obsega je upoštevan Državni načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova, št. 84200-1/2009/5, z dne 23.7.2009 in Državni načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova št. 84200-1/2009/5, z dne 23.7.2009 – dopolnjena verzija 4.1 – september 2010, ažurirana maj 2014 ter Regijski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova št. 842-2/2010-28, z dne 10.6.2015 in Državni načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova – Temeljni načrt (verzija 5.0), št. 84200-2/2023/3 z dne 6.7.2023, ki določajo, da morajo občine, ki so na območju nadzorovanih con CTR) mednarodnih letališč in mešanega letališča Cerklje ob Krki izdelati načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova, občine v katere spadajo vse občine na območju Notranjske regije in se nahajajo izven nadzorovanih con (CTR) izdelajo le posamezne dele načrtov zaščite in reševanja.

11.3 Razvrščanje občin in Izpostave URSZR Postojna (regije) v razrede ogroženosti zaradi letalske nesreče

To poglavje skuša ugotoviti teritorialno porazdelitev ogroženosti zaradi nesreče zrakoplova in je izdelano za 10 občin Izpostave URSZR Postojna (regija). Z nazivom »regija« je v tem poglavju mišljena Izpostava URSZR Postojna. Regija je ozemeljsko in glede vključenosti občin vanje identična Izpostavi URSZR Postojna.

Podatki o številu prebivalcev po občinah in Izpostavi URSZR Postojna so povzeti s spletne strani SURS, avgust 2023.

Kriterij za točkovanje območja po občinah in regiji je prikazan v spodnji tabeli.

Tabela 2: Kriteriji za točkovanje območja mednarodnih letališč in mešanega letališča po občinah

1 točka	2 točki	3 točke	4 točke	5 točk
-	-	Območje RS in Notranjske regije, ki je izven območja CTR con mednarodnega ali mešanega letališča	-	Območje CTR con mednarodnega ali mešanega letališča

Opomba: Nobena občina po kriteriju ni razvrščena nižje od treh točk, ker zaradi preletov letal skozi ves slovenski zračni prostor obstaja verjetnost nesreče zrakoplova večjega obsega, kamor spada tudi območje Notranjske regije

Tabela 3: Razvrstitev občin glede na kriterij

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

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

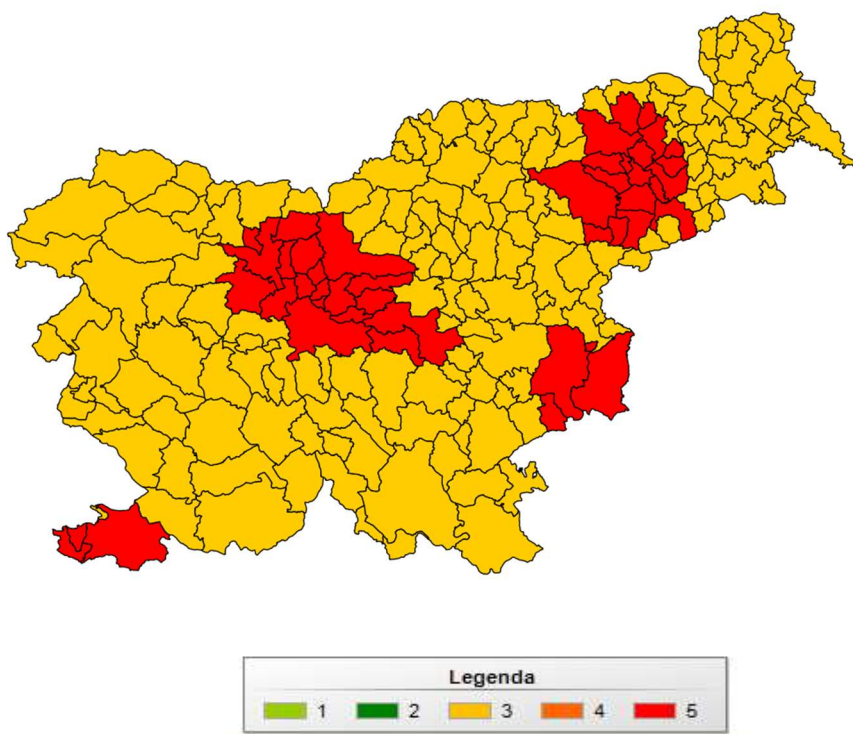
Razred ogroženosti	
1	Zelo majhna
2	Majhna
3	Srednja
4	Velika
5	Zelo velika

Občine na območju Notranjske regije spadajo med 168 občin, ki so na območju RS in so se uvrstile v tretji razred ogroženosti, saj je verjetnost zelo majhna, da na tem območju pride do nesreče tako manjšega kot tudi večjega obsega zaradi zračnih poti, ki gredo čez območje RS.

11.3.1 Razvrščanje občin Notranjske regije

Obveznosti občin na območju Izpostave URSZR Postojna so z naslova načrtovanja ob nesreči zrakoplova glede na njihovo ogroženost določene z obstoječim Regijskim načrtom ZiR ob nesreči zrakoplova.

Ogroženost slovenskih občin ob nesreči zrakoplova je prikazana tudi na sliki 2.

Slika 2: Ogroženost slovenskih občin

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

Na območju Notranjske regije je vseh 10 občin razvrščeno v 3 razred ogroženosti.

Tabela 5: Razred ogroženosti po občinah na območju Notranjske regije ob nesreči zrakoplova

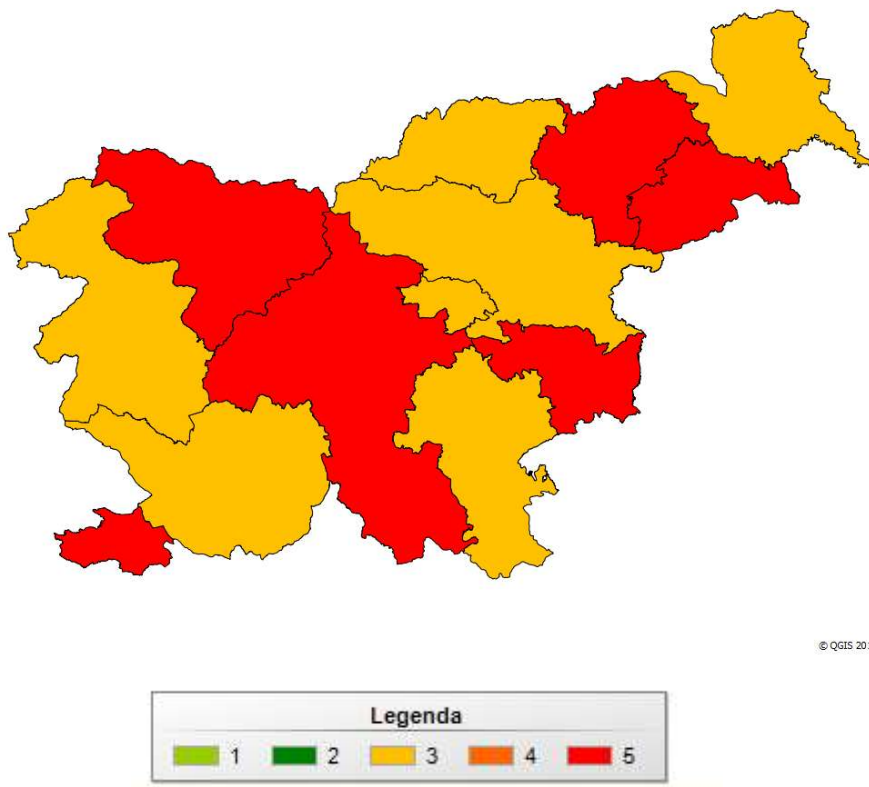
Regija	Občina	Površina občine v km ²	Število ljudi	Gostota poseljenosti	Rang območja parcel in CTR mednarodnega ali mešanega letališča = razred ogroženosti
Notranjska	Bloke	75,1	1566	20,9	3
	Cerknica	241,3	11.870	49,2	3
	Divača	145	4.501	31,0	3
	Hrpelje – Kozina	194,9	5.181	26,6	3
	Ilirska Bistrica	480	13.313	27,7	3
	Komen	102,7	3.509	34,2	3
	Loška dolina	166,8	3.526	21,1	3
	Pivka	223,3	6.162	27,6	3
	Postojna	269,9	17.672	65,5	3
	Sežana	217,4	13.839	63,7	3
Notranjska	SKUPAJ	2.116,40	81.139	38,3	

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

reševanja ob nesreči zrakoplova.

11.3.2 Razvrščanje Notranjske regije

Slika 3: Ogroženost regij ob nesreči zrakoplova



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

Tabela 6: Regije, razvrščene po razredih ogroženosti

Razred ogroženosti	Število regij	Regija
1	-	-
2	-	-
3	7	Severnoprimorska, Dolenjska, Koroška, Notranjska , Pomurska, Zahodnoštajerska in Zasavska
4	-	-
5	6	Gorenjska, Ljubljanska, Obalna, Vzhodnoštajerska, Podravska in Posavska
Skupaj	13	

Območje Notranjske regije nima zemljišč, ki bi segala v območje nadzorovanih con (CTR) mednarodnih letališč in mešanega letališča.

Vendar zaradi številnih zračnih poti preko slovenskega zračnega prostora ter prav tako čez območje Notranjske regije, lahko na celotnem ozemlju tako Slovenije kot Notranjske regije pričakujemo tako nesreče zrakoplovov manjšega kot tudi večjega obsega. Verjetnost, da do take nesreče pride je zelo majhna, zato se je Izpostava URSZR Postojna uvrstila v tretji razred ogroženosti.

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

Regija	1. razred ogroženosti	2. razred ogroženosti	3. razred ogroženosti	4. razred ogroženost	5. razred ogroženosti	Skupno število občin	razred ogroženosti regije
Gorenjska			12		6	18	5
Severnoprimorska			13			13	3
Dolenjska			15			15	3
Koroška			12			12	3
Notranjska			10			10	3
Obalna			1		3	4	5
Ljubljanska			19		13	32	5
Vzhodnoštajerska			10		12	22	5
Podravska			12		7	19	5
Pomurska			27			27	3
Zahodnoštajerska			33			33	3
Posavska			1		3	4	5
Zasavska			3			3	3
SKUPAJ OBČIN						212	

12 ZAKLJUČKI OCENE OGROŽENOSTI

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

Zaradi številčnih zračnih poti, ki prepletajo zračni prostor na območju Notranjske regije in zaradi športnih letališč Postojna in Divača z manjšimi letali, je s stališča nevarnosti nastanka nesreče zrakoplova prav tako ogrožen prostor na tem območju.

Najhujše posledice lahko povzročijo nesreče zrakoplovov na območju Notranjske regije:

- na naseljenem območju,
- na območju infrastrukture, kjer se skladišči in predelava nevarne snovi,
- pri nesreči zrakoplova, ki prevažata nevarno blago in pri tem pride do nenadzorovanega uhajanja škodljivih snovi v okolje ali do požara oziroma eksplozije,
- pri nesreči zrakoplova na vodnih površinah.

Vodne površine na območju Notranjske regije, ki bi bile najbolj ogrožene ob nesreči zrakoplova so naslednje:

- Reka-Reka; njena površina je 68ha, v dolžino pa meri 47km.
- Akumulacijsko jezero Klivnik; njegova površina je 33ha, dolžina pa 2800m ter
- Akumulacijsko jezero Mola, ki ima površino 80ha ter meri v dolžino 3850m.

Obe jezери se nahajata na pritokih Reke- Reke, ki je del svetovno znamenitih Škocjanski jam tako da bi škoda ob nesreči zrakoplova nastala tudi v kraškem podzemlju.

Težko dostopna mesta ob nesreči zrakoplova na območju Notranjske regije predstavljajo vse tri planote in sicer Snežnik, Javorniki ter Nanos.

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

13 RAZLAGA POJMOV IN OKRAJŠAV

13.1 Razlaga pojmov

LETALIŠČE je določena kopenska ali vodna površina (vključno z objekti, napravami in opremo), ki je v celoti ali deloma namenjen za pristajanje, vzletanje in gibanje zrakoplova.

JAVNO LETALIŠČE je letališče, ki je namenjeno in odprto za zračni promet in javni zračni prevoz.

LETALIŠKA CONA je določen nadzorovan del zračnega prostora nad letališčem in okrog njega, namenjen varovanju letališkega prometa.

LETALO je zrakoplov na motorni pogon, težji od zraka, ki dobi vzgon v letu predvsem od aerodinamičnih reakcij na njegove površine.

LETALSKA NESREČA VEČJEGA OBSEGA je letalska nesreča, pri kateri je uničeno letalo z vzletno maso nad 5700 kg ali je v njej umrlo ali se teže poškodovalo 12 ali več oseb ali če grozi okolju večja nevarnost.

ZRAKOPLOV V SILI je incident, pri katerem so podane okoliščine, ki kažejo na to, da se je nesreča skoraj zgodila.

NADZOROVAN ZRAČNI PROSTOR je del zračnega prostora določenih razsežnosti, v katerem je zagotovljena služba za vodenje zračnega prometa v obsegu, ki je opredeljen s klasifikacijo zračnega prostora.

NESREČA je po zakonu o letalstvu dogodek, povezan z obratovanjem zrakoplova, ki se zgodi tedaj, ko se ena ali več oseb oziroma stvari vkrca v zrakoplov, s katerim se namerava opraviti let, do tedaj, ko se opravi izkrcanje in zaradi katerega je:

- ena ali več oseb smrtno ponesrečenih ali težje poškodovanih, oziroma so stvari tako močno poškodovane ali uničene, razen, če so poškodbe posledica naravnih vzrokov, če gre za samo poškodbe ali če poškodbe povzročijo druge osebe, ali so poškodovani slepi potniki, ki se skrivajo zunaj območij, ki so običajno namenjena potnikom in posadki,
- na zrakoplovu nastala poškodba ali napaka na strukturi in
- zrakoplov izgubljen ali popolnoma nedostopen.

VZLETIŠČE je določena kopenska ali vodna površina, ki je v celoti ali deloma namenjena za pristajanje, vzletanje ali gibanje zrakoplovov določenih vrst in kategorij.

ZRAČNI PROSTOR Zračni prostor Republike Slovenije obsega zračni prostor nad kopnim ter obalnim morjem in notranjimi vodami, ki so pod suverenostjo Republike Slovenije. Zračne poti v Sloveniji so glede na razvrstitev zračnega prostora v Republiki Sloveniji razdeljene v razrede C, D, E in G. Razredi C, D in E predstavljajo nadzorovani zračni prostor, zračni prostor razreda G pa je sloj prostega letenja, v katerem ni organizirane službe kontrole letenja.

ZRAČNI PROMET je gibanje zrakoplovov po zraku (let) in po letališčih in vzletiščih.

ZRAČNA POT je kontroliran zračni prostor ali njegov del v obliki tridimenzionalnega koridorja, opremljen z radio navigacijskimi napravami.

ZRAKOPLOV je vsaka naprava, ki se lahko obdrži v ozračju zaradi reakcije zraka, razen reakcije zraka na zemeljska površino.

11.2 Razlaga okrajšav

CAA	Agencija za civilno letalstvo
CTR	Control zone (nadzorovana cona)
CZ	Civilna zaščita
CORS	Center za obveščanje Republike Slovenije
CZ	Civilna zaščita
ECAC	Evropska konferenca civilnega letalstva
ELME	Ekološki laboratorij z mobilno enoto
EU	Evropska unija
EUROCONTROL	Evropska organizacija za varnost zračne plovbe
GRS	Gorska reševalna služba
IATA	Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (International Air Transport Association)
ICAO	Mednarodna organizacija civilnega letalstva (International Civil Aviation Organization)
JAA	Skupnost letalskih organov
KZPS d.o.o.	Kontrola zračnega prometa Slovenije d.o.o.

MZO	mesto za zdravstveno oskrbo
PGD	Prostovoljno gasilsko društvo
PP	prva pomoč
ReCO	Regijski center za obveščanje
RKB	radiološka, kemična in biološka
RS	Republika Slovenija
SV	Slovenska vojska
URSZR	Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje
UTC	univerzalni svetovni čas
ZIR	zaščita in reševanje
ZRP	zaščita, reševanje in pomoč

14 VIRI PODATKOV IN VSEBIN ZA IZDELAVO OCENE OGROŽENOSTI

1. Ocena ogroženosti ob nesreči zrakoplova v Republiki Sloveniji, št. 8420-2/2015-37, z dne 17.1.2018;
2. Državni načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova – Temeljni načrt (verzija 5.0), št. 84200-2/2023/3 z dne 6.7.2023
3. Regijski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova 842-11/2015-1, z dne 28.07.2015;
4. Skupna Regijska ocena ogroženosti št. 842-49/2009-17, z dne 9.11.2009;
5. Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.