



LETNO VARNOSTNO POROČILO 2022

Letno poročilo o varnosti na javni železniški
infrastrukturi v Republiki Sloveniji



LETNO VARNOSTNO POROČILO 2022

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

Dokument pripravil: Josip Rotar, Višji svetovalec I za varnostna
spričevala in varnostna pooblastila

Vsebina

1.	Uvod	4
1.1.	Namen, obseg in naslovniki poročila	4
1.2	Glavne ugotovitve za leto poročanja	5
2.	English summary	8
3.	Strategija, programi, pobude in organizacijski vidik nacionalnega varnostnega organa	9
3.1	Strategija in načrtovane aktivnosti	9
3.2	Varnostno-organizacijski vidik.....	9
4.	Varnostna učinkovitost	12
4.1	Hude nesreče	13
4.2	Smrtne žrtve in hudo poškodovani.....	13
4.3	Nevarne snovi.....	15
4.4	Samomori.....	15
4.5	Znanilci nesreč.....	16
5.	Evropska zakonodaja in predpisi	17
5.1	Spremembe zakonodaje in predpisov.....	17
5.2	Ukrepi na podlagi varnostnih priporočil.....	17
6.	Varnostna spričevala, varnostna pooblastila in druga spričevala, ki jih izda nacionalni varnostni organ.....	19
6.1	Varnostna spričevala in varnostna pooblastila	19
6.2	Dovoljenja za tirna vozila.....	20
6.3	Spričevala subjektov, pristojnih za vzdrževanje tovornih vagonov	21
6.4	Dovoljenja za strojevodje	21
6.5	Druge oblike pooblastil in spričeval.....	22
7.	Nadzor	23
7.1	Strategija, načrti, postopki in odločanje.....	23
7.2	Ugotovitve nadzorov.....	25
8.	Uporaba skupnih varnostnih metod.....	28
8.1	Uporaba skupnih varnostnih metod za zahteve sistema varnega upravljanja	28
8.2	Uporaba skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja.....	29
8.3	Uporaba skupnih varnostnih metod za spremljanje.....	30
9.	Varnostna kultura	32
9.1	Vrednotenje in spremljanje varnostne kulture.....	32

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 2022 ostalo približno na enaki ravni, kakor je bilo v prejšnjih letih. Število hudih nesreč je bilo letu 2022 na enaki ravni, kot leto poprej. Povečalo se je število smrtnih žrtev, medtem ko se je število hudo poškodovanih zmanjšalo.

V letu 2022 je bilo v Sloveniji deset hudih nesreč, med katerimi je bilo zabeleženih šest nesreč na nivojskih prehodih, dve iztirjenji, eno trčenje in ena nesreča med osebo in železniškim vozilom med vožnjo. V nesrečah med uporabniki nivojskih prehodov so bile tri smrtne žrtvi, štiri osebe pa so bile hudo poškodovane. Med hudo poškodovanimi je zabeležena tudi ena oseba v kategoriji potnikov. 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.

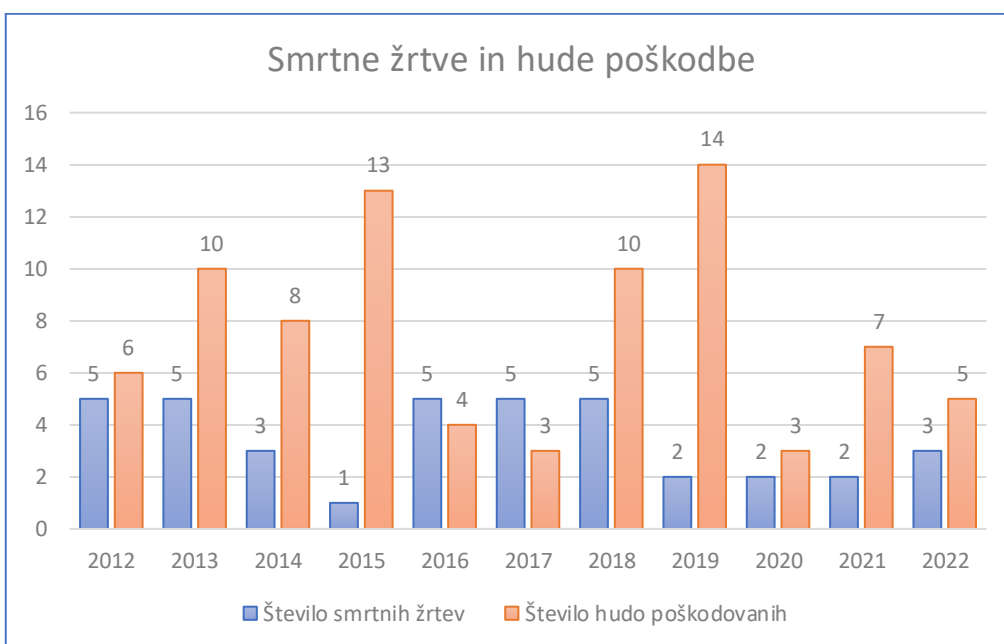
V letu 2022 je bilo ugotovljeno, da Slovenija ni presegala NRV glede na tehtano število smrtnih primerov in poškodb na letni ravni na milijardo vlakovnih kilometrov (v nadaljevanju: FWSI)².

¹ NRV je izražena kot število smrtnih primerov in težkih poškodb po posameznih kategorijah tveganj na leto zaradi hudih nesreč na milijardo (10⁹) vlakovnih kilometrov na leto.

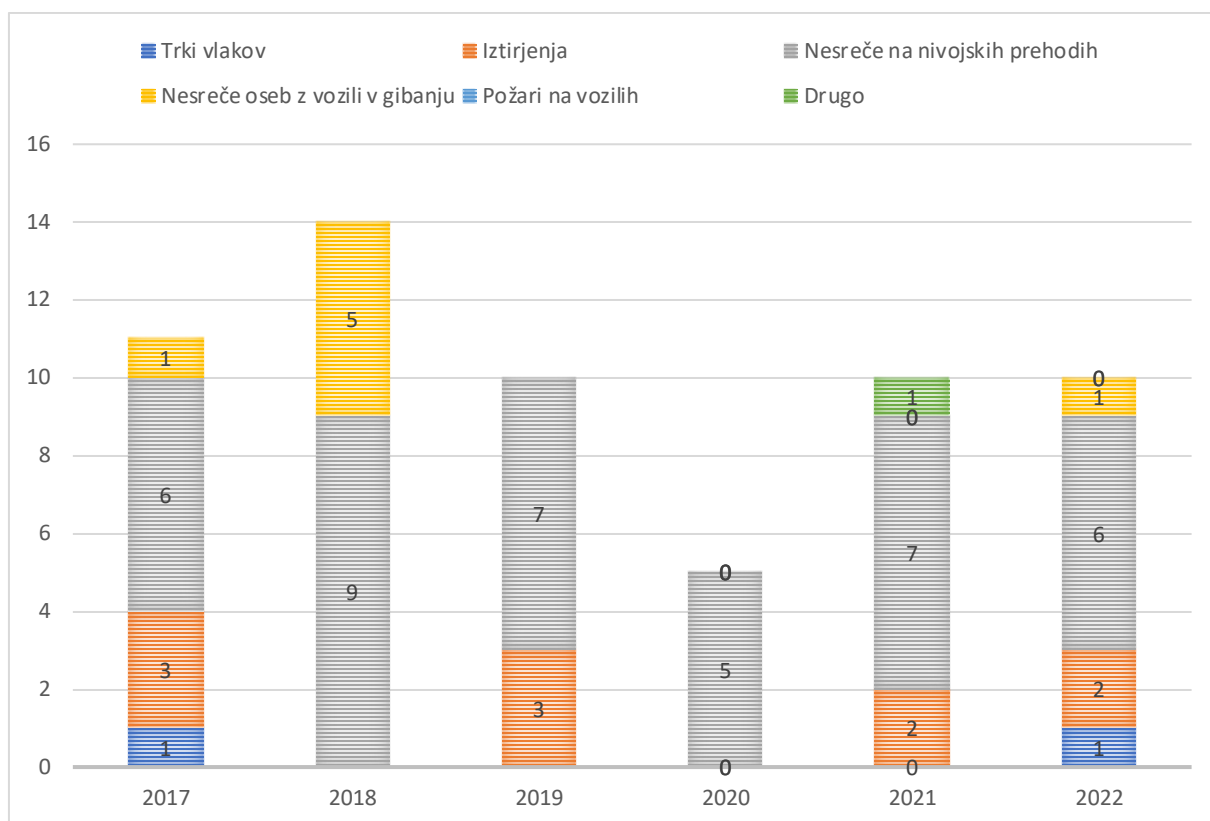
² FWSI je izražena kot tehtano število smrtnih primerov in poškodb na letni ravni na milijardo (10⁹) vlakovnih kilometrov, pri čemer se upošteva, da je ena poškodovana oseba enakovredna 0,1 smrtnega primera.



Grafikon 1: Skupno število hudih nesreč v letih 2012–2022



Grafikon 2: Število smrtnih žrtev in hudo poškodovanih v letih 2012–2022



Grafikon 3: Hude nesreče v letih 2017–2022 glede na vrsto nesreče

Kategorija tveganja	2018	2019	2020	2021	2022
	(NRV) [x 10 ⁻⁹]	(FWSI) [x 10 ⁻⁹]	(FWSI) [x 10 ⁻⁹]	(FWSI) [x 10 ⁻⁹]	(FWSI) [x 10 ⁻⁹]
Potniki	25,3	9,09	45,5	0	9,09
Zaposleni	40,9	52,8	21,1	0	5,28
Uporabniki nivojskih prehodov	364	100	132	121	137
Nepooblašcene osebe	236	5,28	0	0	0
Druge osebe	14,5	106	0	0	0
Družba kot celota	698	317	180	121	143

Preglednica 1: Primerjava NRV in FWSI po posameznih kategorijah tveganj v letih 2018–2022

2. English summary

Railway safety in Slovenia in 2022 exhibited a comparable status to previous years. The total number of serious accidents was maintained at 10, the same as the previous year. The number of serious injuries decreased, while the number of fatalities increased.

In 2022, there were 10 serious accidents in Slovenia, 6 of them level crossings accidents, 2 derailments, 1 collision and 1 accident to persons involving rolling stock in motion.

During the year, a total of 3 fatalities and 5 cases of serious injury were recorded. Notably, level crossings users remain significantly exposed, constituting a category with a discernible vulnerability, as indicated by three fatalities and four instances of serious injury within this group.

The number of precursors to accidents and the number of suicides decreased compared to previous years.

In 2022, it was found that Slovenia did not exceed national reference values in any risk category.

By the end of 2022, there were 9 railway undertakings in Slovenia with a recognized single safety certificate. Of these, one company carried out passenger transport, while all others operated in freight transport. At the same time, there was one infrastructure manager with a valid safety authorization for the entire public railway network.

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 podatkovna zbirka, ki je oblikovana tako, da vsebuje 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.

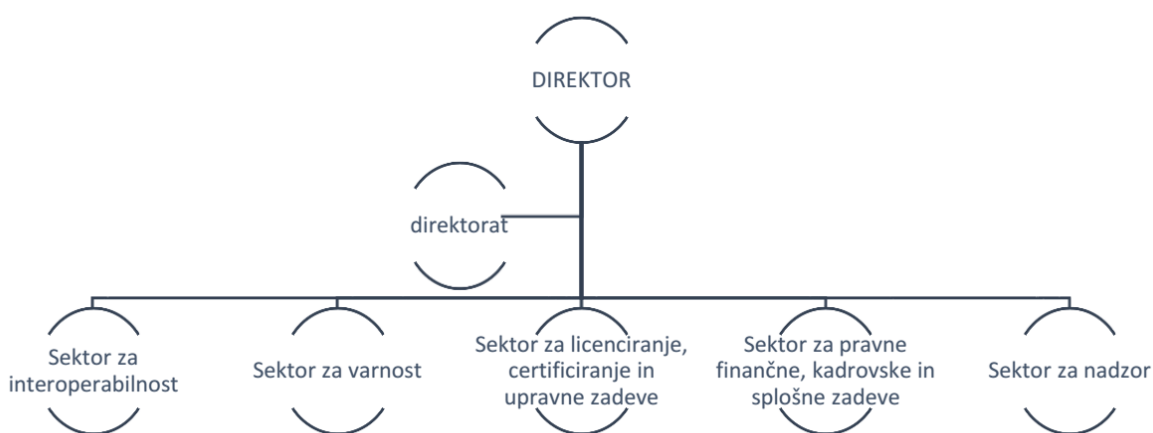
V sestavi Ministrstva za infrastrukturo Republike Slovenije delujeta preiskovalni organ za preiskavo železniških nesreč in incidentov ter Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo.

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.

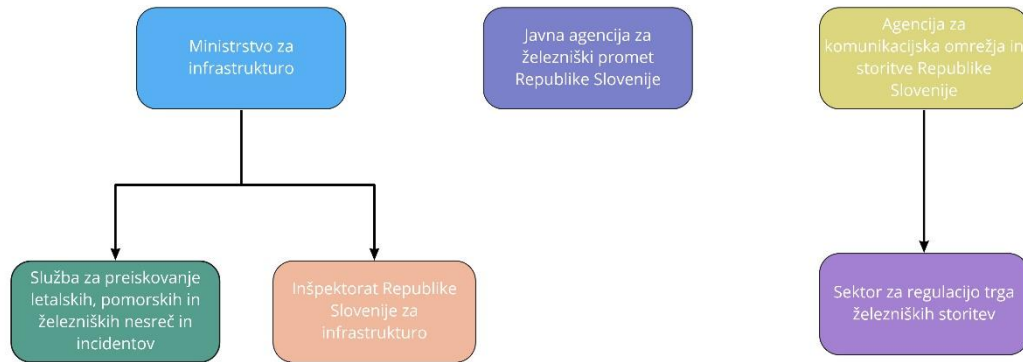
Naloge regulatornega organa opravlja Agencija za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije. Njena naloga na področju železnic je spremljanje konkurence na trgu storitev v potniškem in tovornem prometu.

AŽP je bila v letu 2022 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 2022

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 2022 so bili na JŽI zaznani naslednji varnostni dogodki, analizo katerih navajamo v nadaljevanju.

Število hudih nesreč je v primerjavi s prejšnjim letom ostalo nespremenjeno. Povečalo se je število smrtnih žrtev, medtem ko se je število hudo poškodovanih zmanjšalo. V letu 2022 je bilo v Sloveniji deset hudih nesreč, med katerimi je bilo zabeleženih šest nesreč na nivojskih prehodih, dve iztirjenji, eno trčenje in ena nesreča med osebo in železniškim vozilom med vožnjo. V nesrečah s smrtnim izzivom so vse tri žrtve uporabniki nivojskih prehodov. Med hudo poškodovanimi pa so zabeležene štiri osebe med uporabniki nivojskih prehodov in ena oseba v kategoriji potnikov. Število znanilcev nesreč in samomorov se je v letu 2022 zmanjšalo.

Skupno število vlakovnih kilometrov je v letu 2022 obsegalo 21,30 milijona kilometrov.

	2018	2019	2020	2021	2022
Skupno število hudih nesreč	14	10	5	10	10
Število smrtnih žrtev	5	2	2	2	3
Število hudo poškodovanih	10	14	3	7	5
Samomori	13	17	16	24	22
Število znanilcev nesreč	102	144	135	122	94
Skupno število vlakovnih kilometrov (milijon km)	19,85	18,95	16,90	19,80	21,30

Preglednica 2: Osnovni pregled trendov na področju varnosti v letih 2018–2022

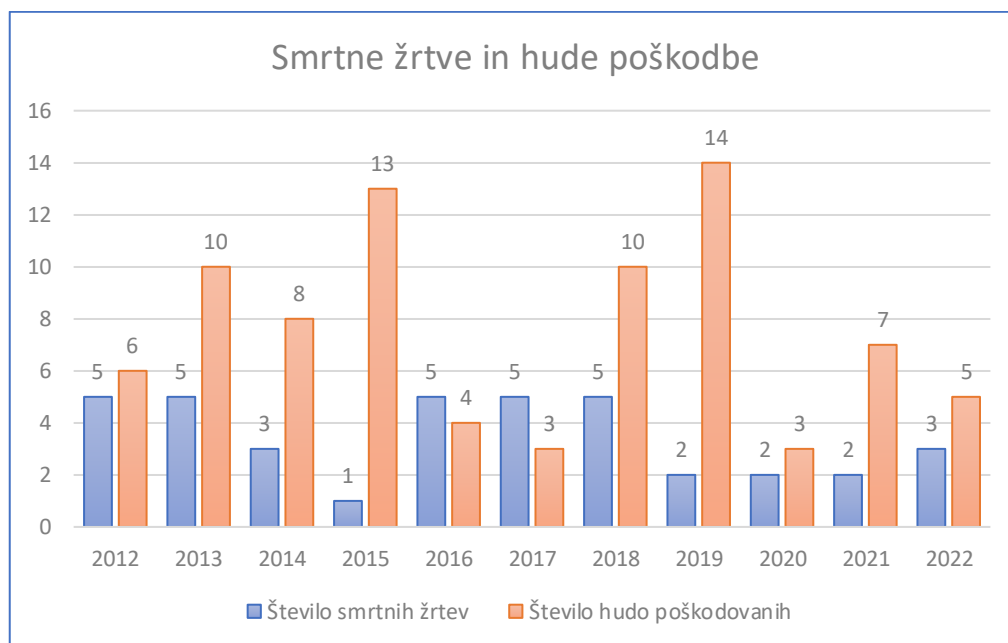
4.1 Hude nesreče

Skupno število hudih nesreč je v letu 2022 nespremenjeno, v primerjavi z letom prej, ko jih je bilo zabeleženih deset. povečalo, in sicer s pet na deset. Med hudimi nesrečami je bilo zabeleženih šest nesreč na nivojskih prehodih, dve iztirjenji in eno trčenje. V enem primeru je prišlo do nesreče, ki je vključevala interakcijo med osebo in železniškim vozilom med vožnjo, medtem ko v preteklem letu ni bilo poročil o požarih v železniških vozilih. Povprečna vrednost skupnega števila hudih nesreč v zadnjih petih letih znaša 9,8.

	2018	2019	2020	2021	2022
Skupno število hudih nesreč	14	10	5	10	10
Trki vlakov	0	0	0	0	1
Iztirjenje	0	3	0	2	2
Nesreče na nivojskem prehodu	9	7	5	7	6
Nesreče osebe in železniškega vozila med vožnjo	5	0	0	0	1
Požar v železniških vozilih	0	0	0	0	0
Drugo	0	0	0	1	0

Preglednica 3: Pregled hudih nesreč glede na vrsto nesreče v letih 2018–2022

4.2 Smrtne žrtve in hudo poškodovani



Grafikon 4: Smrtne žrtve in hudo poškodovani v železniških nesrečah v letih 2012–2022

V letu 2022 se je število smrtnih žrtev železniških nesreč v Sloveniji povečalo iz dveh na tri. Pri tem so bile vse žrtve udeležene v nesrečah na nivojskih prehodih.

Število hudo poškodovanih se je v letu 2022 zmanjšalo iz sedem na pet. Med temi so bili štirje hudo poškodovani udeleženi v nesrečah na nivojskem prehodu, ena huda poškodba pa je nastala v nesreči med osebo in železniškim vozilom. V kategorijah tveganj so štiri osebe bile poškodovane med uporabniki nivojskih prehodov in ona oseba med potniki.

	2018	2019	2020	2021	2022
Trki vlakov	0	0	0	0	0
Iztirjenje	0	0	0	0	0
Nesreče na nivojskem prehodu	1	2	2	2	3
Nesreče osebo in železniškega vozila med vožnjo	4	0	0	0	0
Požar v železniških vozilih	0	0	0	0	0
Drugo	0	0	0	0	0
SKUPAJ – smrtne žrtve	5	2	2	2	3

Preglednica 4: Število smrtnih žrtev v hudih nesrečah glede na vrsto nesreče v letih 2018–2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Trki vlakov	0	0	0	0	0
Iztirjenje	0	0	0	0	0
Nesreče na nivojskem prehodu	9	14	3	6	4
Nesreče osebe in železniškega vozila med vožnjo	1	0	0	1	1
Požar v železniških vozilih	0	0	0	0	0
Drugo	0	0	0	0	0
SKUPAJ – hudo poškodovani	10	14	3	7	5

Preglednica 5: Število hudo poškodovanih v hudih nesrečah glede na vrsto nesreče v letih 2018–2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Potniki	1	0	0	0	0
Zaposleni ali pogodbeniki	1	0	0	0	0
Uporabniki nivojskih prehodov	1	2	2	2	3
Nepooblaščne osebe	2	0	0	0	0
Druge osebe	0	0	0	0	0
Druge osebe na peronu	0	0	0	0	0
SKUPAJ – smrtne žrtve	5	2	2	2	3

Preglednica 6: Število smrtnih žrtev v hudih nesrečah glede na kategorijo oseb v letih 2018–2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Potniki	0	5	0	0	1
Zaposleni ali pogodbeniki	0	4	0	1	0
Uporabniki nivojskih prehodov	9	5	3	6	4
Nepooblaščne osebe	1	0	0	0	0
Druge osebe	0	0	0	0	0
Druge osebe na peronu	0	0	0	0	0
SKUPAJ – hudo poškodovani	10	14	3	7	5

Preglednica 7: Število hudo poškodovanih v hudih nesrečah glede na kategorijo oseb v letih 2018–2022

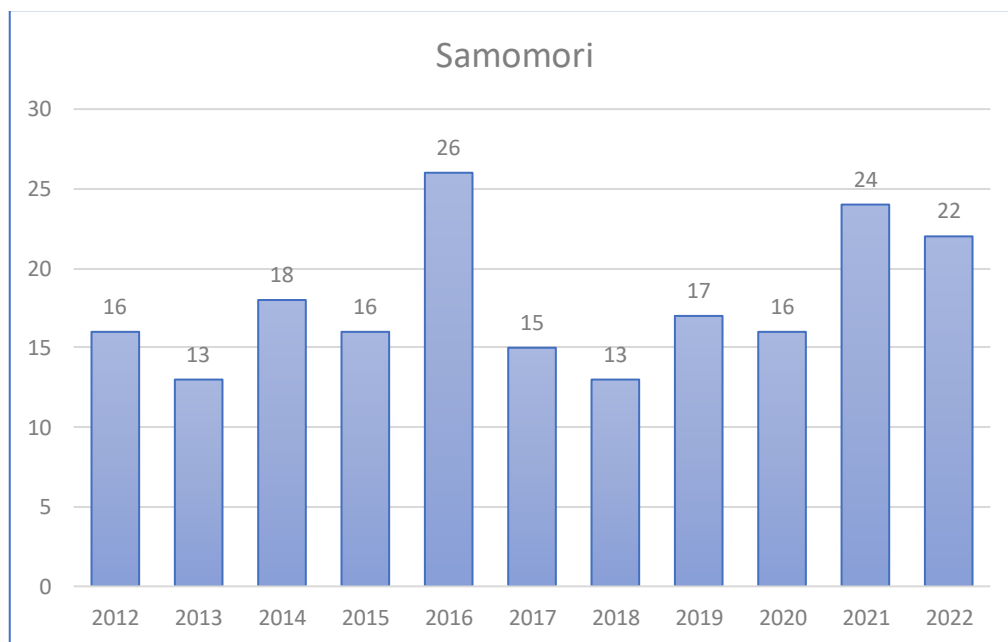
V zadnjih petih letih se je na nivojskih prehodih zgodilo 34 hudih nesreč. Pri tem se je huje poškodovalo 27 in umrlo 10 uporabnikov nivojskih prehodov.

4.3 Nevarne snovi

V letu 2022 ni bilo nesreč s prisotnostjo nevarnih snovi.

4.4 Samomori

Število samomorov se je v letu 2022 znižalo na 22 v primerjavi z letom prej, ko jih je bilo 24.



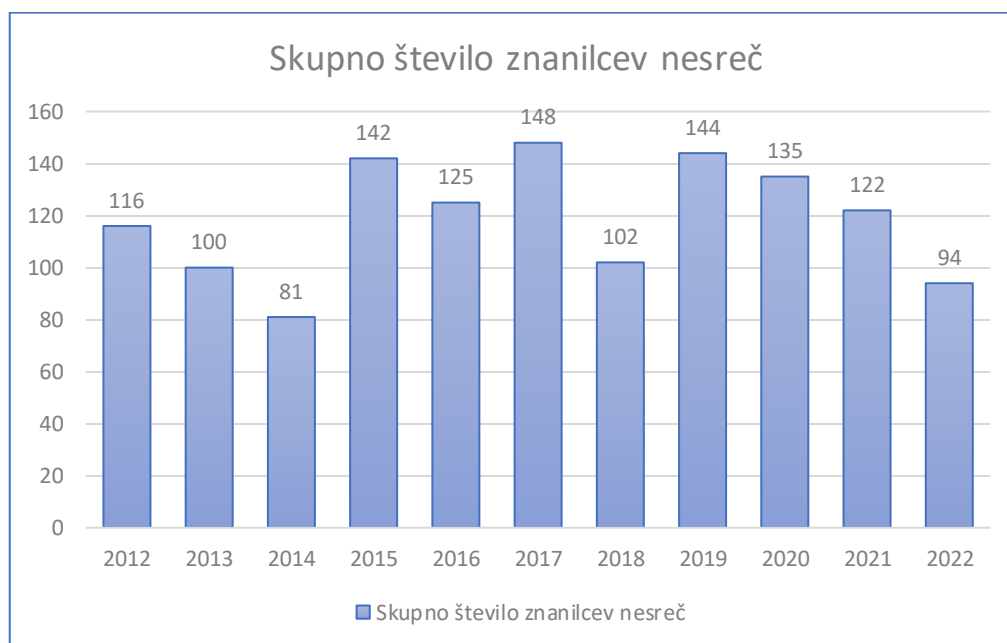
Grafikon 5: Število samomorov na železnicah v letih 2012–2022

4.5 Znanilci nesreč

Skupno število znanilcev nesreč se je v letu 2022 zmanjšalo na 94 v primerjavi z letom prej, ko jih je bilo 122. Zmanjšalo se je število zlomov tirnic in poškodovanih tirov. V statistiki so znova navedeni prevozi signalov.

	2018	2019	2020	2021	2022
Skupno število znanilcev nesreč	102	144	135	122	94
Zlomi tirnic	86	116	120	93	80
Poškodovanje tirov	16	26	9	29	12
Napačna signalizacija signalnih znakov	0	0	0	0	0
Prevozi signalov	0	2	5	0	2
Zlomi koles na vozilih	0	0	1	0	0
Zlomi osi na vozilih	0	0	0	0	0

Preglednica 8: Število znanilcev nesreč glede na vrsto v letih 2012–2022



Grafikon 6: Skupno število znanilcev nesreč v letih 2012–2022

5. Evropska zakonodaja in predpisi

5.1 Spremembe zakonodaje in predpisov

V letu 2022 so bili sprejeti naslednji predpisi, ki se nanašajo na delovno področje AŽP:

- Pravilnik o spodnjem ustroju železniških prog;
- Odredba o dopolnitvah Odredbe o prepovedi uporabe cestno-železniških prehodov;
- Pravilnik o dopolnitvi Pravilnika o nivojskih prehodih;
- Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi.

V postopku priprave so bili naslednji pravilniki:

- Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu (ZZeP);
- Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZeP-1);
- Prometni pravilnik;
- 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;
- Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o strojevodjih, centrih usposabljanja, ocenjevalcih in centrih preverjanja (2).

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 2022 je preiskovalni organ za preiskovanje železniških nesreč izdal 6 priporočil, ki se nanašajo na:

- na odstranitev vegetacije iz progovnega pasu na celotnem območju enotirne proge Divača – Koper, št. 62, ki je zastirala pogled na hektometerske in kilometerske označbe proge;
- na pomanjkljive označbe hektometerskega položaja proge, hektometerski položaj proge označuje le stotica in ne tako kot je to na ostalih progah železniškega omrežja RS s kilometrom in hektometrom;
- na neenakomerno naloženo železovo rudo v Fals vagone, na industrijskih tirih Luke Koper;
- na zloma pogonskih kolesnih dvojic na DMG 813;
- na vzdrževanje vagona HŽ, ki je iztiril zaradi izrabljenega Ralko vložka ponve kraljevega čepa in bočnih in oblog vzmetenih bočnih drsalk podstavnega vozička;
- na nezadostno komunikacijo med zunanjimi izvajalci in upravljavci infrastrukture pred pričetkom pričakovane zapore 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 2022 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 2022 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 šestih priporočil jih je bilo izvedenih pet, 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 2022 je bilo v Sloveniji devet prevoznikov s priznanim enotnim varnostnim spričevalom. Od teh je en prevoznik izvajal prevoze v potniškem prometu, vsi drugi pa v tovornem prometu.

V letu 2022 smo imeli v Sloveniji enega upravljavca javne železniške infrastrukture z veljavnim varnostnim pooblastilom.

V letu 2022 so bile izdelane ocene skladnosti izpolnjevanja zahtev za pridobitev, posodobitev ali podaljšanje enotnega varnostnega spričevala iz Priloge I k Delegirani uredbi 2018/762/EU in ustreznih nacionalnih predpisov za:

- SŽ-Tovorni promet, d. o. o., Kolodvorska ulica 11, 1000 Ljubljana, pristojni organ za izdajo: ERA (ocenjevanje zaključeno v letu 2022);
- Luka Koper, d. d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper, pristojni organ za izdajo: AŽP (ocenjevanje zaključeno v letu 2022);
- Train Hungary Magánvasút Ipari Kereskedelmi és Szolgáltatató Korlátolt Felelősségű Társaság, Könyves Kálmán Krt 12-14 sz., Budimpešta, Madžarska, pristojni organ za izdajo: ERA (ocenjevanje zaključeno v letu 2022);
- Rail Cargo Carrier, družba za železniški promet, d. o. o., Metelkova ulica 7, 1000 Ljubljana, pristojni organ za izdajo: AŽP (ocenjevanje zaključeno v letu 2022);
- PKP Cargo International SI, d. o. o., Grčarevec 5D, 1370 Logatec, pristojni organ za izdajo: AŽP (ocenjevanje zaključeno v letu 2022);
- Metrans Adria, d. o. o., Ankaranska cesta 7b, 6000 Koper, pristojni organ za izdajo: AŽP (ocenjevanje zaključeno v letu 2023);
- Adria Transport, organizacija in izvajanje železniških prevozov, d. o. o., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper, pristojni organ za izdajo: AŽP (ocenjevanje zaključeno v letu 2023).

Izdelane so bile ocene skladnosti izpolnjevanja nacionalnih zahtev za pridobitev dovoljenja za dostop do postaj izmenjav prometa v Republiki Sloveniji v sklopu enotnega varnostnega spričevala v skladu z osmim odstavkom 10. člena Direktive 2016/798/EU za:

- Trenitalia S.p.A., Piazza della Croce Rossa 1, 00161 Rim, Italia, pristojni organ za izdajo: ERA (ocenjevanje zaključeno v letu 2022);
- MMV Zrt., Rubik Ernő utca 6, 2040 Budaörs, Madžarska, pristojni organ za izdajo: NSA Madžarska (ocenjevanje zaključeno v letu 2022);
- Komplex Rail Vasuti Szolgálató Korlátolt Felelősségű Társaság, Fodros utca 21, 1039 Budapest, Madžarska, pristojni organ za izdajo: ERA (ocenjevanje zaključeno v letu 2023);

- DB Cargo Hungária Kft., Hűtőház u. 23, 9027 Győr, Madžarska, pristojni organ za izdajo: NSA Madžarska (ocenjevanje zaključeno v 2023);
- CER Hungary Zrt., Könyves Kálmán krt. 16, 1097 Budimpešta, Madžarska, pristojni organ za izdajo: NSA Madžarska (ocenjevanje zaključeno v letu 2023);
- Rail Cargo Hungaria Zrt., Váci út 92, 1133 Budimpešta, Madžarska, pristojni organ za izdajo: NSA Madžarska (ocenjevanje zaključeno v letu 2023);
- V-Híd Zrt., Hermina út 17, 1146 Budimpešta, Madžarska, pristojni organ za izdajo: NSA Madžarska (ocenjevanje zaključeno v 2023);
- Rail Cargo Carrier-Croatia, d. o. o., Radnička cesta 39, 10000 Zagreb, pristojni organ za izdajo: NSA Hrvaška (ocenjevanje zaključeno v 2023);
- METRANS Danubia Kft., Salak u. 1-39., 1211 Budimpešta, pristojni organ za izdajo: NSA Madžarska (ocenjevanje zaključeno v 2023).

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 in 54/21) v letu 2022 vodila upravne postopke za izdajo dovoljenj za dajanje timega vozila na trg in za izdajo dovoljenja za tip tirnega vozila. Obravnavanih je bilo 21 upravnih zadev, v sklopu katerih je bilo na podlagi preverjanja skladnosti izpolnjevanja zakonskih zahtev izdanih 24 pravnomočnih upravnih aktov, in sicer:

- 1 odločba o poskusnem obratovanju;
- 13 dovoljenj za dajanje na trg (prvo dovoljenje, dovoljenje za razširjeno področje uporabe, novo dovoljenje, dovoljenje v skladu s tipom);
- 6 dovoljenj za tip tirnega vozila (prvo dovoljenje, dovoljenje za razširjeno področje uporabe, novo dovoljenje);
- 3 odločbe o dodelitvi ID-številke tipa tirnega vozila;
- 1 sklep o zavrženju zadeve.

AŽP na podlagi prvega odstavka 68. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu – ZVZelP-1 (Uradni list RS, št. 30/2018 in 54/21) vodi nacionalni register tirnih vozil Republike Slovenije do vzpostavitve evropskega registra vozil. V juniju 2022 se je izvedel prehod iz nacionalnega registra tirnih vozil (NRV) na evropski register tirnih vozil (EVR). Postopek registracije se po tem prehodu še naprej vodi na nacionalni ravni. To pomeni, da AŽP ostaja pristojna za registracijo tirnih vozil, katerih področje uporabe je omejeno na območje Republike Slovenije oziroma kadar imetnik vozila, ki ima območje uporabe v več državah članicah, sam izbere Republiko Slovenijo kot državo registracije. V letu 2022 je AŽP obravnavala skupno 27 vlog (od tega je ena bila prenesena iz leta 2021). Pravnomočno se je končalo 20 upravnih zadev, od tega:

- 3 dodelitve evropske številke tirnega vozila (EVN);
- 1 sprememba registracijskih podatkov (vpis, umik, sprememba vozila in podobno);
- 16 vpisov vozil (registracija).

6.3 Spričevala subjektov, pristojnih za vzdrževanje tovornih vagonov

AŽP je v letu 2022 izvedla naslednje postopke ugotavljanja skladnosti za spričevala v zvezi s subjekti, pristojnimi za vzdrževanje:

- Postopek ugotavljanja skladnosti za izdajo spričevala o skladnosti subjekta, zadolženega za vzdrževanje tirnih strojev, na podlagi vloge družbe SŽ-Infrastruktura, d. o. o., Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana, 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 je bil začel v letu 2021;
- Postopek ugotavljanja skladnosti za izdajo spričevala o skladnosti subjekta, zadolženega za vzdrževanje lokomotiv, potniških vagonov, garnitur, tovornih vagonov (avtovlak), na podlagi vloge družbe SŽ – Potniški promet, d. o. o., Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana, 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.

6.4 Dovoljenja za strojevodje

Leta 2022 je bilo izdanih 99 dovoljenj za strojevodje. Zaradi neizpolnjevanja posebnih zdravstvenih pogojev je bilo začasno preklicanih 43 dovoljenj za strojevodje, trajno odvzetih pa je bilo 109 dovoljenj za strojevodjo. Izvedenih je bilo 12 sprememb dovoljenj in izdana sta bila dva dvojnika. Pri eni vlogi za izdajo dovoljenja za strojevodjo je bila izdana zavrnilna odločba, saj AŽP ni pristojna za izdajo dovoljenja na industrijskih tirih.

6.5 Druge oblike pooblastil in spričeval

AŽP v letu 2022 ni podelila nobene nove licence za izvajanje prevoznih storitev v železniškem prometu.

V skladu s tretjim, petim in šestim odstavkom 52. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu – ZVZelP-1 (Uradni list RS, št. 30/18 in 54/21) je AŽP v letu 2022 (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 2022 izdala:

- 10 odločb o potrebnosti ali nepotrebnosti novega obratovalnega dovoljenja ali dovoljenja za začetek obratovanja;
- 2 dovoljenji za začetek obratovanja stabilnih naprav;
- 8 sklepov o začetku del;
- 7 sklepov o zavrženju zadeve;
- 2 sklepa o ustavitvi postopka;
- 2 mnenji k DGD in IZN.

V letu 2022 je AŽP obravnavala eno vlogo (preneseno iz leta 2021) za podelitev pooblastila centra usposabljanja strojevodij.

Pooblastilo je bilo podeljeno naslednji družbi:

- Ten Rail, železniški tovorni promet, d. o. o., Zagrebška cesta 25, 2000 Maribor, Slovenija.

Prav tako sta bili obravnavani dve vlogi za podelitev pooblastila centra preverjanja strojevodij in sicer za:

- Ten Rail, železniški tovorni promet, d. o. o., Zagrebška cesta 25, 2000 Maribor, Slovenija;
- Rail Cargo Carrier, d. o. o., Metelkova ulica 7, 1000 Ljubljana, Slovenija.

V letu 2022 je AŽP obravnavala tudi 13 vlog za podelitev pooblastila ocenjevalca strojevodij.

7. Nadzor

7.1 Strategija, načrti, postopki in odločanje

Izvajanje nadzora nad sistemi varnega upravljanja je strateška naloga agencije. Leta 2019 je bila sprejeta strategija nadzora, ki je bila prvič dopolnjena konec leta 2019 in nato ponovno dopolnjena in spremenjena leta 2022. V okviru dopolnjene in spremenjene strategije je bil izdelan podatkovni model, ki omogoča opredelitev tveganj, pri čemer se na podlagi njegovih izsledkov izdelata letni načrt nadzora, ki upošteva v strategiji zastavljene prednostne naloge nadzora nad sistemi varnega upravljanja, prav tako pa je bil konkretnije razmejen postopek inšpekcijskega in upravnega nadzora.

Izvajanje nalog nadzorstva varnostnega organa izvaja AŽP nad podeljenimi enotnimi varnostnimi spričevali in varnostnimi pooblastili kot:

- upravni organ, s katero varnostni organ skrbi za nenehno izpolnjevanje vseh zahtev SVU skladno z Uredbo 761 in s katero nacionalni varnostni organ bolje spozna določenega prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture, njegovo upravljanje varnosti in njegovo kulturo varnosti skladno s Smernicami o nadzoru (izvajanje revizij),
- inšpekcijski organ, pri tem upoštevajoč usmeritve Uredbe 761 in Smernico o nadzoru ter načela zakona, ki ureja splošni upravni postopek, in načela zakona, ki ureja inšpekcijski nadzor (izvajanje inšpekcijskega nadzora).

AŽP z nadzorom zagotavlja, da vsi deležniki v železniškem sektorju izpolnjujejo svoje zaveze iz SVU, spoštujejo mednarodne in državne predpise ter da se v primeru nespoštovanja zavez in predpisov ustrezno izvajajo ukrepi, ki so bili izrečeni.

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,;
- Nadzor učinkovitosti uporabe delov sistema varnega upravljanja oziroma njegove celote s strani prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev infrastrukture;
- Nadzor pravilne uporabe ustreznih skupnih varnostnih metod s strani prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev infrastrukture v okviru njihovih sistemov varnega upravljanja, 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;
- Nadzor, da se zagotovi skladnost strukturnih podsistemov z bistvenimi zahtevami;
- Nadzor, da se zagotovi skladnost operativnih podsistemov z bistvenimi zahtevami;
- Nadzor zdravstvene zmožnosti, ugotavljanje prisotnosti alkohola ali psihoaktivnih sredstev pri OVKN;

- Nadzor strokovne usposobljenosti OVKN (strojevodja, spremljevalno osebje vlaka in podobno);
- 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;
- Nadzor prijav, raziskav izrednih dogodkov in sprejetje preventivnih ukrepov;
- Nadzor nad izpolnjevanjem pogojev in izvajanjem nalog nad priglašeni ali imenovani organi;
- Nadzor nad izpolnjevanjem pogojev, obveznostmi in izvajanjem nalog centrov za usposabljanje, centrov preverjanja in ocenjevalcev;
- Nadzor vodenja registra železniške infrastrukture.

V letu 2022 se je izvajal nadzor nad temi subjekti in sistemi:

- Upravljavca in subjekt, ki opravlja naloge upravljavca;
- Prevozniki;
- Osebje, ki opravlja ključne varnostne naloge;
- Subjekti, zadolženi za vzdrževanje tirnih vozil;
- Centri za usposabljanja in preverjanja ter ocenjevalci;
- Priglašeni in imenovani organi;
- Proizvajalci komponent interoperabilnosti;
- Strukturni in operativni podsistemi.

Nadzori so se izvajali pri upravljavcu železniške infrastrukture in železniških prevoznikih na sedežu podjetij, neposredno pri izvajanju železniškega prometa in z ogledi na terenu.

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 upoštevane 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 upoštevane 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 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 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 2022 opravila naslednje nadzore:

Področje nadzora / število inšpekcijskih pregledov	Realizacija 2022
Sistemi varnega upravljanja	15
Licence	13
Osebje, ki opravlja varnostno kritične naloge	66
Centri usposabljanja, centri preverjanja in ocenjevalci	8
Subjekti, zadolženi za vzdrževanje tirnih vozil	5
Priglašeni oziroma imenovani organi	7
Strukturni podsistemi	32
Vodenje registra infrastrukture	2
Skladnost komponent interoperabilnosti	4
Dostop do postaj izmenjave prometa	2
Skupno število	154

Preglednica 9: Pregled izvedenih nadzorov AŽP po področjih nadzora v letu 2022

Med izvedenimi nadzori sistemov varnega upravljanja smo izrekli deset upravnih ukrepov. Med njimi so štiri opozorila in šest odločb. Glavni poudarki teh ukrepov se nanašajo na neuskkljenost in nepopolnost dokumentov sistemov varnega upravljanja, pomanjkljivo vodenje evidenc ter neustrezno ali neizvajanje nalog iz sistemov varnega upravljanja. Ugotovljene nepravilnosti so posredovane sektorju za varnost, ki bo v skladu s svojimi pristojnostmi izvedel potrebne popravke in dopolnitve dokumentov sistema varnega upravljanja.

V nadzorih izvedenih nad osebjem, ki opravlja varnostno kritične naloge, je bilo ugotovljenih deset nepravilnosti glede neustrezne usposobljenosti.

Pri nadzorih centrov usposabljanja, centrov preverjanja in ocenjevalcev je bilo ugotovljeno, da so preverjanje izvajali ocenjevalci, ki niso imeli pooblastila varnostnega organa in da center preverjanja ni izvajal svojega sistema preverjanja. O ugotovljenih nepravilnostih je bilo izdanih 11 upravnih ukrepov in sicer 10 ukrepov v obliki opozoril in 1 upravni ukrep v obliki odločbe (prepoved opravljanja dejavnosti).

V zvezi z nadzorom subjektov, zadolženih za vzdrževanje tirnih vozil, so bili v letu 2022 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. O ugotovljenih nepravilnostih sta bila izdana 2 upravna ukrepa in sicer 1 ukrep v obliki opozorila in 1 upravni ukrep v obliki odločbe.

Ob nadzorih nad priglašeni in imenovani organi je bila ugotovljena ena nepravilnost, pri čemer je bilo izdano upravno opozorilo o dolžnosti obvestitve drugih organov o preklicu veljavnosti potrdila o skladnosti.

V nadzorih strukturnih podsistemov je bilo ugotovljenih 18 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 zvezi s temi nepravilnostmi je bilo izdanih 18 upravnih ukrepov, in sicer 15 v obliki opozoril in trije v obliki odločbe.

V nadzorih dostopa do izmenjave prometa sta bili ugotovljeni 2 nepravilnosti v zvezi omogočanja dostopa do postaje izmenjave prometa prevoznikom, ki ne izpolnjujejo pogojev dostopa, zaradi česar so bili izdani 3 ukrepi v obliki upravne odločbe.

V letu 2022 je bilo uvedenih 12 prekrškovnih postopkov, izdanih 91 opozoril, 4 odločbe z globo in 4 odločbe z opominom.

Med upravnimi ukrepi je bilo tako izdanih 8 odločb (14 ukrepov) ter 12 opozoril po ZIN (31 ukrepov).

Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo je v letu 2022 opravil naslednje nadzore:

Področje nadzora / število inšpekcijskih pregledov	Realizacija 2022
Vodenje železniškega prometa	172
Gradnja, rekonstrukcija in vzdrževanje železniških objektov	118
Železniška tirna vozila in elektroenergetika ter nadzor nad delom strojevodij	93
Nadzor nad industrijskimi tiri in progami drugih železnic	0
Prevoz nevarnega blaga v železniškem prometu	10
Skupno število	370

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

Pri tem je uvedel 204 prekrškovnih postopkov, izdal 14 obdolžilnih predlogov, 85 odločb z globo in 37 odločb z opominom.

8. Uporaba skupnih varnostnih metod

Skupne varnostne metode (SVM) predstavljajo ključno orodje za zagotavljanje varnosti v železniškem prometu. V ospredju tega pregleda so pristopi, ki jih uporabljajo prevozniki in upravljavec, z namenom boljše varnosti v prometu. SVM združujejo različne prakse, postopke in smernice, ki prispevajo k večji varnosti v vseh vidikih železniškega okolja.

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 v 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 2022 pa so poročali na obrazcih za pripravo letnih varnostnih poročil.

Upravljavec je izvedel dve notranji presoji, ki sta se nanašali na procese notranjih strokovnih služb, sisteme vodenja kakovosti in procese vodenja. Za šest področij so bila ugotovljena neskladja in podana ustrezna priporočila.

Prevozniki so v letu 2022 različno poročali o izvedenih notranjih presojah. Medtem, ko jih večina ni izvedla, ali pa je izvedla eno do dve, je en prevoznik poročal o 48 izvedenih notranjih presojah, kar nakazuje na morebitno nerazumevanje namena notranjih presoj. 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.

En prevoznik je v notranjih presojah ugotovil 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.

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

Upravljavca je v letnem poročilu navedel, da je na podlagi petih izrednih dogodkov prejel priporočila preiskovalnega organa za izboljšanje varnosti. Prav tako pa je sprejel štirinajst ukrepov na podlagi izsledkov lastnih preiskav železniških nesreč in incidentov. Vsa priporočila s strani upravljavca so bila realizirana. Ukrepi so se nanašali na obravnavo primerov v okviru usposabljanj in izpopolnjevanj OVKN, ustrezno opremljenost progovnih oznak, tehnično izpopolnjenost nakladalnih sredstev, izvajanje strojnih regulacij na progi, obveščanje in sporazumevanje preko GSM-R med prometniki in strojevodji, ozaveščanje javnosti o nevarnem prečkanju proge in podobno.

Pri petih prevoznikih ni bilo zaznanih nesreč ali incidentov, zaradi katerih bi bilo treba sprejeti varnostne ukrepe na podlagi lastnih preiskav železniških nesreč ali incidentov. Preostalih pet prevoznikov je v letnih poročilih poročalo, da so izvedli dodatne ukrepe na podlagi internih preiskav. Ukrepi so se nanašali na vodenje prometa vlakov, opozarjanje pogodbenih partnerjev na pravilno manipulacijo tovora, dodatna usposabljanja strojevodij, dodatni nadzor nad delovnim procesom, napotitev vagonov v popravilo, ozaveščanje javnosti o nevarnem prečkanju proge in podobno.

8.2 Uporaba skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja

Upravljavca 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 upravljavca 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.

Upravljavca je v letu 2022 izvedel 11 ocen tveganja, prevozniki pa so skupaj izvedli 1 oceno tveganja. V povprečju so prevozniki v letu 2022 opravili 1,1 oceno tveganja. Povprečje je nizko, ker upošteva vse prevoznike in zajema podatke tudi tistih prevoznikov, ki v letu 2022 niso opravili ocene tveganja, bodisi ker niso izvedli sprememb v železniškem sistemu, bodisi ker v letu 2022 niso opravljali železniških prevozov.

Upravljavca je izvedel ocene tveganja zaradi naslednjih sprememb:

- Zamenjava mehanskih zapornic z zaporniškimi pogoni in cestnimi signali na NPr 32.4 v km 32+442 (Metlika) na progi d.m. - Metlika – Ljubljana;
- Vključitev tirnih vozil SVI RSM 16 registracijska številka 96 79 9 710 018-5 v SVU upravljavca;
- Dopolnitev SV zavarovanja postaje Prvačina in nadgradnja nivojskega prehoda NPr 99.4 (Prvačina 2) v km 99.385 na progi št. 70 Jesenice – Sežana;
- Zamenjava likovnih signalov s svetlobnimi na postaji RUTA na progi št. 34 Maribor – Prevalje –

d.m.;

- Ureditev območja R3-647/1173 v km 0,700 v dolžini 450m vstop v naselje Grosuplje;
- Dopolnitev zavarovanja s kontrolo zasedenosti v ožjem območju nivojskega prehoda na NPr 9.9 (DK Trzin 1) na progi Ljubljana Šiška –Kamnik Graben dopolnitev zavarovanja NPr 88.1 (PO Mima Peč) s polzapornicami na progi d.m. –Metlika –Ljubljana;
- Ureditev križanj cest z železnico na odseku železniške proge Pesnica-Šentilj- d.m; Ureditev podhoda za pešce v Pesnici;
- Izvedba SVTK del v okviru projekta "Modernizacija Kočevske proge - 3. faza;
- Nadgradnja železniške postaje Grosuplje;
- Nadgradnja glavne železniške proge št. 20 Ljubljana -Jesenice - d.m. na odseku Kranj –Podnart.

Prevozniki so poročali o izvedenih ocenah tveganja zaradi naslednjih sprememb:

- Vključitev dvopotnega vozila MOLCY NV tipa RR3044 v sistem varnega upravljanja.

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.

Upravljavec 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

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.

Kot prednostne naloge za spremljanje so upravljavec in prevozniki navedli nadzor nad OVKN, razvoj znanj in veščin OVKN, vzdrževanje tirnih vozil, vse pretekle zaznane neskladnosti, varnost potnikov med vožnjo ter varnost potnikov na postajah in postajališčih.

Ugotovljene neskladnosti se nanašajo predvsem na delovna navodila in procese, usklajenost pogodb o dostopu do javne železniške infrastrukture (JŽI), usklajenost SVU z zakonodajo, pravilnost vpisov timih vozil v register ter različne tehnične napake na vozilih. Nekateri prevozniki so namesto konkretnega navajanja prednostnih nalog podali splošne opredelitve prednostnih nalog, kot jih določa Uredba 1078/2012, ali pa so naloge opisali splošno in obsežno, na primer optimizacija procesov spremljanja, zbiranje podatkov in analize ter varno izvajanje dejavnosti prevoznika. Tako se zdi, da metoda SVM-spremljanja še ni v celoti implementirana, kot to zahteva Uredba 1078/2012, vendar so opazne izboljšave v primerjavi s prejšnjimi leti. Glede na poročila prevoznikov in upravljavca se ti aktivno angažirajo in vlagajo napor v uporabo te metode pri svojem delovanju. Upravljavec in prevozniki poročajo o pozitivnih izkušnjah z uporabo SVM spremljanja, saj se morebitne neskladnosti prepoznajo hitreje, preprečujejo se nevarni dogodki, obenem pa se krepi nivo varnosti v železniškem prometu.

Upravljavec in prevozniki poročajo o pozitivnih izkušnjah z uporabo SVM-spremljanja, saj omogoča hitreje prepoznavanje morebitnih neskladij, preprečuje nevarne dogodke in krepi raven varnosti v železniškem prometu. Vendar prevozniki izpostavljajo pomanjkljivost v obsežnosti področij za spremljanje, zaradi česar prihaja do dodatnega dela in obremenitev, predvsem v zvezi z evidentiranjem postopkov in zagotavljanjem sledljivosti dokumentacije. En prevoznik je predlagal združitev aktivnosti SVM-spremljanja v skupno aplikativno orodje, ki bi integriralo načrtovanje s prioritetami, spremljanje izvajanja, postopke, ukrepe in vrednotenje. Poleg tega so upravljavec in več prevoznikov predlagali izmenjavo informacij in praktičnih izkušenj med različnimi subjekti ter bolj aktivno vlogo AŽP pri usmeritvah glede uporabe skupnih varnostnih metod.

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 2022 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 (2022).

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	53
3b	PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance	12
3c	Accessible railway stations	136
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)	1332
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	99

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	4
5aa	Freight wagons	0
5ab	Passenger coaches	0
5ac	Thermal or electric traction units	0
5ad	Self-propelling thermal or electric passenger trains	1
5ae	Special vehicles/OTM	3
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	4
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	0
5ea	Freight wagons	27
5eb	Passenger coaches	0
5ec	Thermal or electric traction units	0
5ee	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5ef	Special vehicles/OTM	27

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

6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 1	52
6b	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 2	0
6c	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS installed	324

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	5
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	24

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 2022)

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 2022)

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 2022)

Railway stations as of 31.12.2022 (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 (PRMTSI).

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 2022)

Newly issued and valid driver licenses as of 31.12.2022 (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 2022)

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 (2022).

6. ERTMS equipped vehicles (end of year 2022)

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 2022

Total number of full time equivalent NSA employees as of 31.12.2022 (reporting year).

Only staff dealing with railways is to be included.