



# LETNO VARNOSTNO POROČILO 2017

Letno poročilo o varnosti na javni železniški  
infrastrukturi v Republiki Sloveniji

Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije  
Kopitarjeva ulica 5, 2000 Maribor  
Tel.: +386 (0)2 234 14 27  
Faks: +386 (0)2 234 14 52  
E-mail: [gp.azp@azp.si](mailto:gp.azp@azp.si)  
[www.azp.si](http://www.azp.si)

Priprava poročila: Josip Rotar, u.d.i.p, Višji svetovalec področja I za varnostna  
spričevala in varnostna pooblastila

## Kazalo vsebine

A.	Uvod	2
B.	Splošna varnostna učinkovitost in strategija	3
C.	Razvoj na področju varnostne učinkovitosti	6
D.	Nadzor	13
E.	Varnostna spričevala in pooblastila	15
F.	Spremembe v zakonodaji	16
G.	Uporaba SVM za vrednotenje in oceno tveganja	17
H.	Odstopanja od certifikacijske sheme za ECM	19
	Priloga A – Skupni varnostni kazalniki	20
	Priloga B – Spremembe zakonodaje	30

## A. 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 2017 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 2017 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 2017 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.

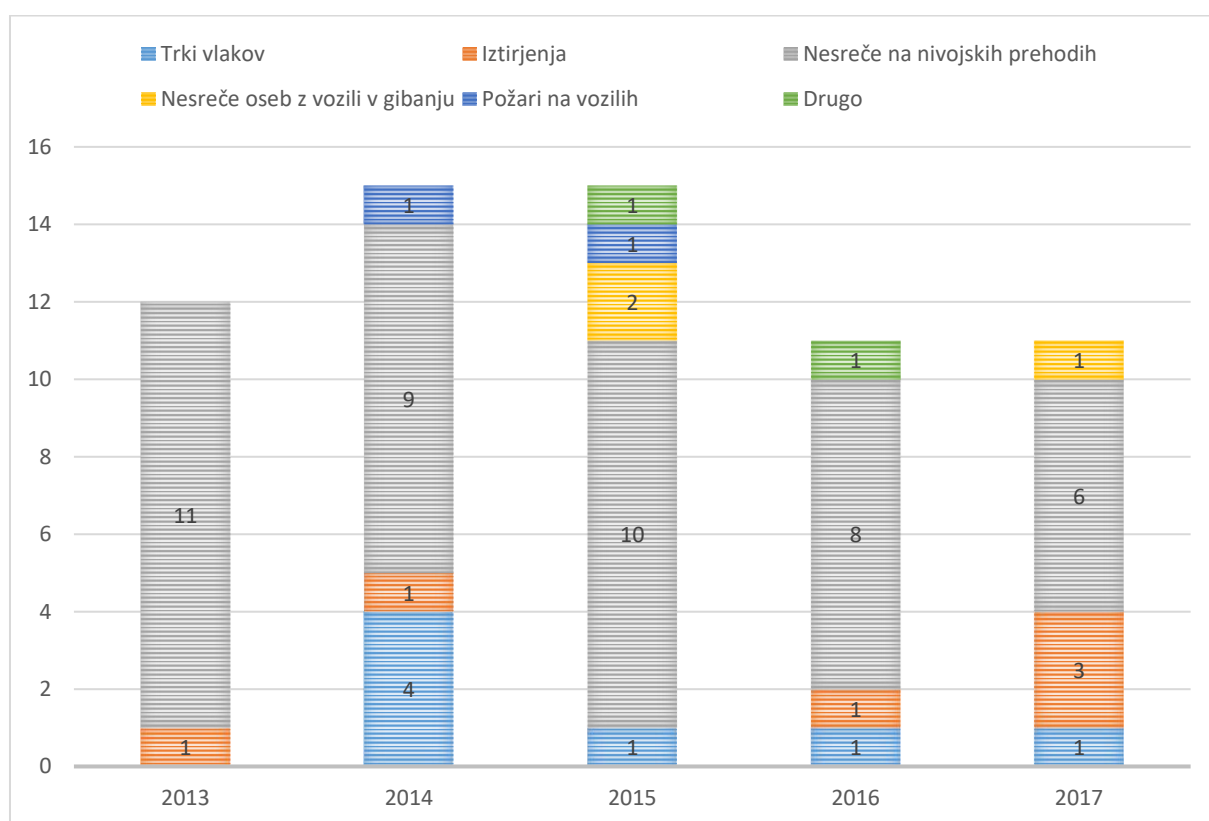
## B. Splošna varnostna učinkovitost in strategija

### B.1. Glavni zaključki za leto 2017

Stanje na področju varnosti v železniškem prometu v Sloveniji je dobro. V letu 2017 je število hudih nesreč ostalo nespremenjeno, v primerjavi s predhodnim letom. Med potniki in osebjem v zadnjih letih ne beležimo smrtnih žrtev. 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. Kljub temu pa beležimo rahlo povišanje števila iztirjenj (3) in števila znanilcev nesreč (148), kar lahko nakazuje na povišan nivo tveganja za nesreče in incidente v prihodnjih letih.

V letu 2017 je bilo v Sloveniji 11 hudih nesreč, od tega 1 trk vlaka, 3 iztirjenja, 6 nesreč na nivojskih prehodih in 1 nesreča oseb z vozili v gibanju.



Slika 1: Hude nesreče v letih 2013 – 2017 glede na vrsto nesreče.

Slovenija trenutno nima določenih nacionalnih varnostnih ciljev, temveč letni nivo varnosti določa na podlagi nacionalnih referenčnih vrednosti (NRV)<sup>1</sup>, 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.

V letu 2017 je bilo ugotovljeno, da Slovenija ni presegala NRV glede na tehtano število smrtnih primerov in poškodb na letni ravni / milijardo vlakovnih kilometrov (FWSI)<sup>2</sup>.

Kategorija tveganja	2013	2014	2015	2016	2017
	(NRV) [ x 10-9]	(FWSI) [ x 10-9]	(FWSI) [ x 10-9]	(FWSI) [ x 10-9]	(FWSI) [ x 10-9]
Potniki	25,3	0	9,09	0	0
Zaposleni	40,9	5,28	0	0	5,28
Uporabniki nivojskih prehodov	364	259	195	116	275
Nepooblaščen osebe	236	52,8	0	5,28	0
Druge osebe	14,5	0	0	0	0
Družba kot celota	698	317	201	121	285

Tabela 1: Primerjava NRV in FWSI po posameznih kategorijah tveganja v letih 2013 – 2017.

## B.2. Nacionalna varnostna strategija, programi in iniciative

Nacionalna varnostna strategija za Republiko Slovenijo še ni bila sprejeta.

## B.3. Pregled prejšnjega leta

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.

<sup>1</sup> NRV je izražena kot število smrtnih primerov in težkih poškodb po posameznih kategorijah tveganja na leto zaradi hudih nesreč/ milijardo (10<sup>9</sup>) vlakovnih kilometrov na leto.

<sup>2</sup> FWSI je izražena kot tehtano število smrtnih primerov in poškodb na letni ravni/milijardo (10<sup>9</sup>) vlakovnih kilometrov, pri čemer se upošteva, da je ena poškodovana oseba enakovredna 0,1 smrtnega primera.

Na vseh preverjenih železniških področjih Republika Slovenija ni presegla 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.

Na kadrovsko izpopolnitev in izvajanje del, opredeljenih v programu dela za leto 2017 so tudi vplivale zakasnitve izvajanju sprejetega programa dela 2016/2017 z dne 12. 10. 2016, kot posledica zamud pri primopredaji del, zaradi česar so bile zamaknjene tudi naslednje načrtovane dejavnosti:

- sprejem sistemizacije;
- prerazporeditev delavcev, povezanih z deli in nalogami določanja, zaračunavanja in pobiranja uporabnine ter dodeljevanjem vlakovnih poti na nove naloge, saj so morali opravljati zadane naloge;
- izvedba javnega razpisa za zaposlitev dodatnih ljudi, saj je bilo za objavo prostih delovnih mest treba sprejeti novo sistemizacijo, ki pa se je lahko predala v nadaljnjo obravnavo po sprejetju Sklepa o spremembah in dopolnitvah Sklepa o ustanovitvi Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije.

#### B.4. Fokusna področja za naslednje leto

V letu 2018 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.

## C. Razvoj na področju varnostne učinkovitosti

### C.1. Podrobna analiza zadnjih zabeleženih trendov

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 (11) je v letu 2017 v primerjavi z letom prej ostalo nespremenjeno. Število smrtnih žrtev je prav tako ostalo na istem nivoju v primerjavi z letom prej, medtem ko je število hudo poškodovanih nekoliko upadlo. Glavna kategorija tveganj ostajajo nivojski prehodi, kjer se zgodi tudi glavina hudih nesreč na železniškem omrežju v Sloveniji. Število znanilcev nesreč je v primerjavi s prejšnjimi leti naraslo. V letu 2017 je število samomorom upadlo v primerjavi s predhodnim letom.

Skupno število vlakovnih kilometrov se je skozi zadnja leta postopno povečevalo in je v letu 2017 obsegalo 22 milijonov kilometrov.

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Skupno število hudih nesreč</b>	13	15	14	11	11
<b>Število znanilcev nesreč</b>	100	81	142	125	148
<b>Ekonomski vpliv hudih nesreč (EUR)</b>	6.652.317	-	-	7.035.919	10.377.627
<b>Skupno število vlakovnih kilometrov (milijon km)</b>	20,14	20,52	21,55	21,28	22,00

Tabela 2: Osnovni pregled trendov na področju varnosti v letih 2013 – 2017.

#### Hude nesreče

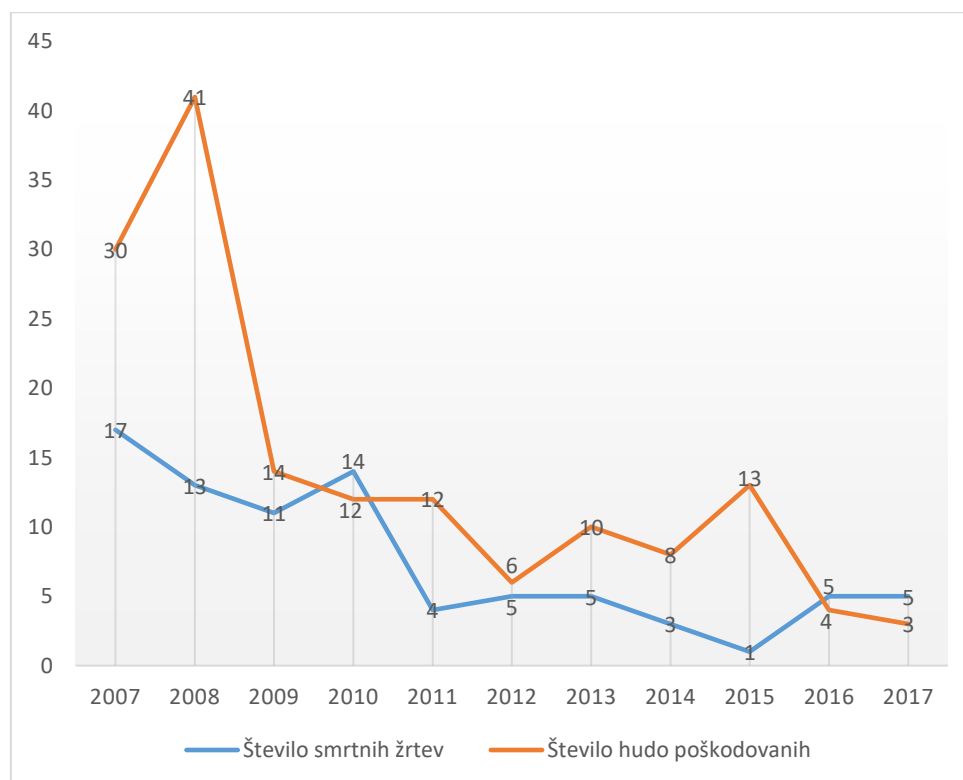
Skupno število hudih nesreč se je v zadnjih treh letih zmanjšalo iz 14 v letu 2015 na 11 v letih 2016 in 2017. Povprečna vrednost skupnega števila hudih nesreč v zadnjih petih letih je 12,8. V letu 2017 je 6 od skupno 11 nesreč predstavljalo nesreče na nivojskih prehodih. 1 nesreča je bila zabeležena kot trk vlaka, 3 kot iztiranje in 1 kot nesreča oseb z vozili v gibanju.

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Skupno število hudih nesreč</b>	13	15	14	11	11
<b>Trki vlakov</b>	0	4	1	1	1
<b>Iztirjenja</b>	1	1	0	1	3
<b>Nesreče na nivojskih prehodih</b>	11	9	10	8	6
<b>Nesreče oseb z vozili v gibanju</b>	0	0	2	0	1
<b>Požari na vozilih</b>	1	1	0	0	0
<b>Drugo</b>	0	0	1	1	0

Tabela 3: Pregled hudih nesreč glede na vrsto nesreče.

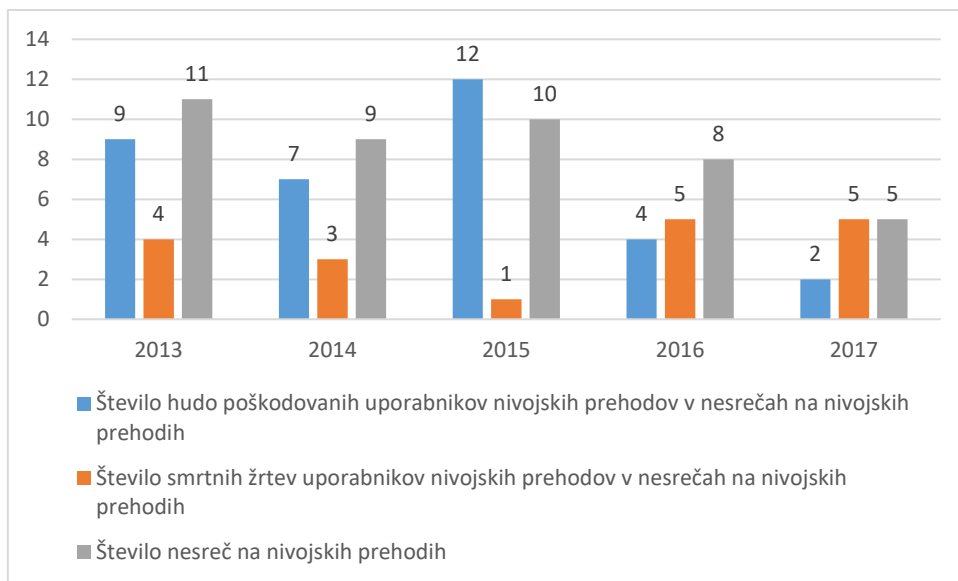
## Smrtne žrtve in hudo poškodovani

V letu 2017 je bilo v Sloveniji 5 smrtnih žrtev železniških nesreč, kar je enaka vrednost kot leto prej. Pri tem so bile vse smrtne žrtve uporabniki nivojskih prehodov. Število hudo poškodovanih se je v letu 2017 zmanjšalo na 3. Pri tem sta bili dve hudi poškodbi zabeleženi med uporabniki nivojskih prehodov.

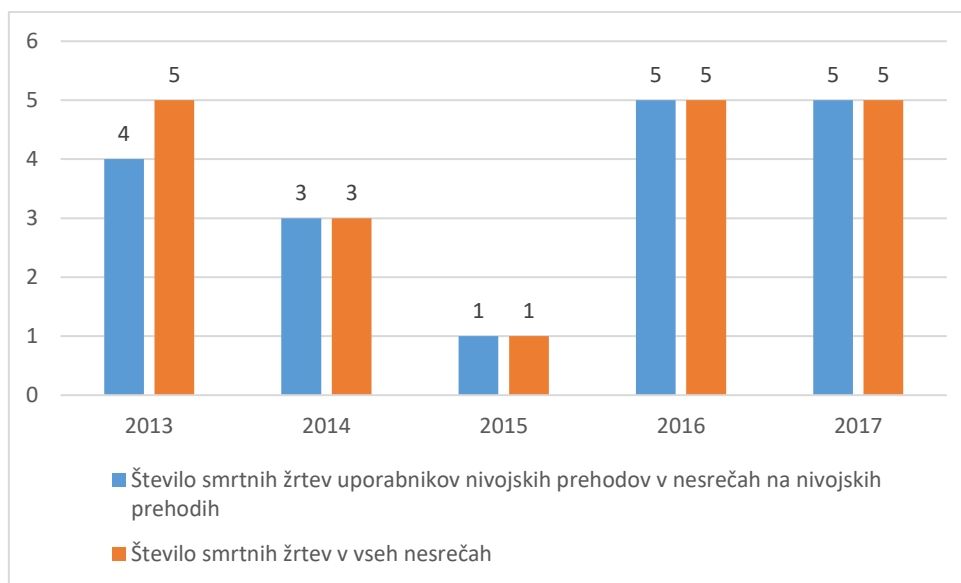


Slika 2: Smrtne žrtve in hudo poškodovani v železniških nesrečah v letih 2007 – 2017.

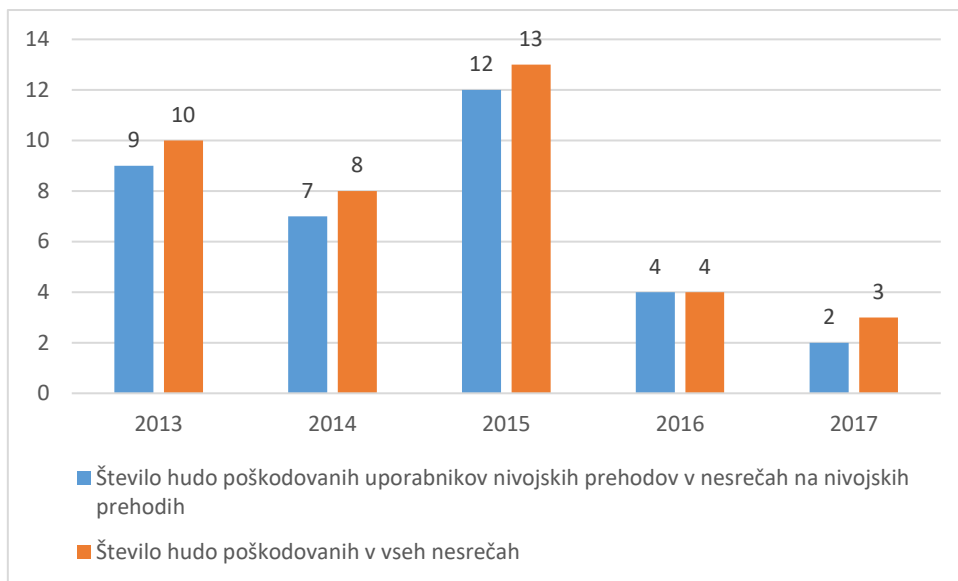




Slika 3: Število nesreč, smrtne žrtve in hudo poškodovani na nivojskih prehodih v letih 2013 – 2017.



Slika 4: Primerjava števila smrtnih žrtev v vseh nesrečah in med uporabniki nivojskih prehodov.



Slika 5: Primerjava števila hudo poškodovanih v vseh nesrečah in med uporabniki nivojskih prehodov.

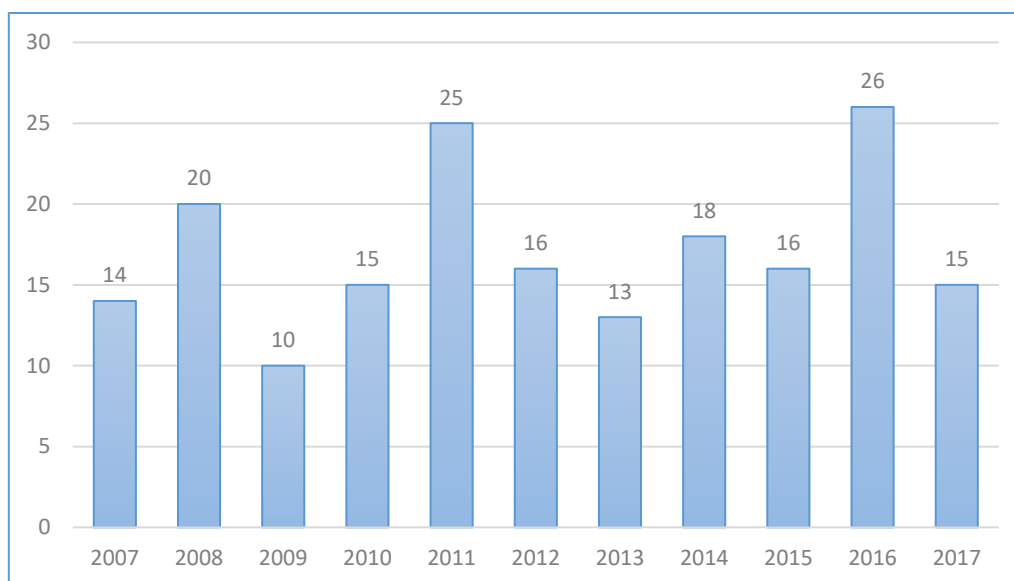
Posebno pozornost pri analizi zadnjih trendov je potrebo nameniti nesrečam na nivojskih prehodih, kjer se je v zadnji petih letih zgodilo 43 nesreč oz. v povprečju 8,6 nesreč na leto. Zlasti zaskrbljujoče je dejstvo, da pri smrtnih žrtvah in hudo poškodovanih še posebej izstopajo uporabniki nivojskih 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 18 smrtnih žrtev uporabnikov nivojskih prehodov. Podobno je s hudo poškodovanimi, kjer je v zadnjih petih letih od skupno 38 hudo poškodovanih žrtev železniških nesreč, 34 uporabnikov nivojskih prehodov.

### Nevarne snovi

V letu 2017 ni bilo zabeleženih hudih nesreč s prisotnostjo nevarnih snovi.

### Samomori

Število samomorov je v letu 2017 upadlo na 15 v primerjavi z letom prej, ko jih je bilo 26. Gre za drugo najnižjo vrednost v zadnjih 5 letih.



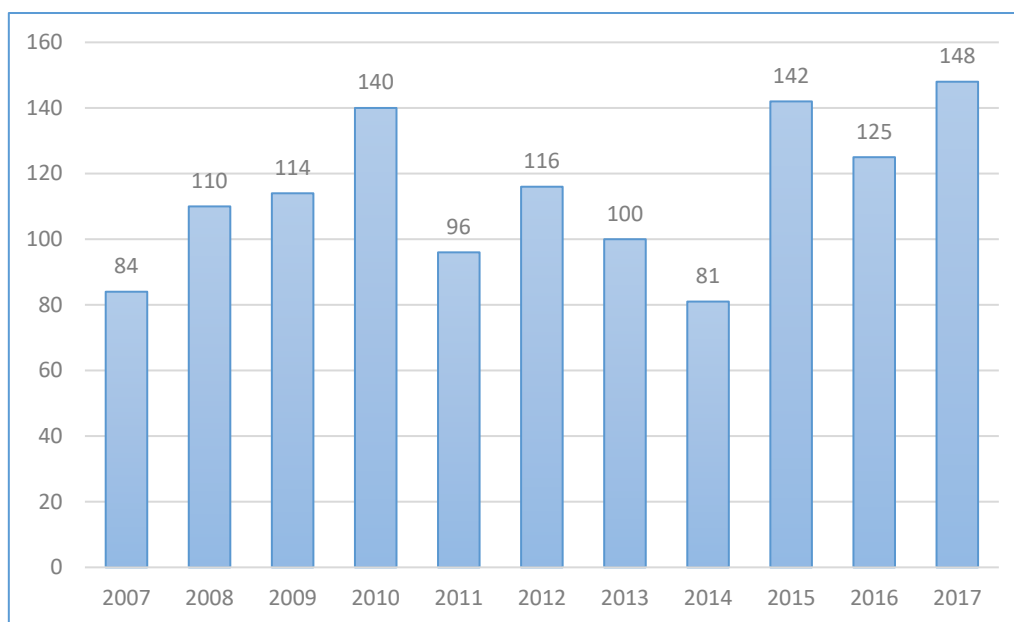
Slika 6: Število samomorov na železnica v letih 2007 – 2017.

## Znanilci nesreč

Skupno število znanilcev nesreč je v letu 2017 naraslo na 148, v primerjavi z letom prej, ko jih je bila 125 in v zadnjih petih letih doseglo najvišjo vrednost. Nekoliko so se zmanjšali zlomi tirnic, povečalo pa se je število deformacij tirov, prevozi signalov in zlomi koles na vozilih.

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Skupno število znanilcev nesreč</b>	100	81	142	125	148
<b>Zlomi tirnic</b>	72	61	85	116	113
<b>Deformacije tirov</b>	28	12	50	6	25
<b>Napačna signalizacija signalnih znakov</b>	0	0	0	0	0
<b>Prevozi signalov</b>	0	8	7	3	9
<b>Zlomi koles na vozilih</b>	0	0	0	0	1
<b>Zlomi osi na vozilih</b>	0	0	0	0	0

Tabela 4: Pregled znanilcev nesreč po posameznih tipih v letih 2013 – 2017.



Slika 7: Skupno število znanih nesreč v letih 2007 – 2017.

## C.2. Rezultati varnostnih priporočil

V letu 2017 je preiskovalni organ za preiskovanje železniških nesreč in incidentov preiskal 7 nesreč in sicer:

- 3 iztirjenja vlaka;
- 3 nesreče na nivojskih prehodih;
- 1 trčenje.

Vrsta preiskovanih nesreč	Število nesreč	Število žrtev		Škoda €(ocenjena)	Gibanja primerjavi z letom 2016
		Smrtne žrtve	Težje ranjeni		
Trčenje vlakov	1	0	0	55.523,90 €	1 > 0
Iztirjenje vlaka	3	0	0	1.756.247,44€	3 > 2
drugo	3	4	1	5.500,00€	3 < 4

Tabela 5: Pregled nesreč, ki jih je v letu 2017 preiskoval preiskovalni organ.

V letu 2017 je preiskovalni organ za preiskovanje železniških nesreč izdal 16 priporočil, ki se nanašajo:

- 5 na vzdrževalne procese za vzdrževanje javne železniške infrastrukture;
- 2 na izobraževalne procese rednega obdobjnega izobraževanja delavcev, ki so neposredno udeleženi v vodenju prometa in strojevodij;
- 1 na tehnološki proces pri razpenjenju gariranih lokomotiv;
- 1 na dopolnitev nivojskega prehoda s prometno signalizacijo za udeležence v cestnem prometu;
- 1 na nadgradnjo čelnih luči dizel motornih garnitur;
- 5 na zagotavljanje preglednosti na urejenih nivojskih prehodih označenih s cestno prometnimi znaki;
- 1 nanaša na dopolnitev varnostne naprave za zavarovanje nivojskega prehoda z labirintom za pešce in kolesarje.

Izdana priporočila		Stanje izvajanja priporočil					
		izpolnjena		se izpolnjujejo (ali so pripravljena)		ne bodo izpolnjena (zavrnjena)	
LETO	štev.	štev.	%	štev.	%	štev.	%
2013	5	4	80			1	20
2014	8	5	62,5			3	37,5
2015	4	4	100				
2016	5	3	60	2	40		
2017	16	13	81,3	3	18,77		

Tabela 6: Pregled izdanih varnostni priporočil in stanje njihovega izvajanja v letih 2013 – 2017.

### C.3. Implementirani ukrepi, ki se nanašajo na varnostna priporočila

V letu 2017 ni bilo implementiranih ukrepov, ki se ne nanašajo na varnostna priporočila.

## D. 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 v letu 2017 vzpostavila osnovo za izdelavo strategije nadzora. Začela se je izvajati analiza podobnih sistemov, na podlagi katerih se bo vzpostavil nadgrajen sistem nadzora na podlagi prepoznanih tveganj.

### D.2. Človeški viri

Na področju izvajanja nadzora so bile v letu 2017 zaposlene 3 osebe.

### 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

AŽP aktivno sodeluje v mednarodnem okolju na področju vseh zakonsko dodeljenih nalog, da bi jih čim učinkoviteje izvajala, z ustrezno dopolnjeno kadrovsko strukturo pa bo sodelovanje okrepljeno. Seveda pa je za vzpostavitev popolnega sistema treba počakati na uveljavitev IV. železniškega paketa, s čimer bodo vzpostavljeni vsi pogoji za aktivno povezovanje z drugimi nacionalnimi varnostnimi organi in z ERA.

### D.6. Ugotovitve o izvedenih ukrepih

V letu 2017 so bili izvedeni 4 nadzori od 6 načrtovanih za področje sistema varnega upravljanja prevoznikov in upravljavca.

Prav tako je bilo v letu 2017 izvedenih 8 nadzorov od 4 načrtovanih za področje nadzora centrov usposabljanja in preverjanja za strojevodje in voznike motornih progovnih vozil.

Poudarek je bil na nadzoru subjektov usposabljanja in preverjanja. V primerjavi z načrtovanimi nadzori so bili skupni načrtovani nadzori doseženi s 120 %, nadzori centrov usposabljanja in preverjanja z 200 % ter nadzori izvajanja sistemov varnega upravljanja upravljavca in prevoznikov s 66,6 %. Povečan obseg nadzorov subjektov usposabljanja in preverjanja je posledica zaznanih posameznih dilem in možnih pomanjkljivosti, ki so bile razjasnjene s podrobnimi nadzori pri centrih in uporabnikih.

V zvezi z ugotovitvami nadzorov je bilo prevoznikom izdanih osem priporočil.

## E. 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 2017 ni bilo objavljenih novih navodil ali sprememb obstoječih navodil za pridobitev varnostnega spričevala in pooblastila.

### E.2. Kontakti z ostalimi varnostnimi organi

V letu 2017 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 2017 je bilo v Sloveniji 5 prevoznikov, s priznanim varnostnim spričevalom del A in 6 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.



## F. Spremembe v zakonodaji

### F.1. Direktiva o varnosti na železnici

V letu 2017 ni bilo sprememb zakonodaje na tem področju.

### F.2. Spremembe zakonodaje in predpisov

V letu 2017 ni bilo sprememb zakonodaje na tem področju.

## G. 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. 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 2017 so bile pregledane in sprejete kot ustrezne ocene tveganja za naslednje projekte:

- izgradnja podvoza Vič (SŽ – Infrastruktura, d. o. o.);
- zamenjava mehanskega brzinomerja Hasler A16i z elektronskim brzinomerjem Hasler Teloc 1500 (SŽ – Tovorni promet, d. o. o.);
- vloga za izdajo obratovalnega dovoljenja za tirno vozilo (SŽ – tovorni promet, d. o. o.);
- nadgradnja programske opreme na lokomotivi tipa X4-E-lok (Siemens, d. o. o.);
- elektromotorna garnitura ETR 563 (CAF-Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S. A.);
- obnova nivojskih prehodov z ureditvijo zavarovanja na odseku Grosuplje–Ortnek regionalne železniške proge št. 82 Grosuplje–Kočevje (SŽ- Infrastruktura, d. o. o.);
- vključitev dvosistemske elektrolokomotive 91 81 1822 004-8 v sistem varnega upravljanja Adria Transport, d. o. o. (Adria Transport, d. o. o.);
- vključitev v obratovanje električne lokomotive 92812016907-5 proizvajalca Siemens (RTS Rail Transport service GmbH).

### G.2. Povratne informacije od vključenih deležnikov

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

V kolikor bi predlagatelji opredelili spremembo za pomembno, bi moral na ustrezen način uporabiti postopke upravljanja s tveganji. V takem primeru bi ocenjevalni organ (AŽP) opravil neodvisno oceno ustreznosti uporabe postopka upravljanja s tveganji in rezultatov uporabe tega postopka in podal ustrezno poročilo o varnostni oceni.

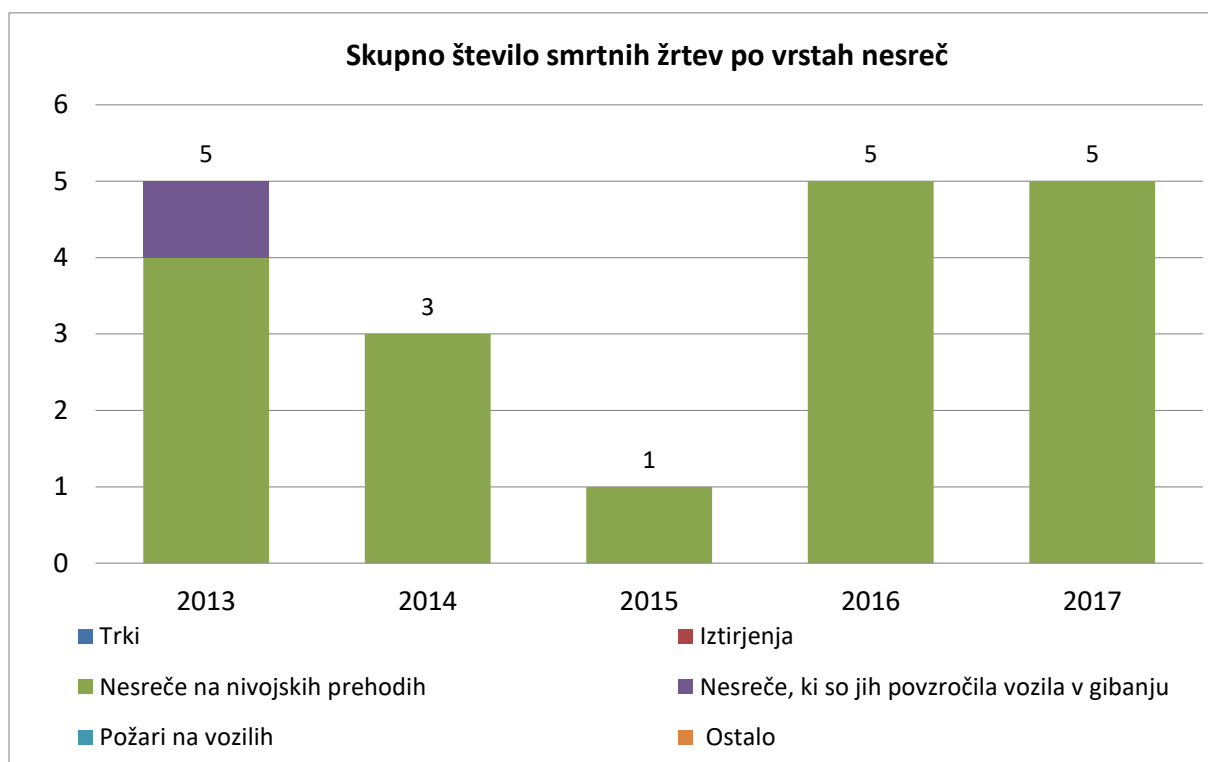
### G.3. Revizija poročila o nacionalni strategiji, ob upoštevanju SVM za vrednotenje in oceno tveganja

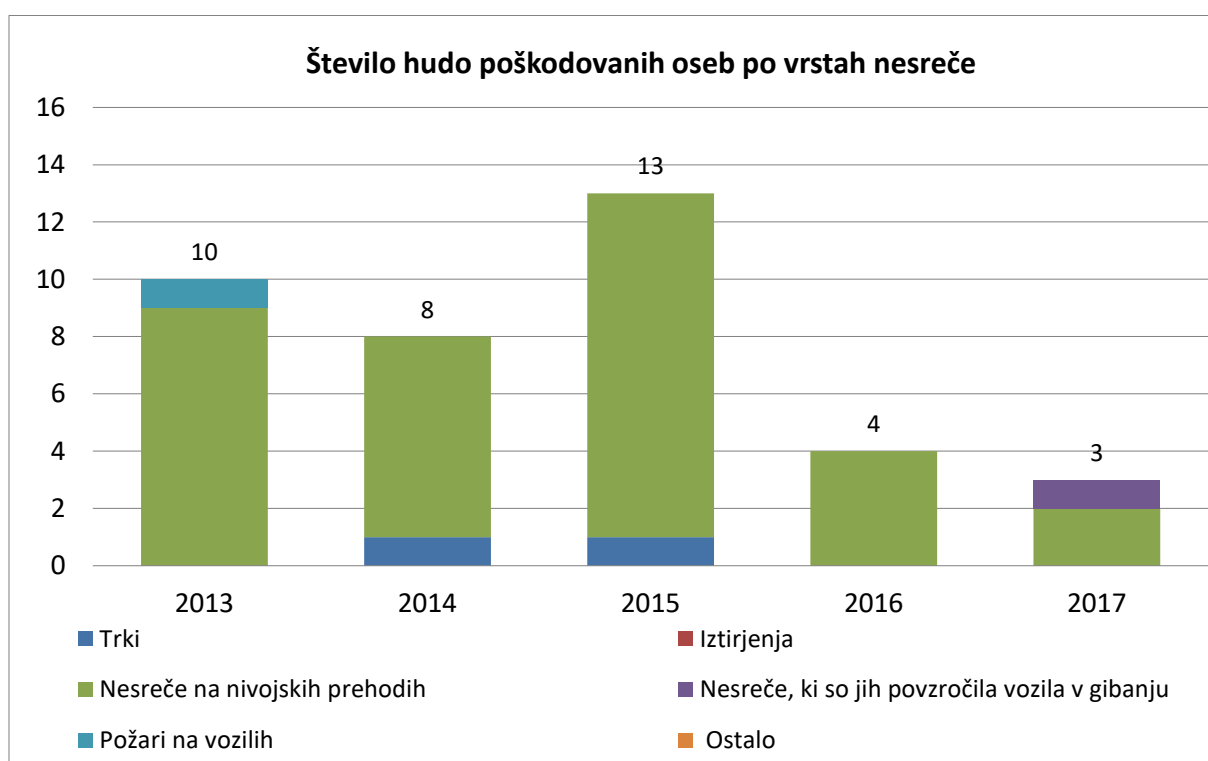
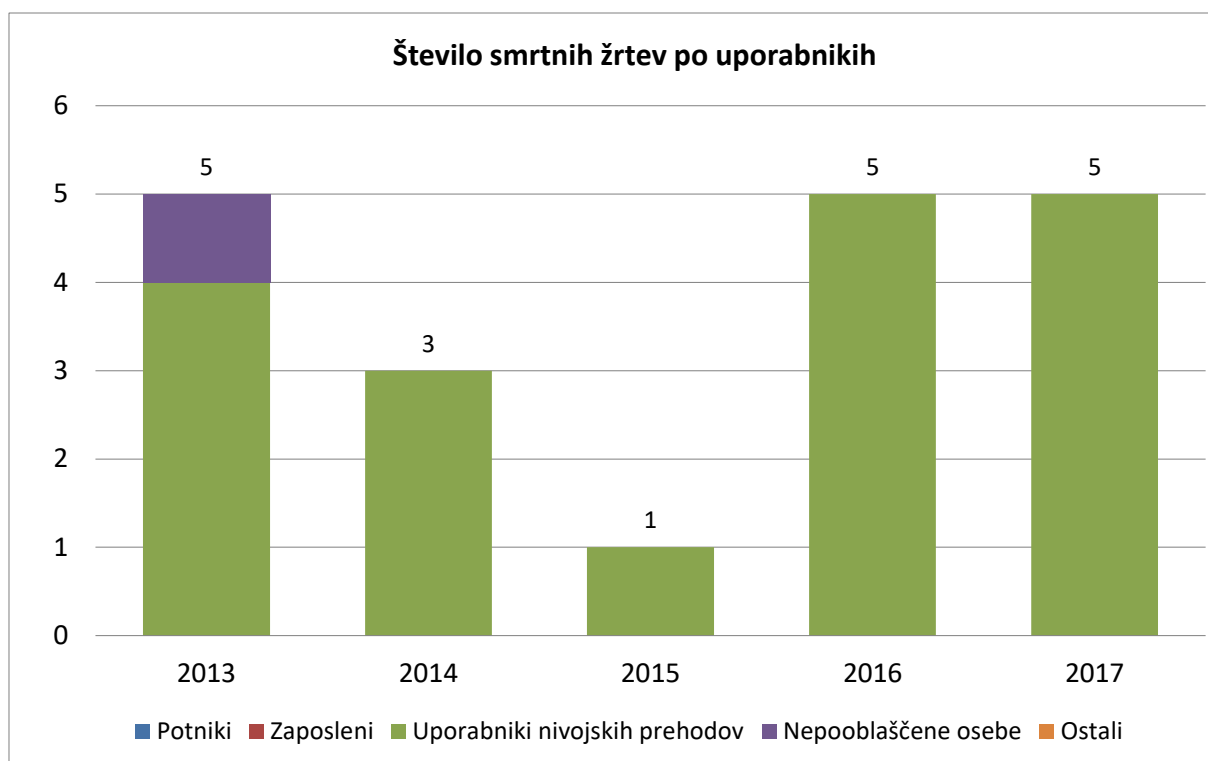
V letu 2017 ni bilo izvedenih revizij poročila o nacionalni strategiji.

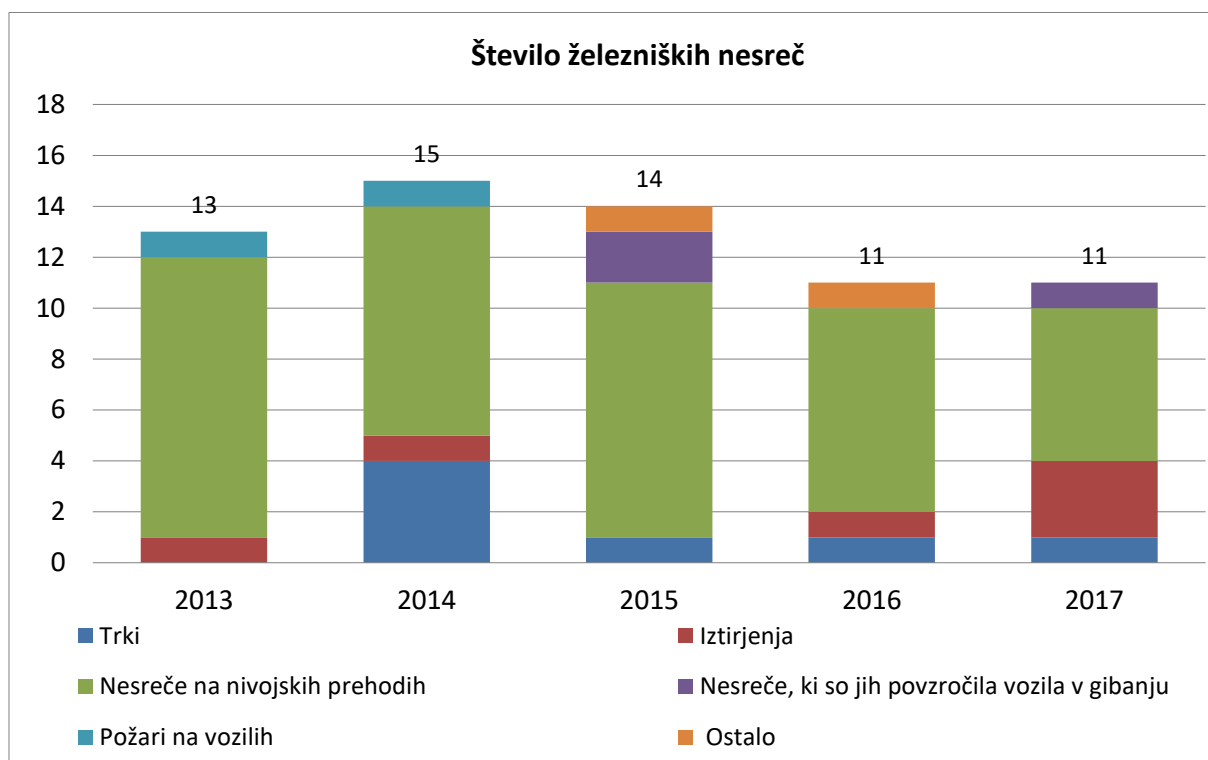
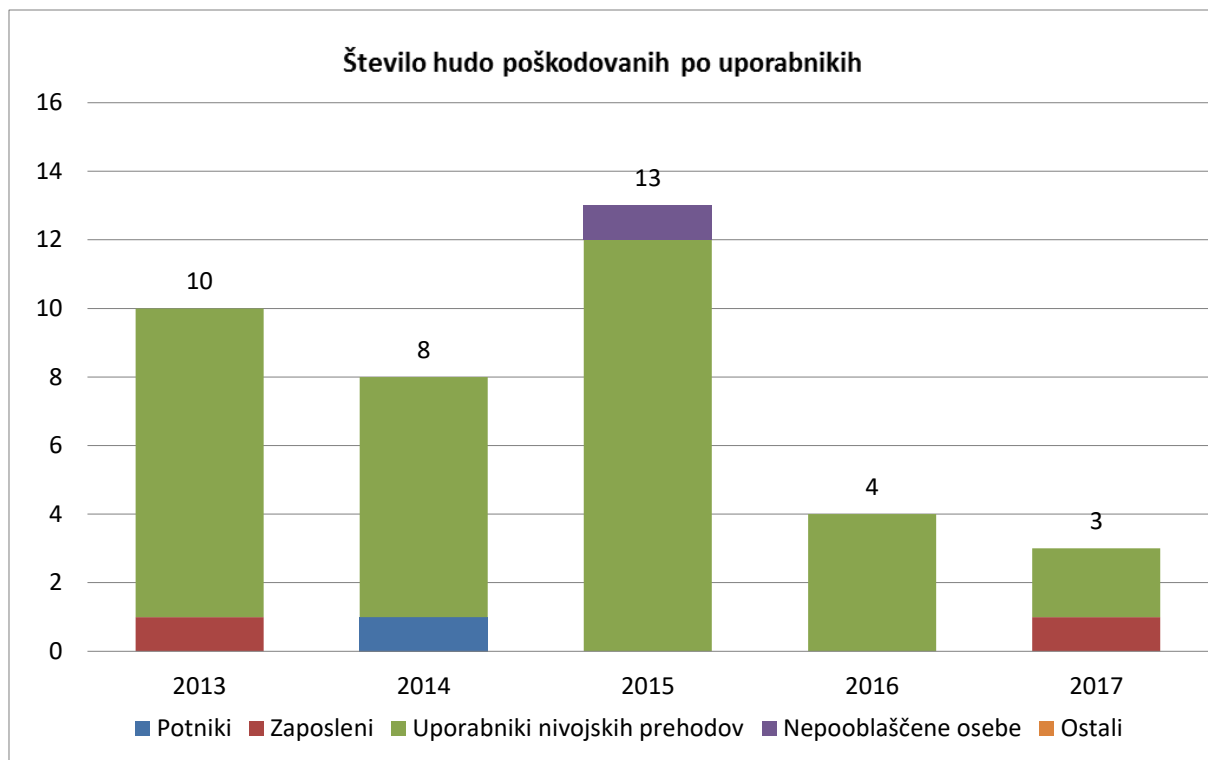
## H. Odstopanja od certifikacijske sheme za ECM

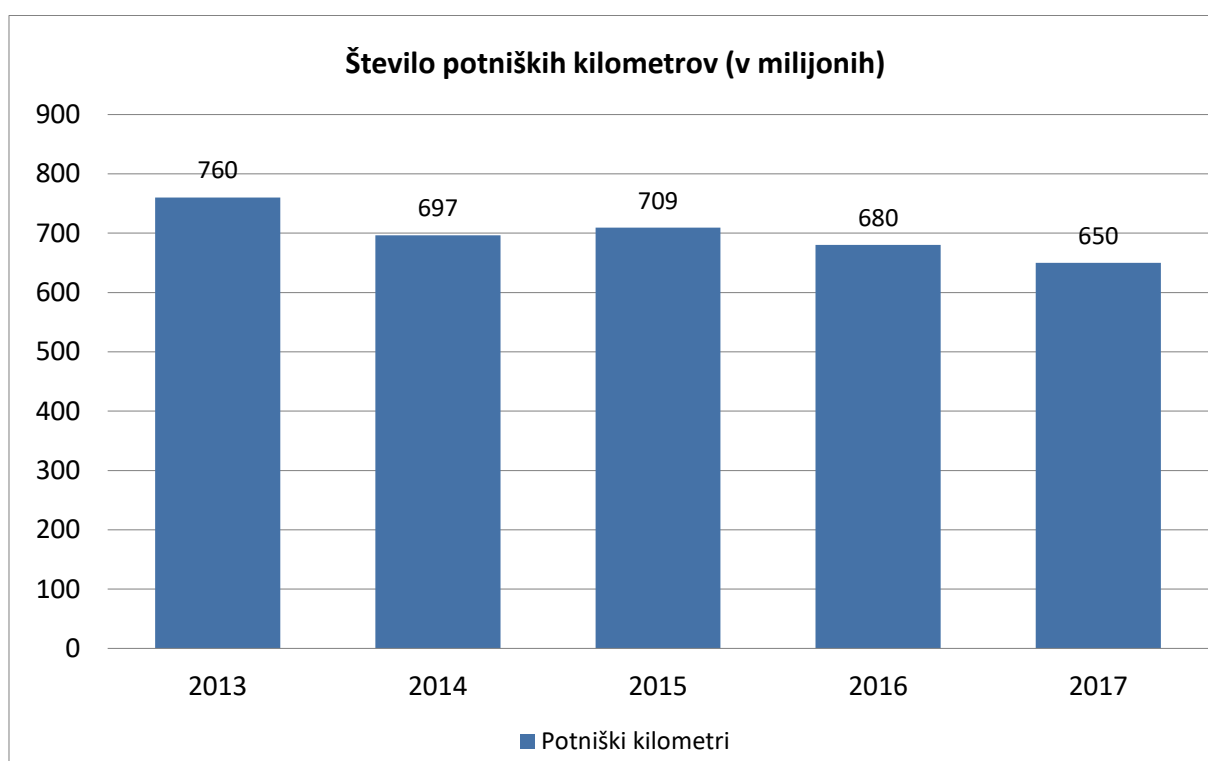
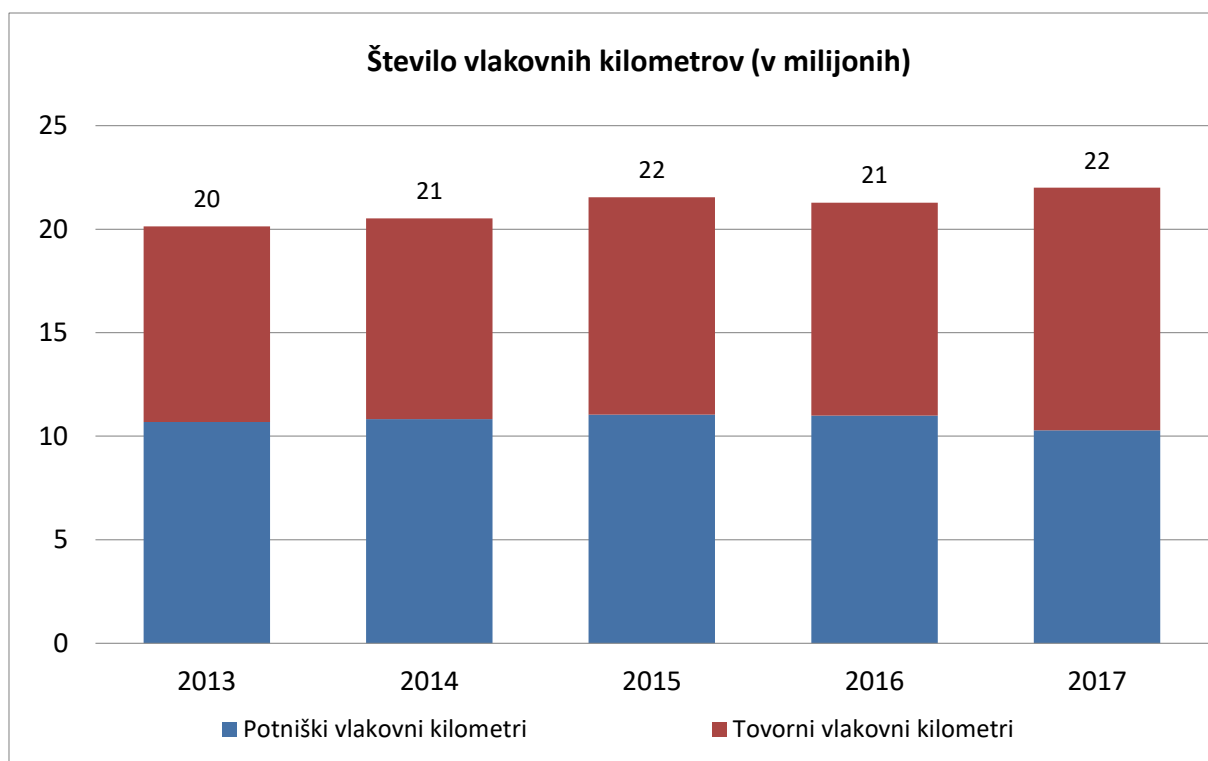
V Sloveniji se uporabljajo samo certifikacijske sheme za ECM.

## Priloga A – Skupni varnostni kazalniki

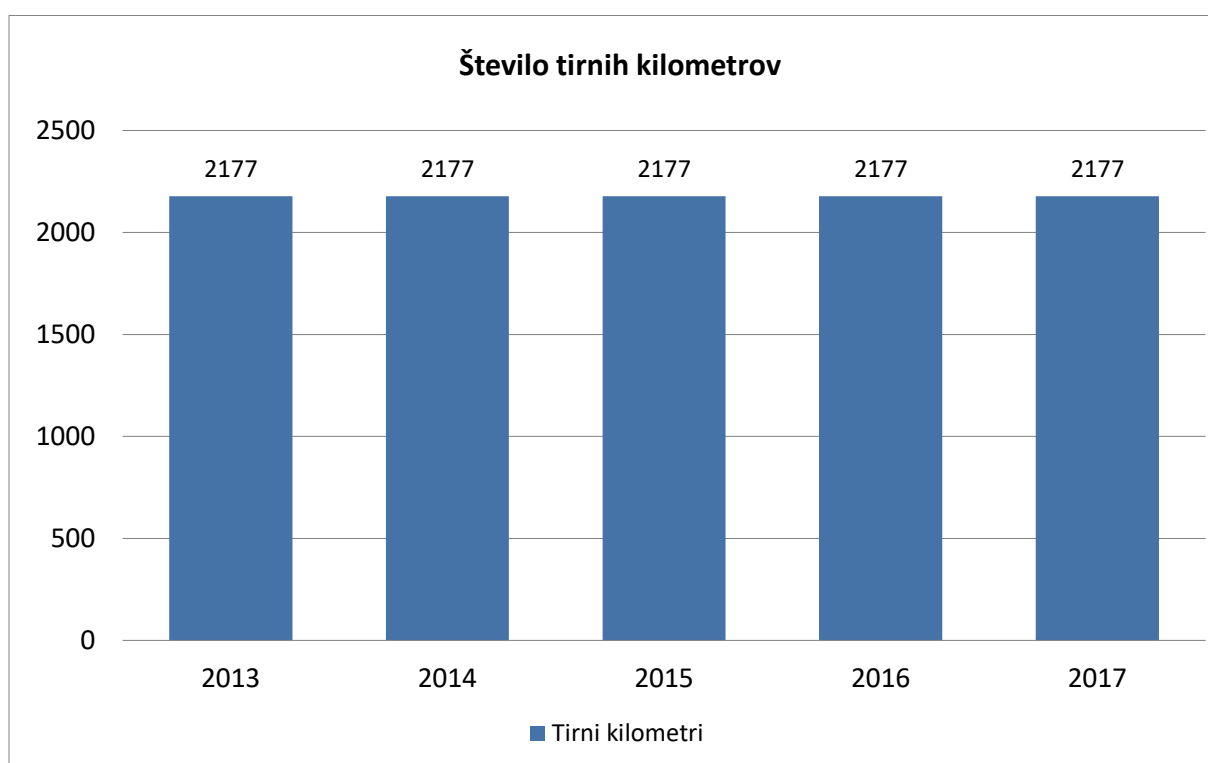
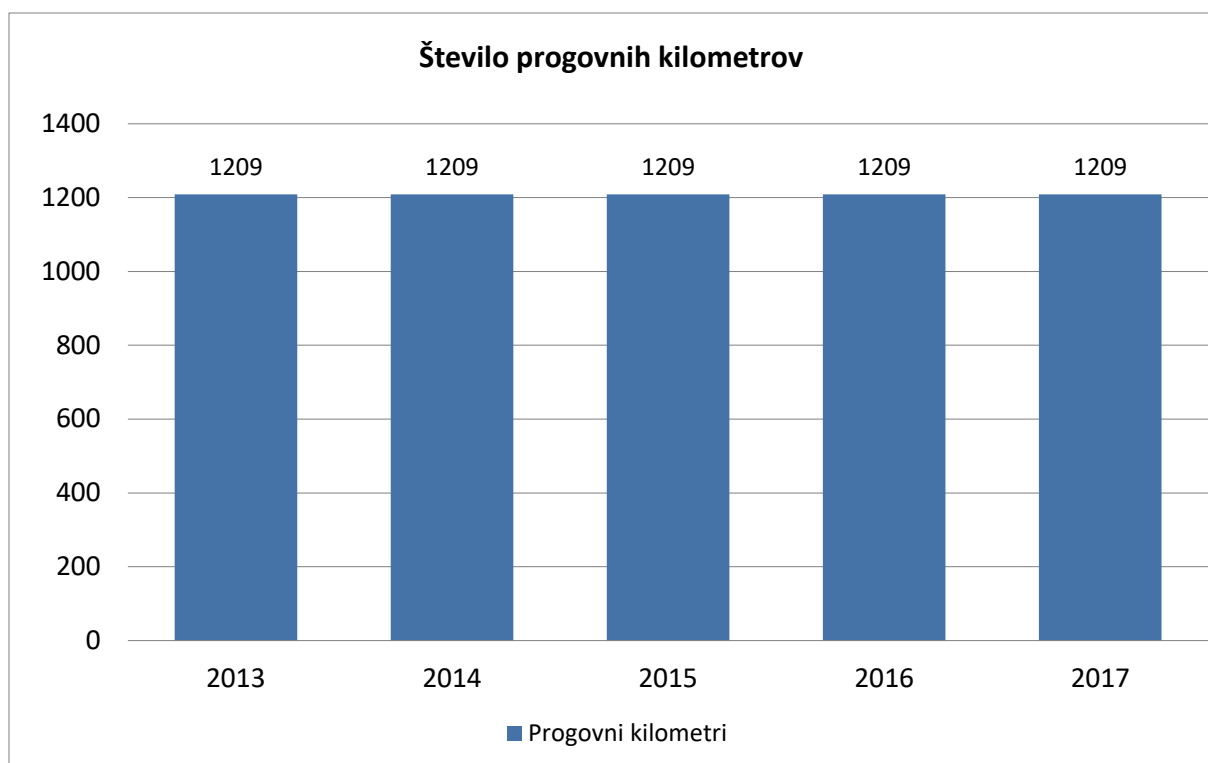




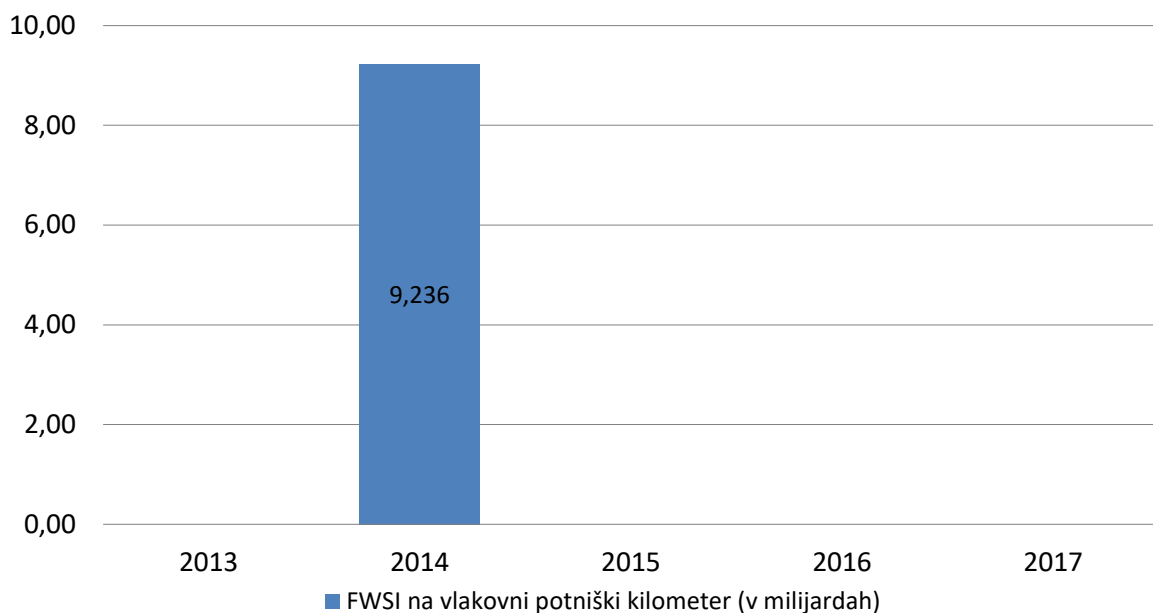




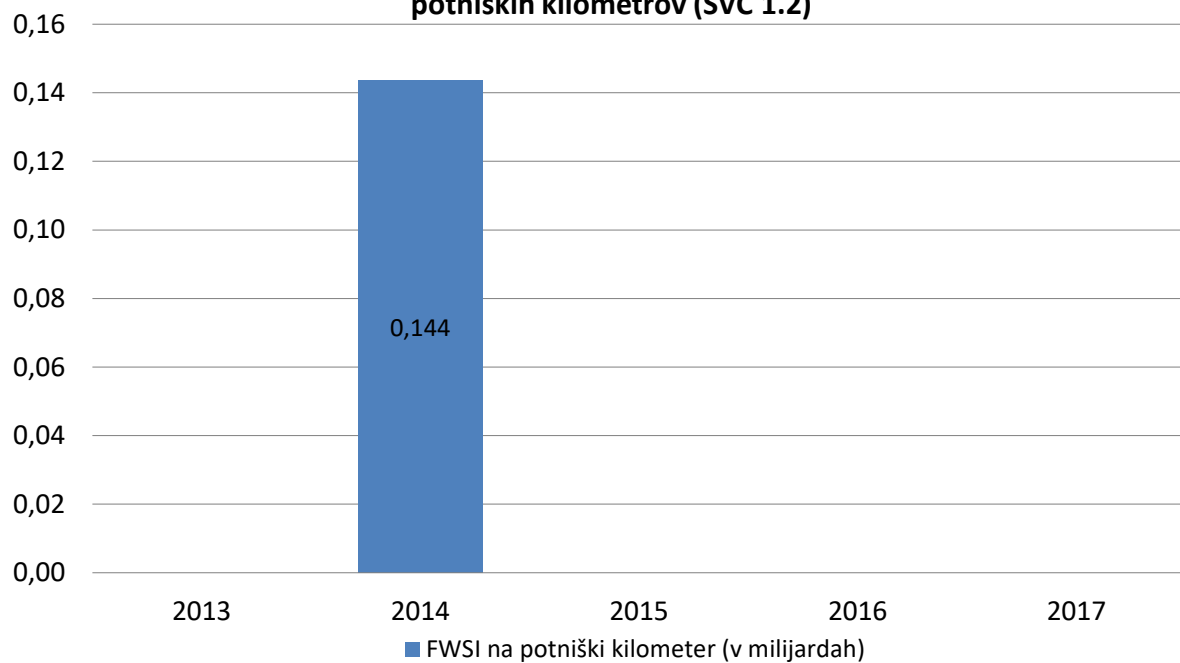


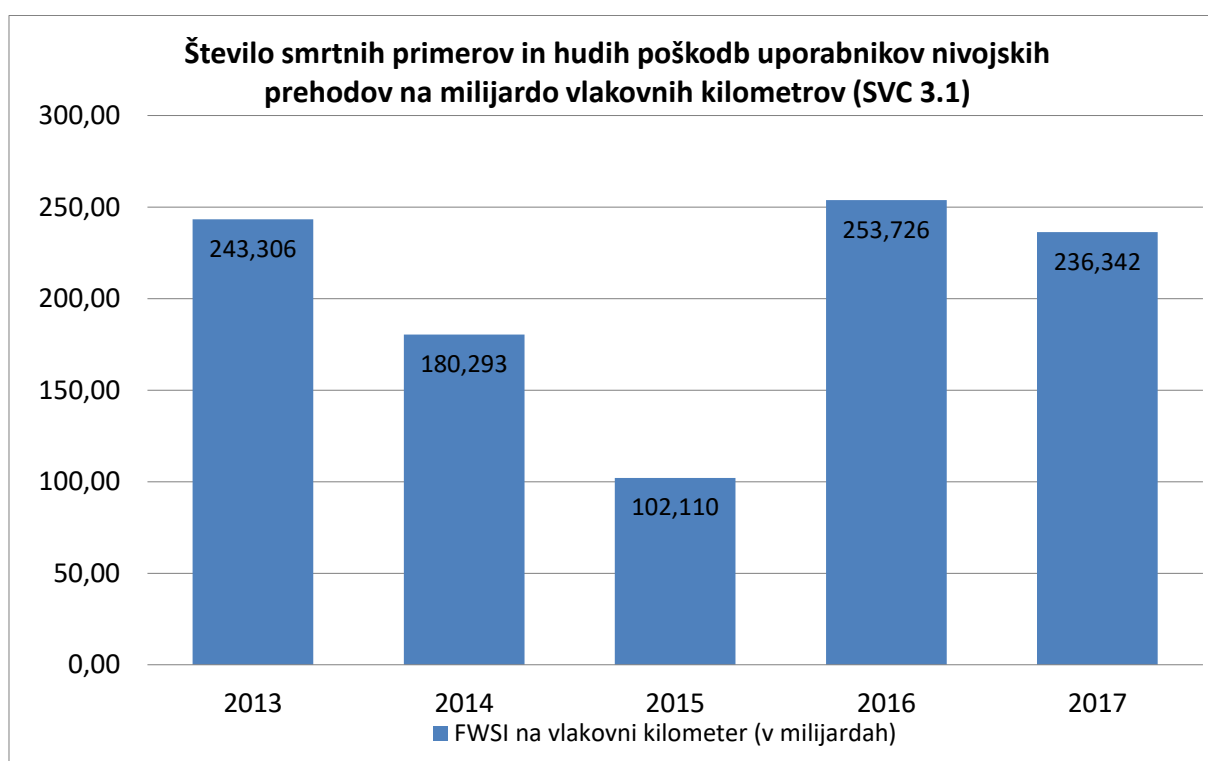
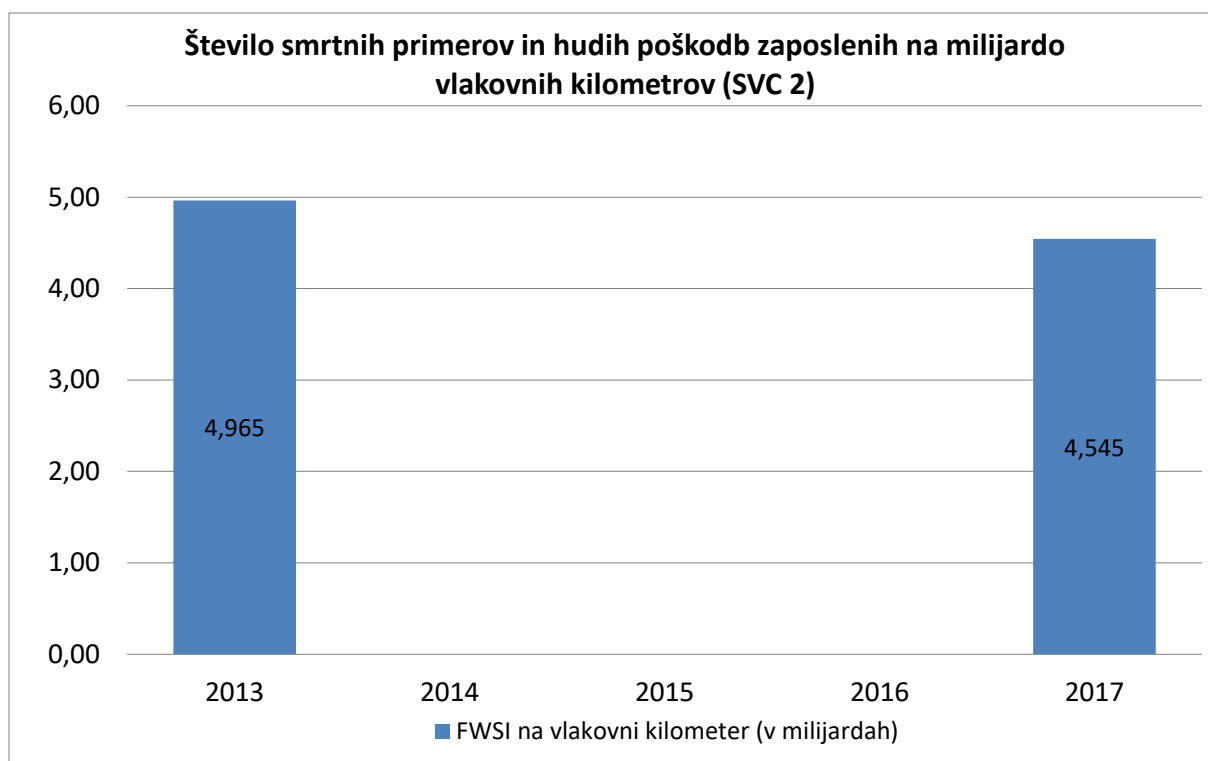


**Število smrtnih primerov in hudih poškodb potnikov na milijardo  
vlakovnih potniških kilometrov (SVC 1.1)**

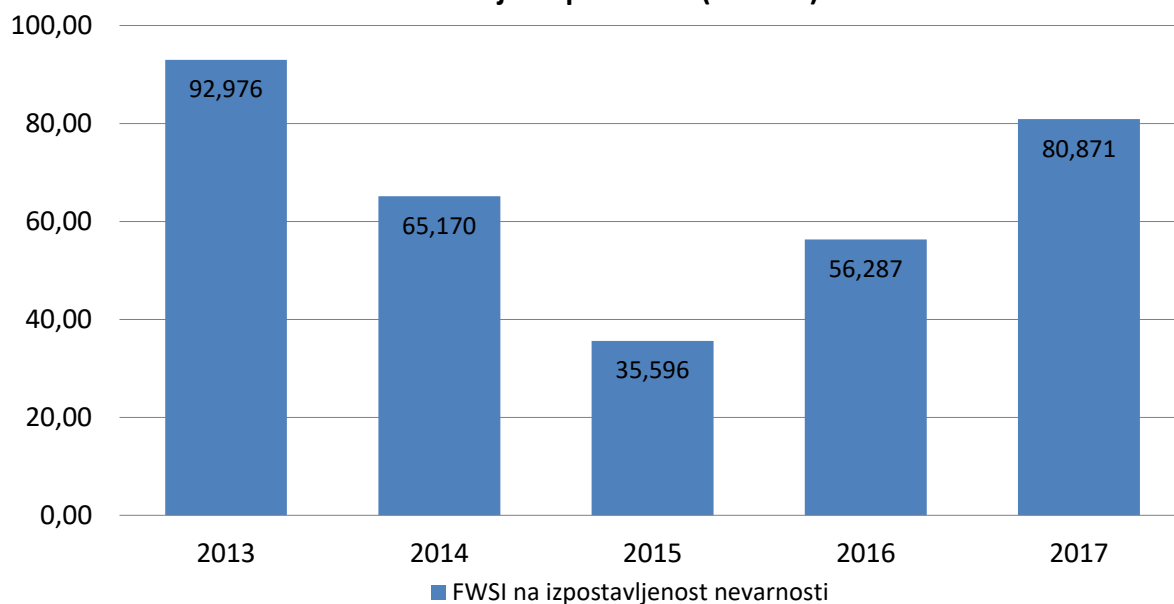


**Število smrtnih primerov in hudih poškodb potnikov na milijardo  
potniških kilometrov (SVC 1.2)**

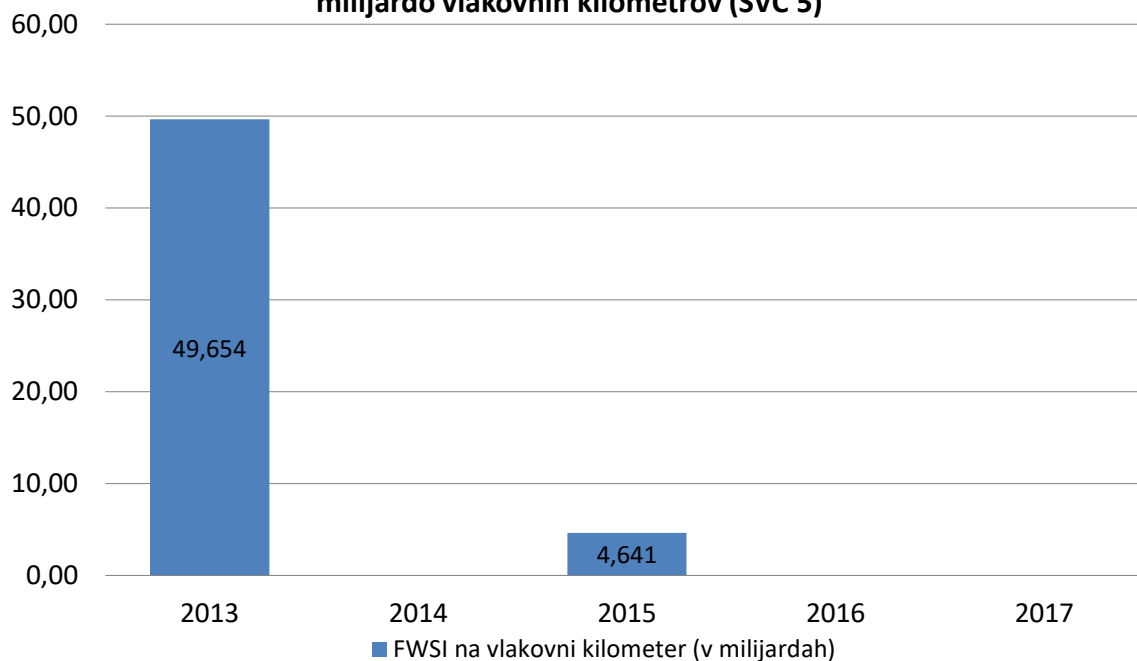




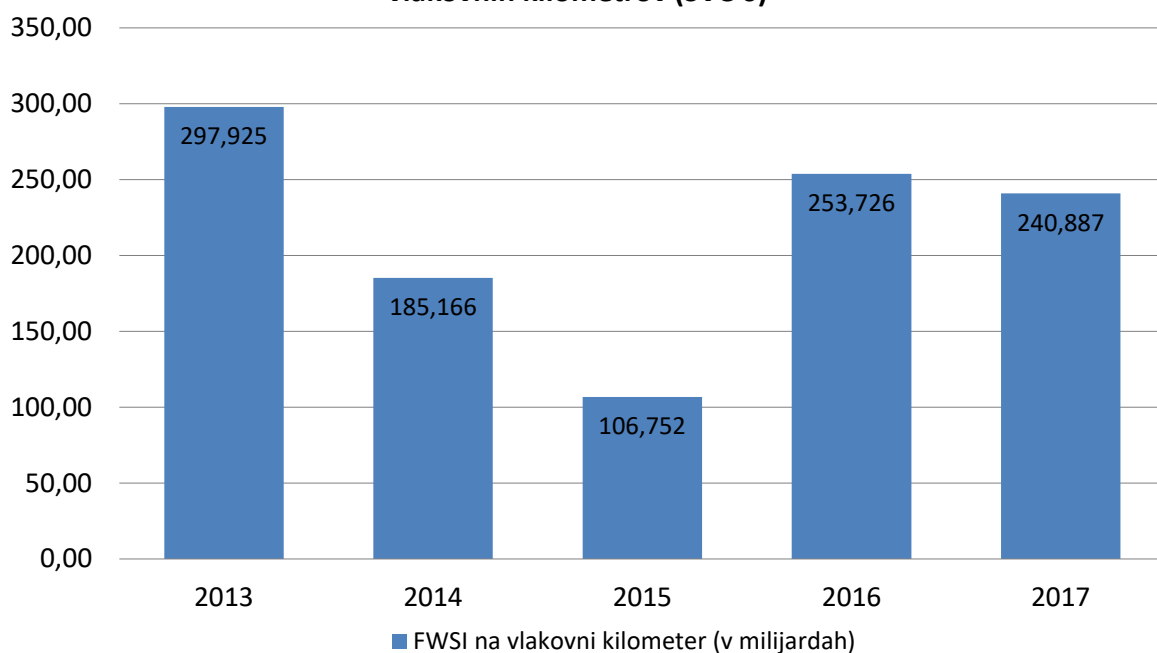
**Število smrtnih primerov in hudih poškodb uporabnikov nivojskih prehodov na milijardo vlakovnih kilometrov/vlakovni kilometri na število nivojskih prehodov (SVC 3.2)**



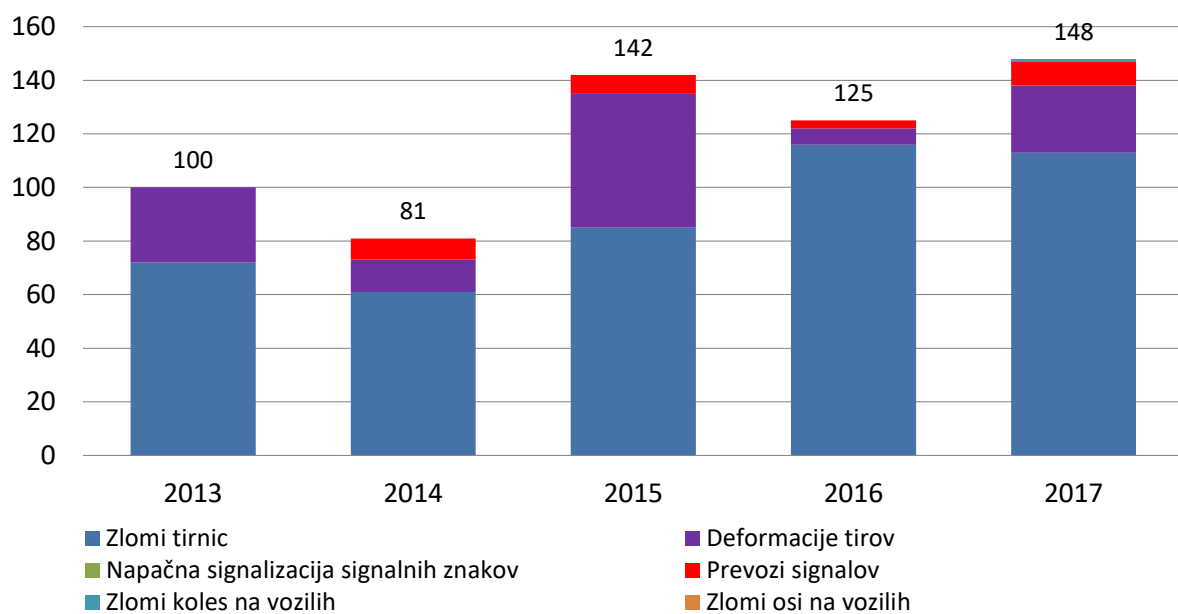
**Število smrtnih primerov in hudih poškodb nepooblaščenih oseb na milijardo vlakovnih kilometrov (SVC 5)**



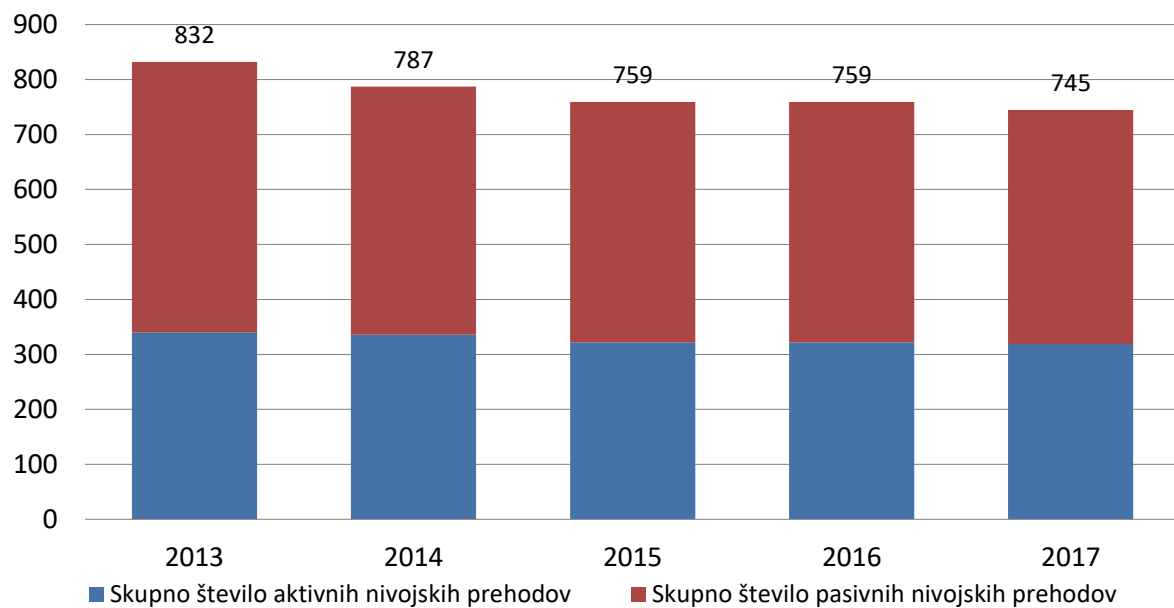
**Število smrtnih primerov in hudih poškodb vseh oseb na milijardo  
vlakovnih kilometrov (SVC 6)**



**Znanilci nesreč glede na tip**



### Skupno število nivojskih prehodov



## Priloga B – Spremembe zakonodaje

DOPOLNITVE K DIREKTIVI O VARNOSTI NA ŽELEZNICI	IZVEDEN PRENOS (DA / NE)	PRAVNA PODLAGA	DATUM PRIČETKA VELJAVNOSTI
/	/	/	/

Tabela 7: Dopolitve k Direktivi o varnosti na železnici.

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)	/	/	/	/

Tabela 8: Spremembe zakonodaje in regulative.