



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO

UPRAVA REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA ZAŠČITO IN REŠEVANJE

Izpostava Slovenj Gradec

Pohorska 2, 2380 Slovenj Gradec

T: 02 882 62 30

F: 02 884 11 91

E: izpostava.sg@urszr.si

www.sos112.si/slovenj_gradec

Številka: 842-20/2014-3-DGZR

Datum: 13.8.2014

OCENA OGROŽENOSTI OB NESREČI ZRAKOPLOVA V KOROŠKI REGIJI

verzija 1

	ORGAN	DATUM	ODGOVORNA OSEBA/PODPIS
OCENO AŽURIRAL/SKRBNIK	Izpostava Slovenj Gradec	julij 2014	Nada Jeseničnik Krajnc svetovalec I
SPREJEL	Izpostava Slovenj Gradec	avgust 2014	Alan Matijević podsekretar vodja izpostave

KAZALO

1 UVOD.....	3
1 Zračni promet na območju Koroške.....	3
1.2 Letališča in vzletišča na območju Koroške	3
1.3 Letališče Slovenj Gradec.....	4
1.4 Vzletišče Aviofun.....	4
2 VRSTA, OBLIKA IN ZNAČILNOSTI NESREČE ZRAKOPLOVA.....	5
3 VIRI OZIROMA VZROKI NASTANKA NESREČE	5
4 DEJAVNIKI, KI POVEČUJEJO VERJETNOST NASTANKA NESREČE	
ZRAKOPLOVA	5
4.1 Geografske značilnosti Koroške regije.....	5
4.2 Vremenske razmere.....	6
4.3 Prevoz nevarnega blaga.....	6
4.4 Potresna ogroženost	7
4.5 Terorizem in druge oblike množičnega nasilja	7
5 VERJETNOST POJAVLJANJA NESREČE.....	7
6 POGOSTOST POJAVLJANJA NESREČE	8
7 MOŽEN POTEK TER PRIČAKOVAN OBSEG IN OBMOČJE NESREČE	8
8 VERJETNOST NASTANKA VERIŽNIH NESREČ.....	8
9 PREPREČITEV, UBLAŽITEV IN ZMANJŠANJE POSLEDIC NESREČE	
ZRAKOPLOVA	9
10 ZAKLJUČKI OCENE OGROŽENOSTI	11
11 RAZLAGA OKRAJŠAV	12
12 VIRI PODATKOV IN VSEBIN ZA IZDELAVO OCENE OGROŽENOSTI.....	12
13 RAZVRŠČANJE OBČIN IN REGIJE V RAZREDE OGROŽENOSTI ZARADI	
LETALSKE NESREČE	13
13.1 Razvrščanje letališč v razrede ogroženosti zaradi letalske nesreče	13
13.2 Kriteriji za oceno ogroženosti zaradi letalske nesreče.....	13
13.3 Razvrščanje občin in izpostave v razrede ogroženosti zaradi letalske nesreče	13
13.3.1 Razvrščanje občin	14
13.3.2 Razvrščanje regije	15

A OCENA OGROŽENOSTI

1 UVOD

Regijsko oceno ogroženosti ob nesreči zrakoplova v Koroški regiji je izdelala Izpostava URSZR Slovenj Gradec na osnovi Državne ocene ogroženosti št. 842-2/2009-16, z dne 23.6.2009 - ažurirana in dopolnjena verzija 1.2 – november 2013, Zakona o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS, št. 51/06 – uradno prečiščeno besedilo, s spremembami in dopolnitvami), Navodila o pripravi ocen ogroženosti (Uradni list Republike Slovenije št. 39/95), Uredbe o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanje (Uradni list RS, št. 24/2012), Zakona o letalstvu (ZLet-UPB4) (Uradni list RS, št. 81/2010). Izdelana je za primer nesreče zrakoplova na območju Koroške regije.

Ažurirana in dopolnjena Državna ocena ogroženosti ob nesreči zrakoplova v RS iz leta 2013 je bila predhodno usklajena z Ministrstvom za infrastrukturo in prostor in poslana v vednost Združenju občin Slovenije, Združenju mestnih občin Slovenije, Skupnosti občin Slovenije in se ni posebej usklajevala z občinami in pristojnimi organi v Koroški regiji.

Z dnevom sprejetja te ocene preneha veljati ocena ogroženosti ob nesreči zrakoplova, ki je del skupne Ocene ogroženosti Koroške regije pred naravnimi in drugimi nesrečami, št. 842-00-16/2003-1 z dne, 24.11.2003.

1 Zračni promet na območju Koroške

Zračni prostor RS obsega zračni prostor nad kopnim ter obalnim morjem in notranjimi vodami, ki so pod suverenostjo RS. V zračnem prostoru obstajajo določena pravila, ki se jih morajo držati vsi zrakoplovi, ki vstopajo vanj ali letijo v njem. Ločimo kontroliran in nekontroliran zračni prostor. Nekontroliran zračni prostor sega od površine zemlje do višine, kjer se začne kontroliran zračni prostor. Ta višina je določena glede na vrsto reliefa. Ponavadi je kontroliran zračni prostor tisti, kjer je na voljo radarska pokritost in kjer zrakoplovi letijo po pravilih instrumentalnega letenja (IFR).

Zračni promet na območju Koroške je vezan na aktivnosti, ki se izvajajo na dejavnosti Javnega letališča Slovenj Gradec in vzletišča Aviofun Libeliče, med vikendom pa je vedno več športnega letenja in padalstva.

Letalski promet po letu 2008, ko je nastopila gospodarska kriza, nekoliko upada.

1.2 Letališča in vzletišča na območju Koroške

Letališča so lahko civilna, vojaška ali mešana. Med civilnimi letališči ločimo javna letališča in letališča za lastne potrebe. Letališča, ki so namenjena za mednarodni promet so mednarodna letališča.

Na območju Koroške regije je evidentirano 1 javno letališče (vir: spletna stran KZPS, <http://www.sloveniacontrol.si/acrobat/aip/Operations/2013-06-11/html/index-en-GB.html>, citirano 17.9.2013):

- **Letališče Slovenj Gradec**

Letališče Slovenj Gradec je infrastrukturni objekt lokalnega pomena.

Na območju naše regije imamo še 1 vzletišče, ki je v privatni lasti:

- **Aviofun, Libeliče (občina Dravograd).**

1.3 Letališče Slovenj Gradec

Javno letališče Slovenj Gradec leži na nadmorski višini 500 m in koordinatah 46°28'18.83"N 015°7'11".

Letališče Slovenj Gradec je večinoma namenjeno športnim aktivnostim in ima 1200 metrov dolgo in 23 metrov široko asfaltno vzletno-pristajalno stezo. Občasno se mednarodni promet lahko, v skladu z zakonom o letalstvu, izvaja tudi na tem letališču.



Slika 1: Letališče Slovenj Gradec (vir: <http://zemljevid.najdi.si/> in <http://www.aviofun.com/>)

1.4 Vzletišče Aviofun

V Koroški regiji imamo 1 vzletišče (občina Dravograd).

Vzletišče je namenjeno za vzletanje in pristajanje letal splošne in posebne kategorije. Vzletišče se nahaja na nadmorski višini 440 m in koordinatah N46°37'24" E014°57'04". Dimenzije steze: 350 x 30 m (na vrhu, spodaj še dodatnih 300m)



Slika 2: Vzletišče Aviofun (vir: <http://www.aviofun.com/>)

2 VRSTA, OBLIKA IN ZNAČILNOSTI NESREČE ZRAKOPLOVA

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

Za nesrečo zrakoplova je značilno, da:

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

Nesreče zrakoplovov lahko delimo glede na:

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

3 VIRI OZIROMA VZROKI NASTANKA NESREČE

Glavni vzroki nesreč zrakoplovov so predvsem:

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

4 DEJAVNIKI, KI POVEČUJEJO VERJETNOST NASTANKA NESREČE ZRAKOPLOVA

4.1 Geografske značilnosti Koroške regije

V Koroški regiji gre za izrazit hribovit, povečini sredogorski svet, ki pa je vložen med tri obsežnejše slovenske pokrajine nižjega sveta: Celovško kotlino, nizko Podravje in Savinjsko dolino. Sploh ne gre za enotno hribovje, temveč za medsebojno zmes precej različnih zgradbenih in reliefnih elementov, za predel, ki je preprežen z dolinskimi brazdami v različnih smereh in zato že sam v sebi razdrobljen na manjše pokrajinske celice. Predvsem se prepleta v dolinskem omrežju in v slemenitvi hribovja Koroške regije podolžna alpska, zahodna-vzhodna smer s poprečnimi smermi.

Za Koroško regijo je značilna velika reliefna razčlenjenost, kar pa ne otežuje potek samega letalskega prometa in tudi ne pomeni oviro pri iskanju ter reševanju ponesrečenega zrakoplova.

4.2 Vremenske razmere

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

Močno **neurje ob nevihti** spremljajo nalivi, nevihtni piš, strele in lahko tudi toča. Število dni z nevihtami je zelo veliko, vendar je nevihtna aktivnost iz leta v leto zelo spremenljiva. Le redke nevihte prinesejo tudi točo (povprečno vsaka petindvajseta), pojav toče pa je še bistveno bolj variabilen od pojava neviht. Nevihtni piš je izredno nevaren za letalski promet, saj se pod bazo nevihtnega oblaka zrak izrazito hitro spušča in če pristajajoči zrakoplov zaide v tak spuščajoč veter, lahko zaradi izgube vzgona in posledično višine strmoglavi. Vetrovi ob nevihtah so zelo turbulentni, hitrost pa se jim naglo spreminja. Toča nastaja izključno v spomladanskem in poletnem času, pogosto pa je povezana s pojavom nevihtnega piša.

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

Sneženje je pozimi reden pojav, občasno pa so količine novozapadlega snega tolikšne, da lahko ohromijo letalski promet.

Megla je lahko huda ovira pri pristajanju in vzletanju zrakoplova, predvsem na pomanjkljivo navigacijsko opremljenih letališčih in zrakoplovih. Pojav megle je pogostejši v jesenskem in zimskem obdobju ter zgodaj spomladi, od oktobra do aprila.

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

4.3 Prevoz nevarnega blaga

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

Prevoz nevarnega blaga v letalskem prometu mora biti usklajen tako z dokumenti ICAO kot tudi z dokumenti Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (IATA). Nevarno blago je razdeljeno v tri kategorije:

- snovi, ki so dovoljene za prevoz z zrakoplovi,
- snovi, za katere so potrebna posebna dovoljenja in
- snovi, ki so izključene iz prevoza zrakoplova.

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

- Program usposablјanja s področja prevoza nevarnega blaga ter

- Navodila za ukrepanje ob nesreči zrakoplova pri prevozu nevarnega blaga.

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

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

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

4.4 Potresna ogroženost

Javno letališče Slovenj Gradec in vzletišče AVIOFUN d.o.o. ležita na območju, kjer lahko pričakujemo potres od V. do VII. stopnje po EMS potresni lestvici, kar predstavlja šibak do močnejši potres in se ne pričakujejo večje poškodbe na letališki infrastrukturi, ki bi ogrozile delovanje letališča.

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.

V primeru terorističnega napada se lahko aktivira tudi Regijski načrt ZIR ob uporabi orožij al sredstev za množično uničevanje v teroristične namene oziroma terorističnem napadu s klasičnimi sredstvi v Koroški regiji, verzija 1.

5 VERJETNOST POJAVLJANJA NESREČE

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

Ker se večina nesreč zrakoplovov pripeti na letališčih ali v njihovi neposredni bližini, predvsem pri vzletanju in pristajanju, so najbolj ogroženi tisti prebivalci, ki živijo na območju letališča.

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

Tudi letališče in registrirano vzletišče, na katerih vzletajo in pristajajo manjši športni zrakoplovi, lahko pomenijo možno potencialno nevarnost za nesrečo zrakoplovov, predvsem manjšega obsega.

Zaradi številnih zračnih poti, ki prepletajo zračni prostor RS, je s stališča nesreče zrakoplova ogrožena tudi Koroška, vendar je verjetnost takega dogodka majhna.

6 POGOSTOST POJAVLJANJA NESREČE

Večjih nesreč v Koroški regiji ni bilo. Večina nesreč, ki se pripetijo so nesreče manjšega obsega med katere sodijo predvsem nesreče zmajarjev, padalcev, jadralnih padalcev in ultralahkih letal.

7 MOŽEN POTEK TER PRIČAKOVAN OBSEG IN OBMOČJE NESREČE

Za nesrečo zrakoplova je značilno, da:

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

Iskanje zrakoplova in reševanje je oteženo predvsem na območju Pohorja oziroma v nenaseljenih in slabo prehodnih predelih ter v primeru nesreče zrakoplova na vodnih površinah.

Ker se večina nesreč zrakoplovov pripeti na letališčih ali v njihovi neposredni bližini, predvsem pri vzletanju in pristajanju, so najbolj ogroženi prebivalci, ki živijo na območju letališč.

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.

8 VERJETNOST NASTANKA VERIŽNIH NESREČ

Ob nesrečah zrakoplovov ponavadi pričakujemo večje število ranjenih in tudi veliko smrtnih žrtev.

Število smrtnih žrtev se lahko poveča tudi zaradi možnih različnih verižnih nesreč, kot so:

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

Veliko nevarnost lahko predstavljajo tudi stacionarni viri nevarnih snovi na katere lahko pade zrakoplov.

Karta stacionarnih virov nevarnih snovi na območju Koroške določa 1 vir večjega tveganja (vir: spletna stran ARSO, citirano 30.5.2014).

9 PREPREČITEV, UBLAŽITEV IN ZMANJŠANJE POSLEDIC NESREČE ZRAKOPLOVA

Pomembna dejavnost v civilnem letalstvu je varovanje, ki se odraža na področju letališč, letalskih prevoznikov in drugih.

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

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

- prostorski, urbanistični, gradbeni in drugi tehnični ukrepi,
- RKB zaščita,
- evakuacija,
- sprejem in oskrba ogroženih prebivalcev in
- zaščita kulturne dediščine.

Prostorski, urbanistični, gradbeni in drugi tehnični ukrepi

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

Radiološka, kemična in biološka zaščita

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

Evakuacija

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

Sprejem in namestitev ogroženih prebivalcev

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

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

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

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

Iskanje pogrešanega zrakoplova in oseb (zrakoplov v sili)

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

Prva pomoč in nujna medicinska pomoč

Ranjenim in poškodovanim, ob nesreči zrakoplova na kraju nesreče, najprej pomagajo preživeli, očitniki in pripadniki reševalnih služb, ki prvi prispejo na kraj nesreče. Če se nesreča zgodi izven letališča najprej pomagajo gasilci in druge ekipe sil za ZRP, ki prenesejo poškodovane do mesta za zdravstveno oskrbo (MZ), ki naj bo na območju, od koder je možen nadaljnji prevoz do zdravstvene oskrbe. Ob nesreči zrakoplova z večjim številom žrtev, se po potrebi poleg rednih služb 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 izvajajo gasilske službe letališč, gasilske enote širšega regijskega pomena in gasilske enote pristojnih gasilskih društev.

Reševanje iz ruševin

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

Reševanje na vodi in iz vode

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

Pomoč ogroženim in prizadetim svojcem oziroma prebivalcem

Informacijski center lahko organizirajo poleg države tudi regije in občine. Poleg tega, da objavi telefonsko številko, informacijski center posreduje tudi informacije o nesreči, daje napotke prebivalcem na prizadetem območju, zbira, obdeluje in posreduje podatke o mrtvih in poškodovanih, ki jih nato posreduje pristojnemu štabu CZ, drugim pristojnim organom, organizacijam in službam ter, če je tako odločeno tudi svojcem žrtev in poškodovanim. Informacijski center nudi tudi psihološko in duhovno pomoč prizadetim in svojcem žrtev,

prevajalske storitve, pomoč pri oskrbi in nastanitvi nepoškodovanih in svojcev ter preživelim pri vzpostavitvi stikov s svojci.

Zagotavljanje osnovnih pogojev za življenje

Osnovni pogoji za življenje bodo vzpostavljeni takrat, ko bodo izpolnjeni pogoji za preklic odrejenih zaščitnih ukrepov. Za izvajanje nalog na področju zagotavljanja osnovnih pogojev za življenje so zadolžene javne službe in gospodarske družbe, zavodi in druge organizacije ter poveljnik CZ RS oziroma poveljnik CZ za Koroško.

10 ZAKLJUČKI OCENE OGROŽENOSTI

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

Zaradi številnih zračnih poti, ki prepletajo zračni prostor RS, je s stališča nevarnosti nastanka nesreče zrakoplova ogrožena tudi Koroška, kar pomeni, da je na celotnem območju možna nesreča manjšega in večjega obsega.

Najhujše posledice lahko povzročijo nesreče zrakoplovov:

- na območju letališča in vzletišča,
- na naseljenem območju,
- pri nesreči zrakoplova, ki prevaža nevarno blago in pri tem pride do nenadzorovanega uhajanja škodljivih snovi v okolje ali do požara oziroma eksplozije,
- na težko dostopnem terenu ter
- pri nesreči zrakoplova na vodnih površinah.

Nesreče zrakoplova so zelo zastrašujoče, ker:

- se pogosto končajo s popolno katastrofo (100% mrtvih),
- so poškodbe trupel zaradi velikih hitrosti, pri katerih prihaja do nesreč, zelo hude (ožgana, iznakažena trupla), kar poveča stres reševalcev,
- se lahko pripeti na težko dostopnem terenu,
- ljudem daje močan občutek izgube nadzora in nemoči,
- zmanjša zaupanje v varnost zračnega prevoza,
- povzročajo jezo, namerjeno proti možnim krivcem, posadki zrakoplova, prevozniku ter
- povzročajo povezanost in hkrati občutek krivde pri preživelih.

V Koroški imamo javno letališče, zato so tudi na tem letališču potrebni nujni ukrepi za zagotavljanje večje varnosti, ki jih mora zagotoviti obratovalec letališča sam in sicer:

- redno vzdrževati pristajalne steze in ostale letališke infrastrukture ter
- preprečiti dostop vsem nepoklicanim osebam na območju letališča (zagotoviti varovanje območja letališča).

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

11 RAZLAGA OKRAJŠAV

CAA	Agencija za civilno letalstvo
CTR	Control zone (nadzorovana cona)
CZ	Civilna zaščita
EMS	Evropska potresna lestvica
IATA	Mednarodna združenja letalskih prevoznikov (International Air Transport Association)
ICAO	Mednarodna organizacija civilnega letalstva (International civil Aviation Organization)
IFR	Instrument Flight Rules (pravila instrumentalnega letenja)
MZIP	Ministrstvo za infrastrukturo in prostor
MNZ	Ministrstvo za notranje zadeve
PS SV	Poveljstvo sil Slovenske vojske
RS	Republika Slovenija
SV	Slovenska vojska
URSZR	Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje
ZRP	Zaščita, reševanje in pomoč

12 VIRI PODATKOV IN VSEBIN ZA IZDELAVO OCENE OGROŽENOSTI

Vsebina	Vir
Državna ocena ogroženosti ob nesreči zrakoplova	URSZR, november 2013
Državni načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova, verzija 4.0	Vlada RS, 2009
Letalska nesreča – ocena ogroženosti	Spletna stran URSZR
Seznam obratov večjega tveganja za okolje 2014 (SEVESO zavezanci)	ARSO, spletna stran, citirano 30.5.2014

B. KRITERIJI ZA RAZVRŠČANJE V RAZREDE OGROŽENOSTI

13 RAZVRŠČANJE OBČIN IN REGIJE V RAZREDE OGROŽENOSTI ZARADI LETALSKE NESREČE

Uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja (Ur. 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.

13.1 Razvrščanje letališč v razrede ogroženosti zaradi letalske nesreče

V temeljnem načrtu ob nesreči zrakoplova je navedeno, da delež letalskega potniškega prometa v mednarodnem pomenu znaša okoli 15 %, analize nesreč zrakoplovov pa 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).

Tako so najbolj ogroženi tisti prebivalci, ki živijo na območju letališč. Tudi druga letališča in večja registrirana vzletišča, na katerih vzletajo in pristajajo manjši športni zrakoplovi, lahko pomenijo možno potencialno nevarnost za nesrečo zrakoplovov, predvsem manjšega obsega.

Zaradi številnih zračnih poti preko slovenskega zračnega prostora lahko na območju Koroške regije pričakujemo tako nesreče zrakoplovov manjšega kot tudi večjega obsega. Poleg tega v zračnem prostoru in na ozemlju Koroške ne moremo izključiti velikih nesreč zrakoplovov, v katerih bi bila udeležena dva velika zrakoplova. V takih primerih bi lahko bilo prizadetih okrog 800 oseb na krovu zrakoplova in večje območje na zemlji. S stališča nesreče zrakoplova je ogrožena celotna Koroška, vendar je verjetnost takega dogodka zelo majhna.

13.2 Kriteriji za oceno ogroženosti zaradi letalske nesreče

Pri dodanih kriterijih za razvrščanje občin glede ogroženosti ob nesreči zrakoplova na območju Koroške je za nesreče večjega obsega upoštevan obstoječi 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, ki določa, da morajo **občine, ki se nahajajo na območju izven nadzorovanih con (CTR)**, izdelati posamezne **dele načrtov** zaščite in reševanja.

13.3 Razvrščanje občin in izpostave v razrede ogroženosti zaradi letalske nesreče

To poglavje, ki skuša ugotoviti teritorialno porazdelitev ogroženosti zaradi nesreče zrakoplova, je izdelano za 12 občin ter za izpostavo. Z nazivom »regija« je v tem poglavju mišljena Izpostava URSZR Slovenj Gradec. Regija je ozemeljsko in glede vključenosti občin vanje identična izpostavi URSZR.

Podatki o številu prebivalcev po občinah in izpostavi so povzeti iz aplikacije GIS_UJME s stanjem na dan 1. 12. 2011.

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

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

Tabela 1: Kriteriji za točkovanje območja mednarodnih in mešanega letališča po občinah

Opomba: Nobena občina po kriteriju ni razvrščena nižje od treh točk, ker zaradi preletov letal skozi slovenski zračni prostor obstaja verjetnost nesreče zrakoplova večjega obsega.

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

Tabela 2: Rangiranje občin/regij glede na kriterij

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

Tabela 3: Razredi in stopnje ogroženosti nosilcev načrtovanja (občin, regij)

13.3.1 Razvrščanje občin

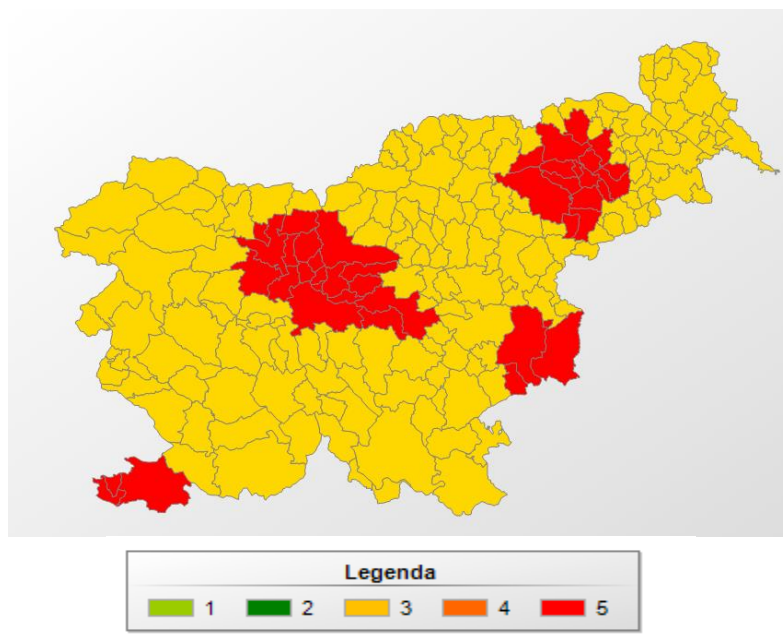
Zaradi številnih zračnih poti preko slovenskega zračnega prostora lahko na celotnem ozemlju Koroške pričakujemo tako nesreče zrakoplovov manjšega kot tudi večjega obsega, vendar je verjetnost, da do take nesreče pride, majhna, zato so se občine na območju Koroške – 12 občin, uvrstile v tretji razred ogroženosti.

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

	Regija/občina	Površina občine v km ²	Število ljudi	Gostota poseljenosti	Rang območja parcel in CTR con mednarodnega ali mešanega letališča = Razred ogroženosti
KOROŠKA	Črna na Koroškem	156	3349	21,5	3
	Dravograd	105	8623	82,1	3
	Mežica	26,4	3651	138,3	3
	Mislinja	112,2	4691	41,8	3
	Muta	38,8	3501	90,2	3
	Podvelka	103,9	2578	24,8	3
	Prevalje	58,1	6426	110,6	3
	Radlje ob Dravi	93,9	6016	64,1	3
	Ravne na Koroškem	63,4	11.405	179,9	3
	Ribnica na Pohorju	59,3	1215	20,5	3
	Slovenj Gradec	173,7	16.610	95,6	3
	Vuzenica	50,1	2719	54,3	3
	SKUPAJ	1.040,80	70.784	68	3

Tabela 4: Ogroženost občin ob nesreči zrakoplova

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



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

Slika 3: Ogroženost slovenskih občin

13.3.2 Razvrščanje regije

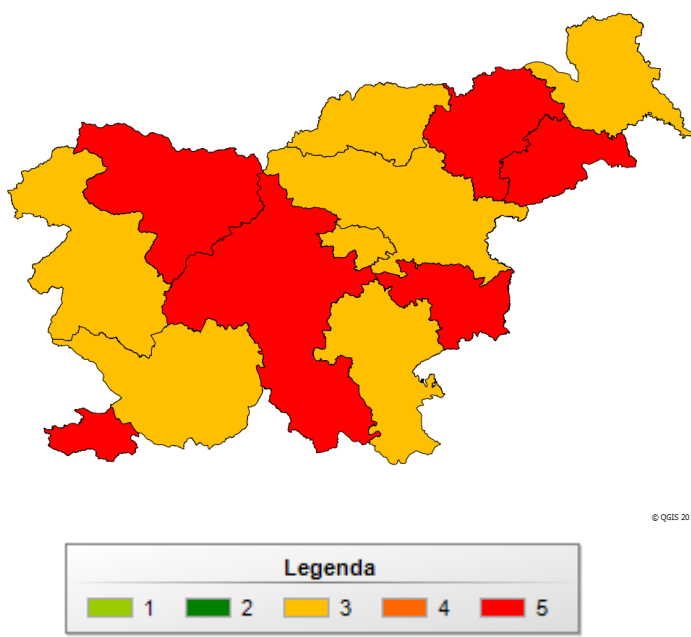
Zaradi številnih zračnih poti preko slovenskega zračnega prostora lahko na ozemlju Koroške pričakujemo tako nesreče zrakoplovov manjšega kot tudi večjega obsega, vendar je

verjetnost, da do take nesreče pride, majhna, zato se je Izpostava URSZR Slovenj Gradec uvrstila v tretji razred ogroženosti.

Regija	1. razred ogroženosti	2. razred ogroženosti	3. razred ogroženosti	4. razred ogroženosti	5. razred ogroženosti	Skupno število občin	Razred ogroženosti regije
Koroška			12			12	3
SKUPAJ OBČIN						12	

Tabela 5: Število občin v regiji in skupno, razvrščenih po razredih ogroženosti

Takole pa ogroženost regije ob nesreči zrakoplova zgleda na sliki.



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

Slika 4: Ogroženost regij ob nesreči zrakoplova

V tretji razred ogroženosti se je poleg ostalih regij v RS uvrstila tudi Koroška (tabela 15).

Razred	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	

Tabela 6: Regije, razvrščene po razredih ogroženosti