



LETNO VARNOSTNO POROČILO 2020

Letno poročilo o varnosti na javni železniški
infrastrukturi v Republiki Sloveniji

Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije
Kopitarjeva ulica 5, 2000 Maribor

gp.azp@azp.si
www.azp.si

Vsebina

1. Uvod	3
1.1 Namen, obseg in naslovniki poročila	3
1.2 Glavne ugotovitve za leto poročanja	4
2. Summary in English	7
3. Strategija, programi, pobude in organizacijski vidik nacionalnega varnostnega organa	8
3.1 Strategija in načrtovane aktivnosti	8
4. Varnostna učinkovitost	11
4.1 Hude nesreče	12
4.2 Smrtne žrtve in hudo poškodovani	12
4.3 Nevarne snovi	14
4.4 Samomori	14
4.5 Znanilci nesreč	15
5. Evropska zakonodaja in predpisi	16
5.1 Spremembe zakonodaje in predpisov	16
5.2 Ukrepi na podlagi varnostnih priporočil	16
6. Varnostna spričevala in pooblastila ter druga spričevala, ki jih izda nacionalni varnostni organ	18
6.1 Varnostna spričevala in pooblastila	18
6.2 Dovoljenja za tirna vozila	18
6.3 Spričevala subjektov za vzdrževanje tovornih vagonov	19
6.4 Dovoljenja za strojevodje	19
6.5 Druge oblike pooblastil in spričeval	20
7. Nadzor	22
7.1 Strategija, načrti, postopki in odločanje	22
7.2 Ugotovitve nadzorov	24
8. Uporaba skupnih varnostnih metod	26
8.1 Uporaba skupnih varnostnih metod za zahteve sistema varnega upravljanja	26
8.2 Uporaba skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja	27
8.3 Uporaba skupnih varnostnih metod za spremljanje	28
9. Varnostna kultura	30
9.1 Vrednotenje in spremljanje varnostne kulture	30
Priloga 1 – Napredek glede interoperabilnosti	31

1. Uvod

1.1. Namen, obseg in naslovniki poročila

Letno varnostno poročilo pripravlja Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije (v nadaljevanju: AŽP), ki opravlja naloge varnostnega organa, na podlagi prejetih varnostnih poročil upravljavca in prevoznikov.

Namen letnega varnostnega poročila je obveščanje javnosti in Agencije Evropske unije za železnice (v nadaljevanju: ERA) o dejavnostih varnostnega organa ter krepitvi varnosti in interoperabilnosti na železnicah.

V skladu z osmim odstavkom 10. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 30/18) (v nadaljevanju: ZVZelP-1) je naloga prevoznikov in upravljavca, da vsako leto do 31. maja varnostnemu organu predložijo varnostno poročilo za prejšnje koledarsko leto. To varnostno poročilo vsebuje:

- informacije o izpolnjevanju skupnih varnostnih ciljev (SVC) in varnostnih načrtih za njihovo obvladovanje;
- opis nacionalnih varnostnih kazalnikov;
- ugotovitve notranje varnostne revizije;
- ugotovitve o pomanjkljivostih in napakah pri izvajanju prometa in upravljanju infrastrukture;
- poročilo o uporabi skupnih varnostnih metod (SVM).

Varnostni organ na podlagi zbranih varnostnih poročil pripravi letno varnostno poročilo za prejšnje koledarsko leto, ki ga objavi na svoji spletni strani in pošlje ERA najpozneje do 30. septembra. V skladu s 17. členom ZVZelP-1 mora poročilo vsebovati informacije o:

- varnosti na železnici, vključno z združevanjem skupnih varnostnih kazalnikov (SVK) na ravni države;
- pomembnih spremembah zakonodaje in ureditve v zvezi z varnostjo na železnici;
- spremembah pri podeljevanju enotnega varnostnega spričevala in varnostnega pooblastila;
- ugotovitvah in izkušnjah v zvezi z nadzorom nad upravljavcem in prevozniki, vključno s številom in ugotovitvami inšpekcijskih postopkov;
- odstopanjih od sistema podeljevanja spričeval subjektom, pristojnim za vzdrževanje tovornih vagonov;
- izkušnjah prevoznikov in upravljavca pri uporabi SVM.

Cilji letnega poročila so različni za posamezne deležnike.

Za ERA:

- spremljanje varnosti v železniškem sistemu Evropske unije (EU) za izboljšanje železniške varnosti v državah članicah EU;
- razumevanje, kako varnostni organi vodijo železniško industrijo v državah članicah za izboljšanje varnosti;

- razumevanje, kako varnostni organi izpolnjujejo svoje naloge v skladu s 16. členom Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (v nadaljevanju: Direktiva (EU) 2016/798);
- spremljanje napredka na področju varnosti in interoperabilnosti železniškega sistema v EU.

Za nacionalne varnostne organe (v okviru njihovih pristojnosti):

- obveščanje o svojem delovanju;
- spremljanje varnosti in interoperabilnosti železniškega sistema v državi;
- razumevanje prednosti in pomanjkljivosti pri krepitvi varnosti in interoperabilnosti železniškega sistema;
- komuniciranje z deležniki o varnostno pomembnih informacijah.

Za železniško industrijo:

- razumevanje delovanja varnostnega organa;
- pomoč pri uporabi sistema varnega upravljanja (v nadaljevanju: SVU);
- pomoč pri vlogah za enotna varnostna spričevala, varnostna pooblastila in dovoljenja za vozila.

1.2 Glavne ugotovitve za leto poročanja

Stanje na področju varnosti v železniškem prometu v Sloveniji je v letu 2020 ostalo približno na enaki ravni, kakor je bilo v prejšnjih letih. Število hudih nesreč se je v primerjavi s prejšnjim letom zmanjšalo z deset na pet. Zmanjšalo se je število hudo poškodovanih, medtem ko je število smrtnih žrtev ostalo nespremenjeno.

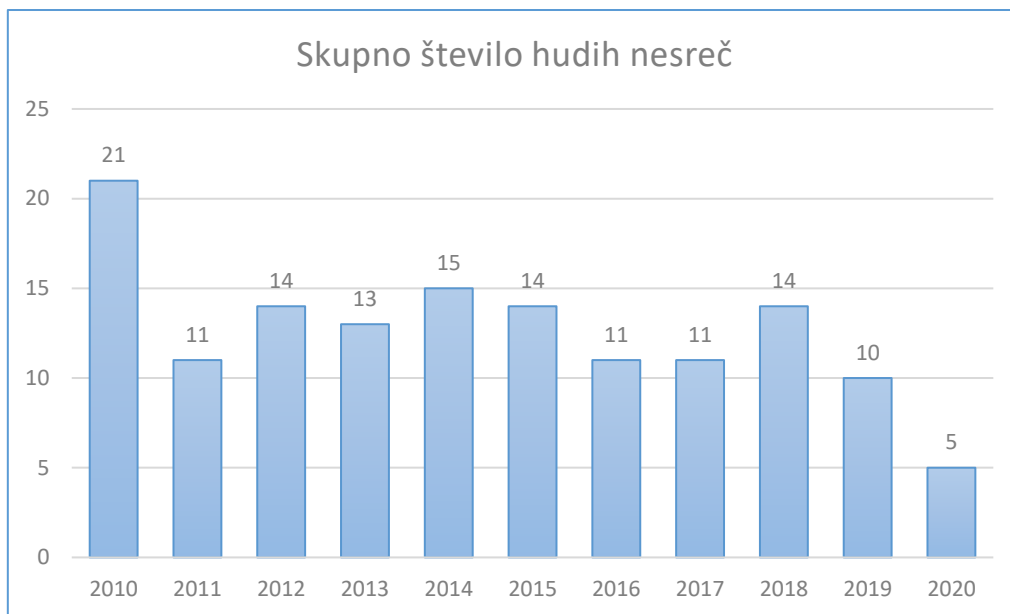
V letu 2020 je bilo v Sloveniji pet hudih nesreč, vse so bile nesreče na nivojskih prehodih. V nesrečah med uporabniki nivojskih prehodov sta bili dve smrtni žrtvi in tri osebe so bile hudo poškodovane. Zmanjšalo se je tudi število znanilcev nesreč in samomorov.

Letna raven varnosti je določena na ravni EU, ki določa nacionalne referenčne vrednosti (v nadaljevanju: NRV)¹, ki ne smejo biti presežene. NRV so za vsako državo določene po posameznih kategorijah tveganj: potniki, zaposleni, uporabniki nivojskih prehodov, nepooblaščen osebe, druge osebe in družba kot celota.

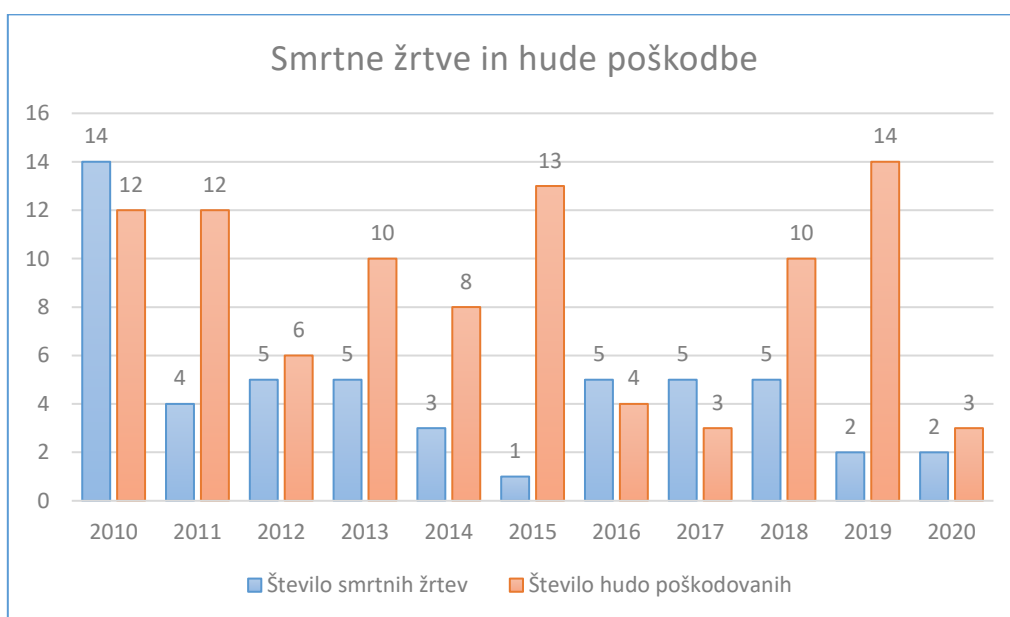
V letu 2020 je bilo ugotovljeno, da Slovenija ni presegala NRV glede na tehtano število smrtnih primerov in poškodb na letni ravni na milijardo vlakovnih kilometrov (v nadaljevanju: FWSI)².

¹ NRV je izražena kot število smrtnih primerov in težkih poškodb po posameznih kategorijah tveganj na leto zaradi hudih nesreč na milijardo (10^9) vlakovnih kilometrov na leto.

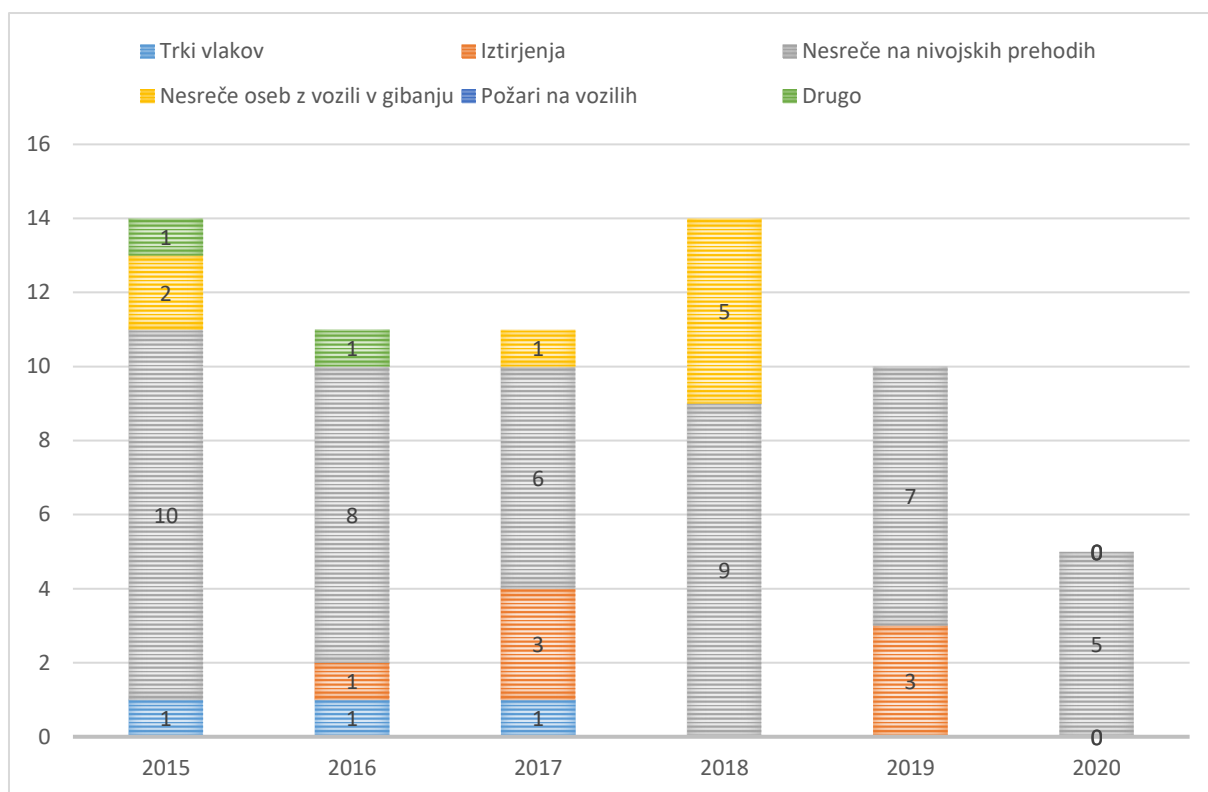
² FWSI je izražena kot tehtano število smrtnih primerov in poškodb na letni ravni na milijardo (10^9) vlakovnih kilometrov, pri čemer se upošteva, da je ena poškodovana oseba enakovredna 0,1 smrtnega primera.



Grafikon 1: Skupno število hudih nesreč v letih 2010–2020



Grafikon 2: Število smrtnih žrtev in hudo poškodovanih v letih 2010–2020



Grafikon 3: Hude nesreče v letih 2015–2020 glede na vrsto nesreče

Kategorija tveganja	2016	2017	2018	2019	2020
	(NRV) [x 10-9]	(FWSI) [x 10-9]	(FWSI) [x 10-9]	(FWSI) [x 10-9]	(FWSI) [x 10-9]
Potniki	25,3	0	0	9,09	45,5
Zaposleni	40,9	0	5,28	52,8	21,1
Uporabniki nivojskih prehodov	364	285	275	100	132
Nepooblaščne osebe	236	0	0	5,28	0
Druge osebe	14,5	0	0	106	0
Družba kot celota	698	285	280	317	121

Preglednica 1: Primerjava NRV in FWSI po posameznih kategorijah tveganj v letih 2016–2020

2. English summary

Railway safety in Slovenia in 2020 remained at approximately the same level as in previous years. The number of serious accidents decreased from 10 to 5 compared to the previous year. The number of serious injuries increased, while the number of fatalities remained unchanged.

In 2020, there were 5 serious accidents in Slovenia, all of them accidents at level crossings. There were 2 fatalities and 3 serious injuries in accidents involving level crossing users. The number of precursors to accidents and the number of suicides decreased compared to previous years.

In 2020, it was found that Slovenia did not exceed national reference values in any risk category.

By the end of 2020, there were 6 railway undertakings with a recognized safety certificate part A, 6 railway undertakings with a recognized safety certificate part B and 1 railway undertaking with a valid single safety certificate. One of these companies operated in passenger transport and all of the rest in freight.

In 2020, there was 1 infrastructure manager in Slovenia with a valid safety authorisation.

According to long-term strategy, the main tasks of the National Safety Authority in Slovenia for the coming years cover the following:

- continuous improvement of supervision over safety management systems and other entities;
- establishing bilateral agreements with neighbouring safety authorities on cooperation on border routes;
- establishing a comparable system of national rules in line with EU rules with the participation of the ERA;
- introduction of targeted control based on risk analysis;
- continuous improvement of internal processes.

3. Strategija, programi, pobude in organizacijski vidik nacionalnega varnostnega organa

3.1 Strategija in načrtovane aktivnosti

Na podlagi sprejete strategije razvoja do leta 2030 AŽP na normativnem področju nadaljuje svoje dejavnosti s poudarkom na pripravi predpisov, s katerimi se bodo natančneje in s tem ustrezneje določile bistvene zahteve za varnost železniškega prometa ob upoštevanju evropskih smernic na področju predpisov.

Prednostne naloge nadzora so določene glede na vrsto in raven tveganja ob opredeljenih ravneh tveganj, s katerimi se določijo elementi tveganja, ki so podlaga za določitev obsega in prednostnih nalog nadzora. Vzpostavljena je osnovna podatkovna zbirka, ki se nadgrajuje in bo v prihodnosti oblikovana tako, da bo vsebovala ustrezne podatke kot podlago za določanje ciljno usmerjenih nadzorov na področjih največjega tveganja.

AŽP bo podrobno upoštevala postavljene kratko- in dolgoročne cilje ter jih bo v prihodnosti ustrezno spreminjala in nadgrajevala. S svojim delovanjem bo spodbudno vplivala na krepitev in izboljšanje varnega upravljanja železniškega sistema in izvajanja železniškega prometa.

Dolgoročna strategija določa:

- stalno izboljševanje nadzora nad sistemi varnega upravljanja in drugimi subjekti;
- oblikovanje dvostranskih sporazumov s sosednjimi varnostnimi organi glede sodelovanja na mejnih progah;
- vzpostavljanje primerljivega sistema nacionalnih predpisov v skladu s predpisi EU ob sodelovanju ERA;
- uvedbo ciljno usmerjenega nadzora na podlagi analize tveganja;
- stalno izboljševanje notranjih procesov.

3.2 Varnostno-organizacijski vidik

AŽP je oseba javnega prava, ki v javnem interesu opravlja naloge varnostnega, certifikacijskega, ocenjevalnega, licenčnega in nadzornega organa. Ustanoviteljica agencije je Republika Slovenija. V njenem imenu ustanoviteljske pravice in obveznosti izvaja Vlada Republike Slovenije. Nadzorstveni organ glede opravljanja dejavnosti AŽP je Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije.

Ministrstvo za infrastrukturo zagotavlja vzdrževanje, načrtovanje, urejanje in izboljševanje železniškega prometa v Republiki Sloveniji. Hkrati zagotavlja tudi prometno politiko in infrastrukturo.

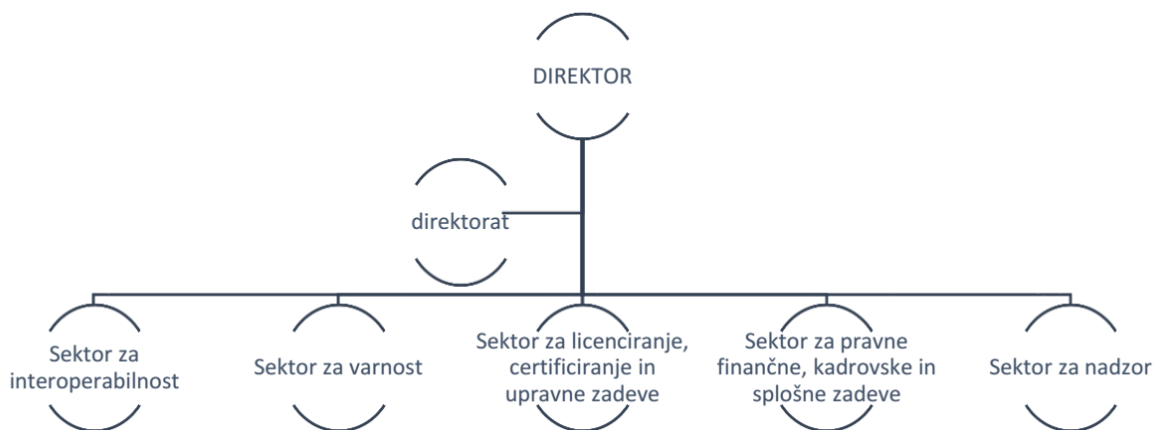
V sestavi Ministrstva za infrastrukturo Republike Slovenije delujeta preiskovalni organ za preiskavo železniških nesreč in incidentov ter Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo.

Naloge preiskovalnega organa za preiskavo železniških nesreč in incidentov opravlja Služba za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov.

Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo opravlja naloge inšpekcijskega nadzora nad izvajanjem predpisov s področij železniškega prometa.

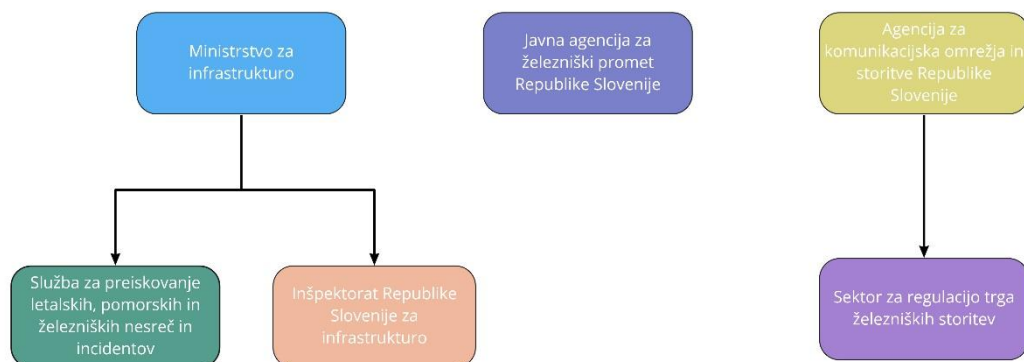
Naloge regulatornega organa opravlja Agencija za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije. Njena naloga na področju železnic je spremljanje konkurence na trgu storitev v potniškem in tovornem prometu.

AŽP je bila v letu 2020 v skladu z veljavno zakonodajo razdeljena na Sektor za varnost, Sektor za interoperabilnost, Sektor za licenciranje, certificiranje in upravne zadeve, Sektor za pravne, finančne, kadrovske in splošne zadeve ter Sektor za nadzor. V nadaljevanju sta prikazani organizacijska shema AŽP (slika 1) in organizacijska struktura povezav med AŽP in drugimi državnimi organi s področja železniškega prometa (slika 2).



Slika 1: Organizacijska struktura AŽP 31. decembra 2020

Spodaj je prikazana organizacijska struktura povezav med AŽP in drugimi državnimi organi na področju varnosti v železniškem prometu (slika 2).



Slika 2: Organizacijska struktura povezav med AŽP in drugimi državnimi organi

4. Varnostna učinkovitost

Javna železniška infrastruktura (v nadaljevanju: JŽI) so objekti in naprave, potrebni za nemoteni potek javnega železniškega prometa, ter pripadajoča zemljišča, ki so funkcionalno namenjeni njihovi namenski rabi.

Železniško omrežje v Republiki Sloveniji je opredeljeno v Uredbi o kategorizaciji prog. Glede na obseg prometa, gospodarski pomen in povezovalno vlogo železniškega prometa v prostoru proge delimo na glavne in regionalne proge.

Železniško omrežje obsega:

- skupna dolžina prog: 1.209,0 km
- dolžina dvotirnih prog: 330,4 km
- dolžina enotirnih prog: 878,7 km
- dolžina tirov: 1.541,240 km

V Republiki Sloveniji je upravljavec javne železniške infrastrukture podjetje Slovenske železnice – Infrastruktura, d. o. o.

V letu 2020 so bili na JŽI zaznani naslednji varnostni dogodki, analizo katerih navajamo v nadaljevanju.

Število hudih nesreč se je v primerjavi s prejšnjim letom zmanjšalo z deset na pet. Zmanjšalo se je tudi število hudo poškodovanih, medtem ko je število smrtnih žrtev ostalo nespremenjeno. V letu 2020 je bilo v Sloveniji pet hudih nesreč, vse so bile nesreče na nivojskih prehodih. V nesrečah med uporabniki nivojskih prehodov sta bili dve smrtni žrtvi, tri osebe so bile hude poškodovane. Zmanjšalo se je tudi število znanilcev nesreč in samomorov.

Skupno število vlakovnih kilometrov je v letu 2020 obsegalo 16,90 milijona kilometrov. Manjši obseg prometa je posledica začasne prepovedi izvajanja javnega potniškega prometa, ki ga je v letu 2020 sprejela Vlada Republike Slovenije zaradi zaježitve in obvladovanja epidemije covid-19.

	2016	2017	2018	2019	2020
Skupno število hudih nesreč	11	11	14	10	5
Število smrtnih žrtev	5	5	5	2	2
Število hudo poškodovanih	4	3	10	14	3
Samomori	26	15	13	17	16
Število znanilcev nesreč	125	148	102	144	135
Gospodarski vpliv hudih nesreč (EUR)	7.035.919	10.377.627	8.679.736	2.145.403	6.689.498
Skupno število vlakovnih kilometrov (milijon km)	21,28	22,00	19,85	18,95	16,90

Preglednica 2: Osnovni pregled trendov na področju varnosti v letih 2016–2020

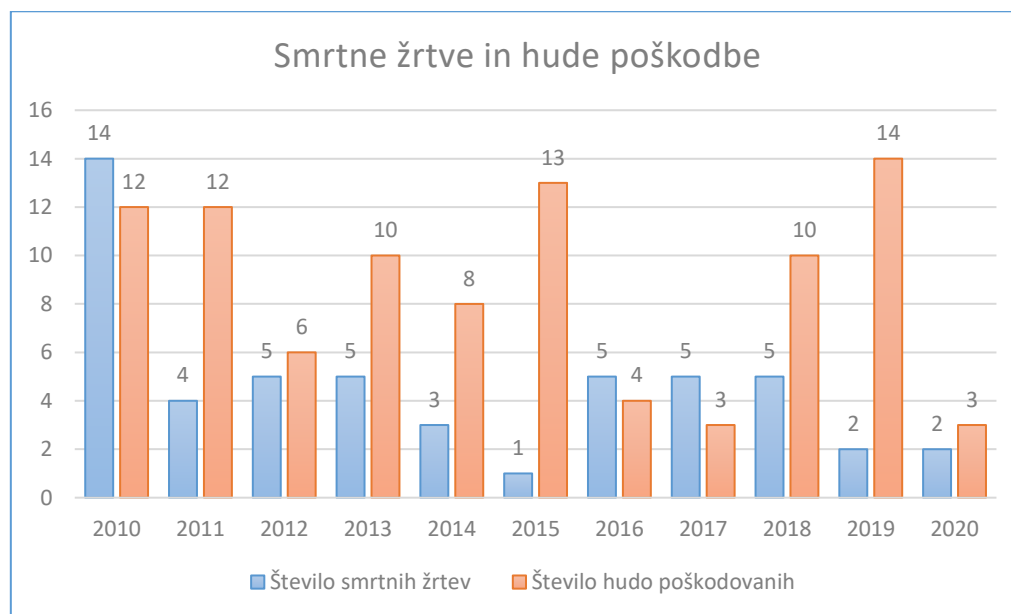
4.1 Hude nesreče

Skupno število hudih nesreč se je v letu 2020 zmanjšalo, in sicer z deset na pet. Vse hude nesreče so bile na nivojskih prehodih. Povprečna vrednost skupnega števila hudih nesreč v zadnjih petih letih znaša 10,2.

	2016	2017	2018	2019	2020
Skupno število hudih nesreč	11	11	14	10	5
Trki vlakov	1	1	0	0	0
Iztirjenje	1	3	0	3	0
Nesreče na nivojskem preходу	8	6	9	7	5
Nesreče osebe in železniškega vozila med vožnjo	0	1	5	0	0
Požar v železniških vozilih	0	0	0	0	0
Drugo	1	0	0	0	0

Preglednica 3: Pregled hudih nesreč glede na vrsto nesreče v letih 2016–2020

4.2 Smrtne žrtve in hudo poškodovani



Grafikon 4: Smrtne žrtve in hudo poškodovani v železniških nesrečah v letih 2010–2020

V letu 2020 sta bili v Sloveniji dve smrtni žrtvi železniških nesreč, enako kakor leto prej. Pri tem sta bili obe smrtni žrtvi udeleženi v nesreči na nivojskem preходу. Med kategorijami tveganj sta bili obe smrtni žrtvi med uporabniki nivojskih prehodov.

Število hudo poškodovanih se je v letu 2020 zmanjšalo s 14 na tri. Od tega so bili vsi trije hudo poškodovani udeleženi v nesrečah na nivojskem prehodu. Med hudo poškodovanimi so bili vsi uporabniki nivojskih prehodov.

	2016	2017	2018	2019	2020
Trki vlakov	0	0	0	0	0
Iztirjenje	0	0	0	0	0
Nesreče na nivojskem prehodu	5	5	1	2	2
Nesreče osebo in železniškega vozila med vožnjo	0	0	4	0	0
Požar v železniških vozilih	0	0	0	0	0
Drugo	0	0	0	0	0
SKUPAJ – smrtne žrtve	5	5	5	2	2

Preglednica 4: Število smrtnih žrtev v hudih nesrečah glede na vrsto nesreče v letih 2016–2020

	2016	2017	2018	2019	2020
Trki vlakov	0	0	0	0	0
Iztirjenje	0	0	0	0	0
Nesreče na nivojskem prehodu	4	2	9	14	3
Nesreče osebe in železniškega vozila med vožnjo	0	1	1	0	0
Požar v železniških vozilih	0	0	0	0	0
Drugo	0	0	0	0	0
SKUPAJ – hudo poškodovani	4	3	10	14	3

Preglednica 5: Število hudo poškodovanih v hudih nesrečah glede na vrsto nesreče v letih 2016–2020

	2016	2017	2018	2019	2020
Potniki	0	0	1	0	0
Zaposleni ali pogodbeniki	0	0	1	0	0
Uporabniki nivojskih prehodov	5	5	1	2	2
Nepooblaščen osebe	0	0	2	0	0
Druge osebe	0	0	0	0	0
Druge osebe na peronu	0	0	0	0	0
SKUPAJ – smrtne žrtve	5	5	5	2	2

Preglednica 6: Število smrtnih žrtev v hudih nesrečah glede na kategorijo oseb v letih 2016–2020

	2016	2017	2018	2019	2020
Potniki	0	0	0	5	0
Zaposleni ali pogodbeniki	0	1	0	4	0
Uporabniki nivojskih prehodov	4	2	9	5	3
Nepooblaščen osebe	0	0	1	0	0
Druge osebe	0	0	0	0	0
Druge osebe na peronu	0	0	0	0	0
SKUPAJ – hudo poškodovani	4	3	10	14	3

Preglednica 7: Število hudo poškodovanih v hudih nesrečah glede na kategorijo oseb v letih 2016–2020

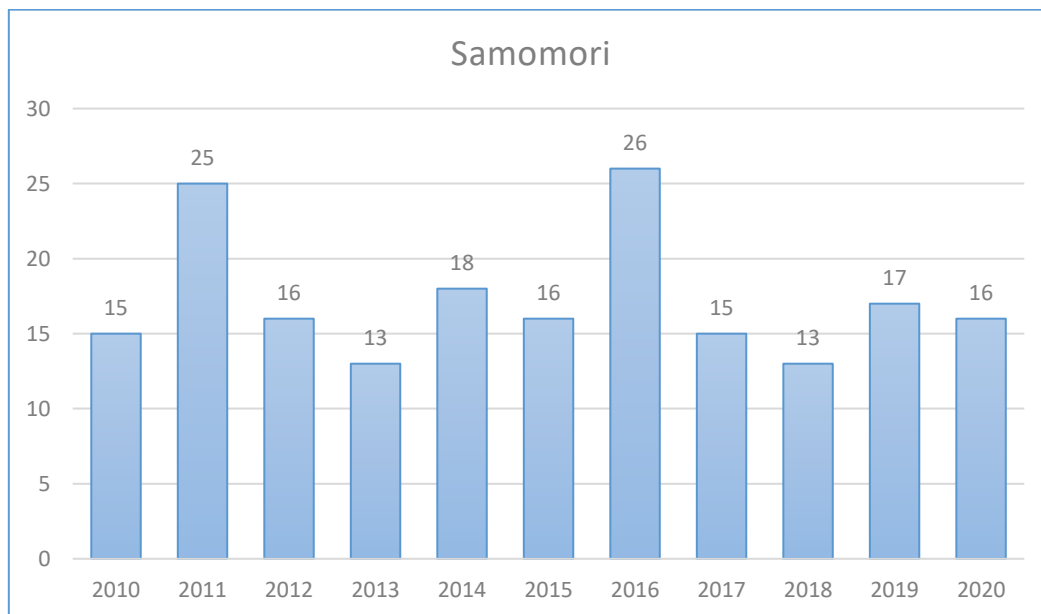
V zadnjih petih letih se je na nivojskih prehodih zgodilo 35 hudih nesreč. Pri tem se je huje poškodovalo 23 in umrlo pet uporabnikov nivojskih prehodov.

4.3 Nevarne snovi

V letu 2020 ni bilo nesreč s prisotnostjo nevarnih snovi.

4.4 Samomori

Število samomorov je v letu 2020 zmanjšalo na 16 v primerjavi z letom prej, ko jih je bilo 17.



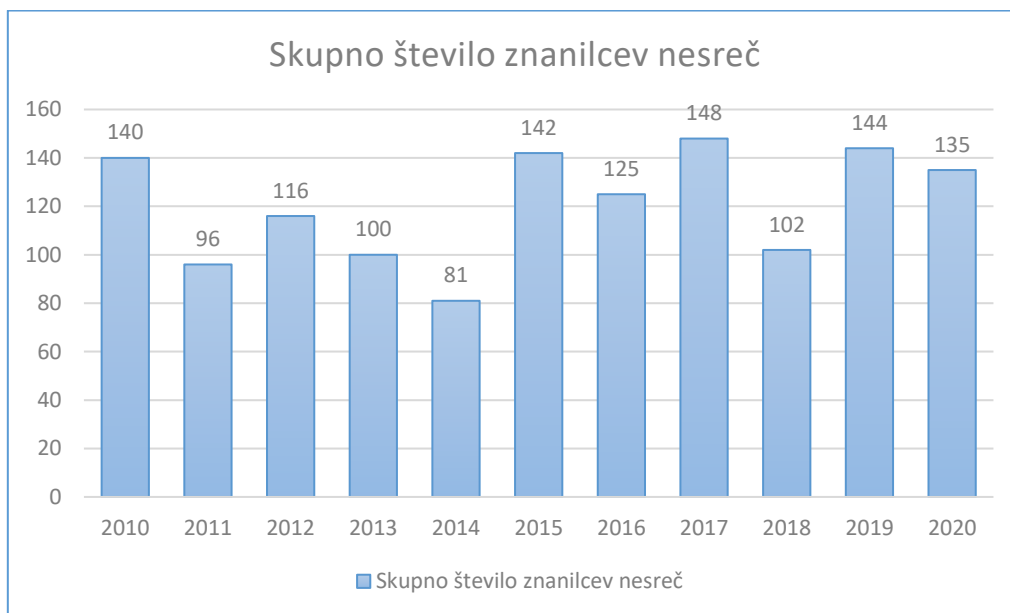
Grafikon 5: Število samomorov na železnicah v letih 2010–2020

4.5 Znanilci nesreč

Skupno število znanilcev nesreč se je v letu 2020 zmanjšalo na 135 v primerjavi z letom prej, ko jih je bilo 144. Povečalo se je število zlomov tirnic in prevozov signalov ter zmanjšalo število poškodovanih tirov. V statistiki so znova navedeni zlomi koles na vozilih.

	2016	2017	2018	2019	2020
Skupno število znanilcev nesreč	125	148	102	144	135
Zlomi tirnic	116	113	86	116	120
Poškodovanje tirov	6	25	16	26	9
Napačna signalizacija signalnih znakov	0	0	0	0	0
Prevozi signalov	3	9	0	2	5
Zlomi koles na vozilih	0	1	0	0	1
Zlomi osi na vozilih	0	0	0	0	0

Preglednica 8: Število znanilcev nesreč glede na vrsto v letih 2016–2020



Grafikon 6: Skupno število znanilcev nesreč v letih 2010–2020

5. Evropska zakonodaja in predpisi

5.1 Spremembe zakonodaje in predpisov

V letu 2020 ni bilo sprejetih ali spremenjenih predpisov, ki se nanašajo na delovno področje AŽP. So pa bili v postopku priprave naslednji pravilniki:

- Prometni pravilnik
- Pravilnik o spodnjem ustroju
- Pravilnik o zgornjem ustroju
- Signalni pravilnik
- Pravilnik o varnostni opremi tirnih vozil
- Pravilnik o železniškem telekomunikacijskem omrežju
- Pravilnik o železniških signalnovarnostnih napravah
- Pravilnik o projektiranju, gradnji in vzdrževanju stabilnih naprav električne vleke enosmernega sistema 3 kV

5.2 Ukrepi na podlagi varnostnih priporočil

Kakor je že navedeno v točki 3.2 tega poročila, preiskavo nesreč in incidentov opravlja Služba za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov.

V letu 2020 je preiskovalni organ za preiskovanje železniških nesreč izdal 12 priporočil, ki se nanašajo na:

- ureditev parkirišča podjetja, ki je ob progi, tako, da na parkirišču parkirana cestna tovorna motorna vozila ne bodo zastirala preglednosti na progo iz smeri nivojskega prehoda;
- prepoved uporabe nivojskega prehoda za vsa vozila, daljša od štirih metrov, saj je zaradi konfiguracije cestne in železniške infrastrukture uporaba tega nivojskega prehoda za daljša cestna vozila preveč tvegano;
- na odstranitev rastlinja s progovnega pasu, ki udeležencem cestnega prometa na nivojskem prehodu zastira preglednost na progo;
- označbe na cestišču pred nivojskim prehodom, optična in zvočna zavora za umirjanje cestnega prometa, s katerimi se udeležencem cestnega prometa dodatno usmeri pozornost v približevanje nevarnemu območju nivojskega prehoda;
- posodobitev sistema ugotavljanja toplotne preobremenitve tekalnih elementov voznih sredstev, ki so v uporabi;
- predpise postopkov ravnanja z vagoni, pri katerih je bila ugotovljena toplotna preobremenitev tekalnih elementov voznih sredstev med uporabo;
- izdelavo seznama tveganj pri izvajanju premikalnih voženj na posameznih postajah z zajetimi elementi opazovanja postavljenih premikalnih poti ter sekanjem premikalnih poti na območjih, kjer je preglednost omejena zaradi posebnih razmer na terenu, ter

- izdelavo načrta obvladovanja tveganj pri izvajanju premikalnih voženj po posameznih postajah.

Preiskovalni organ za preiskavo železniških nesreč in incidentov vse preiskave in priporočila za prejšnje leto objavi v letnem poročilu preiskovalnega organa v železniškem prometu Republike Slovenije ter ga v vednost pošlje tudi AŽP.

V letu 2020 AŽP na svoj naslov ni prejela nobenega priporočila za dodatne ukrepe, saj so bila vsa priporočila iz Letnega poročila preiskovalnega organa v železniškem prometu Republike Slovenije 2020 namenjena prevoznikom in upravljavcu. AŽP je sproti preverjala izvedene ukrepe na podlagi priporočil. Če priporočil prevozniki in upravljavec ne upoštevajo v celoti, AŽP zahteva dodatna pojasnila oziroma ukrepa v skladu s svojimi pristojnostmi. Od 12 priporočil jih je bilo izvedenih 11, eno pa je še vedno v izvedbi.

6. Varnostna spričevala, varnostna pooblastila in druga spričevala, ki jih izda nacionalni varnostni organ

6.1 Varnostna spričevala in varnostna pooblastila

Do konca leta 2020 je bilo v Sloveniji šest prevoznikov s priznanim varnostnim spričevalom del A in šest prevoznikov s priznanim varnostnim spričevalom del B ter en prevoznik z veljavnim enotnim varnostnim spričevalom. Od teh je en prevoznik izvajal prevoze v potniškem prometu, vsi drugi pa v tovornem prometu.

V letu 2020 smo imeli v Sloveniji enega upravljavca javne železniške infrastrukture z veljavnim varnostnim pooblastilom.

V letu 2020 so bile izdelane ocene skladnosti izpolnjevanja zahtev za pridobitev enotnega varnostnega spričevala iz priloge I k Delegirani uredbi Komisije (EU) 2018/762 in ustreznih nacionalnih predpisov za:

- InRail, S.p.A., Via Marino Boccanegra 15/2, Genova, Italija, s predstavništvom na naslovu Kolodvorska pot 8, 5000 Nova Gorica, Slovenija, pristojni organ za izdajo: ERA (ocenjevanje končano v letu 2020);
- Metrans Adria kontejnerski promet, d. o. o., Ankaranska cesta 7B, Koper, pristojni organ za izdajo: AŽP (ocenjevanje končano v letu 2020);
- Primol-Rail, d. o. o., Grčarevec 5d, 1370 Logatec, pristojni organ za izdajo: AŽP (ocenjevanje – prenos v leto 2021);
- Train Hungary Maganvasut Kft., Podružnica Ljubljana, Valjahunova ulica 11, 1000 Ljubljana, pristojni organ za izdajo: ERA (ocenjevanje – prenos v leto 2021);
- Komplex Rail Vasuti Szolgaltato Korlatolt Felelossegu Tarsasag, Fodros utca 21, 1039 Budapest, Madžarska, pristojni organ za izdajo: ERA (ocenjevanje – prenos v leto 2021).

Izdelana je bila tudi ocena skladnosti izpolnjevanja zahtev, ki veljajo za upravljavca, pri čemer pa eno ali več nalog upravljavca opravlja drug subjekt, ki izvaja naloge upravljavca, za:

- 2TDK, družba za razvoj projekta, d. o. o., Železna cesta 18, 1000 Ljubljana.

Ker je vloga družbe 2TDK, družbe za razvoj projekta, d. o. o., Železna cesta 18, 1000 Ljubljana, prispela v novembru 2019, je bila presoja izpolnjevanja zahtev, ki veljajo za upravljavca, pri čemer pa eno ali več nalog upravljavca opravlja drug subjekt, ki izvaja naloge upravljavca, izvedena v letu 2020.

Izmenjava informacij med varnostnim organom, prevozniki in upravljavcem poteka redno vse leto v sklopu aktivnosti, kakor so nadzori in postopki za potrditev varnostnih spričeval in pooblastil.

6.2 Dovoljenja za tirna vozila

AŽP je v skladu s 57., 60. in 61. členom Zakona o varnosti v železniškem prometu – ZVZelP-1 (Uradni list RS, št. 30/18) v letu 2020 vodila upravne postopke za izdajo dovoljenj za dajanje tirnega vozila na trg in za izdajo dovoljenj za tip tirnega vozila. Obravnavanih je bilo 27 upravnih zadev, v sklopu katerih

je bilo na podlagi preverjanja skladnosti izpolnjevanja zakonskih zahtev izdanih 24 pravnomočnih upravnih aktov, in sicer:

- osem odločb o poskusnem obratovanju;
- sedem dovoljenj za dajanje na trg (prvo dovoljenje, dovoljenje za razširjeno področje uporabe, novo dovoljenje, dovoljenje v skladu s tipom);
- dve dovoljenji za tip tirnega vozila (prvo dovoljenje, dovoljenje za razširjeno področje uporabe, novo dovoljenje);
- tri odločbe o dodelitvi ID-številke tipa tirnega vozila;
- štiri sklepi o zavrženju zadeve.

AŽP na podlagi prvega odstavka 68. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu – ZVZelP-1 (Uradni list RS, št. 30/18) vodi nacionalni register tirnih vozil Republike Slovenije (NRV) do vzpostavitve evropskega registra vozil. V letu 2020 je bilo glede vpisa v register pravnomočno končanih devet upravnih zadev, od tega:

- štiri dodelitve evropske številke tirnega vozila (EVN);
- tri spremembe registracijskih podatkov (vpis, umik, sprememba vozila in podobno);
- dva vpisa vozila (registracija).

6.3 Spričevala subjektov, pristojnih za vzdrževanje tovornih vagonov

AŽP je v letu 2020 izvedla naslednje postopke ugotavljanja skladnosti za spričevala v zvezi s subjekti, pristojnimi za vzdrževanje:

- Začetek postopka ugotavljanja skladnosti za izdajo spričevala o skladnosti subjekta, pristojnega za vzdrževanje lokomotiv v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/779 z dne 16. maja 2019 o določitvi podrobnih določb o sistemu izdajanja spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje vozil, v skladu z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 445/2011, ki se je končal julija 2020. Na podlagi izvedenega postopka ugotavljanja skladnosti je bilo družbi SŽ Tovorni promet d.o.o. izdano spričevalo o skladnosti subjekta, pristojnega za vzdrževanje lokomotiv, z veljavnostjo do 31. avgusta 2023.
- Postopek ugotavljanja izpolnjevanja pogojev, ki jih mora izpolnjevati subjekt, pristojen za vzdrževanje tirnih vozil, ki niso tovorni vagoni v skladu s Pravilnikom o vzdrževanju tirnih vozil, ki niso tovorni vagoni (Uradni list RS, št. 43/19) se zaradi izbruha epidemije covid-19 konča v letu 2021.

6.4 Dovoljenja za strojevodje

Leta 2020 je bilo izdanih 76 novih dovoljenj za strojevodjo. Zaradi neizpolnjevanja posebnih zdravstvenih pogojev je bilo začasno preklicanih 27 dovoljenj in trajno odvzetih 26 dovoljenj. Spremembe so bile opravljene pri 17 dovoljenjih in izdani so bili trije dvojniki.

6.5 Druge oblike pooblastil in spričeval

AŽP je v letu 2020 podelila licenci za izvajanje prevoznih storitev prevoza blaga v železniškem prometu družbama:

- Metrans Adria kontejnerski promet, d. o. o., datum izdaje licence 13. marec 2020, in
- Eurorail Logistics, družba za opravljanje prevoza blaga v notranjem in mednarodnem železniškem prometu, d. o. o., datum izdaje licence 24. december. 2020

V skladu s tretjim, petim in šestim odstavkom 52. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu – ZVZelP-1 (Uradni list RS, št. 30/18) je AŽP v letu 2020 (za obnovo ali nadgradnjo stabilnih naprav in gradnjo, obnovo, nadgradnjo ali odstranitev obstoječih podsistemov, za katere je treba pridobiti gradbeno dovoljenje) vodila upravne postopke, ki se nanašajo na izdajo dovoljenj za začetek obratovanja podsistemov infrastruktura, vodenje, upravljanje in signalizacija ob progi ter energija oziroma njihovih delov, ki obsegajo odločanje o potrebnosti oziroma nepotrebnosti izdaje dovoljenja za začetek obratovanja, dovolitev začetka izvajanja del (sklep o začetku del), izdajo dovoljenj za začetek obratovanja in mnenje k dokumentaciji za pridobitev gradbenega dovoljenja (DGD).

Na podlagi zgoraj navedenih pravnih podlag je AŽP v letu 2020 izdala:

- 16 odločb o potrebnosti ali nepotrebnosti novega obratovalnega dovoljenja ali dovoljenja za začetek obratovanja;
- šest dovoljenj za začetek obratovanja stabilnih naprav;
- osem sklepov o začetku del;
- pet sklepov o zavrženju zadeve;
- tri sklepe o ustavitvi postopka;
- dve mnenji k DGD in IZN.

V letu 2020 je AŽP obravnavala tri vloge (prenesene iz leta 2019) za podelitev pooblastila centra usposabljanja strojevodij. Vsi trije postopki so bili pravnomočno končani.

Pooblastilo je bilo podeljeno naslednjim družbam:

- B&B izobraževanje in usposabljanje, d. o. o., Cesta Staneta Žagarja 27a, 4000 Kranj;
- Slovenske železnice, d. o. o., Kolodvorska ulica 11, 1506 Ljubljana;
- Ten Rail, d. o. o., Tržaška cesta, 37, 2000 Maribor.

Vse družbe so pooblašene po programih splošno strokovno znanje, strokovno znanje o voznih sredstvih, strokovno znanje o železniški infrastrukturi in jezikovno znanje.

V letu 2020 je AŽP obravnavala štiri vloge (prenesene iz leta 2019) za podelitev pooblastila centra preverjanja strojevodij. Vsi štirje postopki so bili pravnomočno končani.

Pooblastilo je bilo podeljeno naslednjim družbam:

- B&B izobraževanje in usposabljanje, d. o. o., Cesta Staneta Žagarja 27a, 4000 Kranj;
- Rail Cargo Carrier, d. o. o., Metelkova ulica 7, 1000 Ljubljana;
- Slovenske železnice, d. o. o., Kolodvorska ulica 11, 1506 Ljubljana;
- Ten Rail, d. o. o., Tržaška cesta, 37, 2000 Maribor.

Vse družbe so pooblaščenice po programih splošno strokovno znanje, strokovno znanje o voznih sredstvih, strokovno znanje o železniški infrastrukturi in jezikovno znanje.

V skladu s Pravilnikom o strojevodjih, centrih usposabljanja, ocenjevalcih in centrih preverjanja (Uradni list RS, št. 35/19) je AŽP pristojna tudi za izdajo pooblastila ocenjevalcem po programih splošno strokovno znanje, strokovno znanje o voznih sredstvih, strokovno znanje o železniški infrastrukturi in jezikovno znanje.

V letu 2020 je AŽP obravnavala 85 vlog (od tega sedem prenesenih iz leta 2019) za podelitev pooblastila ocenjevalca strojevodij. Pravnomočno se je postopek končal v 81 zadevah, v štirih upravnih zadevah pa se bo postopek nadaljeval oziroma končal v letu 2021.

7. Nadzor

7.1 Strategija, načrti, postopki in odločanje

Izvajanje nadzora nad sistemi varnega upravljanja je glavna naloga agencije. Leta 2019 je bila sprejeta strategija nadzora, ki je bila dopolnjena konec leta 2019 in potrjena leta 2020. V okviru dopolnjene strategije je bil izdelan podatkovni model, ki omogoča opredelitev tveganj, pri čemer se na podlagi njegovih izsledkov izdelava letni načrt nadzora, ki upošteva v strategiji zastavljene prednostne naloge nadzora nad sistemi varnega upravljanja.

V drugi polovici leta 2019 je bil vzpostavljen nadzor nad sistemi varnega upravljanja upravljavca in prevoznikov, izdanimi licencami, subjekti, pristojnimi za vzdrževanje tirnih vozil, in nad centri usposabljanja, centri preverjanja ter ocenjevalci v skladu z izdelano strategijo nadzora.

Izvajanje nalog nadzorstva varnostnega organa izvaja Sektor za nadzor, ki zagotavlja vodenje postopkov in izrekanje ukrepov na področju nadzorstva v skladu z zakonom, ki ureja inšpekcijski nadzor, zakonom, ki ureja splošni upravni postopek, zakonom, ki ureja prekrške, zakonom, ki ureja železniški promet, zakonom, ki ureja varnost v železniškem prometu, ter na njihovi podlagi izdanimi predpisi, splošnimi akti, tehničnimi specifikacijami interoperabilnosti in drugimi predpisi EU s področja interoperabilnosti in varnosti železniškega prometa, ki neposredno veljajo v Republiki Sloveniji. AŽP je začela izvajati naloge nadzora 27. aprila 2019, ko je na podlagi sprememb ZVZeIP-1 prevzela pristojnost nadzora nad določbami členov, določenimi v 96. členu omenjenega zakona. V skladu z ZVZeIP-1 AŽP opravlja:

- nadzor nad veljavnostjo in izpolnjevanjem pogojev za izdane licence;
- nadzor nad veljavnostjo in izpolnjevanjem pogojev izdanih varnostnih spričeval;
- nadzor nad ustreznostjo in učinkovitostjo lastnih sistemov vzdrževanja, domačih in mednarodnih predpisov subjektov, pristojnih za vzdrževanje tirnih vozil,;
- spremljanje in nadzor učinkovitosti uporabe delov sistema varnega upravljanja oziroma njegove celote s strani prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev infrastrukture;
- spremljanje in nadzor pravilne uporabe ustreznih skupnih varnostnih metod s strani prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev infrastrukture v okviru njihovih sistemov varnega upravljanja, spremljanje in nadzor, da so vsi deli interoperabilnosti v skladu z bistvenimi zahtevami, in sicer v okviru sistema varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture;
- spremljanje in nadzor, da se zagotovi skladnost strukturnih podsistemov z bistvenimi zahtevami;
- spremljanje in nadzor, da se zagotovi skladnost operativnih podsistemov z bistvenimi zahtevami;
- nadzor zdravstvene zmožnosti, ugotavljanje prisotnosti alkohola ali psihoaktivnih sredstev pri OVKN;
- spremljanje in nadzor strokovne usposobljenosti OVKN (strojevodja, spremljevalno osebja vlaka in podobno);

- spremljanje in nadzor izpolnjevanja zdravstvenih pogojev in strokovne usposobljenosti za opravljanje nalog v zvezi z varnostjo, kakor so opredeljene v SVU, OVKN, ki niso strojevodje in niso opredeljeni v TSI;
- spremljanje in nadzor prijav, raziskav izrednih dogodkov in sprejetje preventivnih ukrepov;
- spremljanje in nadzor nad izpolnjevanjem pogojev in izvajanjem nalog nad priglašeni ali imenovani organi;
- spremljanje in nadzor nad izpolnjevanjem pogojev, obveznostmi in izvajanjem nalog centrov za usposabljanje, centrov preverjanja in ocenjevalcev;
- spremljanje in nadzor vodenja registra železniške infrastrukture.

AŽP je v letu 2020 izvajala nadzor ob upoštevanju vseh zakonskih omejitev zaradi epidemije in priporočil NIJZ. Izvajal se je nadzor teh subjektov in sistemov:

- upravljavca in subjekta, ki opravlja naloge upravljavca;
- prevoznikov;
- osebja, ki opravlja za varnost ključne naloge;
- strukturnih in operativnih podsistemov.

Nadzori so se izvajali pri upravljavcu železniške infrastrukture in železniških prevoznikih na sedežu podjetij, predvsem pa na daljavo zaradi omejitvenih ukrepov zaradi epidemije.

Pri izvajanju nadzora je AŽP aktivno sodelovala z drugimi pristojnimi organi v skladu z zavezami iz strategije zaradi izmenjave podatkov, pomembnih za izdajo varnostnih pooblastil in spričeval. Izmenjava podatkov poteka na osebni ravni, skupnih sestankih in z omogočanjem dostopa do vodenih evidenc in podatkov med posameznimi sektorji.

Načrt nadzora je pripravljen na podlagi strategije nadzora in ob upoštevanju prednostnih nalog nadzora, prav tako pa so že drugače kakor prejšnje leto pri določitvi vrste in obsega nadzora upoštewane tudi ugotovitve prejšnjih nadzorov varnostnega organa. Kakor že v preteklosti, bo na podlagi ugotovitev načrtovanih nadzorov v prihodnje treba morda spremeniti strategijo, vsekakor pa bodo ugotovitve nadzora upoštewane pri načrtovanju nadzorov v prihodnjih letih.

Pri izvajanju nadzora pooblaščen osebe ob upoštevanju načel nadzora iz strategije nadzora ravnajo po tehnikah nadzora iz nadzorne strategije. V skladu z ugotovitvami nadzora ob ugotovljenih neskladnostih pooblaščen osebe v skladu z ugotovljenim tveganjem izrekajo ustrezne upravne in prekrškovne ukrepe.

7.2 Ugotovitve nadzorov

Nadzor sistemov varnega upravljanja pri upravljavcu in prevoznikih je obsegal predvsem nadzor nad izvajanjem sistema varnega upravljanja po posameznih delih. Cilj teh nadzorov je bil zagotoviti, da prevozniki in upravljavec s potrjenim sistemom varnega upravljanja dosežajo skupne varnostne cilje železniškega sistema in s tem zagotovijo ustrezno stopnjo varnosti in delovanja v skladu s predpisi v železniškem prometu na področju železniških prevozov.

Nadzor izdanih licenc se je nanašal na pogoje izdanih licenc v skladu s 16. členom ZZelP, predvsem glede izpolnjevanja pogojev glede dobrega ugleda, finančne sposobnosti, strokovne usposobljenosti in kritja civilnopravne odgovornosti. Z nadzori se zagotovi izpolnjevanje pogojev in zahtev za izdane licence med njihovo veljavnostjo.

Nadzor nad osebjem, ki opravlja za varnost ključne naloge, je obsegal nadzor zdravstvene zmožnosti, ugotavljanje prisotnosti alkohola ali psihoaktivnih sredstev, nadzor strokovne usposobljenosti in nadzor nad ustreznostjo izvajanja dodeljenih nalog. Namen nadzora je zagotovitev ustrezne zdravstvene zmožnosti in ustrezne usposobljenosti ter s tem ustrezno izvajanje nalog osebja, ki opravlja za varnost ključne naloge.

Z nadzorom strukturnih in operativnih podsistemov se zagotavlja njihova usklajenost z bistvenimi zahtevami. Nadzor nad strukturnimi in operativnimi podsistemi obsega nadzor nad skladnostjo podsistemov (delov podsistemov) železniškega sistema med njihovim obratovanjem s TSI- in domačimi predpisi, skladnostjo vseh delov interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami in vzdrževanje podsistemov, vse z zagotovitvijo varnega izvajanja železniškega prometa.

AŽP je v letu 2020 opravila naslednje nadzore:

Področje nadzora / število inšpekcijskih pregledov	Realizacija 2020
Sistemi varnega upravljanja	12
Licence	1
Osebjem, ki opravlja varnostno kritične naloge	31
Strukturni in operativni podsistemi	21
Skupno število	65

Preglednica 9: Pregled izvedenih nadzorov AŽP po področjih nadzora

V okviru izvedenih nadzorov sistemov varnega upravljanja je bilo ugotovljenih 40 nepravilnosti predvsem glede neusklajenosti in nepopolnosti dokumentov sistemov varnega upravljanja. O ugotovljenih nepravilnostih je bil obveščen Sektor za varnost, ki bo v okviru svojih pristojnosti zagotovil dopolnitev in popravilo dokumentov sistema varnega upravljanja. V nadzorih strukturnih in operativnih podsistemov je bilo ugotovljenih 34 nepravilnosti, in sicer predvsem zaradi nepopolnega in nepravilnega izpolnjevanja predpisanih evidenc (EML, PL in podobno), neizpolnjevanja predpisanih evidenc oziroma izpolnjevanja nepravilnih obrazcev, neizvajanja predpisanih nalog pri vzdrževanju, neupoštevanja predpisanih rokov vzdrževanja in neizdelave predpisanih analiz, poročil in podobno. Pri nadzorih, izvedenih nad osebjem, ki opravlja za varnost ključne naloge, so bile ugotovljene štiri nepravilnosti glede neustrezne usposobljenosti, zaradi česar je bilo štirim OVKN izrečena prepoved opravljanja dela do pridobitve ustrezne usposobljenosti.

Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo je v letu 2020 opravil naslednje nadzore:

Področje nadzora / število inšpekcijskih pregledov	Realizacija 2020
Vodenje železniškega prometa	110
Gradnja, rekonstrukcija in vzdrževanje železniških objektov	54
Tirna vozila in elektroenergetika	65
Nadzor nad industrijskimi tiri in progami drugih železnic	133
Prevoz nevarnega blaga v železniškem prometu	8
Skupno število	370

Preglednica 10: Pregled izvedenih inšpekcijskih nadzorov po področjih nadzora (poročilo o delu IRSI za leto 2020)

Pri tem je uvedel 112 prekrškovnih postopkov, izdal 31 opozoril, 10 obdolžilnih predlogov, 30 odločb z globo in 46 odločb z opominom.

Med upravnimi ukrepi je bilo šest odločb in eno opozorilo po ZIN.

8. Uporaba skupnih varnostnih metod

Za pripravo letnega varnostnega poročila je AŽP pripravila nov obrazec za upravljavca in prevoznike v železniškem prometu, ki ga je objavila na svoji spletni strani.

Novi obrazec je pripravljen s ciljem bolj strukturiranega poročanja o uporabi SVM. Strukturiran je tako, da upravljavcu in prevozniku ponuja temeljne informacije o posameznih SVM ter jih z vprašanji in pomožnimi podvprašanji vodi v konkretne odgovore, ki zagotavljajo jasne vhodne podatke o uporabi SVM.

8.1 Uporaba skupnih varnostnih metod za zahteve sistema varnega upravljanja

V postopku pridobitve enotnega varnostnega spričevala in varnostnega pooblastila organ za izdajo varnostnih spričeval preverja skladnost vzpostavljenih SVU z zahtevami, ki jih opredeljuje Uredba Komisije (EU) 2018/762 o vzpostavitvi skupnih varnostnih metod za zahteve sistema upravljanja varnosti (v nadaljnjem besedilu: Uredba 2018/762).

Upravljavec in prevozniki imajo aktivnosti za stalno izboljševanje opredeljene v svojih dokumentih SVU, o dejansko izvedenih notranjih presojah, vodstvenih pregledih in izsledkih iz nesreč in incidentov v letu 2020 pa so poročali na obrazcih za pripravo letnih varnostnih poročil.

Upravljavec je izvedel pet notranjih presoj, ki so bile zaradi epidemije izvedene na daljavo. Ustrezno dokumentacijo so odgovorni predhodno dostavili neodvisnim presojevalcem. V postopku notranjih presoj ni bilo ugotovljenih neskladnosti.

Prevozniki so v letu 2020 v povprečju izvedli 4,1 notranje presoje. Število izvedenih notranjih presoj pri prevoznikih je od ene notranje presoje letno do 21 presoj letno. Prevozniki si prizadevajo, da se notranje presoje izvajajo v vzdušju sodelovanja med nadzornimi in nadzorovanimi delavci, katerih obojestranski cilj je skupno iskanje napak in odpravljanje težav.

Notranje presoje pri prevoznikih obsegajo razgovor in razpravo, kontrolo ustreznosti izpolnjevanja dokumentacije, kontrolo spoštovanja predpisanih določil, kontrole ustreznosti delovnih prostorov, pridobivanje in analizo podatkov posameznega procesa, zbiranje predlogov za izboljšanje s strani nadzorovanih delavcev.

Dva prevoznika sta v notranjih presojah ugotovila neskladnosti, večina prevoznikov neskladnosti ni prepoznala, zato so izsledki notranjih presoj pozitivni.

Upravljavec in prevozniki v obrazcih za pripravo letnih varnostnih poročil poročajo, da vodstvo redno pregleduje stalno ustreznost in uspešnost SVU. Vodstveni pregledi upravljavca in prevoznikov so organizirani različno. Nekateri prevozniki te opravijo enkrat letno, drugi poročajo o vodstvenih pregledih na dnevni, mesečni in letni ravni.

Upravljavec in prevozniki o nesrečah in incidentih pri obratovanju v železniškem prometu opravijo preiskavo in analizo za ugotovitev vzroka. Na podlagi internih preiskav nesreč ali incidentov ocenijo, ali je treba izvesti ukrepe.

Pri večini prevoznikov ni bilo nesreč ali incidentov, zaradi katerih bi bilo treba sprejeti varnostne ukrepe na podlagi lastnih preiskav železniških nesreč ali incidentov. Dva prevoznika sta izvedla dodatne ukrepe na podlagi internih preiskav naslednjih incidentov:

- Za medpostajni odsek je bilo predpisano, da vsi vlaki vozijo s spuščnim odjemnikom toka, vlak 41486 je omenjeni odsek prevozil z dvignjenim odjemnikom toka.

UKREP: prevoznik je strojevodjo, ki je bil udeležen v nevarnem dogodku, poslal na izredno preverjanje znanja iz nacionalnih predpisov.

- Prerez kretnice, ki ni bila postavljena za nameravano premikalno vožnjo.

UKREP: seznanitev vseh OVKN z dogodkom, skupna obravnava vzroka dogodka.

8.2 Uporaba skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja

Upravljaec in prevozniki imajo v internih aktih SVU opredeljene postopke upravljanja tveganj v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 402/2013 o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja (v nadaljnjem besedilu: Uredba 402/2013).

V okviru pridobitve varnostnih spričeval in varnostnega pooblastila je AŽP to področje pregledala. Iz vsebine letnih varnostnih poročil izhaja, da upravljaec in prevozniki Uredbo 402/2013 uporabljajo pri svojem delovanju in jo izvajajo v praksi. Pri vsaki spremembi železniškega sistema se obravnava pomembnost spremembe. Če se sprememba šteje za pomembno, začnejo postopek upravljanja tveganj, kakor je navedeno v prilogi I k Uredbi 402/2013. Če se sprememba šteje za nepomembno, o njej vodijo ustrezno dokumentacijo.

Upravljaec in prevozniki so v povprečju izvedli 3,4 ocene tveganja letno.

Upravljaec je izvedel ocene tveganja zaradi naslednjih sprememb:

- nadgradnje progovnih odsekov,
- vgradnje ERTMS ali ETCS na progah,
- nadgradnje postajališč ali postaj,
- posodobitve prog,
- spremembe nivojskega prehoda,
- nadgradnje zavarovanja na nivojskem prehodu,
- vključitve novih vozil v SVU,
- spremembe pravilnika o mejnem prehodu,
- začasne ukinitve delovnih mest,
- zmanjšanja števila ur rednega strokovnega izpopolnjevanja.

Prevozniki so poročali, da je pogosta sprememba, ki je povod za izvedeno oceno tveganja, posodobljeni interni akt SVU. Nadalje so poročali o vključitvi novih električnih lokomotiv v omrežje javne železniške infrastrukture, zaradi katerih so izvedli ocene tveganja:

- Izvedba preizkusne vožnje večsistemske električne lokomotive vrste ALSTOM ASTRIDE:

Prevoznik je oceno tveganja izvedel v sodelovanju z družbo Akiem SAS. Lokomotiva je zasnovana za interoperabilno čezmejno vožnjo težkih tovornih in potniških vlakov s hitrostjo do 200 km/h. Prevoznik je organiziral in naročil vlakovne poti, strojevodjo pilota in izdelal oceno tveganja ter izvajal varnostne ukrepe in zahteve.

- Pridobitev dokazila o tehnični združljivosti omrežja javne železniške infrastrukture in tirnih vozil:

Prevoznik je oceno tveganja izvedel v sodelovanju z družbo Siemens Mobility, d.,o.,o. za naslednja tirna vozila:

1. VECTRON X4-E-lok-AB z dodeljeno evropsko št. 91 80 6193 902-4 za omrežje javne železniške infrastrukture;
2. VECTRON X4-E-lok-AB, različica A09; pri čemer je treba pridobiti dovoljenje za dajanje vozila na trg v Republiki Sloveniji;
3. VECTRON X4-E-lok-AB, različica A26; pri čemer je treba pridobiti dovoljenje za dajanje vozila na trg v Republiki Sloveniji.

Prevoznik je sprejemljivost tveganja sistema ovrednotil z uporabo referenčnih sistemov. Izvedel je primerjavo s podobnimi referenčnimi sistemi. Z analizo referenčnega sistema je ugotovil, da je referenčni sistem v nekaterih državah članicah že odobren, da ima ocenjevani sistem podobne, pa tudi enake funkcije kakor referenčni sistem in da ima ocenjevani sistem podobne operativne in okoljske pogoje kakor referenčni sistem. Referenčni sistem se je v praksi izkazal kot varen.

Prevozniki so poročali tudi o spremembah v poslovanju zaradi pandemije in o omejevalnih ukrepih. Tovrstne spremembe so razlagali kot nepomembne.

Eden od prevoznikov meni, da je postopek pri tej SVM pri vpeljavi sprememb dolgotrajen. Meni, da se zaradi dolgotrajnosti lahko zgodi, da sprememba ni več aktualna. V postopek je namreč vključenih veliko število strokovnjakov in (ali) ocenjevalni organ, kar pa celotni postopek še dodatno podaljša. Zato ta prevoznik meni, da so pomanjkljivosti te metode večje od njenih koristi.

Vendar ima večina upravljavec in prevoznikov z uporabo Uredbe 402/2013 pozitivne izkušnje.

Menijo, da uporaba te SVM zagotavlja predhodno opredelitev tveganj, ki bi lahko nastala šele pri uvedbi sprememb, in podlago za končno odločitev o vpeljavi ustrezne spremembe.

Eden od prevoznikov je podal pobudo za več smernic in napotkov pri uporabi te SVM. Predlagal je tudi izmenjavo praktičnih izkušenj.

8.3 Uporaba skupnih varnostnih metod za spremljanje

Upravljavec in prevozniki imajo v internih aktih SVU opredeljene postopke spremljanja v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 1078/2012 z dne 16. novembra 2012 o skupni varnostni metodi spremljanja, ki jo uporabljajo prevozniki in upravljavci po prejemu varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila ter subjekti, zadolženi za vzdrževanje (v nadaljnjem besedilu: Uredba 1078/2012).

V okviru pridobitve varnostnih spričeval in varnostnega pooblastila je AŽP posamezna področja pregledala. O uporabi SVM-spremljanja so poročali vsi prevozniki in upravljavec. Nekateri prevozniki bolj jasno in natančno z utemeljenimi odgovori, nekateri so le zapisali, da SVM-spremljanja uporabljajo.

Pri slednjih zaradi kratkih odgovorov ni popolnoma jasno, kako izvajajo spremljanje. Večji prevozniki navajajo, da spremljajo tudi postopke, ki jih izvajajo njihovi pogodbeni izvajalci.

Upravljavec in prevozniki so o strategiji spremljanja večinoma zapisali, da se ta za prihodnje leto opredeli v decembru na podlagi ugotovitev spremljanj tekočega leta. O kazalnikih so poročali manj določno ali pa sploh ne.

Upravljavec in prevozniki kot prednostne naloge navajajo: nadzor nad OVKN, znanja in veščine OVKN, vzdrževanje tirnih vozil, vse pretekle zaznane neskladnosti, varnost potnikov na vlakih med vožnjo ter varnost potnikov na postajah in postajališčih.

V nadaljevanju so navedene ugotovljene neskladnosti v postopku spremljanja in glede ukrepov, ki jih je bilo treba izvesti:

- Neusklajenost delovnih navodil s SVU matične družbe.

UKREP: uskladitev delovnih navodil.

- Neupoštevanje tehnoloških procesov in predpisov.

UKREP: obravnava neskladnosti z odgovornimi in razlaga pravilnih postopkov.

- Skrite napake materiala na vozilih, zunanji vplivi na vozila.

UKREP: evidentiranje napak, izločitev vozil iz prometa, napotitev vozil na popravilo, dodatno usposabljanje za osebje v primeru ugotovljene neskladnosti.

Prevozniki poročajo o spremljanju učinkovitosti ukrepov, ki so jih določili v akcijskem načrtu. O učinkovitosti ukrepov in doseženih rezultatih mesečno poročajo vodstvu družbe.

Glede na pomanjkljivo poročane kazalnike in nekatere nejasne odgovore se zdi, da SVM-spremljanje še ni uporabljeno v končni različici, kakor to določa Uredba 1078/2012. Sodeč po poročanjih prevoznikov in upravljavca, se SVM trudijo uporabljati pri svojem delovanju.

Nekateri prevozniki menijo, da je SVM-spremljanje uspešno le v primeru sistematskega in sprotnega spremljanja stanja na vseh področjih, zato je pomembno, da so v postopek spremljanja celovito in stalno vključeni tako vodstvo družbe kakor tudi vsi OVKN. Manjši prevozniki menijo, da je področje spremljanja obširno, da pomeni dodatno delo in obremenitev na področju evidentiranja postopkov, obravnave in zagotavljanja sledljivosti dokumentacije.

Ugotavljajo pa, da se s postopki spremljanja sprti spremljajo vse neskladnosti, zato se lahko nemudoma sprejemajo tudi ukrepi. Zato SVM-spremljanje stalno izboljšuje raven varnosti.

Upravljavec in prevozniki so enotni, da bi bila potrebna izmenjava izkušenj med posameznimi subjekti. Eden od prevoznikov je predlagal, da se aktivnosti SVM-spremljanja združijo v skupno uporabniško orodje, ki združuje načrtovane prednostne naloge ter spremljanje izvajanja, postopke, ukrepe in vrednotenje.

9. Varnostna kultura

9.1 Vrednotenje in spremljanje varnostne kulture

AŽP vsako leto redno spremlja raven varnosti v železniškem sistemu, kjer so za posamezne vrste tveganja izdelane primerjave nacionalnih referenčnih vrednosti ter tehtanega števila smrtnih žrtev in hudih poškodb na letni ravni (FWSI) na milijardo vlakovnih kilometrov.

V AŽP se varnostna kultura spodbuja z izobraževanji o varnem opravljanju dodeljenih nalog in varnem delovnem okolju, za varno opravljanje nalog pa sta osebju zagotovljena varno delovno okolje in ustrezna delovna oprema. Zaposleni AŽP se varnostne kulture zavedajo, zato lahko podajajo predloge za spremembo internih predpisov AŽP (izjava o varnosti z oceno tveganja), ki urejajo to področje, prav tako pa lahko predlagajo spremembe tega področja pri rednih letnih razgovorih, ki jih opravljajo z nadrejenim. Navedeno področje je urejeno za AŽP kakor tudi za železniški sektor na državni ravni v Zakonu o varnosti in zdravju pri delu, Zakonu o varstvu pri delu ter v Zakonu o varstvu pred požarom.

AŽP v letu 2020 ni izvajala komunikacijskih aktivnosti s področja varnostne kulture, saj je ta naloga dodeljena Javni agenciji Republike Slovenije za varnost prometa, ki je osrednji organ za varnost prometa. Njeno poslanstvo je prizadevanje za zmanjšanje najhujših posledic prometnih nesreč v cestnem prometu (smrtnih žrtev in telesno poškodovanih udeležencev). Poslanstvo in cilje bo agencija dosegla z učinkovitim izvajanjem ukrepov iz zakonodaje, državnega programa in drugih aktov ter s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavesti o pomenu prometne varnosti, z zagotavljanjem varnejših vozil in cestne infrastrukture.

Priloga 1 – Napredek glede interoperabilnosti

1. Proge, izključene iz direktive o interoperabilnosti / varnosti/SAF (konec leta 2020)

1a	Dolžina prog, izključenih iz direktive o operabilnosti [km]	0
1b	Dolžina prog, izključenih iz direktive o varnosti [km]	0

Seznam izključenih prog iz obeh direktiv:

/

2. Dolžina novih prog, ki jih je potrdil varnostni organ (v letu poročanja)

2a	Skupna dolžina prog [km]	0
----	--------------------------	---

3. Postaje, prilagojene za gibalno omejene osebe (konec leta 2020)

3a	Železniške postaje v skladu s PRM TSI	39
3b	Železniške postaje delno v skladu s PRM TSI	12
3c	Dostopne železniške postaje	150
3d	Druge postaje	73

4. Spričevala za strojevodje (konec leta 2020)

4a	Skupno število veljavnih evropskih spričeval v skladu z direktivo o izdaji spričeval strojevodjem	1242
4b	Število novo izdanih evropskih spričeval (prva izdaja)	76

5. Število izdanih dovoljenj za vozila v skladu z Direktivo o interoperabilnosti 2008/57/ES (v letu poročanja)

5a	Prvo dovoljenje – skupaj	12
5aa	Vagoni	/
5ab	Lokomotive	5
5ac	Vlečena potniška vozila	/
5ad	Stalna ali vnaprej določena formacija	5
5ae	Posebna vozila	2
5b	Dodatno dovoljenje – skupaj	191
5ba	Vagoni	187
5bb	Lokomotive	/
5bc	Vlečena potniška vozila	/
5bd	Stalna ali vnaprej določena formacija	4
5be	Posebna vozila	/
5c	Vrsta dovoljenja – skupaj	4
5ca	Vagoni	/
5cb	Lokomotive	1
5cc	Vlečena potniška vozila	/
5cd	Stalna ali vnaprej določena formacija	2
5ce	Posebna vozila	1
5d	Izdana dovoljenja po nadgradnji ali posodobitvi – skupaj	2

5da	Vagoni	/
5db	Lokomotive	/
5dc	Vlečena potniška vozila	/
5de	Stalna ali vnaprej določena formacija	2
5df	Posebna vozila	/

6. Vozila, opremljena s sistemom ERTMS (konec leta 2020)

6a	Vlečna vozila, vključno z vlakovnimi kompozicijami, opremljena z ERTMS, raven 1	0
6b	Vlečna vozila, vključno z vlakovnimi kompozicijami, opremljena z ERTMS, raven 2	5
6b	Vlečna vozila, vključno z vlakovnimi kompozicijami – brez ERTMS	332

7. Število zaposlenega osebja pri varnostnem organu (polna zaposlitev) ob koncu leta

7a	Polno zaposleni za področje varnostnih spričeval	4
7b	Polno zaposleni za področje dovoljenj za vozila	3
7c	Polno zaposleni za področje nadzora	4
7d	Polno zaposleni na drugih področjih v zvezi z železnicami	24