



**JAVNA AGENCIJA ZA ŽELEZNIŠKI PROMET  
REPUBLIKE SLOVENIJE**

---

# LETNO VARNOSTNO POROČILO

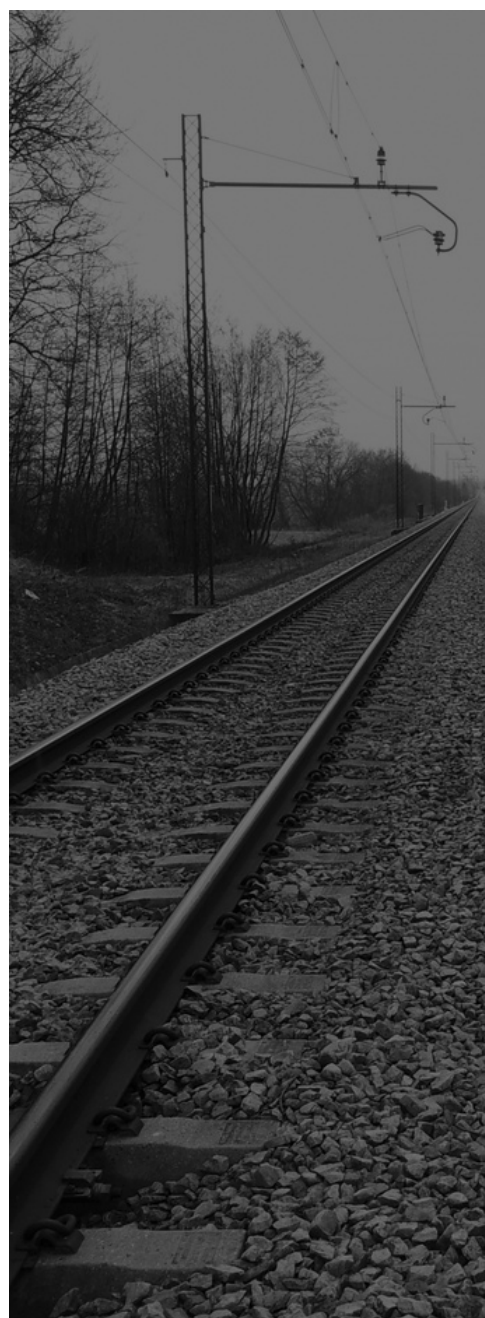
Letno poročilo o  
varnosti na javni  
železniški  
infrastrukturi v  
Republiki Sloveniji za  
leto 2016.

---

**LETNO VARNOSTNO POROČILO 2016**

# KAZALO VSEBINE

<b>A. UVOD.....</b>	<b>3</b>
<b>B. SPLOŠNA VARNOSTNA UČINKOVITOST IN STRATEGIJA.....</b>	<b>5</b>
<b>C. RAZVOJ NA PODROČJU VARNOSTNE UČINKOVITOSTI.....</b>	<b>9</b>
<b>D. NADZOR.....</b>	<b>15</b>
<b>E. VARNOSTNA SPRIČEVALA IN POOBLASTILA.....</b>	<b>17</b>
<b>F. SPREMEMBE V ZAKONODAJI.....</b>	<b>18</b>
<b>G. UPORABA SVM ZA VREDNOTENJE IN OCENO TVEGANJA.....</b>	<b>19</b>
<b>H. Odstopanja od certifikacijske sheme za ECM.....</b>	<b>21</b>
<b>PRILOGA A – SKUPNI VARNOSTNI KAZALNIKI.....</b>	<b>22</b>
<b>PRILOGA B – SPREMEMBE ZAKONODAJE.....</b>	<b>26</b>





# UVOD

## A.1. NAMEN IN OBSEG POROČILA

Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije (v nadaljevanju besedila AŽP) v letnem poročilu o varnosti za leto 2016 predstavlja rezultate s področja varnosti v železniškem prometu v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju besedila RS), kot to določajo Direktiva 2004/49/ES, Direktiva 2009/149/ES, Direktiva komisije 2014/88/EU, Izvedbena Uredba komisije (ES) št. 402/2013, Uredba komisije (EU) št. 445/2011 in veljavni Zakon o železniškem prometu.

Letno poročilo o varnosti za leto 2016 je izdelano na podlagi predloge, ki jo je pripravila Agencija EU za železnice (v nadaljevanju besedila ERA) in v kateri so zajete zahteve iz člena 18 Direktive 2004/49/ES.

Letno poročilo o varnosti za leto 2016 vsebuje podatke s področja varnosti in varnega upravljanja železniškega prometa. Namenjeno je vsem, ki so kakorkoli vključeni oziroma povezani z javnim železniškim sistemom v RS.

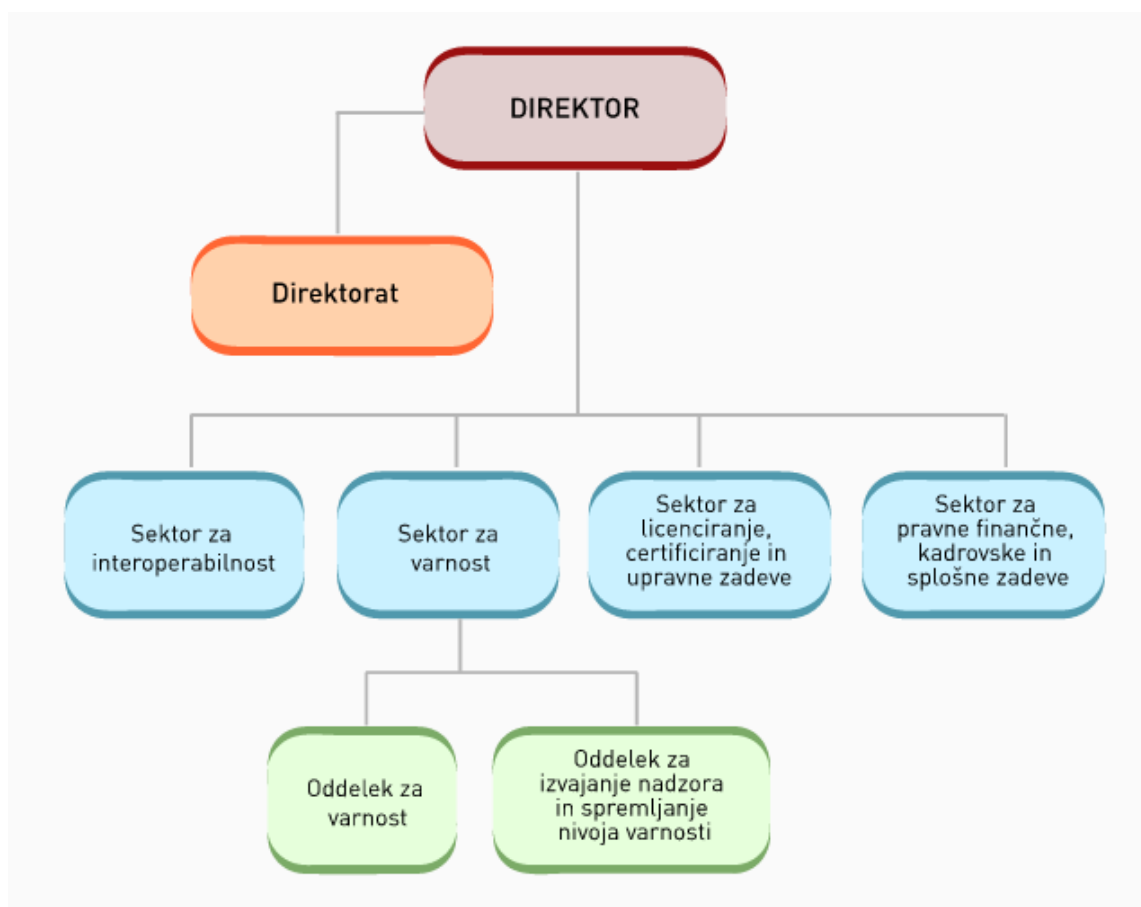
---

**LETNO POROČILO  
VSEBUJE PODATKE  
S PODROČJA  
VARNOSTI  
ŽELEZNIŠKEGA  
PROMETA.**

## A.2. ORGANIZACIJSKE SPREMEMBE VARNOSTNEGA ORGANA

Organizacijska struktura je bila leta 2016 deležna korenitih sprememb. Spremembe Zakona o železniškem prometu (ZZelP-J) so posegle v delovna področja. Posledično je AŽP iz poslovnega razloga izvedla reorganizacijo poslovanja in na podlagi novih zakonskih pristojnosti prilagodila notranjo strukturo in organiziranost veljavni zakonodaji. Izhodišče za izvedbo reorganizacije je bil Pravilnik o notranji organizaciji in sistemizaciji delovnih mest Javne agencije za železniški promet RS, št. 100-1/2016 ZP 16, ki ga je Svet AŽP sprejel 30. 9. 2016.

S tem pravilnikom sta bila ukinjena Sektor za izvajanje nalog dodeljevalnega organa in Sektor za izvajanje nalog varnostnega organa. AŽP je skladno z veljavno zakonodajo organizirala tri novoustanovljene sektorje: Sektor za varnost, Sektor za interoperabilnost in Sektor za licenciranje, certificiranje in upravne zadeve. Četrty sektor, Sektor za pravne, finančne, kadrovske in splošne zadeve, je ostal organiziran kot podpora delovanju AŽP. Sektor za varnost je razdeljen na dva oddelka, na oddelek za varnost ter oddelek za izvajanje nadzora in spremljanje nivoja varnosti



Slika 1: Organizacijska struktura AŽP na dan 31.12.2016.



# SPLOŠNA VARNOSTNA UČINKOVITOST IN STRATEGIJA



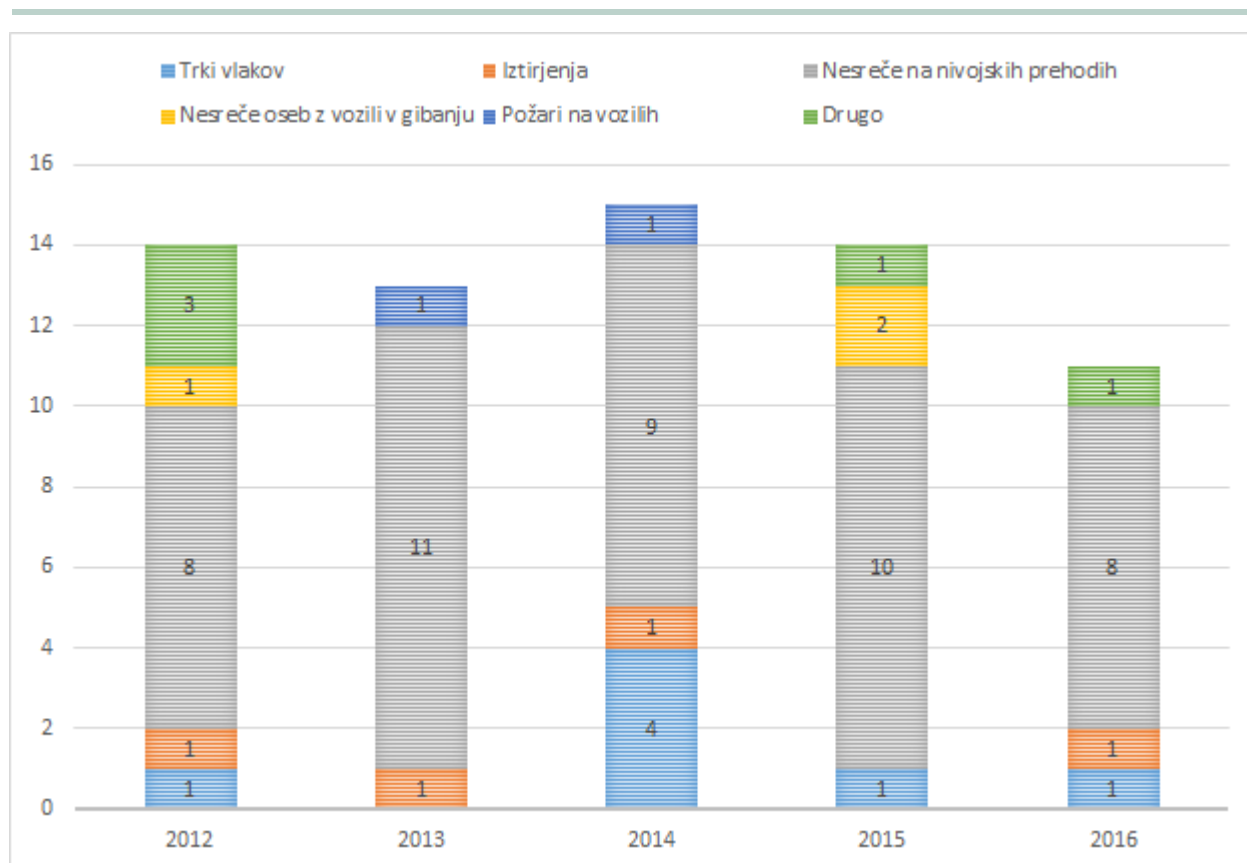
## B.1. GLAVNI ZAKLJUČKI ZA LETO 2016

Stanje na področju varnosti v železniškem prometu v Republiki Sloveniji je dobro. V zadnjih letih je opazen trend zmanjševanja števila hudih nesreč. Prav tako v zadnjih letih med potniki in osebjem ne beležimo smrtnih žrtev ali hudih poškodb. Iztirjenja, trki vlakov in požari na vozilih, ki bi jih uvrščali med hude nesreče, so v Sloveniji redki pojavi.

Večino hudih nesreč na železnici v Sloveniji predstavljajo nesreče na nivojskih prehodih. V zadnjem desetletju je število nesreč na nivojskih prehodih upadlo.

V letu 2016 je bilo v Sloveniji 11 hudih nesreč, od tega 1 trk vlaka, 1 iztirjenje, 8 nesreč na nivojskih prehodih in 1 druga nesreča.

Slovenija trenutno nima določenih nacionalnih varnostnih ciljev, temveč letni nivo varnosti določa na podlagi nacionalnih referenčnih vrednosti (NRV), ki so določeni po posameznih državah EU, glede na skupne varnostne kazalnike. NRV so za vsako državo določeni po posameznih kategorijah tveganj: potniki, zaposleni, uporabniki nivojskih prehodov, nepooblaščen osebe, druge osebe in družba kot celota.



Slika 2: Hude nesreče v letih 2012 - 2016 glede na vrsto nesreče.

V letu 2016 je bilo ugotovljeno, da Slovenija ni presegala NRV glede na tehtano število smrtnih primerov in poškodb na letni ravni / milijardo vlakovnih kilometrov (FWSI).

Kategorija tveganja	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	(NRV) [ x 10-9]	(FWSI) [ x 10-9]	(FWSI) [ x 10-9]	(FWSI) [ x 10-9]	(FWSI) [ x 10-9]	(FWSI) [ x 10-9]
Potniki	25,3	0	0	0	9,09	0
Zaposleni	40,9	0	52,8	5,28	0	0
Uporabniki nivojskih prehodov	364	78,4	243	259	195	116
Nepooblaščen osebe	236	162	0	52,8	0	5,28
Druge osebe	14,5	0	0	0	0	0
Družba kot celota	698	240	296	317	201	121

Tabela 1: Primerjava NRV in FWSI po posameznih kategorijah tveganja v letih 2011 - 2016.

## **B.2. NACIONALNA VARNOSTNA STRATEGIJA, PROGRAMI IN INICIATIVE**

Nacionalna varnostna strategija za Republiko Slovenijo še ni bila sprejeta.

## **B.3. PREGLED PREJŠNJEGA LETA**

AŽP je leta 2016 upravljavcu javne železniške infrastrukture na podlagi dopolnitev Zakona o železniškem prometu predala naloge, povezane z določanjem, zaračunavanjem in pobiranjem uporabnine, dodeljevanjem vlakovnih poti in izdelavo voznega reda omrežja, nadzorom nad izvajanjem voznega reda omrežja in zagotavljanjem načina učinkovitosti. S spremembami Zakona o železniškem prometu in Zakona o varnosti v železniškem prometu so bile AŽP dodeljene dodatne naloge in ustrezno število kadrov, ki bodo te dodatne naloge lahko izvajali.

Naloge, ki so bile dodane so:

- Naloge, povezane z izvajanjem kontinuiranega nadzora nad licencami;
- Naloge, povezane z izvajanjem Uredbe Komisije (EU) 1077/2012 o skupni varnostni metodi za nadzor, ki ga izvajajo nacionalni varnostni organi po izdaji varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila;
- Naloge v povezavi z nacionalnim načrtom izvajanja tehničnih specifikacij interoperabilnosti (TSI) in enotne kontaktne točke (OSS) v skladu s telematskimi aplikacijami za tovorni promet (TAF) in telematskimi aplikacijami za potniški promet (TAP).





AŽP z novim vzpostavljenim sistemom delovanja omogoča smotrno izrabo kadrovskega potenciala, saj v sistemu ustvarja pogoje, da posamezni strokovnjak deluje na več področjih glede na potrebe po strokovnih znanjih. Vpeljala je tudi enotno zasnovan sistem za izvajanje nalog, ki je primerljiv s sistemi, ki ga vzpostavlja ERA. Vzpostavljen sistem ima na izvedbeni ravni vgrajene mehanizme, ki omogočajo, da je vsak postopek navzkrižno nadzorovan vertikalno (sistem hierarhičnega potrjevanja) in tudi horizontalno (med posameznimi sektorji). Sistemsko je ločeno ocenjevanje skladnosti od odločanja, saj se s tem omogoča medsebojno preverjanje in zagotavlja, da je možnost napak pri odločitvah minimalna.

AŽP s svojim delovanjem zagotavlja, da so v železniškem sistemu vzpostavljeni pogoji, ki omogočajo varno delovanje železniškega sistema, in sicer prek mehanizmov za varnostna spričevala, varnostna pooblastila, licence, dovoljenja, vodenje registrov, vključitev podsistemov v obratovanje in izvajanje nadzora nad sistemi varnega upravljanja ipd. Menimo, da bodo določeni mehanizmi bolj kakovostno izvedeni, saj smo po našem mnenju z reorganizacijo procese optimizirali, vgradili pa smo tudi dodatne sistemske kontrolne mehanizme, za katere menimo, da so možnost napak zmanjšali na minimalno možno raven.

Na vseh preverjenih železniških področjih Republika Slovenija ni preseгла nobene od zastavljenih referenčnih vrednosti. Skladno s tem lahko rečemo, da je sistem, ki je vzpostavljen, ustrezen in da so bili postopki, ki smo jih izvajali na AŽP, primerni.

## **B.4. FOKUSNA PODROČJA ZA NASLEDNJE LETO**

V letu 2017 so fokusna področja usmerjena v nadzor nad sistemi varnega upravljanja upravljavca in prevoznikov, izdanimi licencami, sistemi vzdrževanja subjektov, zadolženih za vzdrževanje tirnih vozil in subjekti usposabljanja in preverjanja.



# RAZVOJ NA PODROČJU VARNOSTNE UČINKOVITOSTI



## **C.1. PODROBNA ANALIZA ZADNJIH ZABELEŽENIH TRENDOV**

### Pregled

Trend razvoja varnostne učinkovitosti na področjih, ki jih opredeljujejo nekateri od najpomembnejših skupnih varnostnih kazalnikov, ostaja v zadnjih letih na približno enakem nivoju. Skupno število nesreč je v letu 2016 v primerjavi z letom prej upadlo iz 14 na 11. Število smrtnih žrtev se je v primerjavi z letom prej rahlo povečalo, medtem ko je število hudo poškodovanih upadlo. Glavna kategorija tveganj ostajajo nivojski prehodi, kjer se zgodi tudi glavnina hudih nesreč na železniškem omrežju v Sloveniji. Podobno na enakem nivoju ostaja število znanilcev nesreč, ki je v primerjavi z letom prej nekoliko upadlo. V letu 2016 je bil znova zabeležen porast samomorov.

Skupno število vlakovnih kilometrov se je skozi zadnja leta postopno povečevalo in je v letu 2016 obsegalo dobrih 21 milijonov kilometrov.

	2012	2013	2014	2015	2016
Skupno število hudih nesreč	14	13	15	14	11
Število znanilcev nesreč	116	100	81	142	125
Ekonomski vpliv hudih nesreč (EUR)	5427817	6652317	-	-	7035919
Skupno število vlakovnih kilometrov (milijon km)	19,87	20,14	20,52	21,55	21,28

Tabela 2: Osnovni pregled trendov na področju varnosti v letih 2012 – 2016.

### Hude nesreče

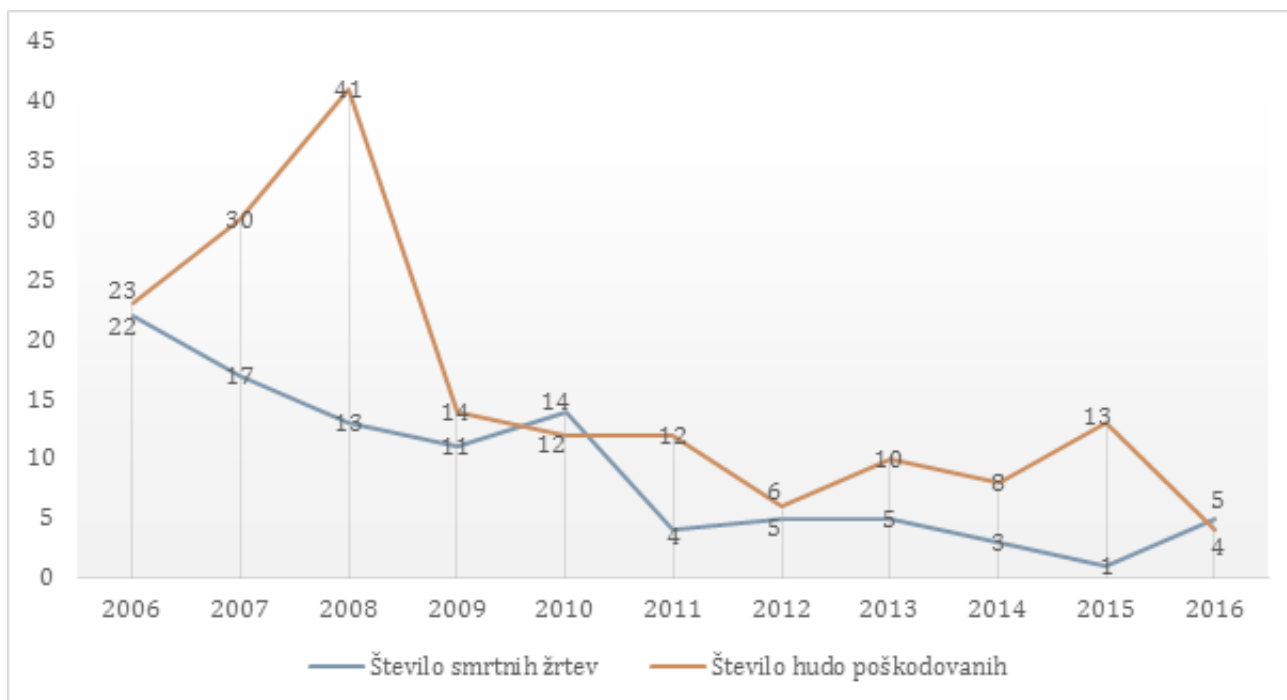
Skupno število hudih nesreč se je v zadnjih petih letih zmanjšalo iz 14 v letu 2012 na 11 v letu 2016. Povprečna vrednost skupnega števila hudih nesreč v zadnjih petih letih je 13,4. Pri tem so 8 od skupno 11 nesreč predstavljale nesreče na nivojskih prehodih. 1 nesreča je bila zabeležena kot trk vlaka, 1 kot iztirjenje in 1 kot drugi dogodek.

	2012	2013	2014	2015	2016
Skupno število hudih nesreč	14	13	15	14	11
Trki vlakov	1	0	4	1	1
Iztirjenja	1	1	1	0	1
Nesreče na nivojskih prehodih	8	11	9	10	8
Nesreče oseb z vozili v gibanju	1	0	0	2	0
Požari na vozilih	0	1	1	0	0
Drugo	3	0	0	1	1

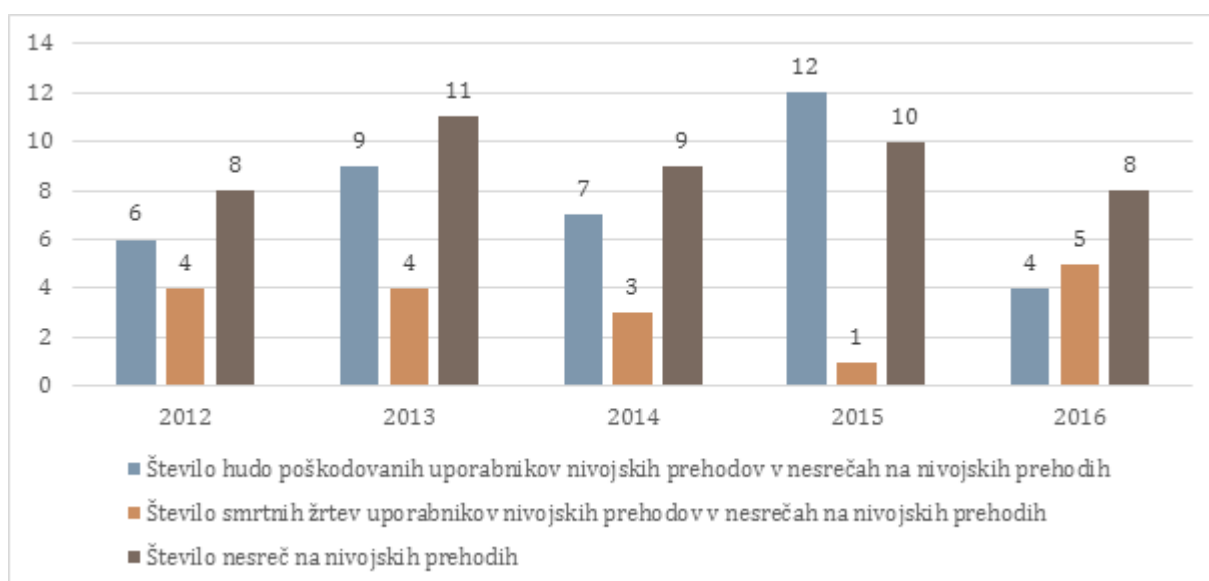
Tabela 3: Pregled hudih nesreč glede na vrsto nesreče.

## Smrtne žrtve in hudo poškodovani

V letu 2016 je bilo 5 smrtnih žrtev železniških nesreč, kar pomeni rahlo povečanje v primerjavi s prejšnjima dvema letoma in izenačitev s stanjem v letih 2012 in 2013. Pri tem so bile vse smrtne žrtve uporabniki nivojskih prehodov. Število hudo poškodovanih se je v letu 2016 zmanjšalo na 4. Vsi hudo poškodovani so bili prav tako uporabniki nivojskih prehodov.

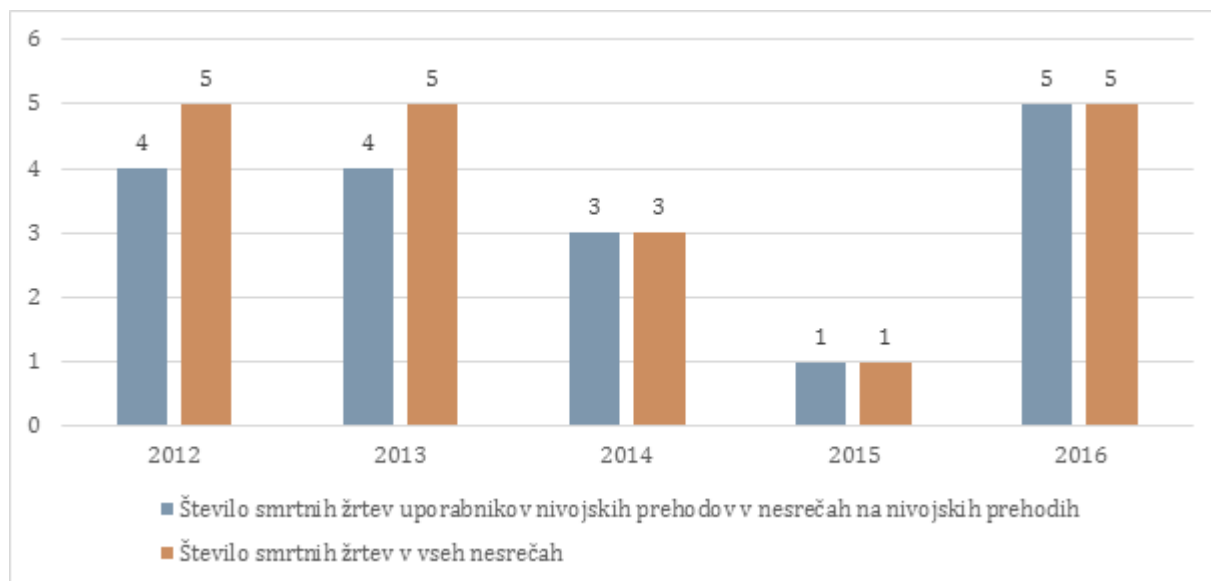


Slika 3: Smrtne žrtve in hudo poškodovani v železniških nesrečah v letih 2006 - 2016.

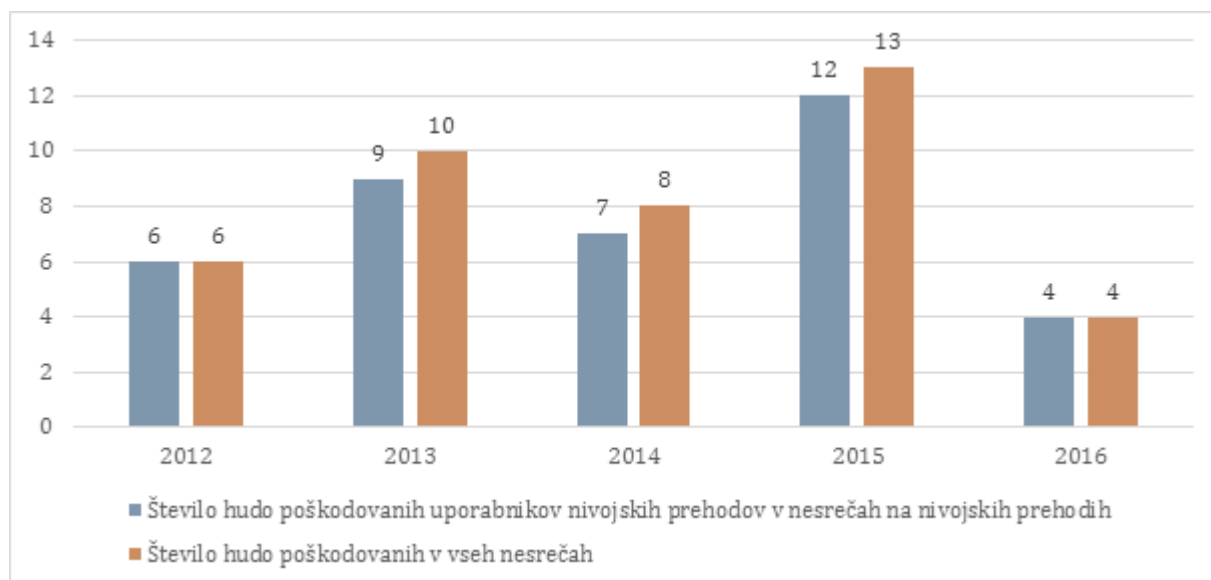


Slika 4: Število nesreč, smrtne žrtve in hudo poškodovani na nivojskih prehodih v letih 2012 - 2016.

Posebno pozornost pri analizi zadnjih trendov je potrebo nameniti nesrečam na nivojskih prehodih, kjer se je v zadnji petih letih zgodilo 46 nesreč oz. v povprečju 9,2 nesreči na leto. Zlasti zaskrbljujoče je dejstvo, da pri smrtnih žrtvah in hudo poškodovanih še posebej izstopajo uporabniki nivojskih prehodov. Tako so v zadnjih petih letih glavnino smrtnih žrtev v železniških nesrečah predstavljali uporabniki nivojskih prehodov. Od skupno 19 smrtnih žrtev železniških nesreč je bilo kar 17 smrtnih žrtev uporabnikov nivojskih prehodov. Podobno je s hudo poškodovanimi, kjer je v zadnjih petih letih od skupno 41 hudo poškodovanih žrtev železniških nesreč, 38 uporabnikov nivojskih prehodov.



Slika 5: Primerjava števila smrtnih žrtev v vseh nesrečah in med uporabniki nivojskih prehodov.



Slika 6: Primerjava števila hudo poškodovanih v vseh nesrečah in med uporabniki nivojskih prehodov.

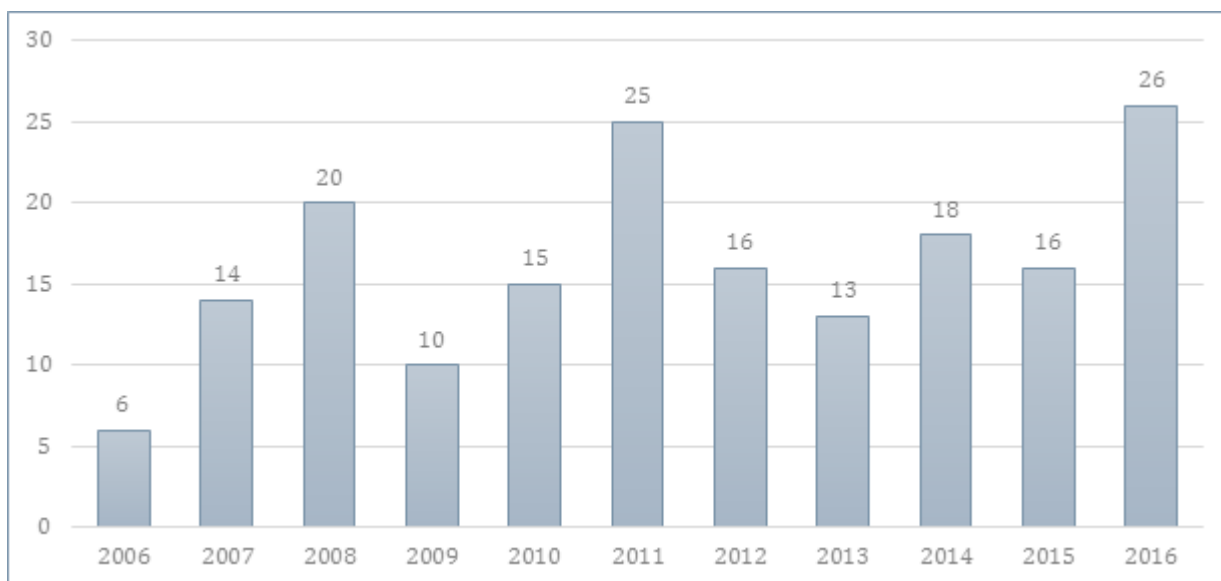


## Nevarne snovi

V letu 2016 ni bilo zabeleženih hudih nesreč s prisotnostjo nevarnih snovi.

## Samomori

Število samomorov je v letu 2016 naraslo na 26 v primerjavi z letom prej, ko jih je bilo 16. Gre za najvišji porast števila samomorov na železnici v zadnjih 5 letih.



Slika 7: Število samomorov na železnicah v letih 2006 - 2016.

## Znanilci nesreč

Skupno število znanilcev nesreč je v letu 2016 upadlo, v primerjavi z letom prej. Kljub temu pa je še vedno nad nivojem iz let 2012, 2013 in 2014. Zmanjšale so se deformacije tirov, hkrati pa povečali zlomi tirnic. Upadlo je tudi število prevozov signalov.

	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Skupno število znanilcev nesreč</b>	116	100	81	142	125
<b>Zlomi tirnic</b>	94	72	61	85	116
<b>Deformacije tirov</b>	16	28	12	50	6
<b>Napačna signalizacija signalnih znakov</b>	0	0	0	0	0
<b>Prevozi signalov</b>	6	0	8	7	3
<b>Zlomi koles na vozilih</b>	0	0	0	0	0
<b>Zlomi osi na vozilih</b>	0	0	0	0	0

Tabela 4: Pregled znanilcev nesreč po posameznih tipih.

## C.2. REZULTATI VARNOSTNIH PRIPOROČIL

V letu 2016 je preiskovalni organ za preiskovanje železniških nesreč in incidentov preiskal 6 nesreč in sicer:

- 2 iztirjenji vlaka;
- 4 nesreče na nivojskih prehodih.

Vrsta preiskovanih nesreč	Število nesreč	Število žrtev		Škoda €(ocenjena) v	Gibanja primerjavi z letom 2015
		Smrtne žrtve	Težje ranjeni		
Trčenje vlakov	0	0	0	0 €	0 = 0
Iztirjenje vlaka	2	0	0	850.000,00€	2 > 0
drugo	4	5	0	5.500,00€	4 = 4

Tabela 5: Pregled nesreč, ki jih je v letu 2016 preiskoval preiskovalni organ.

Izdana priporočila		Stanje izvajanja priporočil					
		izpolnjena		se izpolnjujejo (ali so pripravljena)		ne bodo izpolnjena (zavrnjena)	
LETO	štev.	štev.	%	štev.	%	štev.	%
2012	12	10	83,3			2	16,7
2013	5	4	80	1	20		
2014	8	5	62,5	3	37,5		
2015	4	4	100				
2016	5	3	60	2	40		

Tabela 6: Pregled izdanih varnostni priporočil in stanje njihovega izvajanja v letih 2012 – 2016.

## C.3. IMPLEMENTIRANI UKREPI, KI SE NE NANAŠAJO NA VARNOSTNA PRIPOROČILA

V letu 2016 ni bilo implementiranih ukrepov, ki se ne nanašajo na varnostna priporočila.

# NADZOR



## D.1. STRATEGIJA IN NAČRTI

V skladu z določili Uredbe 1077/2012/EU, ki opredeljuje metode za izvajanje nadzora, ki ga opravlja nacionalni varnostni organ AŽP nad prevozniki in upravljavci (tudi ECM v skladu s IV. železniškim paketom), je AŽP konec leta 2016 začela pripravljati strategijo nadzora, s katero se bo opredelilo in usmerjalo dejavnosti na področju nadzora ter določilo prednostne naloge za nadzor. Začelo se je preučevati vse trenutno veljavne in objavljene zakonodaje tako na domačem kot na mednarodnem področju. Navezali so se stiki s predstavniki nacionalnega varnostnega organa Finske in Švice, s ciljem priprave kakovostne strategije nadzora.

## D.2. ČLOVEŠKI VIRI

Na področju izvajanja nadzora so bile v letu 2016 zaposlene 3 osebe.



**V LETU 2016 JE BILO IZVEDENIH 6  
NAČRTOVANIH NADZOROV IN 4  
NENAČRTOVANI NADZORI**

### **D.3. ZAGOTAVLJANJE KOMPETENC**

Na področju nadzora nimamo vzpostavljenega sistema za zagotavljanje kompetenc zaposlenih.

### **D.4. ODLOČANJE**

Na področju nadzora nimamo vzpostavljenega sistema kriterijev za sprejemanje odločitev.

### **D.5. KOORDINACIJA IN SODELOVANJE**

V letu 2016 so se vzpostavili stiki s predstavniki nacionalnega varnostnega organa Finske in Švice, s ciljem priprave kakovostne strategije nadzora. Prav tako so se vzpostavili stiki tudi z varnostnim organom Madžarske v cilju vzpostavitve izvajanja usklajenega nadzora nad prevozniki na čezmejni infrastrukturi.

### **D.6. UGOTOVITVE O IZVEDENIH UKREPIH**

V letu 2016 je bilo izvedenih 6 načrtovanih nadzorov in 4 nenačrtovani nadzori, ki so se nanašali na naslednje teme:

- Nadzor sistema varnega upravljanja pri usposabljanju in ohranjanju usposobljenosti delavcev, ki opravljajo za varnost pomembne naloge;
- Nadzor sistema varnega upravljanja pri upravljavcu, zaradi spremembe vodenja prometa;
- Nadzor odprave nekritičnih neskladnosti pri prevozniku zaradi izdaje ali podaljšanja varnostnega spričevala, skladno z dogovorjenim akcijskim načrtom prevoznika.

Na podlagi izvedenih nadzorov je bilo izdanih 5 priporočil.



# VARNOSTNA SPRIČEVALA IN POOBLASTILA

## E.1. USMERITVE

Navodila za pridobitev varnostnega spričevala in pooblastila so objavljene na spletni strani AŽP. Omenjena navodila obsegajo praktične informacije o oddaji vlog za pridobitev varnostnega spričevala in pooblastila.

V letu 2016 ni bilo objavljenih novih navodil ali sprememb obstoječih navodil za pridobitev varnostnega spričevala in pooblastila.

## E.2. KONTAKTI Z OSTALIMI VARNOSTNIMI ORGANI

V letu 2016 ni bilo nobenih zahtev drugih varnostnih organov glede pridobivanja varnostnih spričeval za del A ali B. Prav tako ni bilo nobenih zahtev s strani AŽP do drugih varnostnih organov glede pridobivanja varnostnega spričevala za del A ali B.

## E.3. POSTOPKOVNA VPRAŠANJA

V letu 2016 je bilo v Sloveniji 5 prevoznikov, s priznanim varnostnim spričevalom del A in 7 prevoznikov s priznanim varnostnim spričevalom del B. Od tega je 1 prevoznik izvajal prevoze v potniškem prometu, vsi ostali pa v tovornem. V Sloveniji imamo 1 upravljavca javne železniške infrastrukture z veljavnim varnostnim pooblastilom.

## E.4. POVRATNE INFORMACIJE

Povratne informacije se pridobivajo skozi individualna srečanja med AŽP in prevozniki oz. upravljavcem. V tem trenutku ni posebnih formaliziranih standardov za pridobivanje povratnih informacij, ki omogočajo prevoznikom in upravljavcu, da izrazijo mnenja o postopkih oz. praksah ali da vložijo pripombe.



# SPREMEMBE V ZAKONODAJI



## **F.1. DIREKTIVA O VARNOSTI NA ŽELEZNICI**

V letu 2016 ni bilo sprememb zakonodaje na tem področju.

## **F.2. SPREMEMBE ZAKONODAJE IN PREDPISOV**

V letu 2016 ni bilo sprememb zakonodaje na tem področju.

# UPORABA SVM ZA VREDNOTENJE IN OCENO TVEGANJA



## G.1. IZKUŠNJE VARNOSTNEGA ORGANA

Predlagatelji so pri spremembah železniškega sistema (tehničnega, operativnega ali organizacijskega značaja oz. nova uvedba) pripravili ocene tveganja, ki so obsegale analize tveganja in ovrednotenje tveganja. Pri tem so upoštevali Uredbo komisije (EU) št. 402/2013 z dne 30. aprila 2013 o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 352/2009 spremenjena z Izvedbeno Uredbo Komisije (EU) št. 2015/1136 z dne 13. julija 2015. Na začetku so predlagatelji najprej pretehtali morebitni učinek spremembe na varnost železniškega sistema.

Na začetku so predlagatelji najprej pretehtali morebitni učinek spremembe na varnost železniškega sistema. Če je predlagana sprememba vplivala na varnost so strokovno ocenili pomembnost spremembe. V kolikor se je sprememba štela za pomembno, so uporabili postopek upravljanja s tveganji. Sprejemljivost tveganj pomembne spremembe so predlagatelji ovrednotili z enim ali več načel sprejemanja tveganja. V kolikor pa se sprememba ni štela za pomembno, so predlagatelji vodili ustrezno dokumentacijo, ki je vsebovala utemeljitev njihove odločitve.

Leta 2016 so bile pregledane in sprejete kot ustrezne ocene tveganja za naslednje projekte:

- Elektrifikacija in rekonstrukcija proge Pragersko-Hodoš (nadgradnja podsistema Energija);
- Izvedba del za dopolnitev elektrorelejne signalnovarnostne naprave z uvoznim signalom in pred signalom z nepravlega tira na postajah Ljubljana, Zalog, Laze in Zidani Most na glavni železniški progi št. 10 d. m. – Dobova-Ljubljana;
- Nadgradnja postaje Koper tovorna.

## **G.2. POVRATNE INFORMACIJE OD VKLJUČENIH DELEŽNIKOV**

V večini primerov je ocenjevalni organ (AŽP) od predlagateljev prejel ocene tveganja, kjer je sprememba vplivala na varnost, vendar sama sprememba ni bila bistvenega značaja.

Tam, kjer pa so predlagatelji opredelili spremembo za pomembno, so na ustrezen način uporabili postopke upravljanja s tveganji. V takih primerih je ocenjevalni organ (AŽP) opravil neodvisno oceno ustreznosti uporabe postopka upravljanja s tveganji in rezultatov uporabe tega postopka in podal ustrezno poročilo o varnostni oceni.

## **G.3. REVIZIJA POROČILA O NACIONALNI STRATEGIJI, OB UPOŠTEVANJU SVM ZA VREDNOTENJE IN OCENO TVEGANJA**

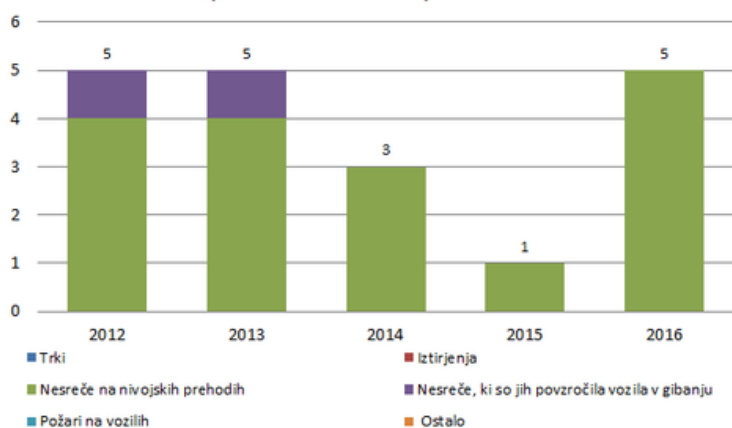
V letu 2016 ni bilo izvedenih revizij poročila o nacionalni strategiji.

# ODSTOPANJA OD CERTIFIKACIJSKE SHEME ZA ECM

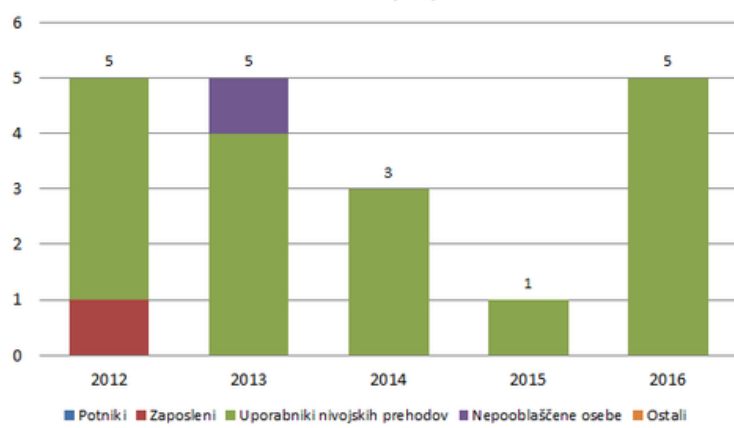
V Sloveniji se uporabljajo samo certifikacijske  
sheme za ECM.

# PRILOGA A – SKUPNI VARNOSTNI KAZALNIKI

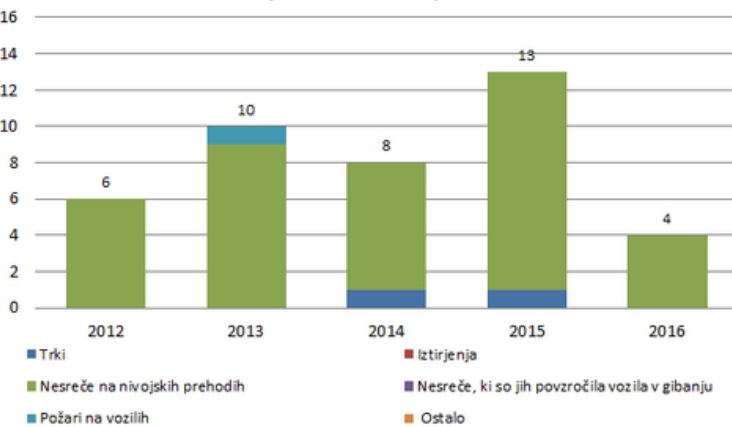
Skupno število smrtnih žrtev po vrstah nesreč



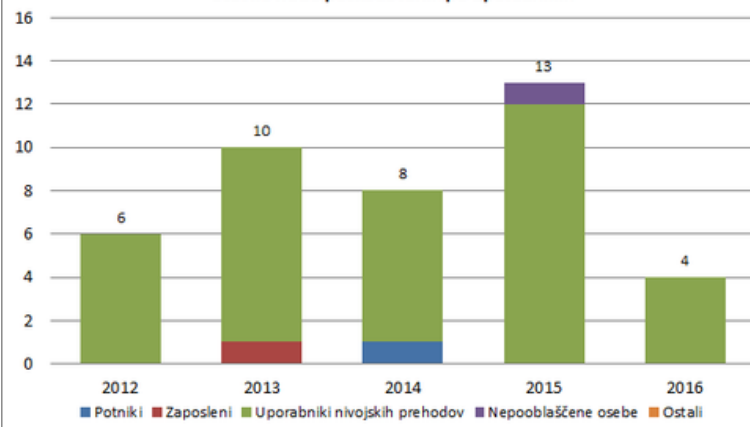
Število smrtnih žrtev po uporabnikih



Število hudo poškodovanih oseb po vrstah nesreč

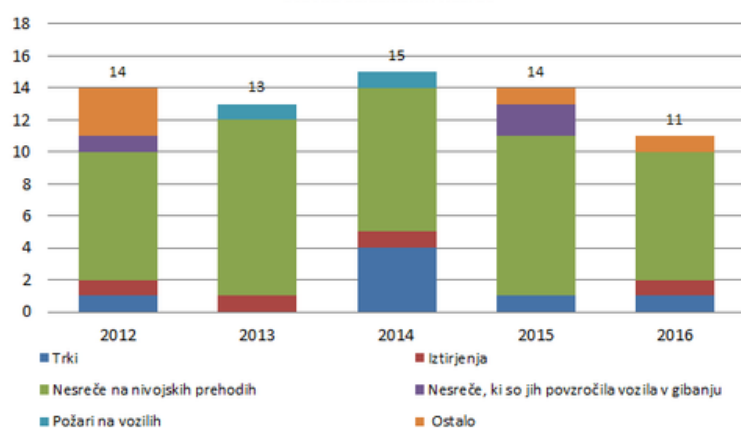


Število hudo poškodovanih po uporabnikih

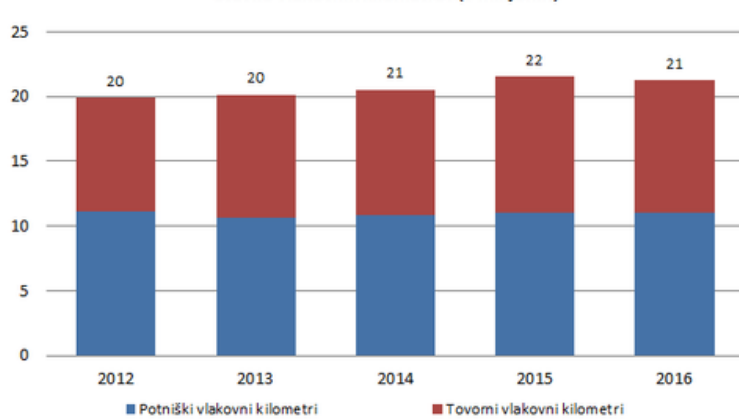




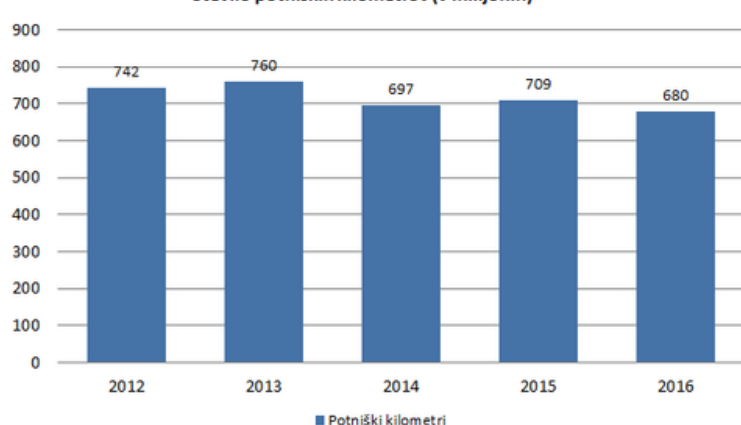
Število železniških nesreč



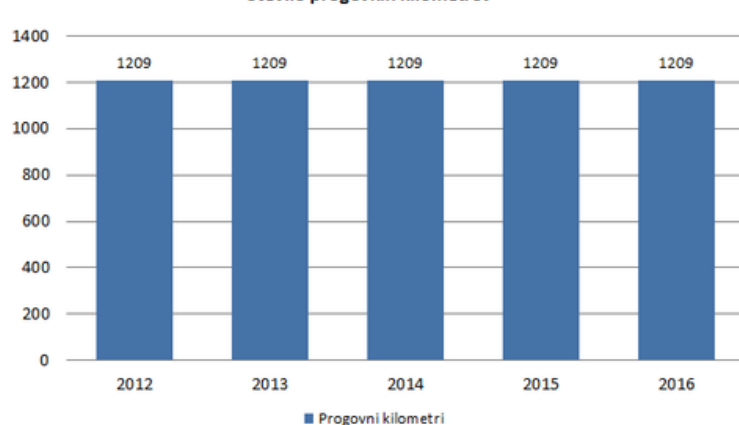
Število vlakovnih kilometrov (v milijonih)



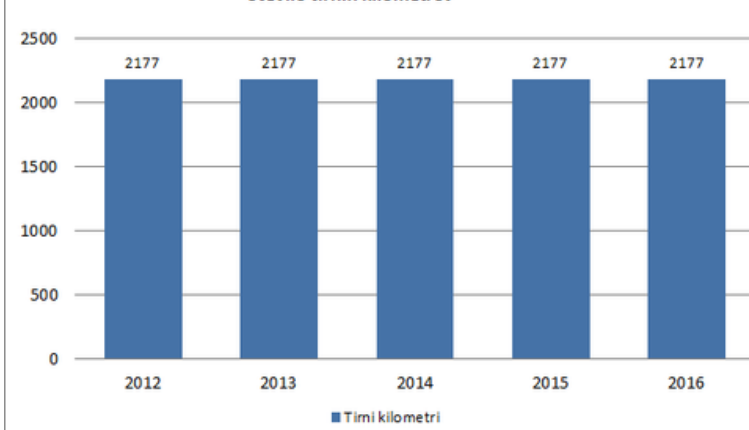
Število potniških kilometrov (v milijonih)

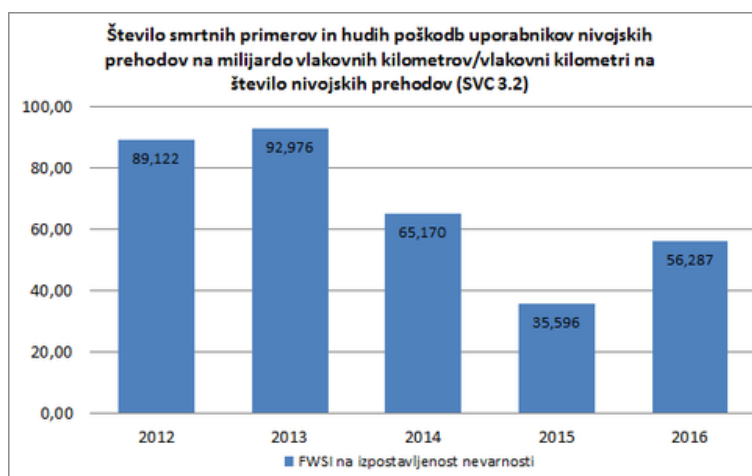
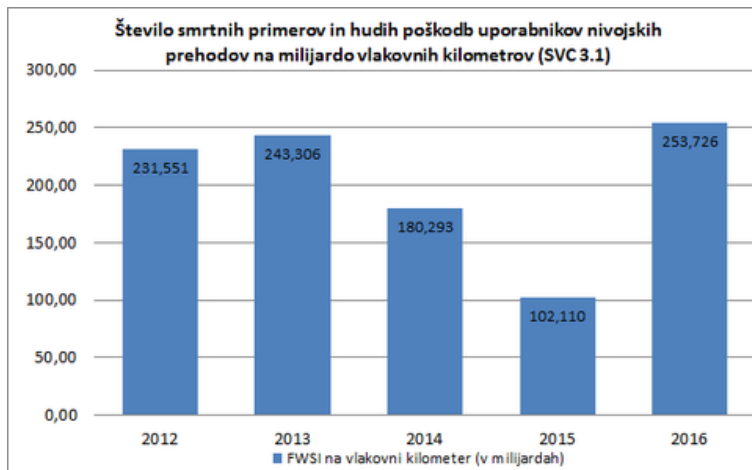
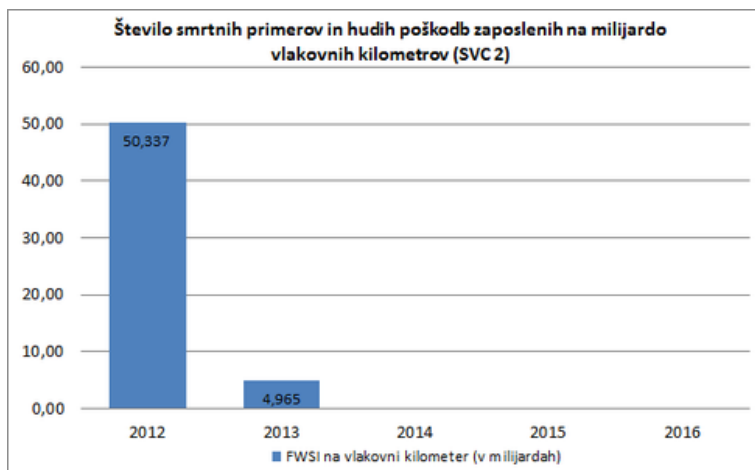
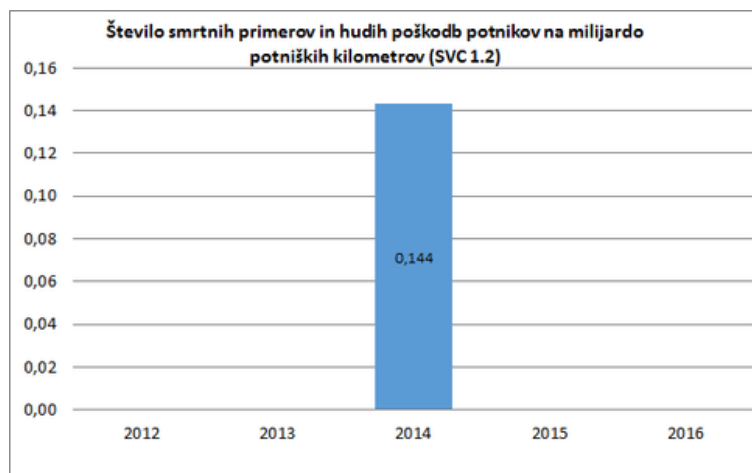
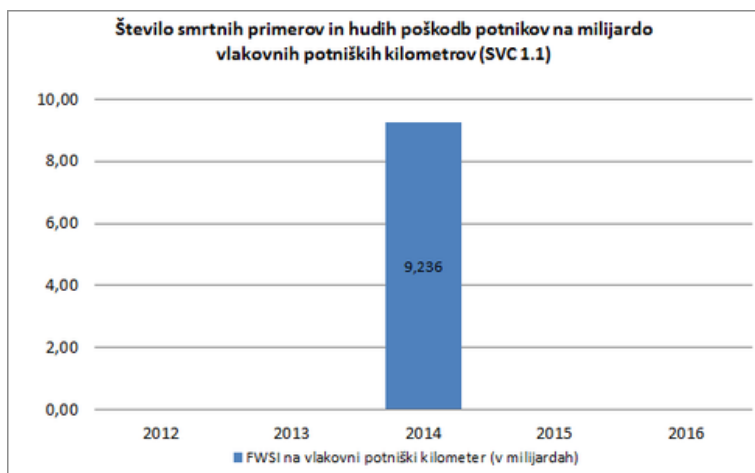


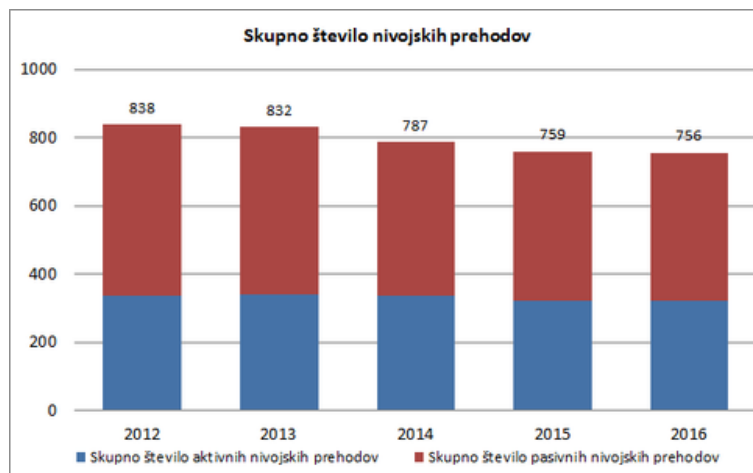
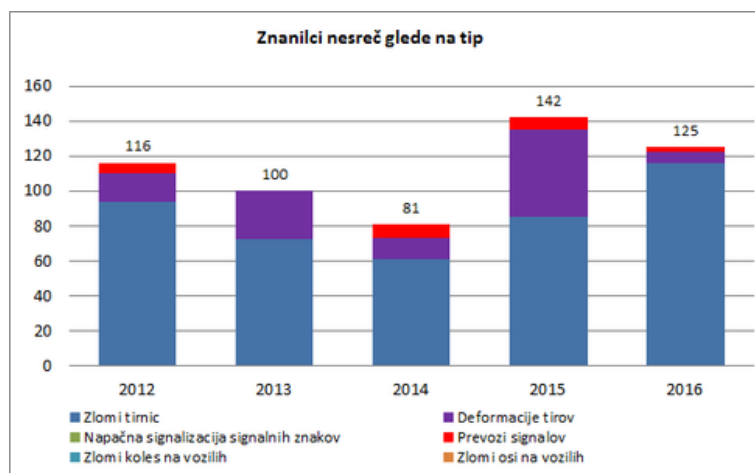
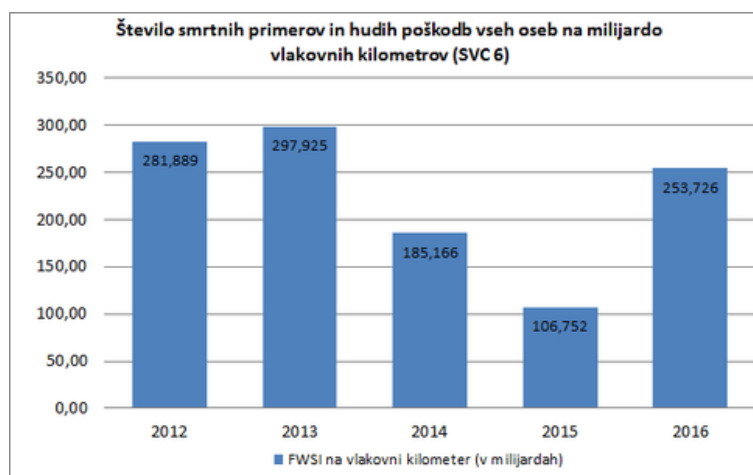
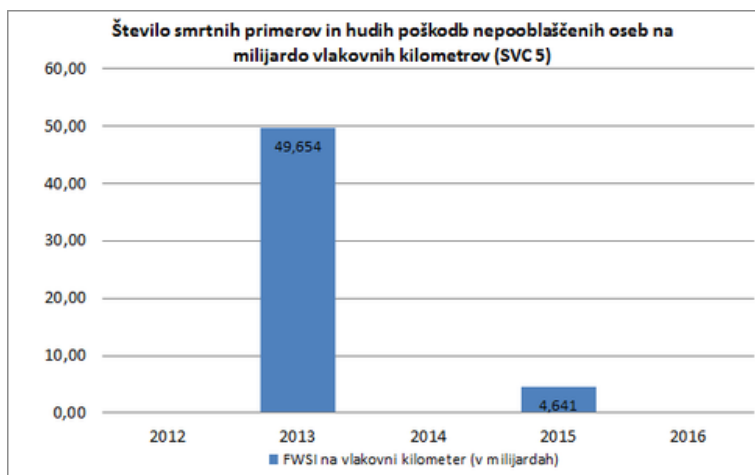
Število progovnih kilometrov



Število tirnih kilometrov







# PRILOGA B – SPREMEMBE ZAKONODAJE

Dopolnitve k Direktivi o varnosti na železnici

Dopolnitve k direktivi o varnosti na železnici	Izveden prenos (DA/NE)	Pravna podlaga	Datum pričetka veljavnosti
/	/	/	/

Spremembe zakonodaje in regulative

Zakonodaja in regulativa	Pravna podlaga	Datum pričetka veljavnosti	Opis spremembe	Razlog za spremembo
V zvezi z delom varnostnega organa	/	/	/	/
V zvezi z delom NoBo, DeBo, ABs, tretjih entitet za registracijo, preglede ipd.	/	/	/	/
V zvezi z delom RU/IM/ECM	/	/	/	/
Implementacija drugih EU zahtev (če vpliva na varnost)	/	/	/	/



# LETNO VARNOSTNO POROČILO 2016

---

## KOLOFON

Priprava in oblikovanje poročila:  
Josip Rotar

Sektor za varnost:  
Janko Sintič

Direktor:  
mag. Benjamin Steinbacher Pušnjak

Izdajatelj:  
Javna agencija za železniški promet RS  
Kopitarjeva ulica 5  
2000 Maribor  
Tel.: +386 2 234 14 27  
Fax.: +386 2 234 14 52  
E-mail: [gp.azp@azp.si](mailto:gp.azp@azp.si)  
Spletna stran: [www.azp.si](http://www.azp.si)

Foto:  
AŽP

---

**SEPTEMBER, 2017**