



LETNO VARNOSTNO POROČILO 2021

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	19
6.3 Spričevala subjektov za vzdrževanje tovornih vagonov	19
6.4 Dovoljenja za strojevodje	20
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	27
8.1 Uporaba skupnih varnostnih metod za zahteve sistema varnega upravljanja	27
8.2 Uporaba skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja	28
8.3 Uporaba skupnih varnostnih metod za spremljanje	30
9. Varnostna kultura	33
9.1 Vrednotenje in spremljanje varnostne kulture	33
Priloga 1 – Napredek glede interoperabilnosti	34

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 2021 ostalo približno na enaki ravni, kakor je bilo v prejšnjih letih. Število hudih nesreč se je v letu 2021 znova povečalo na raven iz leta 2019. Povečalo se je število hudo poškodovanih, medtem ko je število smrtnih žrtev ostalo nespremenjeno.

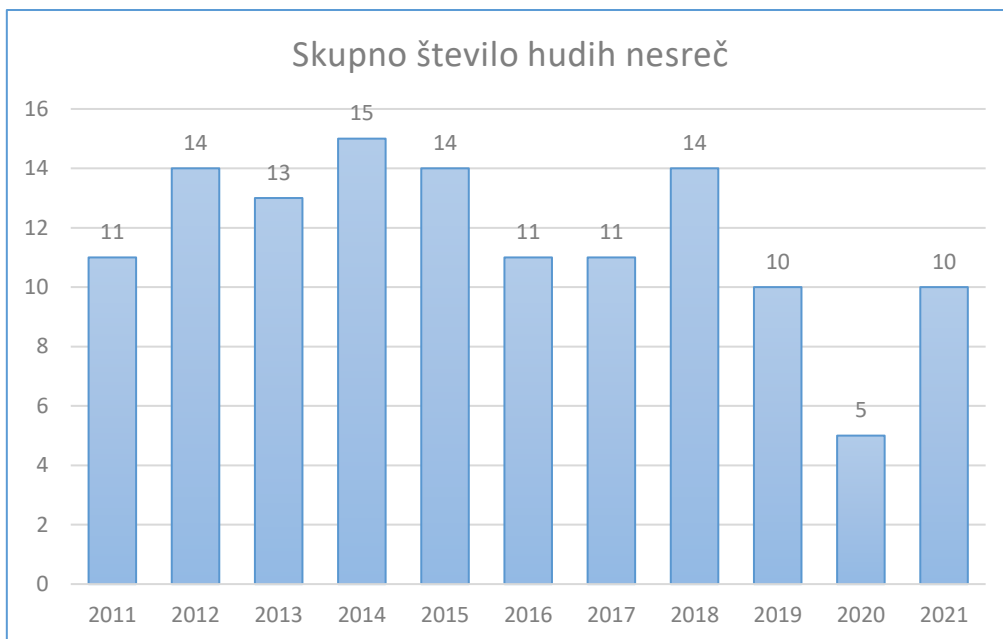
V letu 2021 je bilo v Sloveniji deset hudih nesreč, med katerimi je bilo zabeleženih sedem nesreč na nivojskih prehodih, dve iztirjenji in ena druga nesreča. V nesrečah med uporabniki nivojskih prehodov sta bili dve smrtni žrtvi, šest oseb pa je bilo hudo poškodovanih. Med hudo poškodovanimi je zabeležena tudi ena oseba v nesreči med osebi in železniškim vozilom med vožnjo. Zmanjšalo se je tudi število znanilcev nesreč, medtem ko se je število samomorov povečalo.

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.

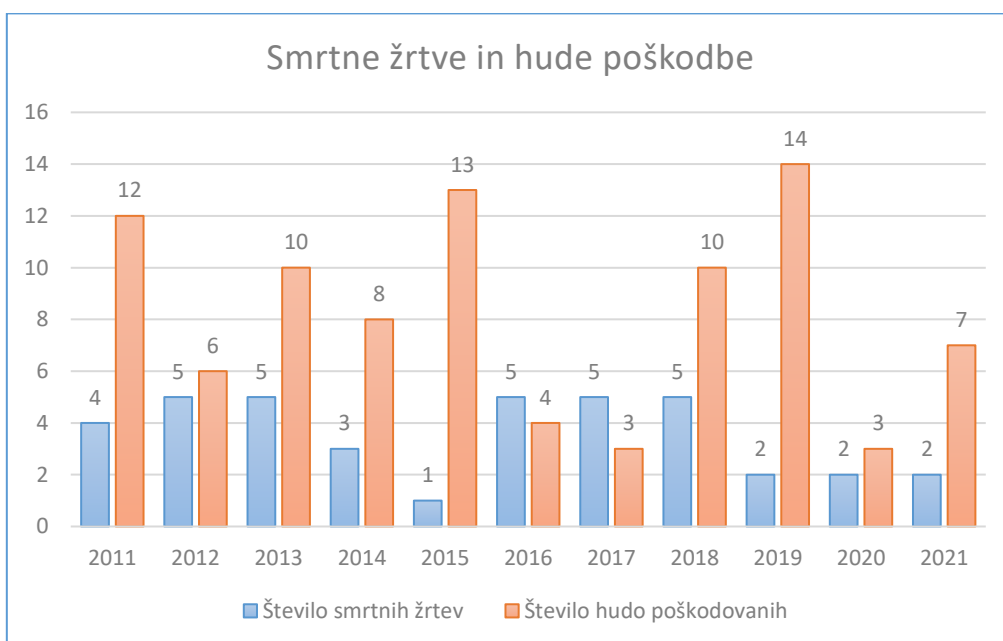
V letu 2021 je bilo ugotovljeno, da Slovenija ni presegala NRV glede na tehtano število smrtnih primerov in poškodb na letni ravni na milijardo vlakovnih kilometrov (v nadaljevanju: FWSI)².

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.

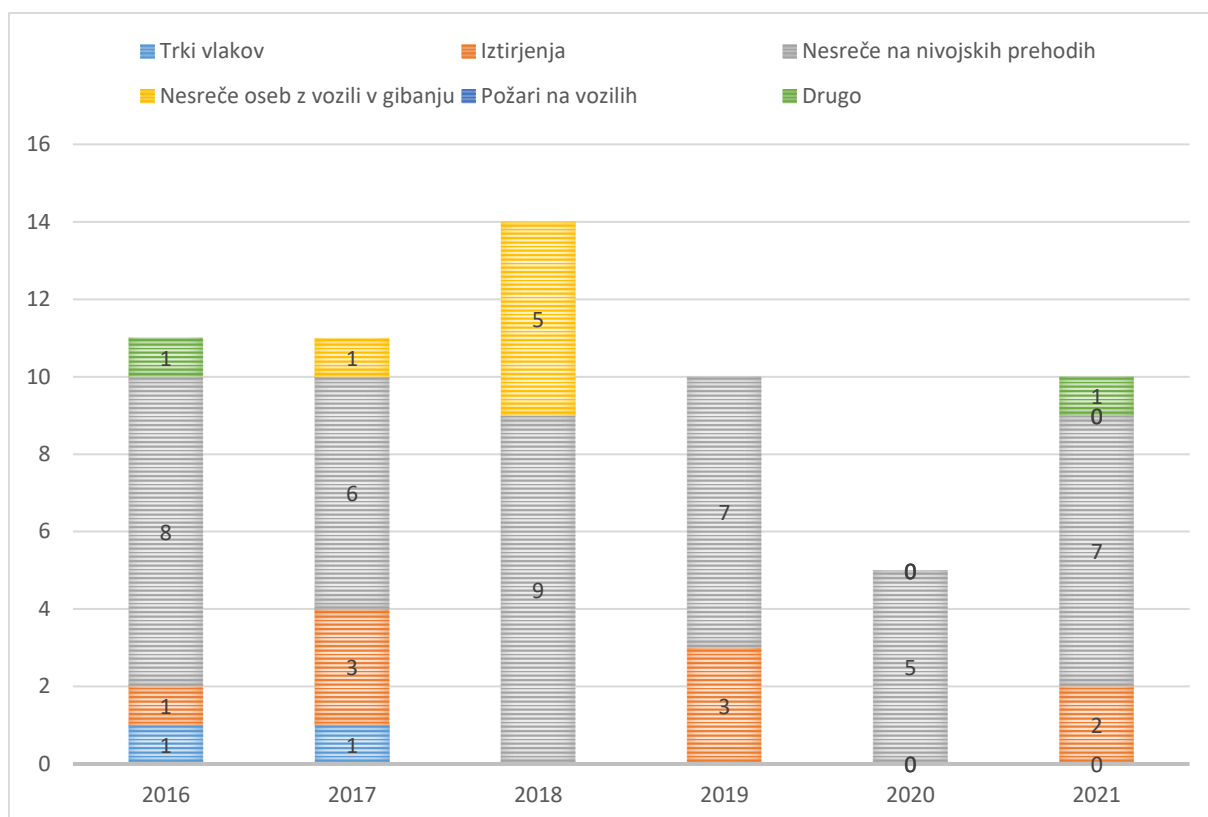
² FWSI je izražena kot tehtano število smrtnih primerov in poškodb na letni ravni na milijardo (10^9) vlakovnih kilometrov, pri čemer se upošteva, da je ena poškodovana oseba enakovredna 0,1 smrtnega primera.



Grafikon 1: Skupno število hudih nesreč v letih 2011–2021



Grafikon 2: Število smrtnih žrtev in hudo poškodovanih v letih 2011–2021



Grafikon 3: Hude nesreče v letih 2016–2021 glede na vrsto nesreče

Kategorija tveganja	2017	2018	2019	2020	2021
	(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	45,5	0
Zaposleni	40,9	5,28	52,8	21,1	0
Uporabniki nivojskih prehodov	364	275	100	132	121
Nepooblaščenke osebe	236	0	5,28	0	0
Druge osebe	14,5	0	106	0	0
Družba kot celota	698	280	317	180	143

Preglednica 1: Primerjava NRV in FWSI po posameznih kategorijah tveganj v letih 2017–2021

2. English summary

Railway safety in Slovenia in 2021 remained at approximately the same level as in previous years. The number of serious accidents increased again in 2021 to the level from 2019. The number of serious injuries increased, while the number of fatalities remained unchanged.

In 2021, there were ten serious accidents in Slovenia, among which seven accidents at level crossings, two derailments and one other accident were recorded. In accidents between users of level crossings, there were two fatalities and six people were seriously injured. Among the seriously injured, one person was also recorded in an accident between a person and a railway vehicle while driving. The number of whistleblowers has also decreased, while the number of suicides has increased.

In 2021, it was found that Slovenia did not exceed national reference values in any risk category.

By the end of 2021, there were 4 railway undertakings with a recognized safety certificate part A, 4 railway undertakings with a recognized safety certificate part B and 4 railway undertakings with a valid single safety certificate. One of these companies operated in passenger transport and all of the rest in freight transport.

In 2021, 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.

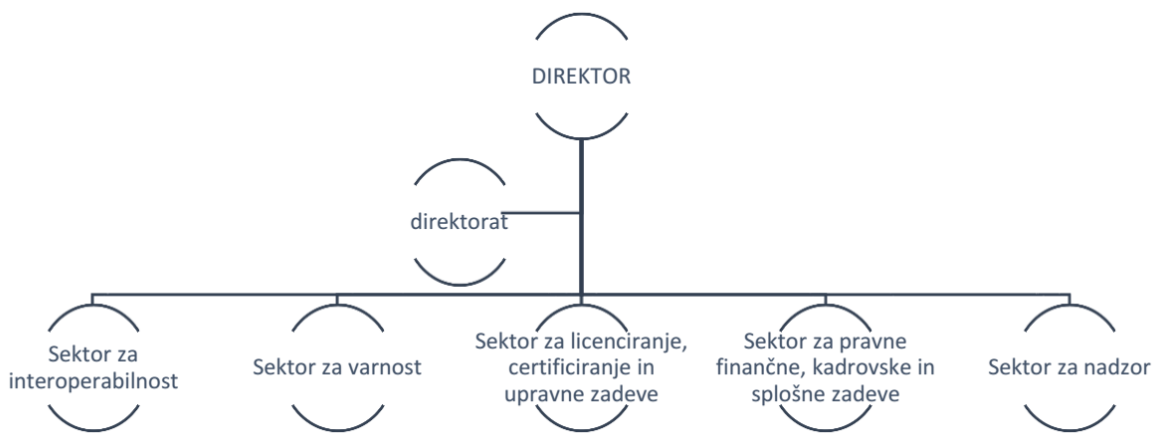
V sestavi Ministrstva za infrastrukturo Republike Slovenije delujeta preiskovalni organ za preiskavo železniških nesreč in incidentov ter Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo.

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

Naloge inšpekcijskega nadzora nad izvajanjem predpisov s področij železniškega prometa, opravljata AŽP in Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo.

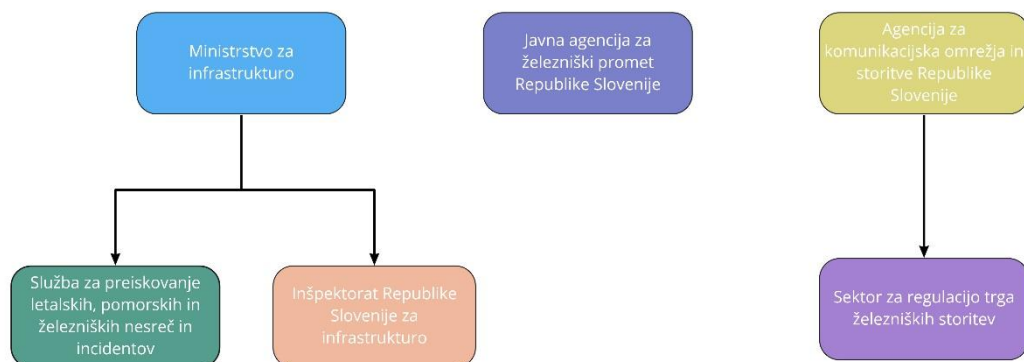
Naloge regulatornega organa opravlja Agencija za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije. Njena naloga na področju železnic je spremljanje konkurence na trgu storitev v potniškem in tovornem prometu.

AŽP je bila v letu 2021 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 2021

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 2021 so bili na JŽI zaznani naslednji varnostni dogodki, analizo katerih navajamo v nadaljevanju.

Število hudih nesreč se je v primerjavi s prejšnjim letom povečalo iz pet na deset. Povečalo se je tudi število hudo poškodovanih, medtem ko je število smrtnih žrtev ostalo nespremenjeno. V letu 2021 je bilo v Sloveniji deset hudih nesreč, med katerimi je bilo zabeleženih sedem nesreč na nivojskih prehodih, dve iztirjenji in ena druga nesreča. Med hudo poškodovanimi je zabeležena tudi ena oseba v nesreči med osebi in železniškim vozilom med vožnjo. Zmanjšalo se je tudi število znanilcev nesreč, medtem ko se je število samomorov povečalo.

Skupno število vlakovnih kilometrov je v letu 2021 obsegalo 19,80 milijona kilometrov.

	2017	2018	2019	2020	2021
Skupno število hudih nesreč	11	14	10	5	10
Število smrtnih žrtev	5	5	2	2	2
Število hudo poškodovanih	3	10	14	3	7
Samomori	15	13	17	16	24
Število znanilcev nesreč	148	102	144	135	122
Skupno število vlakovnih kilometrov (milijon km)	22,00	19,85	18,95	16,90	19,80

Preglednica 2: Osnovni pregled trendov na področju varnosti v letih 2017–2021

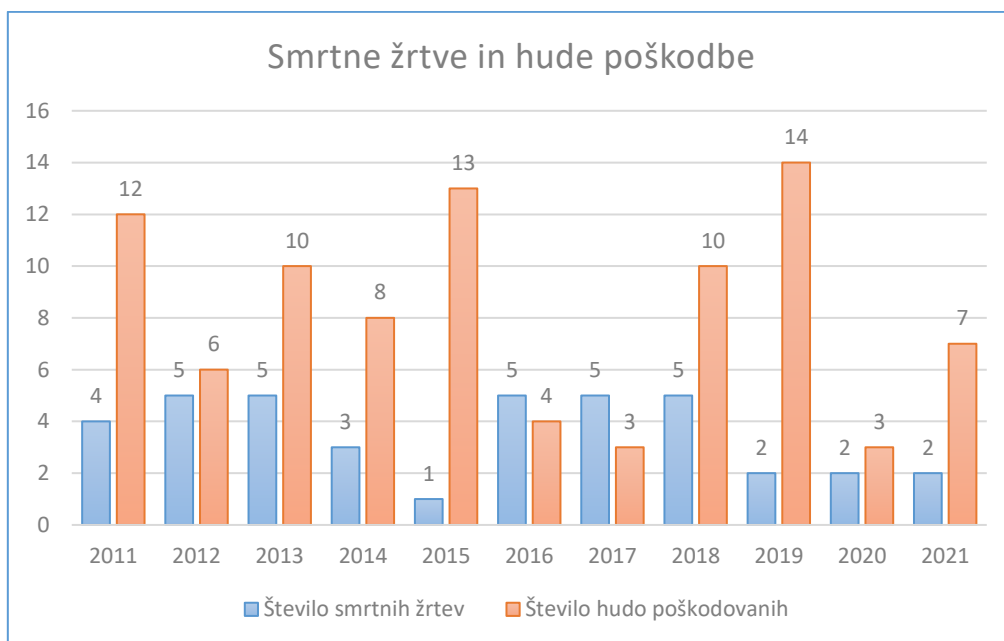
4.1 Hude nesreče

Skupno število hudih nesreč se je v letu 2021 povečalo, in sicer s pet na deset. Med hudimi nesrečami je bilo zabeleženih sedem nesreč na nivojskih prehodih, dve iztirjenji in ena druga nesreča. Povprečna vrednost skupnega števila hudih nesreč v zadnjih petih letih znaša 10,0.

	2017	2018	2019	2020	2021
Skupno število hudih nesreč	11	14	10	5	10
Trki vlakov	1	0	0	0	0
Iztirjenje	3	0	3	0	2
Nesreče na nivojskem prehodu	6	9	7	5	7
Nesreče osebe in železniškega vozila med vožnjo	1	5	0	0	0
Požar v železniških vozilih	0	0	0	0	0
Drugo	0	0	0	0	1

Preglednica 3: Pregled hudih nesreč glede na vrsto nesreče v letih 2017–2021

4.2 Smrtne žrtve in hudo poškodovani



Grafikon 4: Smrtne žrtve in hudo poškodovani v železniških nesrečah v letih 2011–2021

V letu 2021 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 prehodu. Med kategorijami tveganj sta bili obe smrtni žrtvi med uporabniki nivojskih prehodov.

Število hudo poškodovanih se je v letu 2021 povečalo iz tri na sedem. Med temi je bilo šest hudo poškodovanih udeleženi v nesrečah na nivojskem prehodu, ena huda poškodba pa je nastala v nesreči med osebo in železniškim vozilom.

	2017	2018	2019	2020	2021
Trki vlakov	0	0	0	0	0
Iztirjenje	0	0	0	0	0
Nesreče na nivojskem prehodu	5	1	2	2	2
Nesreče osebo in železniškega vozila med vožnjo	0	4	0	0	0
Požar v železniških vozilih	0	0	0	0	0
Drugo	0	0	0	0	0
SKUPAJ – smrtne žrtve	5	5	2	2	2

Preglednica 4: Število smrtnih žrtev v hudih nesrečah glede na vrsto nesreče v letih 2017–2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Trki vlakov	0	0	0	0	0
Iztirjenje	0	0	0	0	0
Nesreče na nivojskem prehodu	2	9	14	3	6
Nesreče osebe in železniškega vozila med vožnjo	1	1	0	0	1
Požar v železniških vozilih	0	0	0	0	0
Drugo	0	0	0	0	0
SKUPAJ – hudo poškodovani	3	10	14	3	7

Preglednica 5: Število hudo poškodovanih v hudih nesrečah glede na vrsto nesreče v letih 2017–2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Potniki	0	1	0	0	0
Zaposleni ali pogodbeniki	0	1	0	0	0
Uporabniki nivojskih prehodov	5	1	2	2	2
Nepooblaščne osebe	0	2	0	0	0
Druge osebe	0	0	0	0	0
Druge osebe na peronu	0	0	0	0	0
SKUPAJ – smrtne žrtve	5	5	2	2	2

Preglednica 6: Število smrtnih žrtev v hudih nesrečah glede na kategorijo oseb v letih 2017–2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Potniki	0	0	5	0	0
Zaposleni ali pogodbeniki	1	0	4	0	1
Uporabniki nivojskih prehodov	2	9	5	3	6
Nepooblaščenke osebe	0	1	0	0	0
Druge osebe	0	0	0	0	0
Druge osebe na peronu	0	0	0	0	0
SKUPAJ – hudo poškodovani	3	10	14	3	7

Preglednica 7: Število hudo poškodovanih v hudih nesrečah glede na kategorijo oseb v letih 2017–2021

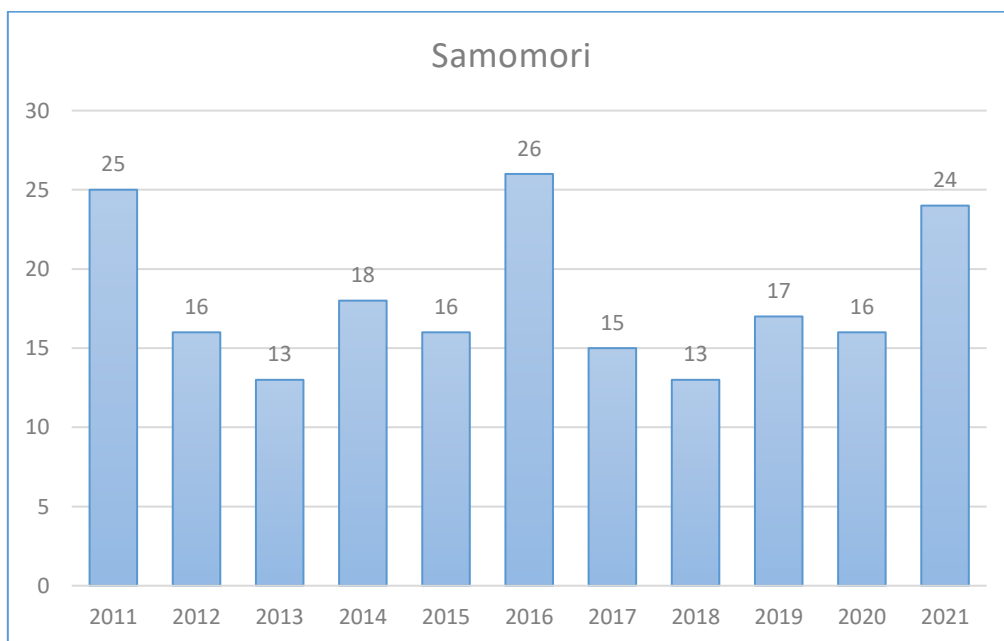
V zadnjih petih letih se je na nivojskih prehodih zgodilo 34 hudih nesreč. Pri tem se je huje poškodovalo 34 in umrlo 12 uporabnikov nivojskih prehodov.

4.3 Nevarne snovi

V letu 2021 ni bilo nesreč s prisotnostjo nevarnih snovi.

4.4 Samomori

Število samomorov se je v letu 2021 povečalo na 24 v primerjavi z letom prej, ko jih je bilo 16.



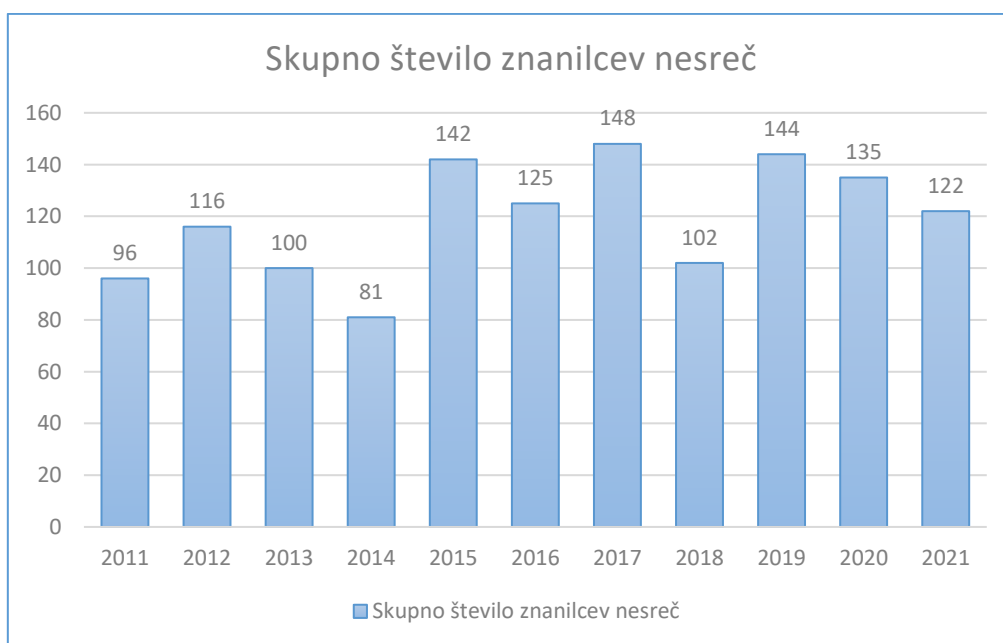
Grafikon 5: Število samomorov na železnicah v letih 2011–2021

4.5 Znanilci nesreč

Skupno število znanilcev nesreč se je v letu 2021 zmanjšalo na 122 v primerjavi z letom prej, ko jih je bilo 135. Znižalo se je število zlomov tirnic in povečalo število poškodovanj tirov.

	2017	2018	2019	2020	2021
Skupno število znanilcev nesreč	148	102	144	135	122
Zlomi tirnic	113	86	116	120	93
Poškodovanje tirov	25	16	26	9	29
Napačna signalizacija signalnih znakov	0	0	0	0	0
Prevozi signalov	9	0	2	5	0
Zlomi koles na vozilih	1	0	0	1	0
Zlomi osi na vozilih	0	0	0	0	0

Preglednica 8: Število znanilcev nesreč glede na vrsto v letih 2017–2021



Grafikon 6: Skupno število znanilcev nesreč v letih 2011–2021

5. Evropska zakonodaja in predpisi

5.1 Spremembe zakonodaje in predpisov

V letu 2021 so bili sprejeti naslednji predpisi, ki se nanašajo na delovno področje AŽP.

- Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu (ZZelP-L)
- Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP-1A)
- Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o strojevodjih, centrih usposabljanja, ocenjevalcih in centrih preverjanja (1)
- Pravilnik o posebnih zdravstvenih pogojih za pridobitev in ohranitev veljavnosti dovoljenja za strojevodjo
- Pravilnik o spremembah Pravilnika o posebnih zdravstvenih pogojih za pridobitev in ohranitev veljavnosti dovoljenja za strojevodjo

V postopku priprave so bili naslednji pravilniki:

- Prometni pravilnik
- Pravilnik o spodnjem ustroju železniških prog (že sprejet v letu 2022)
- Pravilnik o zgornjem ustroju železniških prog
- 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 2021 je preiskovalni organ za preiskovanje železniških nesreč izdal 12 priporočil, ki se nanašajo na:

- na odstranitev vegetacije iz progovnega pasu v neposredni bližini nivojskega prehod, tako, da bo zagotovljena preglednosti na progo iz smeri nivojskega prehoda, oziroma v smeri nivojskega prehoda;
- na izvrševanje monitoringa rasti vegetacije v preglednostnem trikotniku nivojskega prehoda, v obdobju bujne rasti;

- na dodatno ograditev perona postajališča za potnike z visoko ograjo, ki bo usmerjala osebe k uporabi podhoda;
- na namestitev dodatnih opozorilnih tabel z opozorili o nevarnosti prehoda tirov in hoji v nevarnem območju proge;
- na izdelavo načrta tveganja pri izvajanju premikalnih voženj na postajnih tirih;
- na nadgradnjo video sistema s postavitvijo dodatnih snemalnih kamer, ki bodo omogočala spremljanje izvrševanja premikalnih voženj;
- na predstavitev snemalne kamere video sistema bližje kretniškemu področju;
- na prepisovanje protokolov o načinu obveščanja oseb ki izvajajo varnostno kritične naloge med izvajanjem premikalnih operacij;
- na izdelavo načrta obvladovanja tveganj pri premikalnih manipulacijah z lokomotivami;
- na izobraževanje oseb, ki izvajajo varnostno kritične naloge med premikalnimi manipulacijami s poudarkom na tveganjih pri izvajanju teh manipulacij;
- na proučitev možnosti izgradnje protihrupne ograje, ki bo med drugim onemogočala prehajanje progovnih tirov;
- na izgradnjo varne poti do prepusta pod progo, ki bi omogočala varen prehod proge.

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 2021 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 2021 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 8 izvedenih, 4 pa so 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 2021 so bili v Sloveniji štiri prevozniki s priznanim varnostnim spričevalom del A in štiri prevozniki s priznanim varnostnim spričevalom del B ter štiri prevozniki z veljavnim enotnim varnostnim spričevalom. Od teh je en prevoznik izvajal prevoze v potniškem prometu, vsi drugi pa v tovornem prometu.

V letu 2021 smo imeli v Sloveniji enega upravljavca javne železniške infrastrukture z veljavnim varnostnim pooblastilom.

V letu 2021 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:

- PKP Cargo International SI d.o.o. (Primol-Rail d.o.o.), Grčarevec 5d, 1370 Logatec, pristojni organ za izdajo: AŽP (ocenjevanje zaključeno v letu 2021);
- Train Hungary Maganvasut Kft., Podružnica Ljubljana, Valjahunova ulica 11, 1000 Ljubljana, pristojni organ za izdajo: ERA (ocenjevanje zaključeno v letu 2021);
- Ten Rail, železniški tovorni promet, d.o.o., Zagrebška cesta 25, 2000 Maribor, pristojni organ za izdajo: ERA (ocenjevanje zaključeno v letu 2021);
- SŽ - Tovorni promet, d.o.o., Kolodvorska ulica 11, 1000 Ljubljana, pristojni organ za izdajo: ERA (ocenjevanje – prenos v leto 2022);
- Luka Koper, d. d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper, pristojni organ za izdajo: AŽP (ocenjevanje – prenos v leto 2022)

Izdelane so bile ocene skladnosti izpolnjevanja nacionalnih zahtev za pridobitev dovoljenja za dostop do postaj izmenjav prometa v RS v sklopu enotnega varnostnega spričevala v skladu z osmim odstavkom 10. člena Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta za:

- Komplex Rail Vasuti Szolgaltato Korlatolt Felelossegu Tarsasag, Fodros utca 21, 1039 Budapest, Madžarska, pristojni organ za izdajo: ERA (ocenjevanje zaključeno v letu 2021);
- Rail & Sea, d.o.o., Radnička cesta 41, 10000 Zagreb, Hrvaška, pristojni organ za izdajo: ERA (ocenjevanje zaključeno v letu 2021);
- Mercitalia Rail, Piazza Croce Rossa 1, 00161 Roma, Italija, pristojni organ za izdajo: ERA (ocenjevanje zaključeno v letu 2021).

V letu 2021 ni bilo izdelanih ocen skladnosti izpolnjevanja zahtev za pridobitev varnostnega pooblastila iz priloge II k Delegirani uredbi Komisije (EU) 2018/762 in ustreznih nacionalnih

predpisov. Upravljavec JŽI in subjekti, ki opravljajo naloge upravljavca imajo veljavna varnostna pooblastila do leta 2024.

Izmenjava informacij med varnostnim organom, prevozniki in upravljavcem poteka redno vse leto v sklopu aktivnosti, kakor so nadzori in postopki za potrditev varnostih 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 2021 vodila upravne postopke za izdajo dovoljenj za dajanje tirnega vozila na trg in za izdajo dovoljenj za tip tirnega vozila. Obravnavanih je bilo 25 upravnih zadev, v sklopu katerih je bilo na podlagi preverjanja skladnosti izpolnjevanja zakonskih zahtev izdanih 25 pravnomočnih upravnih aktov, in sicer:

- osem odločb o poskusnem obratovanju;
- osem dovoljenj za dajanje na trg (prvo dovoljenje, dovoljenje za razširjeno področje uporabe, novo dovoljenje, dovoljenje v skladu s tipom);
- tri dovoljenja za tip tirnega vozila (prvo dovoljenje, dovoljenje za razširjeno področje uporabe, novo dovoljenje);
- tri odločbe o dodelitvi ID številke tipa tirnega vozila;
- trije sklepi o ustavitvi postopka/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 2021 je AŽP obravnavala skupno 18 vlog. Pravnomočno se je končalo sedemnajst upravnih zadev, od tega:

- dve dodelitve evropske številke tirnega vozila (EVN);
- enajst sprememb registracijskih podatkov (vpis, umik, sprememba vozila in podobno);
- pet vpisov vozila (registracija).

Za eno upravno zadevo se postopek nadaljuje oziroma se zaključi v letu 2022.

6.3 Spričevala subjektov, pristojnih za vzdrževanje tirnih vozil

AŽP je v letu 2021 izvedla naslednje postopke ugotavljanja skladnosti za spričevala v zvezi s subjekti, pristojnimi za vzdrževanje:

- Izvedba postopka na podlagi vloge družbe SŽ - Potniški promet, d. o. o., Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana, glede ugotavljanja izpolnjevanja pogojev subjekta, zadolženega 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), začel v letu 2020;
- Izvedba postopka na podlagi vloge družbe SŽ - Infrastruktura, d. o. o., Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana, začel izvajati postopek ugotavljanja skladnosti za izdajo spričevala o skladnosti subjekta, zadolženega za vzdrževanje tirnih strojev, 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 in bo zaključen v letu 2022.

6.4 Dovoljenja za strojevodje

Leta 2021 je bilo izdanih 126 dovoljenj za strojevodje. Zaradi neizpolnjevanja posebnih zdravstvenih pogojev je bilo začasno preklicanih 75 dovoljenj za strojevodje, trajno odvzetih pa je bilo 24 dovoljenj za strojevodjo. Izvedenih je bilo 28 sprememb dovoljenj in izdanih sedem dvojnikov.

6.5 Druge oblike pooblastil in spričeval

AŽP je v letu 2021 izvajala oceno skladnosti izpolnjevanja pogojev iz priloge 3 k Pravilniku o strojevodjih, centrih usposabljanja, ocenjevalcih in centrih preverjanja za:

- Ten Rail, železniški tovorni promet, d.o.o., Zagrebška cesta 25, 2000 Maribor (ocenjevanje – prenos v leto 2022)

Prav tako je v letu 2021 AŽP izvajala ocene skladnosti izpolnjevanja pogojev iz točke I priloge 4 k Pravilniku o strojevodjih, centrih usposabljanja, ocenjevalcih in centrih preverjanja za:

- Rail Cargo Carrier, d. o. o., Metelkova ulica 7, 1000 Ljubljana, Slovenija (ocenjevanje – prenos v leto 2022);
- Ten Rail, železniški tovorni promet, d.o.o., Zagrebška cesta 25, 2000 Maribor (ocenjevanje – prenos v leto 2022).

Pooblastila ocenjevalcem – v skladu s Pravilnikom o strojevodjih, centrih usposabljanja, ocenjevalcih in centrih preverjanja (Uradni list RS, št. 35/19 in 64/21) je AŽP pristojna tudi za izdajo pooblastila ocenjevalcem po programih Splošno strokovno znanje, Strokovno znanje o vozni sredstvih, Strokovno znanje o železniški infrastrukturi in Jezikovno znanje. V letu 2021 je AŽP obravnavala skupno 70 vlog (od tega štiri prenesene iz leta 2020) za podelitev pooblastila ocenjevalca strojevodij. Pravnomočno se je postopek končal v 69 zadevah, v eni upravni zadevi pa se bo postopek nadaljeval oziroma zaključil v letu 2022.

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 2021 (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 2021 izdala:

- 4 odločbe o potrebnosti ali nepotrebnosti novega obratovalnega dovoljenja ali dovoljenja za začetek obratovanja;
- 10 dovoljenj za začetek obratovanja stabilnih naprav;
- 8 sklepov o začetku del;
- 4 sklepov o zavrženju zadeve;
- 1 sklep o ustavitvi postopka;
- 3 mnenja k DGD in IZN.

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 2021 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 upoštene 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 upoštene pri načrtovanju nadzorov v prihodnjih letih.

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

7.2 Ugotovitve nadzorov

Nadzor sistemov varnega upravljanja pri upravljavcu in prevoznikov 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 dosegajo 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 v času njene veljavnosti.

Nadzor nad osebjem, ki opravlja varnostno kritične naloge, je obsegal nadzor zdravstvene zmožnosti, ugotavljanje prisotnosti alkohola ali psihoaktivnih sredstev, nadzor strokovne usposobljenosti in nadzor nad ustreznostjo izvajanja dodeljenih nalog. Z nadzori se želi doseči zagotovitev ustrezne zdravstvene zmožnosti in ustrezne usposobljenosti ter s tem ustreznega izvajanja nalog osebja, ki opravlja varnostno kritične naloge.

Pri izvajanju nadzora nad centri usposabljanja, centri preverjanja in ocenjevalcev sta se nadzirala izpolnjevanje pogojev in obveznosti iz izdanih pooblastil ter izvajanje nalog iz izdanih pooblastil, vse s ciljem zagotoviti ustrezno usposobljenost osebja, ki opravlja varnostno kritične naloge.

Z nadzorom nad subjekti, zadolženimi za vzdrževanje tirnih vozil, so se preverjali veljavnost in izpolnjevanje pogojev za spričevalo, izdano subjektu, ki je zadolžen za vzdrževanje tovornih vagonov; veljavnost in izpolnjevanje pogojev za izdano spričevalo o funkciji izvajanja vzdrževanja vozil ali njihovih delov (vzdrževanje tirnih vozil) ter vzpostavljenost sistema vzdrževanja vozil. Izvajal se je nadzor nad ustreznostjo in učinkovitostjo lastnih sistemov vzdrževanja ter tudi nacionalnih in mednarodnih.

Nadzor nad priglašeni in imenovani organi je bil usmerjen v izpolnjevanje pogojev za izvajanje nalog priglašenega oziroma imenovanega organa, kot tudi v izvajanje nalog določenih z nacionalnimi in mednarodnimi predpisi.

Z nadzorom strukturnih podsistemov se zagotavlja njihova usklajenost z bistvenimi zahtevami. Nadzor nad strukturnimi podsistemi obsega nadzor nad skladnostjo podsistemov (delov podsistemov) železniškega sistema v času njihovega obratovanja s TSI in nacionalnimi predpisi, skladnostjo komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami in vzdrževanje podsistemov, vse z zagotovitvijo varnega izvajanja železniškega prometa.

AŽP je v letu 2021 opravila naslednje nadzore:

Področje nadzora / število inšpekcijskih pregledov	Realizacija 2021
Sistemi varnega upravljanja	16
Licence	2
Osebe, ki opravljajo varnostno kritične naloge	67
Centri usposabljanja, centri preverjanja in ocenjevalci	4
Subjekti, zadolženi za vzdrževanje tirnih vozil	4
Priglašeni oziroma imenovani organi	1
Strukturni podsistemi	45
Skupno število:	139

Preglednica 9: Pregled izvedenih nadzorov AŽP po področjih nadzora v letu 2021

V okviru izvedenih nadzorov sistemov varnega upravljanja je bilo izdanih 15 upravnih ukrepov predvsem glede neuskklajenosti in nepopolnosti dokumentov sistemov varnega upravljanja, nevedenja ali neustreznega vodenja evidenc ter neustreznega ali neizvajanja nalog iz sistemov varnega upravljanja. V zvezi ugotovljenih nepravilnosti je bil obveščen sektor za varnost, ki bo v okviru svojih pristojnosti poskrbel za dopolnitev in popravo dokumentov sistema varnega upravljanja.

V nadzorih izvedenih nad osebjem, ki opravljajo varnostno kritične naloge, je bilo ugotovljenih sedem nepravilnosti glede neustrezne usposobljenosti, zaradi česar je bilo eni OVKN izrečena prepoved opravljanja dela do pridobitve ustrezne usposobljenosti.

V zvezi z nadzorom subjektov, zadolženih za vzdrževanje tirnih vozil, so bili v letu 2021 izvedeni nadzori predvsem glede vzdrževanja tirnih vozil in njihovega vpisa v register tirnih vozil. Pri tem je bilo ugotovljeno, da prevozniki niso imeli imenovanih certificiranih subjektov, zadolženih za vzdrževanje tirnih vozil, zaradi česar je bila v enem primeru izdana odločba o prepovedi uporabe tirnega vozila in v enem primeru izdano opozorilo z obveznostjo, da zavezanec v določenem roku določi certificiran subjekt, zadolžen za vzdrževanje tirnih vozil, ali da sam vzpostavi sistem vzdrževanja tirnih vozil.

V nadzorih strukturnih podsistemov je bilo ugotovljenih 12 nepravilnosti, in sicer predvsem zaradi nepopolnega in nepravilnega izpolnjevanja predpisanih evidenc (EML, PL ...), neizpolnjevanja predpisanih evidenc oziroma izpolnjevanja nepravilnih obrazcev, neizvajanja predpisanih nalog pri vzdrževanju, neupoštevanja predpisanih rokov vzdrževanja in neizdelave predpisanih analiz, poročil itd.

V letu 2021 je bilo uvedenih 10 prekrškovnih postopkov, izdanih 21 opozoril, 1 odločba z globo in 4 odločbe z opominom.

Med upravnimi ukrepi sta bili izdani 2 odločbi in 27 opozorilo po ZIN.

Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo je v letu 2021 opravil naslednje nadzore:

Področje nadzora / število inšpekcijskih pregledov	Realizacija 2021
Vodenje železniškega prometa	194
Gradnja, rekonstrukcija in vzdrževanje železniških objektov	0
Tirna vozila in elektroenergetika	105
Nadzor nad industrijskimi tiri in progami drugih železnic	0
Prevoz nevarnega blaga v železniškem prometu	11
Skupno število	310

Preglednica 10: Pregled izvedenih inšpekcijskih nadzorov po področjih nadzora (poročilo o delu IRSI za leto 2021)

Pri tem je uvedel 160 prekrškovnih postopkov, izdal 161 opozoril, 11 obdolžilnih predlogov, 47 odločb z globo in 36 odločb z opominom.

8. Uporaba skupnih varnostnih metod

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).

Upravljaec 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 2021 pa so poročali na obrazcih za pripravo letnih varnostnih poročil.

Upravljaec je poročal o izvedbi notranjih presoj v različnih strokovnih področjih družbe. V postopkih notranjih presoj ni bilo ugotovljenih neskladnosti.

Prevozniki so v letu 2021 v povprečju izvedli 5,9 notranjih presoj. Število izvedenih notranjih presoj pri različnih prevoznikih variira. Nekateri prevozniki notranjih presoj v letu 2021 niso izvedli, eden od prevoznikov pa je izvedel 42 presoj.

Prevozniki so izvedli notranje presoje naslednjih področij:

- izvajanje tehnoloških procesov s strani OVKN,
- psihofizične sposobnosti delavcev,
- znanje OVKN,
- upoštevanje predpisov in usklajevanje delovnih navodil, procesov in priročnikov,
- delo pogodbenikov,
- izmenjava podatkov med pogodbeniki,
- premik železniških vagonov.

V postopkih notranjih presoj večina prevoznikov neskladnosti ni ugotovila, dva prevoznika pa sta v notranjih presojah ugotovila naslednje neskladnosti: neupoštevanje izvajanja tehnološkega procesa, napačno vodenje evidenc v aplikacijah DisTR in SPOT ter napake pri popisu vlaka. Na podlagi ugotovljenih neskladnosti so bili sprejeti ukrepi: informiranje o določenem obveščanju pristojnih služb v primeru nevarnih dogodkov, poudarjanje pomembnosti komunikacije med OVKN prevoznika in OVKN upravljavca.

Upravljaec in prevozniki poročajo, da vodstvo redno pregleduje stalno ustreznost in uspešnost SVU. K organizaciji vodstvenih pregledov upravljaec in prevozniki pristopajo različno. Nekateri prevozniki vodstvene preglede opravijo enkrat letno, drugi poročajo o vodstvenih pregledih na dnevni, mesečni in letni ravni. Manjši prevoznik poroča o rednih sestankih najvišjega vodstva z vsemi zaposlenimi, kjer se analizirajo ugotovitve notranjih presoj, težave pri izvajanju dela in podobno, kot to določa Uredba 2018/762. Drug prevoznik poroča o letnem vodstvenem pregledu, kjer se predstavijo in analizirajo rezultati notranjih varnostnih presoj, rezultati nazorov pristojnih organov, rezultati postopkov ocen tveganja, rezultati varnostnih kazalnikov, statistike nevarnih dogodkov, rezultati preiskav nevarnih dogodkov, ugotovljene neskladnosti.

Upravljaec 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.

Na podlagi lastnih preiskav železniških nesreč ali incidentov so prevozniki izvedli naslednje dodatne ukrepe:

- Iztirjenje prvega podstavnega vozička pri vlaku 9704 zaradi loma pogonske gredi št. 2.
UKREP: pregled vseh osi na DMG serije 813-107.
- Iztirjenje desnega kolesnega venca ene pogonske osi DMG 813-130.
UKREP: ultrazvočni pregled pogonskih osi na vseh DMG serije 813 v roku 10-ih dni. Dodatno uveden ultrazvočni pregled osi na serijah 813 na P3.
- Pri premiku na industrijskem tiru je prišlo do iztirjenja štirih vagonov.
UKREP: dodana vsebina v Navodilo za opravljanje službe na industrijskem tiru in seznanitev OVKN z omenjenim dogodkom.
- Med odstavljanjem vagona z vročo osjo od vlaka na odstavni tir je prišlo na kretnici do iztirjenja vagona z vročim ležajem.
UKREP: poučevanje OVKN o pravih postopkih ob ugotovitvi vročega ležaja pri vlaku
- Pri premiku premikalnega sestava iz tovrnega terminala na izvlečni tir 46S je prišlo do prereza kretnice 56.
UKREP: obnovitev znanja iz predpisov glede pravih komuniciranja preko telekomunikacijskih zvez pri premiku.

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.

Upravljavec je v letu 2021 izvedel 10 ocen tveganja, prevozniki pa so skupaj izvedli 11 ocen tveganja. V povprečju so prevozniki v letu 2021 opravili 1,1 oceno tveganja. Povprečje je nizko, ker upošteva vse prevoznike in zajema podatke tudi tistih prevoznikov, ki v letu 2021 niso opravili ocene tveganja, bodisi ker niso izvedli sprememb v železniškem sistemu, bodisi ker v letu 2021 niso opravljali železniških prevozov.

Upravljavec je izvedel ocene tveganja zaradi naslednjih sprememb:

- nadgradnja progovnega odseka Maribor – Šentilj – državna meja, postaja Pesnica (od km 595.096 do km 595.870),
- nadgradnja progovnega odseka Maribor – Šentilj – državna meja,
- nadgradnja železniške postaje Maribor Tezno,
- prestavitev avtomatike treh nivojskih prehodov iz železniške proge št. 82 na lokacije mehanskih nivojskih prehodov na železniški progi št. 80,
- dopolnitev obstoječe elektro relejne signalnovarnostne naprave sistema Iskra SITe1-30 z vgradnjo novih glavnih signalov ter z dopolnitvijo z novimi vlakovnimi voznimi potmi na tirih št. 71, 72, 73, 63 in 89 na postaji Ljubljana Zalog na progi št. 10: d.m. – Dobova – Ljubljana,
- dopolnitev zavarovanja ERSV naprave na postaji Vrtojba z medpostajno odvisnostjo med postajama Vrtojba – Gorica (RFI) na železniški progi št. 71 cepišče Šempeter pri Gorici – Vrtojba – d.m.,
- aktiviranje nove elektronske SV naprave na postaji Slovenska Bistrica na progi št. 30 Zidani Most – Šentilj – d.m.,
- aktiviranje nove elektronske SV naprave na postaji Poljčane na progi št. 30 Zidani Most – Šentilj – d.m.,
- vključitev tirnega vozila Unimat 08-4x4/4S z registracijsko št. 99 79 9 622 001-5 v SVU upravljavca,
- ureditev območja R3-64711173 v km 0,700 v dolžini 450 m vstop v naselje Grosuplje.

Prevozniki so poročali o izvedenih ocenah tveganja zaradi naslednjih sprememb:

- Posodobljeni interni akti SVU.
- Sprememba določenih opravljenih ur letnega izpopolnjevanja in usposabljanja iz vsebin, ki se nanašajo na nacionalne varnostne predpise in operativne predpise, za OVKN delavce (strojevodja, premikač in vodja premika).
- Organizacija in izvedba novega transporta – prevoz novih vagonov iz Sl. Broda.
- Organizacija in izvedba novega transporta – prevoz goriva na relaciji Koper – Oradela.
- Izvedba testnih voženj vozil STADLER na javni železniški infrastrukturi:

Namen izvedbe poskusnih voženj je bil ugotavljanje združljivosti tirnih vozil z javno železniško

infrastrukturo in izvedba poskusnih voženj za zagotovitev izpolnjevanja zahtev nacionalnih tehničnih pravil. Prevoznik je sprejemljivost tveganja sistema ovrednotil z uporabo referenčnega sistema.

Prevozniki so poročali o spremembah v poslovanju zaradi pandemije in omejevalnih ukrepov, ki jih štejejo za nepomembne.

Upravljaec in večina prevoznikov je poročalo o pozitivnih izkušnjah z uporabo Uredbe 402/2013, saj se s SVM za ovrednotenje in oceno tveganja predvidi potencialne nevarnosti ob morebitni vpeljavi spremembe ter se tveganja opredelijo in analizirajo še pred uvedbo sprememb.

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.

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

Upravljaec 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 upravljalci 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 ta področja pregledala. O uporabi SVM spremljanja so poročali vsi prevozniki in upravljaec. Nekateri prevozniki so uporabo SVM spremljanja podkrepili z jasnimi utemeljitvami, drugi pa so zgolj zapisali, da SVM spremljanja uporabljajo, skladno z določbami Uredbe 1078/2012 in internih aktov SVU, ki opredeljujejo postopke spremljanja.

Upravljaec in prevozniki so v poročilih o varnosti postopke spremljanja večinoma povzeli glede na določbe Uredbe 1078/2012. Kot navajajo, v strategiji spremljanja določijo prednostne naloge in prednostni vrstni red spremljanja. Nekateri prevozniki v strategiji spremljanja odgovornim za različna področja določijo vzpostavitev lastne strategije spremljanja in prednostnih nalog za področja, za katera so odgovorni. Eden od prevoznikov je opozoril na možnost spremenjenih okoliščin po začetni določitvi prednostnih nalog, kar lahko spremeni pomembnost prednostnih nalog. S tem je prevoznik poudaril pomen fleksibilnosti pri postopku spremljanja.

Upravljaec in prevozniki so navedli naslednje prednostne naloge: nadzor nad OVKN, znanja in veščine OVKN, vzdrževanje tirnih vozil, zagotovitev stalnega spremljanja predpisov in uvajanje ustreznih sprememb v svojih priročnikih, navodilih in procesih dela, stalno spremljanje operativnega delovanja pri izvajanju transporta, izboljšava obstoječih procesov dela na tehničnem, operativnem in organizacijskem področju. Eden od prevoznikov pa kot o svoji prednostni nalogi poroča o spodbuditi varnostne kulture na vseh ravneh podjetja in o vpeljavi »kulture prostovoljnega poročanja« z namenom evidentiranja in spremljanja vseh kritičnih situacij iz strani vseh zaposlenih. Cilj tega prevoznika je, da zaposlene spodbudi k prostovoljnemu poročanju o situacijah, ki jih zaposleni opazi in za katere meni, da bi lahko potencialno povzročile poslabšan nivo varnosti. Vodstvo prevoznika se zavezuje k izkazovanju naklonjenosti glede poročanja o takšnih dogodkih in zagotovitvi, da osebje, ki

bo poročanje izvedlo, ne bo predmet disciplinskih ukrepov, razen v primerih namernosti ali hude malomarnosti.

Načrti za spremljanje vključujejo zahteve glede časa, obremenitev in virov.

Upravljavec in nekateri prevozniki so za postopek spremljanja uvedli kvantitativne kazalnike: lastne varnostne kazalnike in pa lastne varnostne cilje, ki temeljijo na triletnem povprečju pri spremljanju podatkov. Kot lastne varnostne kazalnike je eden od prevoznikov določil naslednje: trčenja vlakov, iztirjenja vlakov, prerez kretnice na lastno odgovornost, poškodbe vagonov pri vožnji vlaka ali pri premiku, poškodba ali deformacija tira pri tovornem vlaku ali premiku, okvara zavore pri vlaku, ki ima za posledico odstavitev vagona zaradi ogrožanja varnosti prometa, poškodba spremljevalca pošiljke pri procesu spremljanja pošiljke, poškodba potnika na mestih, ki so namenjeni potnikom pri vožnji tovornega vlaka ali premika, poškodbe železniških delavcev pri delu z vlakom ali pri premiku, vključno z delavcih pogodbenikov, število smrtnih žrtev pri delu z vlakom ali pri premiku, vključno z delavcih pogodbenikov.

Prevozniki poročajo o rednem dokumentiranju vseh postopkov spremljanja.

V nadaljevanju so navedene ugotovljene neskladnosti v postopku spremljanja in ukrepi, ki jih je bilo potrebno izvesti:

- Dopolnilna spričevala za strojevodje niso v skladu z določili dokumenta prevoznika, ki ureja to področje.
UKREP: izdelava in posodobitev spričeval skladno z določili dokumenta prevoznika, ki ureja to področje.
- Zavrnitev vlaka na mejni postaji s strani zaporednega prevoznika zaradi prepoznane nepravilne naloženosti naklada.
UKREP: ureditev naklada, nadalje povečana pozornost pri prevzemu vlaka od predhodnega prevoznika, opozorilo pošiljatelj na začetni postaji, poučevanje zaposlenih.
- 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 ugotovitve neskladnosti.

Nekateri prevozniki so namesto konkretne navedbe prednostnih nalog podali kar splošno opredelitev prednostnih nalog iz Priloge Uredbe 1078/2012, ali pa so prednostne naloge navedli splošno in preobširno, npr.: optimizacija procesov spremljanja, zbiranje podatkov in analiz, varno izvajanje dejavnosti prevoznika,... Zato se zdi, da SVM spremljanja še ni uporabljena v finalni različici, kot to določa Uredba 1078/2012, so pa opazne izboljšave glede na poročanje prejšnjih let. Sodeč po poročanjih prevoznikov in upravljavca se angažirajo in svoj trud vlagajo v uporabo te SVM ter jo pri svojem delovanju skušajo uporabljati.

Upravljavec in prevozniki poročajo o pozitivnih izkušnjah z uporabo SVM spremljanja, saj se morebitne neskladnosti prepoznava hitreje, preprečujejo se nevarni dogodki, obenem pa se krepi nivo varnosti v železniškem prometu. Za učinkovit postopek SVM spremljanja pa se zahteva celovita in neprestana vključenost in angažiranost vodstva družbe in vseh OVKN.

Kot so prevozniki poročali že v lanskem letu, menijo, da je pomanjkljivost uporabe SVM spremljanja obširnost področij za spremljanje, zaradi česar prihaja do dodatnih del in obremenitev predvsem na

področju evidentiranja postopkov in zagotavljanja sledljivosti dokumentacije. Prevoznik, ki je prepoznal to pomanjkljivost, je predlagal da se aktivnosti SVM spremljanja združijo v skupno aplikativno orodje, ki združuje načrtovanje s prioritetami, spremljanje izvajanja, postopke, ukrepe in vrednotenje.

Upravljavec in več prevoznikov pa je predlagalo izmenjavo informacij in praktičnih izkušenj med posameznimi subjekti.

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 2021 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.

ANNEX: Progress with Interoperability

Please provide the following information as it is at the 31st December of the reporting year (2021).

Please refer to the Appendix for definitions.

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)

1a	Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km]	0
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	0

Please provide the list of lines excluded:

2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year)

2a	Total length of lines [km]	0
----	----------------------------	---

3. PRM adapted stations (end of year)

3a	PRM TSI compliant railway stations	44
3b	PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance	12
3c	Accessible railway stations	145
3d	Other stations	77

4. Train driver licenses (end of year)

4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the Directive 2007/59/EC (as amended)	1342
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	126

5. Number of vehicles authorised under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year)

5a	First authorisations (article 14(1)(a) Regulation (EU) 2018/545) - total	2
5aa	Freight wagons	0
5ab	Passenger coaches	0
5ac	Thermal or electric traction units	0
5ad	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5ae	Special vehicles/OTM	2
5b	Renewed vehicle type authorisations (article 14(1)(b) Regulation (EU) 2018/545) - total	0
5ba	Freight wagons	0
5bb	Passenger coaches	0
5bc	Thermal or electric traction units	0
5bd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5be	Special vehicles/OTM	0
5c	Extended area of use authorisations (article 14(1)(c) Regulation (EU) 2018/545) - total	0
5ca	Freight wagons	0
5cb	Passenger coaches	0

5cc	Thermal or electric traction units	0
5cd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5ce	Special vehicles/OTM	0
5d	New authorisations (article 14(1)(d) Regulation (EU) - total	0
5da	Freight wagons	0
5db	Passenger coaches	0
5dc	Thermal or electric traction units	0
5de	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5df	Special vehicles/OTM	0
5e	Authorisations in conformity to type (article 14(1)(e) Regulation (EU) - total	36
5ea	Freight wagons	0
5eb	Passenger coaches	0
5ec	Thermal or electric traction units	4
5ee	Self-propelling thermal or electric passenger trains	31
5ef	Special vehicles/OTM	1

6. ERTMS equipped vehicles (total fleet, end of year)

6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 1	50
6b	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 2	0
6c	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS installed	272

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year

7a	FTE staff involved in safety certification	4
7b	FTE staff involved in vehicle authorization	3
7c	FTE staff involved in supervision	4
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	25

Appendix to ANNEX: Applicable definitions - Progress with Interoperability

Applicable definitions are those contained in the relevant articles of the legal documents.

In addition the following definitions apply:

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year 2021)

Railway lines excluded by the Member States from the scope of the application of RSD/IOD: DIRECTIVE (EU) 2016/797, Art. 1.4 a-d; DIRECTIVE (EU) 2016/798, Art. 2.3 a-d, as of 31.12.2020 (reporting year).

2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year 2021)

Length of newly constructed railway lines constituting the Union rail system authorized for placing in service in accordance with Article 18.2 of Directive (EU) 2016/797 during the reporting year (2020).

3. PRM adapted stations (end of year 2021)

Railway stations as of 31.12.2021 (reporting year), that complies with the requirements of the Commission Regulation (EU) No 1300/2014 (as amended by Commission Implementing Regulation 2019/772) on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility (PRM TSI).

Full TSI compliance means full conformity with PRM TSI requirements, as demonstrated with the NoBo certificate. Partial TSI compliance means conformity with some (but not all) PRM TSI requirements, as demonstrated with the NoBo certificate. Accessible station means a station considered accessible under national legislation. (No NoBo certificate available.).

Railway station means a location on a railway system where a passenger train service can start, stop or end.

4. Train driver licenses (end of year 2021)

Newly issued and valid driver licenses as of 31.12.2021 (reporting year), issued in accordance with the Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 (as amended by Directives 2014/82 and 2016/882 and by Regulation 2019/554) on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the EU railway system.

5. Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year 2021)

The number of vehicles authorised through (issued, renewed and amended) vehicle authorisations for placing on the market in accordance with Article 21 of Directive (EU) 2016/797 during the reporting year (2021).

6. ERTMS equipped vehicles (end of year 2021)

Number of operated tractive vehicles (owned, leased, and rented minus rented-out) equipped and not equipped with ETCS level 1 and level 2.

Vehicles without power units are excluded. Multiple units and or with multiple driving cabs to be counted once. Includes only vehicles which are operated to transport freight or passengers, and shunting locos (if available). Yellow fleet and other IM vehicles are not included. Includes only vehicles which are registered in the country of main business activities of RUs.

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year 2021

Total number of full time equivalent NSA employees as of 31.12.2021 (reporting year).

Only staff dealing with railways is to be included.