



LETNO VARNOSTNO POROČILO 2024

Letno poročilo o varnosti na javni železniški
infrastrukturi v Republiki Sloveniji



LETNO VARNOSTNO POROČILO 2024

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

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	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, varnostna pooblastila in druga spričevala, ki jih izda nacionalni varnostni organ	18
6.1	Varnostna spričevala in varnostna pooblastila	18
6.2	Dovoljenja za tirna vozila	22
6.3	Spričevala subjektov, pristojnih za vzdrževanje tovornih vagonov	22
6.4	Dovoljenja za strojevodje	23
6.5	Druge oblike pooblastil in spričeval	23
7.	Nadzor	24
7.1	Strategija, načrti, postopki in odločanje	24
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	33
9.	Varnostna kultura	35
9.1	Vrednotenje in spremljanje varnostne kulture	35

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

Na področju varnosti železniškega prometa v Sloveniji je leto 2024 zaznamovalo občutno izboljšanje v primerjavi s preteklim letom. Medtem ko je bilo v letu 2023 zabeleženih 17 hudih nesreč, je njihovo število v letu 2024 upadlo na vsega 4. S tem je bilo leto 2024 eno varnejših v zadnjem desetletju.

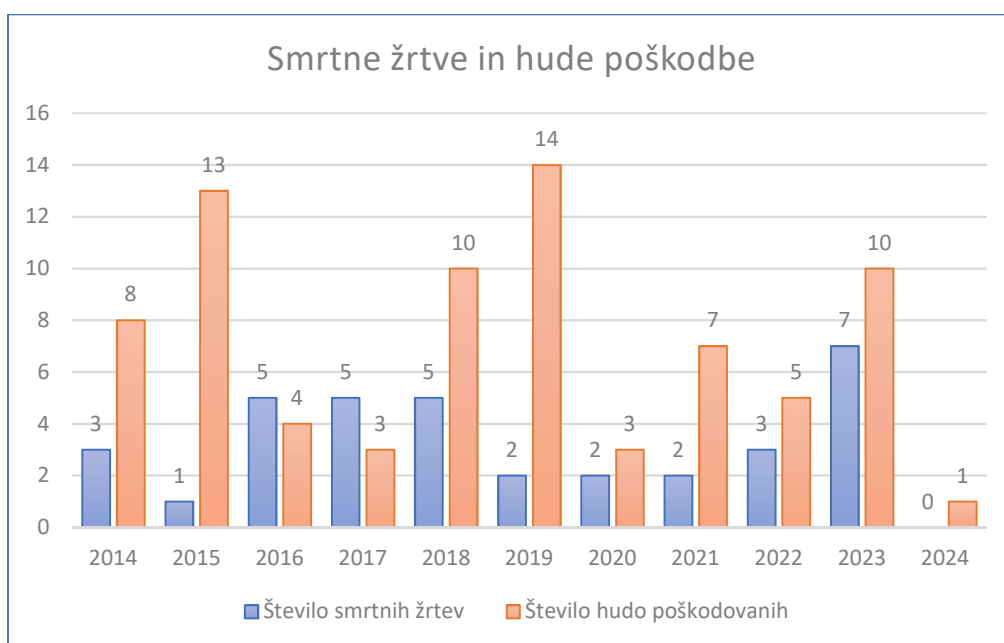
Med štirimi hudimi nesrečami, ki so se zgodile v letu 2024, sta bili zabeleženi 2 iztirjenji, 1 nesreča na nivojskem prehodu in 1 nesreča, uvrščena v kategorijo "drugo". V nasprotju s preteklim letom ni bilo zabeleženih ne trkov vlakov, ne nesreč oseb z vozili v gibanju in ne požarov na vozilih. Posebej pomemben podatek je, da v letu 2024 ni bilo smrtnih žrtev. V preteklem letu jih je bilo sedem, med njimi štiri zaposlene osebe in trije uporabniki nivojskih prehodov. Leto 2024 je tako prvo v večletnem obdobju, ko je število smrtnih žrtev padlo na nič. Obenem je bila zabeležena zgolj 1 hudo poškodovana oseba, kar pomeni znaten upad glede na leto 2023, ko je bilo 10 hudo poškodovanih oseb.

Na ravni Evropske unije je Republika Slovenija dolžna dosegati nacionalne referenčne vrednosti (NRV), ki so določene za posamezne kategorije tveganj, ki so razvrščene na: potniki, zaposleni, uporabniki nivojskih prehodov, nepooblaščen osebe, druge osebe ter družba kot celota. V letu 2024 so bili doseženi vsi varnostni cilji, saj Slovenija v nobeni izmed kategorij ni presegla dovoljenih mej. To je bistveno izboljšanje v primerjavi z letom 2023, ko je prišlo do preseganja NRV v kategoriji zaposlenih zaradi več tragičnih nesreč. V skladu z Odločbo Komisije EU št. 2009/460 z dne 5. junija 2009 o sprejetju skupne varnostne metode za oceno doseganja varnostnih ciljev je Slovenija v letu 2024 izpolnila vse predpisane zahteve.

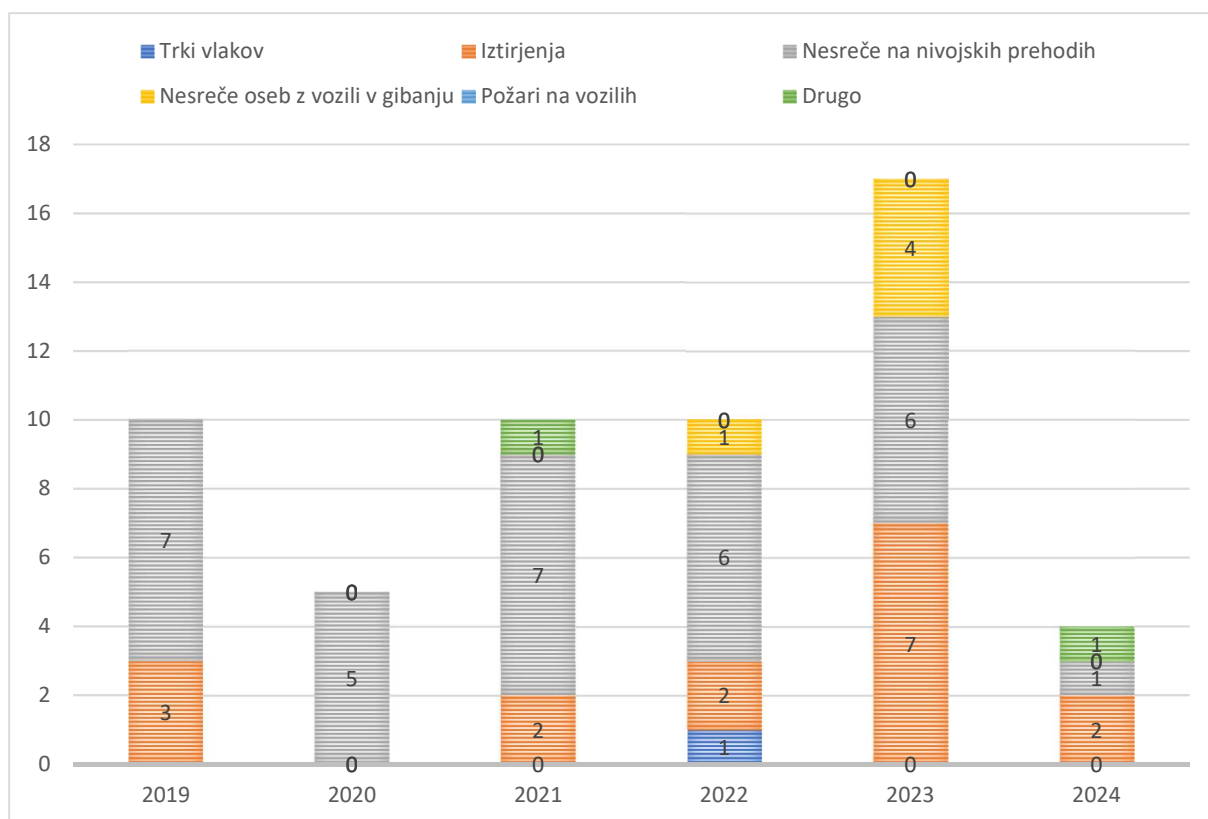
Leto 2024 je torej zaznamovala izrazita izboljšava prometne varnosti, saj je bilo število hudih nesreč rekordno nizko, smrtnih žrtev ni bilo, število hudih poškodb pa se je zmanjšalo na minimum. Ti podatki nakazujejo, da je slovenski železniški sistem v letu 2024 deloval varneje kot v katerem koli letu zadnjega desetletja.



Grafikon 1: Skupno število hudih nesreč v letih 2014–2024



Grafikon 2: Število smrtnih žrtev in hudo poškodovanih v letih 2014–2024



Grafikon 3: Hude nesreče v letih 2019–2024 glede na vrsto nesreče

Kategorija tveganja	2020	2021	2022	2023	2024
	(NRV) [x 10-9]	(FWSI) [x 10-9]	(FWSI) [x 10-9]	(FWSI) [x 10-9]	(FWSI) [x 10-9]
Potniki	25,3	0	0	9,09	0
Zaposleni	40,9	0	5,28	0	203
Uporabniki nivojskih prehodov	364	121	137	180	170
Nepooblaščen osebe	236	0	0	0	4,72
Druge osebe	14,5	0	0	0	0
Družba kot celota	698	121	143	185	377

Preglednica 1: Primerjava NRV in FWSI po posameznih kategorijah tveganj v letih 2020–2024

2. English summary

In the field of railway safety in Slovenia, the year 2024 was marked by a significant improvement compared to the previous year. While 17 serious accidents were recorded in 2023, the number decreased to only 4 in 2024, making 2024 one of the safest years in the past decade.

Among the four serious accidents that occurred in 2024, there were 2 derailments, 1 level crossing accident, and 1 accident classified as “other.” In contrast to the previous year, no train collisions, accidents involving moving vehicles, or rolling stock fires were recorded. A particularly important fact is that in 2024 no fatalities were registered. In the preceding year 2023, there were seven fatalities, including four employees and three level crossing users. Thus, 2024 was the first year in several years in which the number of fatalities dropped to zero. At the same time, only 1 person sustained a serious injury, representing a substantial decrease compared to 2023, when 10 serious injuries were reported.

At the level of the European Union, Slovenia is obliged to comply with the national reference values (NRVs), which are established for specific risk categories, namely: passengers, staff, level crossing users, unauthorized persons, other persons, and society as a whole. In 2024, all safety targets were achieved, as Slovenia did not exceed the permissible thresholds in any category. This represents a substantial improvement compared to 2023, when the NRV in the category of staff was exceeded due to several tragic accidents. In accordance with Commission Decision 2009/460/EC of 5 June 2009 on the adoption of a common safety method for assessing the achievement of safety targets, Slovenia met all prescribed requirements in 2024.

The year 2024 was therefore characterized by a marked improvement in railway safety, with the number of serious accidents reaching a record low, no fatalities recorded, and the number of serious injuries reduced to a minimum. These results indicate that the Slovenian railway system operated more safely in 2024 than in any other year of the past decade.

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.

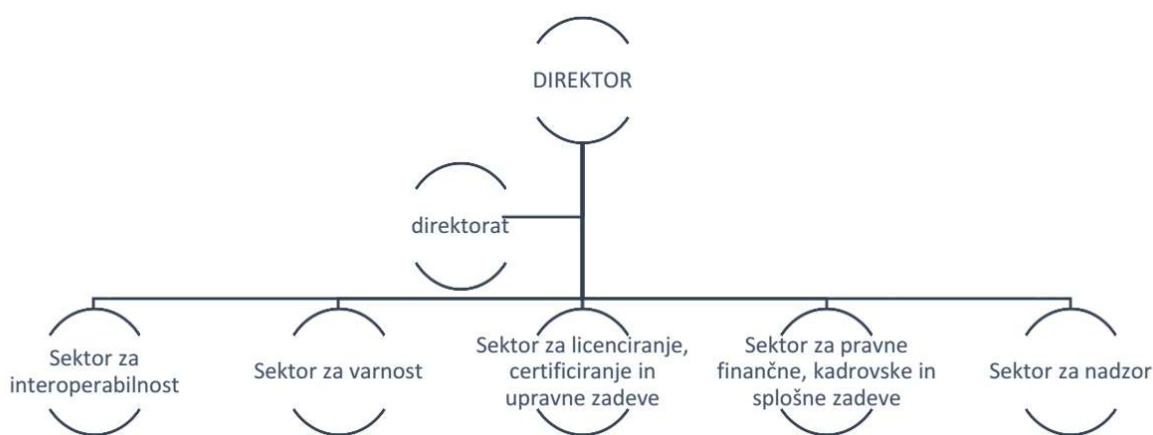
V sestavi Ministrstva za infrastrukturo Republike Slovenije delujeta preiskovalni organ za preiskavo železniških nesreč in incidentov ter Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo.

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.

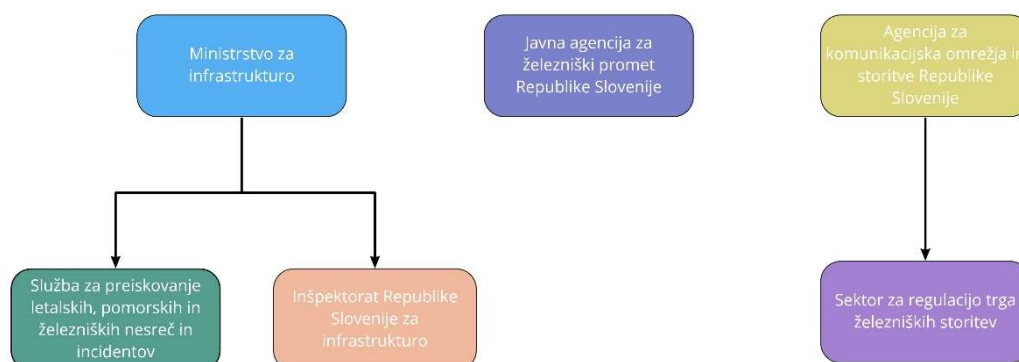
Naloge regulatornega organa opravlja Agencija za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije. Njena naloga na področju železnic je spremljanje konkurence na trgu storitev v potniškem in tovornem prometu.

AŽP je bila v letu 2024 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 2024

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.

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 2024 je bilo na JŽI zaznано najnižje število hudih nesreč v zadnjih petih letih, kar nakazuje na izboljševanje trenda v primerjavi z obdobjem od leta 2020 do 2023, ko smo bili priča vsakoletnemu porastu. V teh nesrečah ni bilo zabeleženih smrtnih žrtev, hudo poškodovana pa je bila ena oseba. Število samomorov se je v primerjavi s predhodnim letom povečalo in doseglo dvajset primerov, medtem ko se je število znanilcev nesreč po večletnem upadanju izrazito povečalo na sto dvainpetdeset, kar kaže na izboljšano zaznavanje tveganj in učinkovitost preventivnih ukrepov.

Skupno število vlakovnih kilometrov je v letu 2024 obsegalo 21,20 milijona kilometrov.

	2020	2021	2022	2023	2024
Skupno število hudih nesreč	5	10	10	17	4
Število smrtnih žrtev	2	2	3	7	0
Število hudo poškodovanih	3	7	5	10	1
Samomori	16	24	22	17	20
Število znanilcev nesreč	135	122	94	92	152
Skupno število vlakovnih kilometrov (milijon km)	16,90	19,80	21,30	21,20	21,20

Preglednica 2: Osnovni pregled trendov na področju varnosti v letih 2020–2024

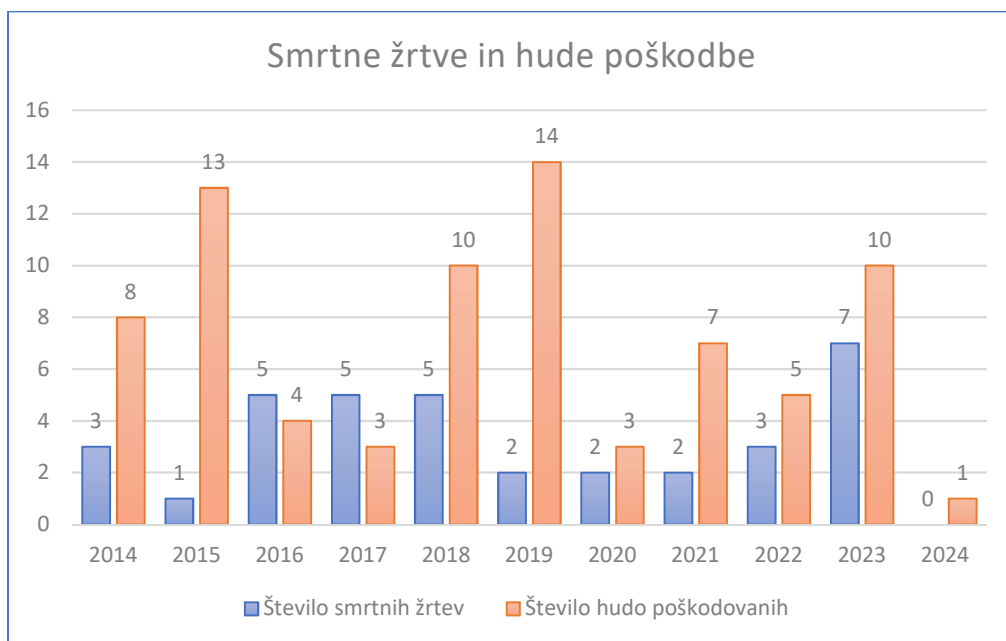
4.1 Hude nesreče

V letu 2024 so bile zabeležene štiri hude nesreče, kar pomeni občutno zmanjšanje v primerjavi z letom 2023, ko jih je bilo sedemnajst, in je hkrati najmanjše število v zadnjih petih letih. Med zabeleženimi dogodki sta bili dve iztirjenji, ena nesreča na nivojskem prehodu ter ena nesreča, uvrščena v kategorijo drugo. V letu 2024 ni bilo zabeleženih trkov vlakov, nesreč med osebami in železniškimi vozili med vožnjo ter požarov v železniških vozilih, kar pomeni nadaljevanje pozitivnega trenda v teh kategorijah. Podatki kažejo, da se je po izrazitem poslabšanju varnostnih razmer v letu 2023 varnostna slika v letu 2024 bistveno izboljšala, skupno število hudih nesreč pa se je zmanjšalo pod petletno povprečje, ki znaša 9,2.

	2020	2021	2022	2023	2024
Skupno število hudih nesreč	5	10	10	17	4
Trki vlakov	0	0	1	0	0
Iztirjenje	0	2	2	7	2
Nesreče na nivojskem prehodu	5	7	6	6	1
Nesreče osebe in železniškega vozila med vožnjo	0	0	1	4	0
Požar v železniških vozilih	0	0	0	0	0
Drugo	0	1	0	0	1

Preglednica 3: Pregled hudih nesreč glede na vrsto nesreče v letih 2020–2024

4.2 Smrtne žrtve in hudo poškodovani



Grafikon 4: Smrtne žrtve in hudo poškodovani v železniških nesrečah v letih 2014–2024

Na JŽI, v letu 2024, ni bilo zabeleženih smrtnih žrtev, kar pomeni izboljšanje v primerjavi z letom 2023, ko jih je bilo sedem, in je hkrati najboljše stanje v celotnem petletnem obdobju.

	2020	2021	2022	2023	2024
Trki vlakov	0	0	0	0	0
Iztirjenje	0	0	0	0	0
Nesreče na nivojskem prehodu	2	2	3	3	0
Nesreče osebo in železniškega vozila med vožnjo	0	0	0	4	0
Požar v železniških vozilih	0	0	0	0	0
Drugo	0	0	0	0	0
SKUPAJ – smrtne žrtve	2	2	3	7	0

Preglednica 4: Število smrtnih žrtev v hudih nesrečah glede na vrsto nesreče v letih 2020–2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Trki vlakov	0	0	0	0	0
Iztirjenje	0	0	0	0	0
Nesreče na nivojskem prehodu	3	6	4	5	1
Nesreče osebe in železniškega vozila med vožnjo	0	1	1	5	0
Požar v železniških vozilih	0	0	0	0	0
Drugo	0	0	0	0	0
SKUPAJ – hudo poškodovani	3	7	5	10	1

Preglednica 5: Število hudo poškodovanih v hudih nesrečah glede na vrsto nesreče v letih 2020–2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Potniki	0	0	0	0	0
Zaposleni ali pogodbeniki	0	0	0	4	0
Uporabniki nivojskih prehodov	2	2	3	3	0
Nepooblaščne osebe	0	0	0	0	0
Druge osebe	0	0	0	0	0
Druge osebe na peronu	0	0	0	0	0
SKUPAJ – smrtne žrtve	2	2	3	7	0

Preglednica 6: Število smrtnih žrtev v hudih nesrečah glede na kategorijo oseb v letih 2020–2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Potniki	0	0	1	0	0
Zaposleni ali pogodbeniki	0	1	0	3	0
Uporabniki nivojskih prehodov	3	6	4	6	1
Nepooblaščne osebe	0	0	0	1	0
Druge osebe	0	0	0	0	0
Druge osebe na peronu	0	0	0	0	0
SKUPAJ – hudo poškodovani	3	7	5	10	1

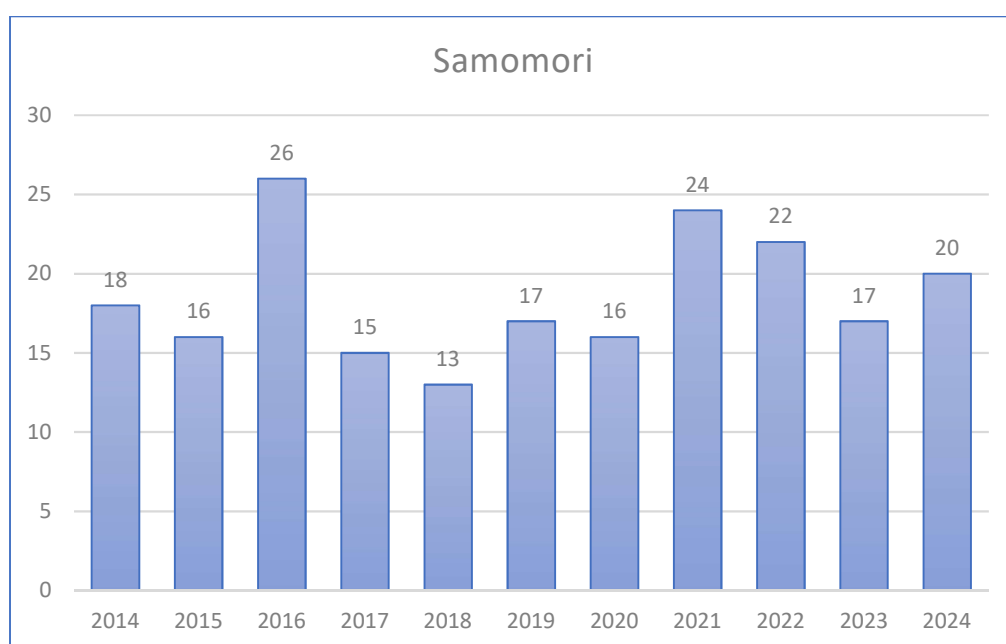
Preglednica 7: Število hudo poškodovanih v hudih nesrečah glede na kategorijo oseb v letih 2020–2024

4.3 Nevarne snovi

V letu 2024 ni bilo nesreč s prisotnostjo nevarnih snovi.

4.4 Samomori

Leta 2024 se je število samomorov na železniški infrastrukturi v Sloveniji povečalo na dvajset, kar pomeni rahel porast v primerjavi z letom 2023, ko jih je bilo sedemnajst. Kljub povečanju ostaja vrednost pod najvišjimi zabeleženimi v zadnjem desetletju, ko je leta 2016 število samomorov doseglo šestindvajset primerov.



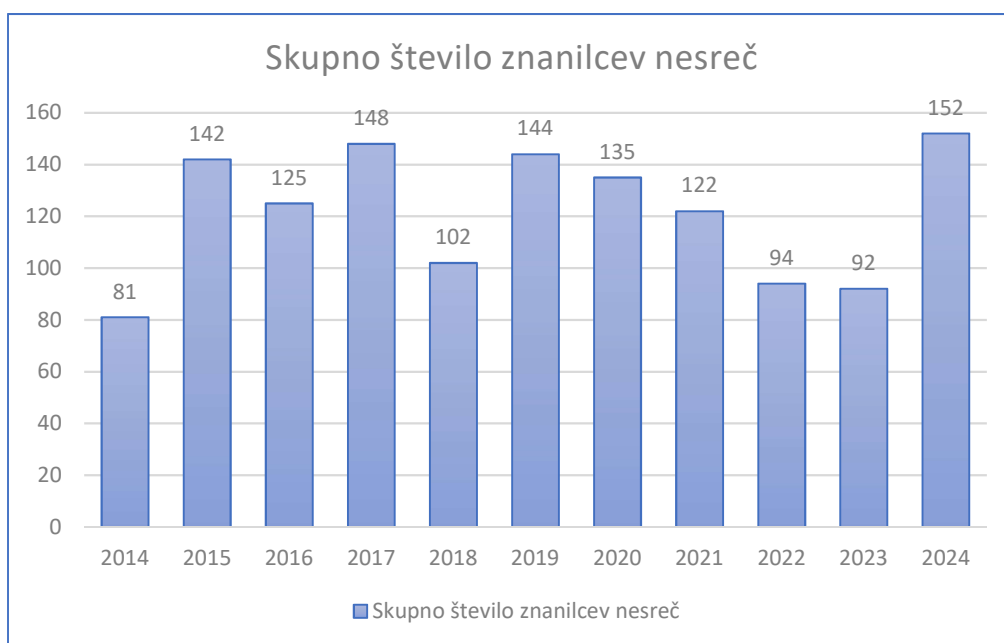
Grafikon 5: Število samomorov na železnicah v letih 2014–2024

4.5 Znanilci nesreč

V letu 2024 je bilo na javni železniški infrastrukturi zabeleženih sto dvainpetdeset znanilcev nesreč, kar je največ v zadnjih petih letih in občutno nad povprečjem obdobja. V primerjavi z letom 2023, ko je bilo evidentiranih dvainosemdeset primerov, gre za izrazito rast, ki je predvsem posledica povečanja poškodb tirov in zlomov tirnic. Število poškodb tirov se je zvišalo z dvanajst na dvainštirideset, zlomov tirnic pa z dvainsedemdeset na devetindevetdeset. Opaziti je tudi več prevozov signalov, teh je bilo v letu 2024 deset, medtem ko jih je bilo leto prej šest. Poleg tega je bil zabeležen še en primer zloma osi na vozilu, kar je enako kot leto prej.

	2020	2021	2022	2023	2024
Skupno število znanilcev nesreč	135	122	94	92	152
Zlomi tirnic	120	93	80	73	99
Poškodovanje tirov	9	29	12	12	42
Napačna signalizacija signalnih znakov	0	0	0	0	0
Prevozi signalov	5	0	2	6	10
Zlomi koles na vozilih	1	0	0	0	0
Zlomi osi na vozilih	0	0	0	1	1

Preglednica 8: Število znanilcev nesreč glede na vrsto v letih 2020–2024



Grafikon 6: Skupno število znanilcev nesreč v letih 2014–2024

5. Evropska zakonodaja in predpisi

V

5.1 Spremembe zakonodaje in predpisov

Nacionalne predpise tako varnostne kot tudi tehnične narave je treba skladno z drugim odstavkom 9. člena in četrtem odstavkom 47. člena ZVZelP-1 pred njihovo uveljavitvijo predložiti Evropski komisiji in agenciji ERA v pregled in potrditev. Glede na zastavljeni plan na področju nacionalnih predpisov smo v letu 2024:

- usklajevali predlog Pravilnika o zgornjem ustroju s komisijo agencije ERA, pri čemer še nismo prejeli njihovega dokončnega mnenja;
- sprejet je bil Pravilnik o varnostni opremi tirnih vozil, ki je bil objavljen v Uradnem listu RS, št. 89/24;
- v postopku prigrisatve predloga Pravilnika o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o strojevodjih, centrih usposabljanja, ocenjevalcih in centrih preverjanja je bilo s strani ERA ugotovljeno, da so v predlogu pravilnika obravnavane vsebine, katerih ni dovoljeno normirati na nacionalni ravni. V pripravi je nov, vsebinsko prilagojen predlog pravilnika;
- s komisijo agencije ERA uskladili osnutek Pravilnika o opremljenosti postaj in postajališč. V nadaljevanju postopka sprejema pravilnika na nacionalni ravni je bilo s strani strokovne javnosti podano večje število dodatnih predlogov sprememb in dopolnitev posameznih
- določb osnutka, ki jih bo treba ponovno uskladiti s komisijo agencije ERA;
- osnutek Pravilnika o stabilnih napravah elektrovrleke (usklajevanje z agencijo ERA) smo uskladili s komisijo agencije ERA. Glede pravilnika se na nacionalni ravni nadaljuje postopek strokovne uskladitve besedila;
- v postopku evalvacije besedila osnutka Signalnega pravilnika in osnutka Prometnega pravilnika je komisija agencije ERA ocenila, da morajo biti vsebine, ki jih pravilnika urejmeta, urejene v sistemih varnega upravljanja upravljavca in prevoznikov (in ne na nacionalni ravni). Glede na ugotovitve komisije agencije ERA je v teku proučitev vpliva prenosa obeh pravilnikov v sisteme varnega upravljanja.

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 2024 je preiskovalni organ za železniške nesreče izdal tri priporočila, ki se nanašajo na:

- prometnike, ki opravljajo varnostno kritične naloge in so na delovnem mestu krajši čas: pri obdobjem poučevanju jih je treba posebej opomniti na določila Prometnega pravilnika in Zakona o varnosti v železniškem prometu, ki predpisujeta obseg zavarovanja vozne poti za izvoz vlaka;
- subjekt, odgovoren za vzdrževanje (ECM), ki je bil odgovoren za vzdrževanje iztirjenega vagona: priporočeno je, da uvede monitoring po opravljenih delih na vagonu ter med posameznimi izgrajenimi in vgrajenimi elementi;
- kretnike, ki predstavljajo kretnice iz kretniških postavljalnic: pri obdobjem poučevanju jih je treba poučiti o pravilni postavitvi skupine kretnic, zavarovanju premikane poti ter dajanju dovoljenja za začetek premikalne vožnje.

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 2024 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 2024 namenjena prevoznikom, upravljavcu in ECM. AŽP sproti preverja izvedbo ukrepov na podlagi priporočil. Če prevozniki ali upravljavec priporočil ne upoštevajo v celoti, AŽP zahteva dodatna pojasnila oziroma ukrepa v skladu s svojimi pristojnostmi.

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

6.1 Varnostna spričevala in varnostna pooblastila

Do konca leta 2024 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 2024 smo imeli v Sloveniji enega upravljavca javne železniške infrastrukture z veljavnim varnostnim pooblastilom.

V letih 2023 in 2024 je AŽP vodila naslednje postopke v zvezi z enotnimi varnostnimi spričevali oziroma je sodelovala v postopkih izdaje enotnih varnostnih spričeval v primerih, ko je organ, pristojen za izdajo SSC ERA:

- ENNA Transport SI, transport in storitve, d. o. o., Pot za Brdom 104, 1000 Ljubljana
Območje obratovanja: Celotno ozemlje RS, mejne postaje Čakovec, Šapjane, Buzet (HRV)
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024.
- ÖBB-Personenverkehr Hr AG, Am Hauptbahnhof 2, 1100 Dunaj, Avstrija
Območje obratovanja: Mejna postaja Jesenice
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024
- Prvá Slovenská železničná akciová spoločnosť, Pri Habanskom mlyne 30, 81104 Bratislava, Slovaška
Območje obratovanja: Mejna postaja Hodoš
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024
- LOG RAIL d.o.o., Pijavišće 17g, 10000 Zagreb, Hrvaška
Območje obratovanja: Mejna postaja Dobova
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024
- V-Híd Cargo Zrt., Hermina út 17, 1146 Budimpešta, Madžarska
Območje obratovanja: Mejna postaja Hodoš
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024
- CER CARGO d.o.o., Štefanovečka 10, 10000 Zagreb, Hrvaška
Območje obratovanja: Mejna postaja Dobova
Opomba: Stranki je bila zahteva za podaljšanje EVS zavrnjena
- Kombinirani prijevoz d.o.o., Bosiljevska 20, 10000 Zagreb Hrvatska
Območje obratovanja: Mejna postaja Dobova
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024

- RTB CARGO AUSTRIA GmbH, Oberndorferstraße 35, 3280 Salzburg, Avstrija
Območje obratovanja: Mejna postaja Jesenice
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024
- Rail & Sea Traction GmbH, Wallerseestraße 96, 5201 Seekirchen am Wallersee, Avstrija
Območje obratovanja: Mejna postaja Jesenice
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024
- FS Trenitalia Tper S.r.l., Piazza della Croce Rossa N 1, Rim, Italija
Območje obratovanja: Mejna postaja Nova Gorica
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024
- ENNA Transport d.o.o., Gospodarska zona 12, 32000 Vukovar, Hrvaška
Območje obratovanja: Mejna postaja Dobova
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024
- EUROGATE Rail Hungary Zrt., Madarász Viktor ut. 47-49., 1138 Budimpešta, Madžarska
Območje obratovanja: Mejna postaja Jesenice
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024
- RAILLOG S.R.O., Mlynská 6/B, 93401 Levice, Slovaška
Območje obratovanja: Mejna postaja Hodoš
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024
- CD Cargo Hungary Kft., Keleti sor utca 26-41, 4150 Püspökladán, Madžarska
Območje obratovanja: Mejna postaja Hodoš
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024
- ecco-rail GmbH, ul. Cottagegasse 3, 1180 Dunaj, Avstrija
Območje obratovanja: Mejna postaja Jesenice
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024
- INRAIL S.p.A., Via Operai 20, 16149 Genova, Italija
Območje obratovanja: Slovenija
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024
- Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft, Am Hauptbahnhof 2, 1100 Dunaj, Avstrija
Območje obratovanja: Mejna postaja Jesenice
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024
- FRACHTbahn Traktion GmbH, Lehrbachgasse 13, 1120 Dunaj, Avstrija
Območje obratovanja: Mejna postaja Jesenice
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025

- S-Rail HU Korlátolt Felelősségű Társaság, Erzsébet királyné út 46. A. épület, 1223 Budimpešta, Madžarska
Območje obratovanja: Mejna postaja Hodoš
Opomba: Postopek zaključen v letu 2024
- tenforty2-Rail GmbH, Südliche Münchener Strasse 55, 82031 Grünwald, Nemčija
Območje obratovanja: Mejna postaja Jesenice
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025
- LUKA KOPER, pristaniški in logistični sistem, d. d., Vojkovo nabrežje 38, 6000 Koper
Območje obratovanja: Slovenija (ranžiranje)
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025
- Trenitalia S.p.A., Piazza della Croce Rossa 1, 00161 Rim, Italija
Območje obratovanja: Mejna postaja Nova Gorica
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 17000 Praga, Češka
Območje obratovanja: Mejna postaja Jesenice
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025
- WIENER LOKALBAHNEN GmbH, Purkytgasse 1B, 1230 Dunaj, Avstrija
Območje obratovanja: Mejna postaja Jesenice
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025
- S-Rail Adria, d. o. o., Zagrebška cesta 76, 2000 Maribor
Območje obratovanja: Slovenija
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025
- Cargo Service GmbH, Lunzerstraße 41, 4031 Linz, Avstrija
Območje obratovanja: Mejna postaja Jesenice
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025
- CER CARGO d.o.o, Štefanovečka 10, 10000 Zagreb, Hrvaška
Območje obratovanja: Mejna postaja Dobova
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025
- Magyar Vasúti Áruszállító Kft, Árpád tér 37., 4028 Debrecen, Madžarska
Območje obratovanja: Mejna postaja Hodoš
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025
- PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt., Devai 26-28, 1134 Budimpešta, Madžarska
Območje obratovanja: Mejna postaja Hodoš
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025

- smart rail GmbH, Prof.-Messerschmitt-Straße 1, 85579 Neubiberg, Nemčija
Območje obratovanja: Mejna postaja Jesenice
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025
- GYSEV CARGO Zrt., Matyas kiraly u. 19, 9400 Magyarorsza, Madžarska
Območje obratovanja: Mejna postaja Hodoš
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025
- DPB Rail Infra Service Hungary Kft., Nagyszölösu. 11-15, 1113 Budimpešta, Madžarska
Območje obratovanja: Mejna postaja Hodoš
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025
- METRANS Railprofi Austria GmbH, Karl Mierka-Strasse 5-9, 3500 Krems an der Donau, Avstrija
Območje obratovanja: Mejna postaja Jesenice
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025
- TX Logistik Transalpine GmbH, Concorde Business Park 1/E1/7, 2320 Schwechat, Avstrija
Območje obratovanja: Mejna postaja Jesenice
Opomba: Postopek bo zaključen v letu 2025

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 – ZVZeIP-1 (Uradni list RS, št. 30/18 in 54/21) v letu 2024 vodila upravne postopke za izdajo dovoljenj za dajanje tirnega vozila na trg in za izdajo dovoljenj za tip tirnega vozila. Obravnavanih je bilo 21 upravnih zadev, v sklopu katerih je bilo na podlagi preverjanja skladnosti izpolnjevanja zakonskih zahtev izdanih 22 pravnomočnih upravnih aktov, in sicer:

- 9 odločb o poskusnem obratovanju;
- 2 dovoljenji za dajanje na trg (prvo dovoljenje, dovoljenje za razširjeno področje uporabe, novo dovoljenje, dovoljenje v skladu s tipom);
- 2 dovoljenj za tip tirnega vozila (prvo dovoljenje, dovoljenje za razširjeno področje uporabe, novo dovoljenje);
- 2 odločbi o potrebnosti novega dovoljenja po izvedenih spremembah na vozilih
- 4 odločbe o dodelitvi ID-številke tipa tirnega vozila;
- 3 sklepi o zavrženju zadeve.

AŽP na podlagi prvega odstavka 68. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu – ZVZeIP-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 2024 je AŽP obravnavala skupno 27 vlog (od tega sta bili dve vlogi prenesenih iz leta 2023). Pravnomočno se je končalo 27 upravnih zadev, od tega:

- dodelitev evropske številke tirnega vozila (EVN): 4;
- vpis vozila (registracija): 2;
- spremembe registracijskih podatkov (vpis, umik, sprememba vozila in podobno): 18;
- postopki po uradni dolžnosti (začasni preklic): 3.

Prenosa nezaključenih upravnih zadev v leto 2025 ni bilo.

6.3 Spričevala subjektov, pristojnih za vzdrževanje tovornih vagonov

AŽP je v letu 2024 izvedla postopke ugotavljanja skladnosti za spričevala v zvezi s subjekti, pristojnimi za vzdrževanje:

- ECM lokomotiv, potniških vagonov, garnitur, tovornih vagonov (avtovlak), na podlagi vloge družbe SŽ – Potniški promet, d. o. o.;
- ECM v okviru postopka pridobitve enotnega varnostnega spričevala na podlagi vloge družbe Luka Koper, d. d..

Postopki so bili izvedeni v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/779 in Zakonom o varnosti v železniškem prometu - ZVZeIP-1 (Uradni list RS, št. 30/18 in 54/21).

6.4 Dovoljenja za strojevodje

Leta 2024 je bilo izdanih 125 novih in 20 obnovitvenih dovoljenj za strojevodje. Zaradi neizpolnjevanja posebnih zdravstvenih pogojev je bilo začasno preklicanih 62 dovoljenj za strojevodje, trajno odvzetih pa je bilo 71 dovoljenj za strojevodjo. Izvedenih je bilo 37 sprememb dovoljenj in izdanih je bilo šest dvojnikov.

6.5 Druge oblike pooblastil in spričeval

AŽP je v letu 2024 podelila eno novo licenco 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 2024 (za primere obnove ali nadgradnje stabilnih naprav in za primere gradnje, obnove, nadgradnje ali odstranitve 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 in energija oziroma njihovih delov, ki obsega 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 navedenih pravnih podlag je AŽP v letu 2024 izdala:

- 16 odločb o potrebnosti ali nepotrebnosti novega obratovalnega dovoljenja ali dovoljenja za začetek obratovanja;
- 14 dovoljenj za začetek obratovanja stabilnih naprav;
- 2 sklepa o začetku del;
- 3 sklepe o zavrženju zadeve;
- 0 sklepov o ustavitvi postopka;
- 0 mnenj k DGD in IZN.

V letu 2024 sta bili obravnavani dve vlogi v zvezi s pridobitvijo pooblastila za centre usposabljanja strojevodij in centrov preverjanja strojevodij, in sicer od:

- S-RAIL Adria, d. o. o., Prečna ulica 34, 2212 Šentilj v Slov. goricah,
- Slovenske železnice, d. o. o., Kolodvorska ulica 11, 1000 Ljubljana.

V letu 2024 je bilo obravnavanih osem 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 leta 2020 in nato ponovno dopolnjena in spremenjena leta 2023. 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.

Izvajanje nalog nadzorstva varnostnega organa izvaja AŽP nad podeljenimi enotnimi varnostnimi spričevali in varnostnimi pooblastili pri čemer skrbi za nenehno izpolnjevanje vseh zahtev SVU skladno z Uredbo 761 in s katero nacionalni varnostni organ nadzoruje določenega prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture, njegovo upravljanje varnosti in njegovo kulturo varnosti skladno s Smernicami o nadzoru (izvajanje revizij), ter upoštevajoč usmeritve Uredbe 761 in Smernice 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 ZVZelP-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 2023 se je izvajal nadzor nad temi subjekti in sistemi:

- Upravljavec in subjekt, ki opravlja naloge upravljavca;
- Prevozniki;
- Osebe, 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 ravna po tehnikah nadzora iz nadzorne strategije. V skladu z ugotovitvami nadzora ob ugotovljenih neskladnostih pooblaščen osebe v skladu z ugotovljenim tveganjem izrekajo ustrezne ukrepe.

7.2 Ugotovitve nadzorov

Nadzor sistemov varnega upravljanja pri upravljavcu in prevoznikih je obsegal predvsem nadzor nad izvajanjem sistema varnega upravljanja po posameznih delih. Cilj teh nadzorov je bil zagotoviti, da prevozniki in upravljavec s potrjenim sistemom varnega upravljanja 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 2024 opravila naslednje nadzore:

Področje nadzora	Število inšpekcijskih pregledov	Število upravnih pregledov
Sistemi varnega upravljanja	19	10
Licence	0	9
Osebjem, ki opravlja varnostno kritične naloge	105	0
Centri usposabljanja, centri preverjanja in ocenjevalci	0	0
Subjekti, zadolženi za vzdrževanje tirnih vozil	1	6
Priglašeni oziroma imenovani organi	0	0
Strukturni podsistemi	19	0
Izvajalci del na železniškem območju	14	0
Dostop do postaj izmenjave prometa	5	0
Skupno število	201	

Preglednica 9: Pregled izvedenih nadzorov AŽP po področjih nadzora v letu 2024

Med izvedenimi nadzori sistemov varnega upravljanja smo izrekli štiri ukrepe, in sicer dve opozorili in šest odločb. Glavni poudarki teh ukrepov se nanašajo na neusklajenost 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 sedem nepravilnosti glede neustrezne usposobljenosti, štiri nepravilnosti glede neizpolnjevanja zdravstvene zmožnosti, dve nepravilnosti glede neustrezne opremljenosti OVKN, trinajst nepravilnosti glede neposredovanja zahtevane dokumentacije oziroma je ta neustrezna/nepopolna in dve nepravilnosti glede neustreznega izvajanja nalog OVKN.

Inšpekcijski nadzori centrov usposabljanja, centrov preverjanja in ocenjevalcev niso bili izvedeni zaradi poudarka inšpekcijskih nadzorov na področjih, ki v letu 2024 niso bili planirani, ker se je pokazalo v teku leta večje tveganje. Upravni nadzori niso bili izvedeni zaradi predvidenih nadzorov v letu 2025 v okviru podaljšanja pooblastil centrom in podelitve novih pooblastil.

V zvezi z nadzorom subjektov, zadolženih za vzdrževanje tirnih vozil, so bili v letu 2024 izvedeni nadzori predvsem glede vzdrževanja tirnih vozil in njihovega vpisa v register tirnih vozil. Pri tem je bilo ugotovljeno, da upravljavec ni imel urejenega vpisa tirnih vozil v register tirnih vozil.

Upravni nadzori na področju priglašanih oziroma imenovanih organov se izvajajo periodično na 2 leti. Ker je bil upravni nadzor opravljen v letu 2023, se v letu 2024 ni izvedel. Inšpekcijski nadzori na tem področju niso bili izvedeni zaradi poudarka inšpekcijskih nadzorov na področjih, ki v letu 2024 niso bili planirani, ker je tekom leta bilo zaznano večje tveganje za varnost železniškega prometa na drugih ne planiranih področjih.

V nadzorih strukturnih podsistemov je bilo ugotovljenih več 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. Ker so bile nepravilnosti odpravljene že pred ali med inšpekcijskimi nadzori, ni bilo izdanih upravnih ukrepov. V letu 2024 je bilo uvedenih 33 prekrškovnih postopkov, izdanih 148 opozoril in 21 odločb z globo ter dve odločbi z opominom.

Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo je v letu 2024 opravil naslednje nadzore:

Področje nadzora / število inšpekcijskih pregledov	Realizacija 2024
Zaščita proge ter križanja proge in ceste	6
Gradnja, nadgradnja, obnove in odstranitev železniških objektov	49
Prometna signalizacija	16
Tirna vozila	87
Pogoji za opravljanje dela strojevodij in OVKN, ki niso opredeljene v TS)	21
Notranji red	7
Prevoz nevarnega blaga v železniškem prometu	12
Nadzor nad industrijskimi tiri in progami drugih železnic	57
Skupno število	255

Preglednica 10: Pregled izvedenih inšpekcijskih nadzorov po področjih nadzora (poročilo o delu IRSI za leto 2024)

Pri tem je uvedel 193 prekrškovnih postopkov, izdal 15 obdolžilnih predlogov, 64 odločb z globo in 83 odločb z opominom.

8. Uporaba skupnih varnostnih metod

Skupne varnostne metode (SVM) so ključno orodje za zagotavljanje varnosti v železniškem prometu, saj združujejo različne prakse, postopke in smernice, ki prispevajo k izboljšanju varnosti v vseh vidikih železniškega sistema. Prevozniki in upravljavec se pri zagotavljanju varnosti opirajo na te metode, ki omogočajo učinkovitejše upravljanje in zmanjševanje tveganj v prometu.

AŽP redno preverja uporabo različnih SVM, pri čemer posebno pozornost namenjamo naslednjim področjem:

- SVM za zahteve sistema varnega upravljanja,
- SVM za ovrednotenje in oceno tveganja,
- SVM za spremljanje.

Obrazec za poročanje pri pripravi letnih varnostnih poročil, ki je bil objavljen na naši spletni strani, še vedno predstavlja ključno orodje za strukturirano poročanje upravljavcev in prevoznikov o uporabi SVM. Omogoča sistematično posredovanje podatkov o izvajanju različnih postopkov in praks, ki so bistveni za zagotavljanje varnosti v železniškem prometu. Z njegovo pomočjo se upravljavci in prevozniki osredotočajo na natančno izpolnjevanje zahtev posameznih SVM, kar zagotavlja konsistentno in celovito poročanje. To omogoča natančen vpogled v izvajanje varnostnih ukrepov, izboljšuje preglednost in omogoča natančno analizo uporabe teh metod, kar pomembno prispeva k večji varnosti v železniškem prometu.

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 sistemov varnega upravljanja (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 so v svojih dokumentih SVU opredelili aktivnosti za stalno izboljševanje varnosti, o dejansko izvedenih notranjih presojah, vodstvenih pregledih in izsledkih iz nesreč in incidentov v letu 2024 pa so poročali na obrazcih za pripravo letnih varnostnih poročil.

Notranje presoje

Upravljavec je v letu 2024 izvedel tri notranje presoje, ki so zajele procese Službe vzdrževanja za elektrotehnično dejavnost, Službe upravljanja prometa ter Službe načrtovanja in vodenje prometa. Na podlagi izvedenih presoj so bila za določena področja ugotovljena neskladja, podana pa so bila tudi priporočila za izboljšanje.

Prevozniki so različno poročali o izvedenih notranjih presojah v letu 2024. Medtem ko nekateri prevozniki niso izvedli notranjih presoj ali so jih izvedli le eno do dve, so drugi prevozniki poročali o izvedbi večjega števila presoj. Notranje presoje pri prevoznikih praviloma vključujejo razgovore, razprave, kontrolo ustreznosti dokumentacije in izpolnjevanja predpisov, kontrolo delovnih prostorov ter zbiranje predlogov za izboljšanje s strani zaposlenih. Izsledki notranjih presoj so bili večinoma pozitivni, čeprav je pri nekaterih prevoznikih prišlo do ugotovitve določenih neskladnosti.

Vodstveni pregledi

Upravljavec in prevozniki so poročali, da vodstvo redno pregleduje stalno ustreznost in uspešnost SVU. Vodstveni pregledi so organizirani različno glede na prevoznike – nekateri jih izvajajo letno, medtem ko drugi poročajo o mesečnih ali celo dnevniških pregledih. Takšni pregledi omogočajo sprotno spremljanje uspešnosti varnostnih ukrepov in prilagajanje sistemov glede na potrebe.

Preiskave nesreč in incidentov

Upravljavec in prevozniki ob nesrečah ali incidentih v železniškem prometu izvajajo preiskave in analize, da bi ugotovili vzroke dogodkov in morebitno potrebo po dodatnih varnostnih ukrepih. Na podlagi izvedenih preiskav so ocenili, ali so potrebni nadaljnji ukrepi za izboljšanje varnosti.

V letu 2024 je upravljavec poročal, da je na podlagi treh izrednih dogodkov prejel priporočila preiskovalnega organa za izboljšanje varnosti. Poleg tega je na podlagi lastnih preiskav uvedel 10 ukrepov, ki so vključevali različne izboljšave, kot so usposabljanja, tehnične posodobitve in ozaveščanje o varnosti.

Pri več prevoznikih v letu 2024 ni bilo zaznanih nesreč ali incidentov, zaradi katerih bi bilo treba sprejeti dodatne varnostne ukrepe na podlagi lastnih preiskav. Nekateri prevozniki pa so sprejeli dodatne ukrepe, kot so opozarjanje na pravilno manipulacijo tovora, dodatna usposabljanja strojevodij, nadzor delovnih procesov ter ozaveščanje javnosti o nevarnostih pri prečkanju železniških tirov.

8.2 Uporaba skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja

Upravljavec 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 upravljavec 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 2024 izvedel 24 ocen tveganja, prevozniki pa skupaj 9 ocen tveganja. Povprečno število ocen tveganja na prevoznika je bilo 1, kar je primerljivo z letom 2023.

Upravljavec je izvedel ocene tveganja zaradi naslednjih sprememb:

V letu 2024 je bilo izvedenih 19 ocen tveganj:

- Nadgradnja železniške postaje Brezovica na železniški progi št. 50 Ljubljana - Sežana - d.m.
- Dopolnitev SV zavarovanja postaje Prvačina in nadgradnja nivojskega prehoda NPr 99.4 (Prvačina 2) v km 99.385 na progi št. 70 Jesenice – Sežana

- Ukinitev delovnega mesta »Kretnik v kretniški postavljalnici I na A strani postaje Maribor Studenci«
- Ukinitev delovnega mesta »Kretnik na severnem in južnem območju postaje Maribor Tezno«
- Ukinitev delovnega mesta »Prometnik jug postaje Maribor Tezno«
- Ukinitev delovnega mesta »Prometnik jug postaje Maribor Tezno«
- Umestitev podhoda na železniški postaji Šentjur
- Prenos del in nalog prometnika Slovenska Bistrica v Pragersko
- Nova delovno mesto »Zunanji prometnik na postaji Grosuplje«
- Zamenjava mehanskih zapornic z zaporniškimi pogoni in cestnimi signali na NPr 122.0 v km 122+038 (Višnja Gora 2) na progi dm. – Metlika - Ljubljana
- Dopolnitev zavarovanja z zaporniškimi pogoni PZ3 in PZ4 ter cestnim signalom Cs4 ter obnova relejnega stojala z obnovo hiške, zamenjava temeljev Cs1, Cs2, Cs3, PZ1 in PZ2 na NPr 149.8
- Prestavitev cestnih signalov Cs3 in Cs4 ter obnova relejnega stojala z obnovo hiške, zamenjava temeljev CS1,Cs2, PZ1 in PZ2 na NPr 459.7 (PO7 Brežice) na progi d.m.-Dobova-Ljubljana
- Dopolnitev zavarovanja s cestnima signaloma CS3 in CS4 ter obnova hiške, zamenjava temeljev CS1, CS2, PZ1 in PZ2 na NPr 5824 (DK 11 Reteče) na progi Ljubljana-Jesenice-d.m
- Nov otočni peron in tir štiri na postaji Litija v času nadgradnje postaje
- Testiranje specialnih vagonov za posebne namene – model R16T, ID 1378, EVN 99 79 9552 000-1 na JŽI
- Umestitev nadhoda na železniški postaji Zagorje (IZN št. 3710 Z)
- Prenos del in nalog »Prometnika postaje Poljčane« v začasni CVP Pragersko
- Vgradnja sistemov za detekcijo nepravilnosti na tirnih vozilih na javni železniški infrastrukturi (Faza 2b – KT Orehovo in KT Ljubljana Moste)
- Vključitev tirnih vozil za gradnjo in vzdrževanje prog tip CTF 7020 BS-100

SŽ Potniški promet, d.o.o., je v letu 2024 izvedel štiri (4) ocene tveganja, ki so obravnavale naslednje spremembe:

- **Potrebno število osebja za spremljavo vlakov:** Družba je že leta 2018 izdelala oceno tveganja glede potrebnega števila osebja za spremljavo vlakov. Ugotovljeno je bilo, da lahko vlak spremlja ena oseba, če ta zagotovi varen vstop in izstop potnikov ter šele nato odda strojevodji signal »Pripravljeno za odhod«. Na zahtevo nacionalnega varnostnega organa (AŽP) je bila v letu 2024 ocena tveganja posodobljena z analizo podatkov za obdobje 2019–2023. Rezultati so pokazali, da število osebja za spremljavo vlakov ob upoštevanju predpisanih postopkov nima vpliva na varnost železniškega prometa, zato uvedba dodatnih ukrepov ni bila potrebna, način spremljave vlakov pa ostaja nespremenjen.

- **Izvajanje testnih voženj s tirnimi vozili FLIRT DMU zaradi nadgradnje sistema ETCS:** Družba je za proizvajalca tirnih vozil Stadler izvedla testne vožnje na javni železniški infrastrukturi v Sloveniji z namenom nadgradnje sistema ETCS na vozilih FLIRT DMU, FLIRT EMU in KISS EMU. Ker gre za enak sistem, so bile testne vožnje opravljene samo z vozili FLIRT DMU, rezultati pa se bodo uporabili tudi za preostala vozila. Ocena tveganja je pokazala, da posebni ukrepi niso potrebni, saj družba že ima izkušnje s testnimi vožnjami in vozila FLIRT DMU vsakodnevno obratujejo na slovenskem železniškem omrežju brez zaznanih novih tveganj. Prav tako je bilo ocenjeno, da potencialna nova tveganja ne obstajajo in zato dodatna ocena tveganja ni potrebna.
- **Izvajanje testnih voženj za tirno vozilo, katero še nima izdanega dovoljenja za dajanje vozila na trg:** Družba je za proizvajalca Stadler izvedla testne vožnje z vozilom Stadler DMU2 (L-4587) na javni železniški infrastrukturi v Sloveniji z namenom preverjanja tehnične združljivosti in zagotavljanja izpolnjevanja nacionalnih zahtev. Ker vozilo še nima dovoljenja za dajanje na trg v EU, ga mora prvič pridobiti v Sloveniji. Ocena tveganja je pokazala, da posebni ukrepi niso potrebni, saj ima družba že izkušnje s testnimi vožnjami ob pridobivanju dovoljenj in pri analizi niso bila zaznana nova tveganja. Prav tako je bilo potrjeno, da dodatna potencialna tveganja ne obstajajo, zato podrobnejša ocena tveganja ni bila potrebna.
- **Sprememba pogojev in zapisov za pridobitev dodatne proge ali postaje za delovna mesta sprevodnik vodja vlaka in vlakovodja:** Družba je nameravala v delovnem navodilu »927-DN11 Strokovna usposobljenost in ohranjanje usposobljenosti osebja, ki opravlja varnostno kritične naloge« spremeniti pogoje in zapise za pridobitev dodatne proge ali postaje za delovna mesta sprevodnik, vodja vlaka in vlakovodja. Sprememba predvideva, da se pri pridobivanju dodatne usposobljenosti ne izdaja več posebnega sklepa in ne vodi dnevnik dela pod nadzorom, temveč se kot inštruktor šteje že usposobljeni sprevodnik, vodja vlaka ali vlakovodja. Ocena tveganja je pokazala, da uvedba posebnih ukrepov ni potrebna, saj sprememba ne prinaša novih tveganj, zato dodatna podrobna ocena tveganja ni bila potrebna.

Vse spremembe so bile ocenjene kot varne in ni bilo potrebe po dodatnih varnostnih ukrepih.

SŽ Tovorni promet, d.o.o., je v letu 2024 izvedel eno (1) oceno tveganja, ki se je nanašala na potniške vagone ÖBB Railjet in Nightjet platforme Viaggio N. Ocena je bila izvedena zaradi testnih voženj novih potniških vagonov. Ugotovljeno je bilo, da omenjena ocena tveganja nima vpliva na varnost železniškega prometa.

Adria Transport, d.o.o. v letu 2024 ni izvedla nobenih ocen tveganja. Podjetje sicer redno pregleduje svoj sistem varnega upravljanja in je pripravljeno izvajati ocene tveganja, kadar so potrebne spremembe v železniškem prometu.

PKP Cargo International SI, d.o.o. je v letu 2024 izvedla eno (1) oceno tveganja, ki je bile osredotočene na odpravo neskladnosti dokumentov SVU z zakonodajo. Te ocene so podprle spremembe v sistemu SVU, ki so bile uspešno implementirane, kar je izboljšalo skladnost delovanja družbe z evropskimi varnostnimi predpisi.

InRail S.p.A. v letu 2024 ni izvedel ocen tveganja, vendar podjetje še naprej priznava pomen SVM za izboljšanje varnosti v železniškem prometu.

Rail Cargo Carrier, d.o.o. je v letu 2024 izvedel več ocen tveganja, ki so se nanašale na:

- **Izvajanje voženj in testiranje delovanja sistema ETCS z lokomotivo serije 1293 za potrebe SŽ-Infrastruktura:** Ocena tveganja je pokazala, da testiranje sistema ETCS in vožnje z lokomotivo ne predstavljajo dodatnega tveganja za varnost železniškega prometa, saj so bili upoštevani vsi tehnični in operativni varnostni ukrepi.
- **Organizacija in izvedba obvoznega prometa vlakov preko JŽI RS v času zapore proge Tarvisio–Pontebana:** Tveganje je bilo ocenjeno kot neškodljivo za varnost, ker je bila zagotovljena ustrezna koordinacija prometa, prilagojeni vozni redi in vsi varnostni protokoli za preusmerjene proge.
- **Organizacija in izvedba novih transportov na relacijah Linz (Avstrija) – Bakar (Hrvaška) ter Krems (Avstrija) – Kutina (Hrvaška):** Ocenjeni tveganji sta pokazali, da uvedba novih transportnih linij ne vpliva na varnost železniškega prometa, saj so bile upoštevane obstoječe varnostne procedure, preverjeni prevozniki pogoji in ustrezna dokumentacija za mednarodne prevoze.
- **Prehod na nov vozni red 2024/2025:** Zamenjava voznega reda je pomemben operativni dogodek, ki zahteva oceno tveganja, saj vpliva na celoten operativni tok vlakov in logistične operacije. Tveganje pri uvajanju novega voznega reda je bilo ocenjeno kot nevplivajoča na varnost prometa, ker so bili vključeni vsi potrebni varnostni in koordinacijski ukrepi, testirane kapacitete proge in zagotovljena jasna komunikacija med operaterji.

Ocene tveganja so bile vodene prek interne aplikacije, kar omogoča hitrejšo obdelavo, sledenje in upravljanje sprememb.

Ten Rail d.o.o. v letu 2024 ni izvedel ocen tveganja, saj ni bilo večjih sprememb v njihovem delovanju.

Podjetje Train Hungary Kft. v letu 2024 ni izvedlo ocen tveganja. Družba še naprej deluje v skladu z obstoječimi varnostnimi predpisi, brez uvedbe novih varnostnih ukrepov.

Metrans Adria d.o.o. v letu 2024 ni izvedel ocen tveganja, saj podjetje ni izvedlo sprememb v svojih operativnih postopkih, ki bi zahtevale formalno oceno tveganja.

Podjetje ENNA Transport SI, d.o.o. v letu 2024 ni uvedlo sprememb v svojih operativnih postopkih ali varnostnih praksah, ki bi zahtevale formalno oceno tveganja. Vsa dejavnost je potekala v skladu z obstoječimi varnostnimi standardi in predpisi, zato ni bilo ugotovljenih novih tveganj, ki bi vplivala na varnost železniškega prometa.

Poročilo za leto 2024 kaže na kontinuiteto in učinkovitost izvajanja ocen tveganj v železniškem sektorju. Deležniki so sledili predpisanim varnostnim postopkom ter nadaljevali s stalnim izboljševanjem varnosti in tehnoloških rešitev za izboljšanje železniškega prometa v Sloveniji.

Splošno gledano se je slovenski železniški sektor v letu 2024 odzval na izzive z izvajanjem strateških varnostnih ukrepov in nenehnim izboljševanjem sistemov za zagotavljanje varnosti. Prizadevanja za izboljšanje infrastrukture in varnostnih standardov bodo še naprej ključnega pomena za zagotavljanje zanesljivega in učinkovitega železniškega prometa v prihodnje.

8.3 Uporaba skupnih varnostnih metod za spremljanje

Upravljavce in prevozniki imajo v svojih internih aktih natančno opredeljene postopke spremljanja skladno z Uredbo Komisije (EU) št. 1078/2012 z dne 16. novembra 2012 o skupni varnostni metodi spremljanja, ki jo morajo uporabljati vsi prevozniki, upravljavci in subjekti, odgovorni za vzdrževanje (v nadaljevanju: Uredba 1078/2012). V okviru pridobivanja varnostnih spričeval in pooblastil je Agencija za železniški promet (AŽP) izvedla preglede teh področij. O uporabi metode spremljanja so poročali vsi prevozniki in upravljavci, pri čemer so poročila izkazovala različne ravni natančnosti in podrobnosti.

Pri nekaterih prevoznikih so bila poročila natančnejša, z jasno opredeljenimi ukrepi in postopki, ki se izvajajo v okviru SVM-spremljanja. Drugi prevozniki so se osredotočili na splošne opise ali so zgolj navedli, da uporabljajo metodo spremljanja, brez dodatnih konkretnih podrobnosti. V primerih, kjer so bile informacije omejene, ni bilo povsem jasno, kako natančno izvajajo nadzor nad ključnimi postopki. Večja podjetja so poročala tudi o nadzoru nad postopki, ki jih izvajajo njihovi pogodbeni izvajalci.

V večini primerov je bilo navedeno, da bodo strategije spremljanja za prihodnje leto določene v zadnjem četrtletju tekočega leta, in sicer na podlagi ugotovitev iz tekočih spremljanj. Kljub temu so bila poročila o specifičnih kazalnikih, ki bi omogočala natančnejše spremljanje, pogosto pomanjkljiva ali sploh niso bila vključena.

Kot ključna področja spremljanja so prevozniki in upravljavci izpostavili nadzor nad izvajanjem varnostno-kritičnih nalog OVKN, razvoj kompetenc osebja, vzdrževanje tirnih vozil, obravnavo že ugotovljenih neskladnosti ter zagotavljanje varnosti potnikov tako med vožnjo kot na postajah in postajališčih.

Neskladnosti, ki so bile ugotovljene v preteklem obdobju, se nanašajo predvsem na pomanjkljivosti v delovnih postopkih, neusklajenost pogodb za dostop do javne železniške infrastrukture (JŽI), skladnost varnostno-upravnih ureditev z veljavno zakonodajo, pomanjkljivosti v registraciji tirnih vozil ter tehnične nepravilnosti na vozilih. Namesto natančnega opisa prednostnih nalog so nekateri prevozniki uporabili splošne formulacije, kot jih določa Uredba 1078/2012, ali pa so prednostne naloge opisali z bolj širokimi izrazi, na primer z optimizacijo postopkov nadzora, zbiranjem podatkov in analizami ter zagotavljanjem varnega izvajanja prevoznih storitev.

Kljub temu, da SVM-spremljanje še ni v celoti implementirano na vseh področjih, so vidni napredki v primerjavi s preteklimi leti. Iz poročil prevoznikov in upravljavca je razvidno, da vlagajo znatne napore v izboljšanje uporabe te metode, kar je privedlo do bolj sistematične obravnave neskladnosti in večje osredotočenosti na preventivne ukrepe.

Izkušnje z uporabo SVM-spremljanja so bile v splošnem ocenjene kot pozitivne. Metoda je omogočila hitrejšo prepoznavanje neskladnosti, preprečevanje nevarnih dogodkov in dvig splošne ravni varnosti v železniškem prometu. Vendar pa prevozniki opozarjajo na povečano obremenitev zaradi širokega obsega področij, ki jih je treba spremljati, kar zlasti otežuje evidentiranje postopkov in zagotavljanje sledljivosti dokumentacije. V tem kontekstu je bil podan predlog za razvoj enotnega aplikativnega orodja, ki bi združevalo načrtovanje, spremljanje izvajanja, ukrepe in vrednotenje varnostnih postopkov. Poleg tega je bil izpostavljen pomen boljše izmenjave informacij in izkušenj med vsemi deležniki ter aktivnejše vloge AŽP pri usmerjanju glede izvajanja skupnih varnostnih metod.

Vsi prevozniki in upravljavec se zavzemajo za nadaljnjo krepitev teh metod, pri čemer ostaja poudarek na sodelovanju in izmenjavi dobrih praks, kar bo v prihodnje še naprej ključno za zagotavljanje visoke ravni varnosti v železniškem prometu.

9. Varnostna kultura

9.1 Vrednotenje in spremljanje varnostne kulture

AŽP vsako leto redno spremlja raven varnosti v železniškem sistemu, pri čemer za posamezne vrste tveganja izvaja primerjave nacionalnih referenčnih vrednosti (NRV) ter tehtanega števila smrtnih žrtev in hudih poškodb (FWSI) na milijardo vlakovnih kilometrov. Sistematično vrednotenje varnostne kulture in spremljanje njenega razvoja poteka skozi analizo letnih varnostnih poročil, izvedenih ocen tveganj, usposabljanj zaposlenih in vzdrževanja varnostnega okolja.

AŽP spodbuja varnostno kulturo z organizacijo izobraževanj o varnem opravljanju dodeljenih nalog ter zagotavljanjem varnega delovnega okolja in ustrezne delovne opreme. Zaposleni so seznanjeni z varnostno kulturo in lahko predlagajo izboljšave internih predpisov (kot je izjava o varnosti z oceno tveganja), ki urejajo to področje. Prav tako imajo možnost predlagati spremembe v varnostnih postopkih in protokolih med rednimi letnimi razgovori z nadrejenimi. S tem se krepi zavedanje o pomembnosti varnostne kulture in njenem vplivu na vsakodnevno delovanje.

Področje varnostne kulture je na ravni države urejeno z zakonodajo, vključno z Zakonom o varnosti in zdravju pri delu, Zakonom o varstvu pri delu ter Zakonom o varstvu pred požarom, ki veljajo tudi za železniški sektor. Agencija tesno sodeluje s podjetji, da bi zagotovila, da zaposleni delujejo v skladu z varnostnimi smernicami in standardi.

V letu 2024 je AŽP zabeležila občutno zmanjšanje števila hudih nesreč v železniškem sistemu, kar je pozitivno vplivalo na raven varnostne kulture v celotnem sektorju. Skupno število hudih nesreč je znašalo 4, kar pomeni znaten upad v primerjavi z letom 2023, ko jih je bilo 17. Med temi nesrečami sta bila zabeležena 2 iztirjenji, 1 nesreča na nivojskem prehodu ter 1 dogodek, uvrščen v kategorijo »drugo«. V nasprotju s prejšnjim letom ni bilo trkov vlakov, nesreč oseb z vozili v gibanju ali požarov na vozilih. Število smrtnih žrtev v letu 2024 je znašalo 0, kar pomeni prvo leto v večletnem obdobju brez zabeleženih smrtnih primerov. Obenem je bila zabeležena le 1 huda poškodba, kar je občutno manj od leta 2023, ko je bilo 10 hudo poškodovanih oseb.

Letna raven varnosti, kot jo določa Evropska unija prek nacionalnih referenčnih vrednosti (NRV), je v letu 2024 ostala v dovoljenih mejah za vse kategorije. V nasprotju z letom 2023, ko je Slovenija v kategoriji zaposlenih presegla NRV, v letu 2024 ni bilo preseganj. V skladu z Odločbo Komisije EU št. 2009/460 z dne 5. junija 2009 o skupni varnostni metodi za oceno doseganja varnostnih ciljev je Slovenija v letu 2024 izpolnila vse predpisane zahteve.

AŽP v letu 2024 ni izvajala posebnih komunikacijskih aktivnosti s področja varnostne kulture, saj je za to področje pristojna Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Ta agencija je osrednji organ, odgovoren za varnost prometa, vključno z ozaveščanjem javnosti in spodbujanjem odgovornega ravnanja vseh udeležencev v prometu. Njeno poslanstvo je prizadevanje za zmanjšanje števila hudih posledic prometnih nesreč in zagotavljanje varnejše infrastrukture ter vedenja v prometu, kar prispeva tudi k izboljšanju splošne varnostne kulture v železniškem sektorju.

Varnostna kultura v železniškem sektorju Slovenije ostaja ključen del upravljanja tveganj in varnostnih protokolov. Po občutnem zmanjšanju števila hudih nesreč v letu 2024, se kaže, da so sistematično spremljanje, vrednotenje in izboljševanje varnostne kulture pomembno prispevali k povečanju ravni varnosti v železniškem prometu. AŽP bo še naprej delovala v skladu z evropskimi standardi in nacionalno zakonodajo za zagotavljanje varnega in učinkovitega delovanja železniškega sistema.

PRILOGA: Napredek pri interoperabilnosti

Prosimo, da zagotovite naslednje informacije, kot veljajo na dan 31. december poročevalskega leta (2024).

Za definicije glejte Dodatek k PRILOGI.

1. Dolžina novih prog, za katere je NSA izdal dovoljenje (v poročevalskem letu)

1a	Dolžina prog, izvzetih iz področja uporabe Direktive IOP [km]	0
1b	Dolžina prog, izvzetih iz področja uporabe Direktive SAF [km]	0

Prosimo, navedite seznam izvzetih prog:

2. Dolžina novih prog, za katere je NSA izdal dovoljenje (v poročevalskem letu)

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

3. Postaje, prilagojene za osebe z zmanjšano mobilnostjo (PRM) (konec leta)

3a	Železniške postaje skladne s TSI PRM	73
3b	Železniške postaje skladne s TSI PRM – delna skladnost s TSI	14
3c	Dostopne železniške postaje	129
3d	Druge postaje	73

4. Vozniška dovoljenja za strojevodje (konec leta)

4a	Skupno število veljavnih evropskih dovoljenj, izdanih v skladu z Direktivo 2007/59/ES (s spremembami)	1456
4b	Število novo izdanih evropskih dovoljenj (prva izdaja)	125

5. Število vozil, odobrenih v skladu z Direktivo o interoperabilnosti (EU) 2016/797 (v poročevalskem letu)

5a	Prva dovoljenja (člen 14(1)(a) Uredbe (EU) 2018/545) – skupaj	1
5aa	Tovorni vagoni	0
5ab	Potniški vagoni	0
5ac	Dizelske ali električne vlečne enote	0
5ad	Samo-pogonski dizelski ali električni potniški vlaki	0
5ae	Posebna vozila/OTM	1
5b	Obnovljena dovoljenja za tip vozila (člen 14(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545) – skupaj	0
5ba	Tovorni vagoni	0
5bb	Potniški vagoni	0
5bc	Dizelske ali električne vlečne enote	0
5bd	Samo-pogonski dizelski ali električni potniški vlaki	0
5be	Posebna vozila/OTM	0
5c	Dovoljenja za razširjeno območje uporabe (člen 14(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545) – skupaj	0
5ca	Tovorni vagoni	0
5cb	Potniški vagoni	0
5cc	Dizelske ali električne vlečne enote	0
5cd	Samo-pogonski dizelski ali električni potniški vlaki	0

5ce	Posebna vozila/OTM	0
5d	Nova dovoljenja (člen 14(1)(d) Uredbe (EU)) – skupaj	0
5da	Tovorni vagoni	0
5db	Potniški vagoni	0
5dc	Dizelske ali električne vlečne enote	0
5de	Samo-pogonski dizelski ali električni potniški vlaki	0
5df	Posebna vozila/OTM	0
5e	Dovoljenja skladnosti s tipom (člen 14(1)(e) Uredbe (EU)) – skupaj	26
5ea	Tovorni vagoni	0
5eb	Potniški vagoni	0
5ec	Dizelske ali električne vlečne enote	0
5ee	Samo-pogonski dizelski ali električni potniški vlaki	0
5ef	Posebna vozila/OTM	26

6. Vozila, opremljena z ERTMS (celotni vozni park, konec leta)

6a	Vlečna vozila, vključno z vlakovnimi garniturami, opremljena z ERTMS stopnje 1	52
6b	Vlečna vozila, vključno z vlakovnimi garniturami, opremljena z ERTMS stopnje 2	0
6c	Vlečna vozila, vključno z vlakovnimi garniturami – brez nameščenega ERTMS	324

7. Število zaposlenih v NSA (zaposlenih za polni delovni čas) ob koncu leta

7a	Zaposleni vključeni v varnostno certificiranje	5
7b	Zaposleni vključeni v odobritev vozil	2
7c	Zaposleni vključeni v nadzor	4
7d	Zaposleni vključeni v druge železniške naloge	24

Dodatek k PRILOGI: Ustrezne definicije – Napredek pri interoperabilnosti

Ustrezne definicije so tiste, ki so vsebovane v relevantnih členih pravnih aktov. Poleg tega veljajo naslednje definicije:

1. Proge, izvzete iz področja uporabe Direktive IOP/SAF (konec leta 2024)

Železniške proge, ki so jih države članice izvzele iz področja uporabe Direktive IOP/SAF: Direktiva (EU) 2016/797, člen 1.4 a–d; Direktiva (EU) 2016/798, člen 2.3 a–d, z dnem 31.12.2020 (poročevalsko leto).

2. Dolžina novih prog, za katere je NSA izdal dovoljenje (v poročevalskem letu 2024)

Dolžina novo zgrajenih železniških prog, ki tvorijo železniški sistem Unije in so bile dane v obratovanje v skladu s členom 18.2 Direktive (EU) 2016/797 v poročevalskem letu (2024).

3. Postaje, prilagojene za osebe z zmanjšano mobilnostjo (PRM) (konec leta 2024)

Železniške postaje na dan 31.12.2024 (poročevalsko leto), ki izpolnjujejo zahteve Uredbe Komisije (EU) št. 1300/2014 (spremenjene z Izvedbeno uredbo Komisije 2019/772) o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo (TSI PRM).

Popolna skladnost s TSI pomeni popolno skladnost z zahtevami TSI PRM, potrjeno s certifikatom priglasičenega organa (NoBo). Delna skladnost s TSI pomeni skladnost z nekaterimi (vendar ne vsemi) zahtevami TSI PRM, potrjeno s certifikatom NoBo. Dostopna postaja pomeni postajo, ki je dostopna v skladu z nacionalno zakonodajo (brez potrjenega certifikata NoBo.).

Železniška postaja pomeni kraj v železniškem sistemu, kjer lahko potniški vlak začne, ustavi ali zaključi vožnjo.

4. Vozniška dovoljenja za strojevodje (konec leta 2024)

Novo izdana in veljavna vozniška dovoljenja na dan 31.12.2024 (poročevalsko leto), izdana v skladu z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2007/59/ES z dne 23. oktobra 2007 (spremenjeno z Direktivo 2014/82, Direktivo 2016/882 in Uredbo 2019/554) o certificiranju strojevodij, ki upravljajo lokomotive in vlake v železniškem sistemu EU.

5. Število vozil, odobrenih v skladu z Direktivo o interoperabilnosti (EU) 2016/797 (v poročevalskem letu 2024)

Število vozil, za katera so bila izdana, obnovljena ali spremenjena dovoljenja za dajanje na trg v skladu s členom 21 Direktive (EU) 2016/797 v poročevalskem letu (2024).

6. Vozila, opremljena z ERTMS (konec leta 2024)

Število obratovanih vlečnih vozil (v lasti, lizingu in najetih, zmanjšano za tista, ki so oddana v najem), opremljenih in neopremljenih s sistemom ETCS stopnje 1 in 2.

Vozila brez pogonskih enot so izvzeta. Večsistemske enote in/ali enote z več krmilnimi kabinami se štejejo kot eno vozilo. Vključujejo se samo vozila, ki se uporabljajo za prevoz tovora ali potnikov ter manevrske lokomotive (če obstajajo). Vzdrževalna (»yellow fleet«) in druga vozila upravljavcev infrastrukture (IM) niso vključena. Vključujejo se samo vozila, registrirana v državi, kjer imajo železniški prevozniki (RU) glavno poslovno dejavnost.

7. Število zaposlenih v NSA (zaposlenih za polni delovni čas) do konca leta 2024

Skupno število zaposlenih v NSA (zaposlenih za polni delovni čas) na dan 31.12.2024 (poročevalsko leto).

Vključiti je treba le osebe, ki dela na področju železnic.