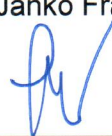

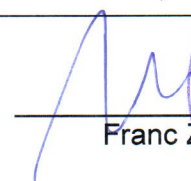
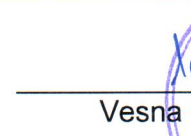




**OBČINA LAŠKO
ŽUPAN**

**OCENA OGROŽENOSTI
OB NESREČI ZRAKOPLOVA
V OBČINI LAŠKO**

Verzija 1.0

	ORGAN	DATUM	PODPIS
Izdelal	OBČINA LAŠKO	Avgust 2019	Janko Franetič 
Odobril	POVELJNIK CZ OBČINE LAŠKO	Šifra.: 843-1/2019 Datum: 22.11.2019	 Matjaž Piki
Sprejel	ŽUPAN OBČINE LAŠKO		 Franc Zdolšek
Skrbnik	OBČINA LAŠKO		 Vesna Sgerm



KAZALO

1	Uvod	3
1.1	Zračni promet na območju Občine Laško	3
1.2	Letališča in vzletišča na območju Občine Laško	4
2	Vrsta, oblika in značilnosti nesreče zrakoplova	4
3	Viri oziroma vzroki nastanka nesreče	5
4	Dejavniki, ki povečujejo verjetnost nastanka nesreče zrakoplova.....	5
4.1	Geografske značilnosti Občine Laško	5
4.2	Vremenske razmere	6
4.3	Prevoz nevarnega blaga	6
4.4	Potresna ogroženost	7
4.5	Terorizem in druge oblike množičnega nasilja	7
5	Verjetnost pojavljanja nesreče	7
6	Pogostost pojavljanja nesreče	7
7	Možen potek ter pričakovan obseg in območje nesreče.....	8
8	Verjetnost nastanka verižnih nesreč	8
9	Preprečitev, ublažitev in zmanjšanje posledic nesreče zrakoplova.....	8
9.1	Ukrepi zaščite, reševanja in pomoči.....	9
9.1.1	Prostorski, urbanistični, gradbeni in drugi tehnični ukrepi.....	9
9.1.2	Radiološka, kemična in biološka zaščita.....	9
9.1.3	Evakuacija	10
9.1.4	Sprejem in namestitev ogroženih prebivalcev	10
9.1.5	Zaščita kulturne dediščine.....	10
9.2	Naloge zaščite, reševanja in pomoči.....	10
9.2.1	Iskanje pogrešanega zrakoplova in oseb (zrakoplov v sili).....	10
9.2.2	Prva pomoč in nujna medicinska pomoč	10
9.2.3	Gašenje in reševanje ob požarih	11
9.2.4	Reševanje iz ruševin	11
9.2.5	Reševanje na vodi in iz vode	11
9.2.6	Pomoč ogroženim in prizadetim svojcem oziroma prebivalcem	11
9.2.7	Zagotavljanje osnovnih pogojev za življenje	11
10	Razred ogroženosti v občini Laško	Napaka! Zaznamek ni definiran.
11	Zaključki ocene ogroženosti	13
12	Razlaga okrajšav.....	14
13	Viri podatkov in vsebin za izdelavo ocene ogroženosti.....	14

1 Uvod

Ocena ogroženosti ob nesreči zrakoplova v Občini Laško je izdelala Občina Laško. Izdelana je na podlagi Zakona o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Ur. list RS, št. 51/06 UPB1 in 97/10), Navodila o pripravi ocen ogroženosti (Ur. list RS, št. 39/95), Uredbe o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja (Ur. list RS, št. 24/12).

Podlaga za izdelavo te ocene je Ocena ogroženosti ob nesreči zrakoplova v Zahodno Štajerski regiji, Verzija 2.0, št. 842-11/2013-61, z dne 27.08.2014.

Ocena ogroženosti zaradi nesreče zrakoplova v Občini Laško je izdelana za primer nesreče zrakoplova na območju celotne Občine Laško.

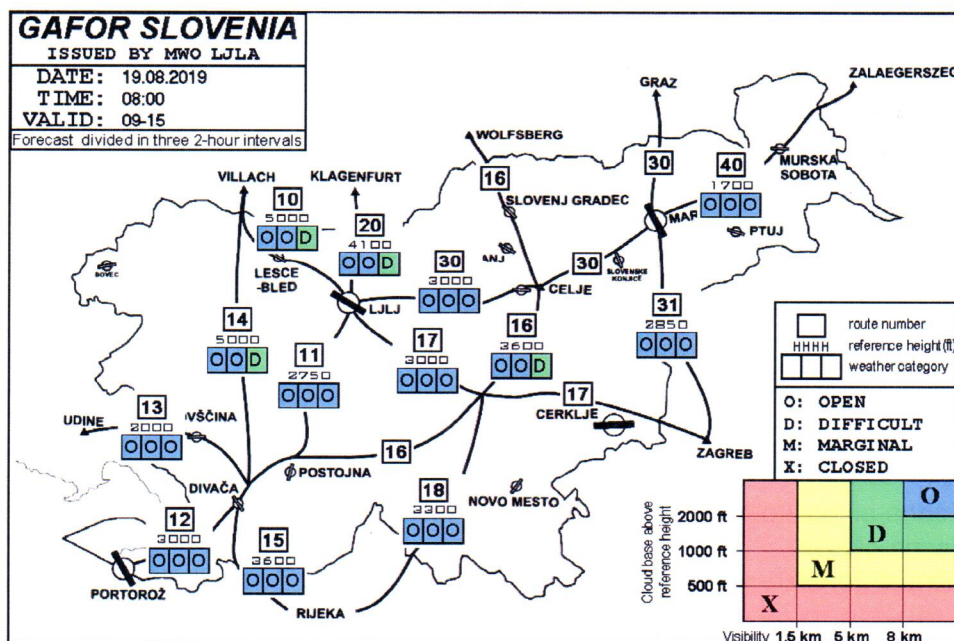
1.1 Zračni promet na območju Občine Laško

Zračni prostor RS obsega zračni prostor nad kopnim ter obalnim morjem in notranjimi vodami, ki so pod suverenostjo RS. V zračnem prostoru obstajajo določena pravila, ki se jih morajo držati vsi zrakoplovi, ki vstopajo vanj ali letijo v njem.

Število preletov skozi slovenski zračni prostor iz leta v leto narašča in je preseglo število 1200 na dan. Zračni promet v RS je izrazito sezonski, kar pomeni, da je v poletni sezoni za 50 % več prometa kot v zimski sezoni

Mednarodne zračne poti nad območjem Občine Laško potekajo v smeri sever-jug.

Z javnih letališčih, Celje, Šoštanj in Slovenske Konjice kjer je registriranih 18 jadralnih letal, 13 motornih letal in 4 ultra lahka letala se letno opravi okoli 1600 poletov z jadralnimi letali in 3100 z motornimi letali tudi nad občino Laško.



Slika 1: Karta zračnih poti v Republiki Sloveniji, vir: <http://www.arso.gov.si>

1.2 Letališča in vzletišča na območju Občine Laško

Letališča so lahko civilna, vojaška ali mešana. Med civilnimi letališči ločimo javna letališča in letališča za lastne potrebe. Letališča, ki so namenjena za mednarodni promet so mednarodna letališča. Na območju Občine Laško ni letališč ali vzletišč.

V širšem območju občine Laško so evidentirana letališča, na katerih se odvija mednarodni začni promet:

- letališče Edvarda Rusjana v Mariboru,
- letališče Zagreb,
- ter mešano letališče Cerklje ob Krki.

Na območju Zahodno Štajerske regije, v katero spada občina Laško, pa so registrirana tri javna letališča, ki so lokalnega pomena. To so: Letališče Celje Letališče Šoštanj ter letališče Slovenske Konjice.

2 Vrsta, oblika in značilnosti nesreče zrakoplova

Nesreča zrakoplova je nesreča v zračnem prometu in spada po Zakonu o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami med druge nesreče. To je nesreča, ki jo v večji meri povzroči človek s svojo dejavnostjo in ravnanjem, lahko pa nastane tudi zaradi vpliva naravne nesreče.

Za nesrečo zrakoplova je značilno, da:

- se običajno zgodi brez opozorila, nenadno in nepričakovano,
- so pogosto žrtve nesreče vsi potniki in člani posadke,
- se lahko pripeti na krajih, ki niso takoj ali zlahka dostopni,
- so lahko žrtve tudi prebivalci, če zrakoplov pade na naseljeno območje,
- drugo.

Nesreče zrakoplovov lahko delimo glede na:

- **vrsto zrakoplova:**
 - nesreča potniškega, tovornega ali vojaškega zrakoplova,
- **kraj nesreče:**
 - nesreča zrakoplova na naseljeno območje,
 - nesreča zrakoplova na težko dostopnem terenu,
 - nesreča zrakoplova na vodnih površinah,
 - nesreča zrakoplova na območju letališča,
 - drugo
- **posledice nesreče:**
 - žrtve,
 - uničena ali poškodovana infrastruktura, stavbe in kulturna dediščina,
 - vpliv na okolje,
 - možnost verižnih nesreč.

3 Viri oziroma vzroki nastanka nesreče

Glavni vzroki nesreč zrakoplovov so predvsem:

- tehnični in drugi vzroki (napaka motorja ali konstrukcije zrakoplova, izguba nadzora nad zrakoplovom, napaka kontrole zračnega prometa, človeški in drugi dejavniki),
- naravne in druge nesreče (neugodne vremenske razmere, požar, nesreče pri prevozu nevarnega blaga, potres) in
- teroristični napadi in druge oblike množičnega nasilja.

4 Dejavniki, ki povečujejo verjetnost nastanka nesreče zrakoplova

4.1 Geografske značilnosti Občine Laško

Občina Laško je del savinjske statistične regije. Meri 198 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 26. mesto. V njej prebiva nekaj več kot 14.000 prebivalcev kar znaša okoli 71 prebivalcev na km² in je s tem pod slovenskim povprečjem. Upravno središče občine Laško je mesto Laško v katerem prebiva okoli 4500 prebivalcev. Večja naselja sta še mestno naselje Rimske Toplice in naselje Zidani most.

Občino Laško oblikuje predalpsko hribovje, ravninski deli so le v dolinah ob reki Savinji in njenih pritokih. Gozd obsega več kot polovico površja. Največ je mešanih gozdov, s prevlado listavcev; med drevesnimi vrstami pa prevladujeta smreka in bukev.

Meji z naslednjimi občinami: Žalec, Celje in Štore na severu; Šentjur in Dobje na vzhodu; Sevnica in Radeče na jugu in Hrastnik na zahodu.

Občina Laško ima 9 krajevnih skupnosti v katerih je skupno 85 razgibanih naselij.



4.2 Vremenske razmere

Med pomembnejšimi vzroki za nesrečo zrakoplova so neugodne vremenske razmere, kot so neurja ob nevihtah, močni vetrovi, močno sneženje in gosta megla v dolinah.

V občini Laško prevladuje zmerno celinsko podnebje (subpanonske) Slovenije. Srednja letna temperatura zraka je malo pod 10 stopinj Celzija, povprečne julijske temperature znašajo okoli 20 stopinj Celzija, januarske pa se gibljejo med -1 in -2 stopinj Celzija. Temperaturna razlika med višjim zahodnim delom in nižjim vzhodnim delom območja je v povprečju 2 – 3 stopinj Celzija. V hladnejši polovici leta se pojavlja temperaturna inverzija. Letna količina padavin narašča od vzhodne proti zahodni strani območja

V občini Laško ni močnejših vetrov. Pozimi prevladujejo vetrovi s severa, pomladi in poleti pa so bolj pogosti jugozahodni, zahodni, in južni vetrovi. Sneženje je v zimskem obdobju – posebej v mesecu februarju pogost pojav.

Megla je lahko huda ovira predvsem pri pristajanju in vzletanju letal. Pogostejša je v jesenskem in zimskem obdobju, ter zgodaj spomladi, to pomeni od meseca oktobra, do meseca aprila.

Med neugodne vremenske razmere štejemo tudi močne zaledenitve v podhlajenih oblakih, močno turbulenco oziroma vetrovno striženje pri tleh.

4.3 Prevoz nevarnega blaga

Prevoz nevarnega blaga v zračnem prometu je prepovedan razen, če se opravlja v skladu z letalskimi predpisi, ki veljajo v RS in z mednarodnimi standardi in priporočenimi praksami ter tehničnimi navodili, ki jih izdaja Mednarodna organizacija civilnega letalstva ICAO.

Prevoz nevarnega blaga v letalskem prometu mora biti usklajen tako z dokumenti ICAO kot tudi z dokumenti Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (IATA). Nevarno blago je razdeljeno v tri kategorije:

- snovi, ki so dovoljene za prevoz z zrakoplovi,
- snovi, za katere so potrebna posebna dovoljenja in
- snovi, ki so izključene iz prevoza zrakoplova.

Letalski prevoznik je, skladno z določbami predpisov, mednarodnih standardov in priporočenih praks, dolžan usposablјati letalsko osebje s področja prevoza nevarnega blaga. Letalski prevoznik, ki dejansko izvaja prevoz nevarnega blaga mora imeti to dejavnost opredeljeno v svojem Operativnem priročniku, izdelana pa mora imeti:

- Program usposabljanja s področja prevoza nevarnega blaga ter
- Navodila za ukrepanje ob nesreči zrakoplova pri prevozu nevarnega blaga.

Za prevoz nevarnega blaga je potrebno dovoljenje pristojnih organov MzIP. S podatki o nevarnem blagu razpolagajo letalski prevozniki, ki izvajajo letenje v RS ali iz nje oziroma prelete preko slovenskega zračnega prostora. Če pride do nesreče letala, ki prevaža nevarno blago in ga prevoznik ne more pobrati, odstraniti, dati na določen prostor ali kako drugače nevtralizirati, mora poklicati organizacijo, ki je pooblašena za reševanje z nevarnim blagom, da to stori na stroške prevoznika.

Z zrakoplovom je prepovedan prevoz predmetov in snovi, ki so v tehničnih navodilih označeni kot prepovedani za prevoz v normalnih okoliščinah in okuženih živih živali razen izjem. Vojaške oborožitve in minsko eksplozivnih sredstev se ne sme prevažati po zraku, razen s posebnim dovoljenjem pristojnih organov in v skladu s predpisi, ki urejajo prevoz

nevarnega blaga. Kadar je to potrebno in v interesu javnega reda in varnosti, lahko vlada prepove tudi prevažanje drugega posebnega blaga.

Pri prevozu radioaktivnih snovi veljajo posebni varnostni ukrepi in ker se prepelje zelo majhne količine teh snovi z zrakoplovi, je verjetnost nesreče pri prevozu teh snovi in resna ogroženost zdravja udeležencev nesreče, reševalnih ekip in prebivalstva v okolici, zelo majhna. Pri tem bi bilo ogroženih nekaj ljudi oziroma bi morali za daljši čas omejiti dostop na območje, če ga ne bi bilo možno dekontaminirati. Površina takšnega območja bi znašala nekaj 100 m², v najslabšem primeru nekaj 1.000 m². V RS še ni bilo nobene nesreče zrakoplova z radiološkimi posledicami.

4.4 Potresna ogroženost

Občina Laško spada v VIII. stopnjo po evropski potresni lestvici (EMS).

Glede na to, da na območju občine Laško ni letališč ali vzletišč, potresna ogroženost ne bi vplivala možne letalske nesreče.

4.5 Terorizem in druge oblike množičnega nasilja

Nevarnost terorizma, vključno z uporabo radioloških, kemičnih in bioloških sredstev ter drugih oblik množičnega nasilja v sodobnih razmerah zahteva, da pristojni državni organi načrtujejo in izvajajo učinkovite preventivne ukrepe za hitro in učinkovito zaščito in reševanje ljudi in premoženja tudi v povezavi z drugimi državami. Za ukrepanje ob teh nevarnostih pa je treba ustrezno usposobiti in opremiti predvsem enote za hitre reševalne intervencije.

5 Verjetnost pojavljanja nesreče

Zrakoplovi so ena od najvarnejših prevoznih sredstev, kljub temu obstaja možnost, da se zgodi prometna nesreča, vendar je verjetnost takega dogodka majhna.

Delež letalskega potniškega prometa v mednarodnem pomenu znaša okoli 15 %. Analize nesreč zrakoplovov kažejo, da se večina vseh nesreč zrakoplovov, kar 85 %, zgodi na letališčih ali v njihovi neposredni bližini, predvsem pri vzletanju in pristajanju na območju nadzorovanih con (CTR). Ker v občini Laško ni mednarodnih in javnih letališč in tudi ne vzletišč je verjetnost nesreče iz tega razloga majhna.

Ker pa je obseg letalskih aktivnosti je v stalnem porastu, zaradi številnih zračnih poti, ki potekajo preko zračnega prostora nad ozemljem RS, je potencialno ogrožena tudi celotna občina Laško. Tako se lahko na območju celotne občine pričakujejo nesreče zrakoplovov **manjšega kot tudi večjega obsega**. V zračnem prostoru občine ni mogoče izključiti velikih nesreč zrakoplovov, v katerih bi bila lahko udeležena dva velika zrakoplova. V takem primeru bi bilo prizadetih tudi okrog 800 oseb na krovu zrakoplova in večje območje na zemlji.

6 Pogostost pojavljanja nesreče

Na območju Občine Laško v zadnjih 20 letih ni bilo večjih nesreč. Večina nesreč, ki pa se pripetijo pa so nesreče manjšega obsega med katere sodijo predvsem nesreče zmajarjev, padalcev, jadralnih padalcev, ultralahkih letal in balonov. A kljub temu so se od leta 2005 do vključno avgust 2014 se je zgodilo šest nesreč, v katerih sta dve osebi izgubili življenje.

Nesreča v zračnem prometu	Datum dogodka	Kraj/občina dogodka	Število poškodovanih-materialna škoda
Reševanje padalca	14.07.2010	Malič, občina Laško	Padalca nepoškodovanega rešili
Nesreča jadralnega padalca	20.04.2011	Polana, občina Laško	Letalec-padalec umrl

Tabela 1: Nesreče v zračnem prometu v ZŠ regiji v obdobju od 2005 do 2014, (Vir: Izpostava URSZR Celje, SPIN, 23.8.2014)

7 Možen potek ter pričakovan obseg in območje nesreče

Za nesrečo zrakoplova je značilno, da:

- se običajno zgodi brez opozorila, nenadno in nepričakovano,
- so pogosto žrtve nesreče vsi potniki in člani posadke,
- se lahko pripeti na krajih, ki niso takoj ali zlahka dostopni in
- so lahko žrtve tudi prebivalci, če zrakoplov pade na naseljeno območje.

Na območju RS so tri mednarodna letališča in eno mešano letališče, okrog katerih se razprostirajo nadzorovane cone (CTR), znotraj katerih je največ možnosti, da pride do nesreče zrakoplova.

Možne žrtve nesreč zrakoplovov niso samo potniki zrakoplovov in posadka, ampak tudi ljudje in živali, na območju, kjer pride do nesreč zrakoplovov. Posledice nesreče, neposredne in posredne, prizadenejo tudi svojce žrtev, člane reševalnih ekip, kulturno dediščino, premoženje, okolje, infrastrukturo in podobno.

Največ žrtev in škode v primeru nesreče zrakoplova v občini Laško bi bilo v primeru, da zrakoplov pade na večja poseljena območja.

8 Verjetnost nastanka verižnih nesreč

Ob nesrečah zrakoplovov ponavadi pričakujemo večje število ranjenih in tudi veliko smrtnih žrtev. Število smrtnih žrtev se lahko poveča tudi zaradi možnih različnih verižnih nesreč, kot so:

- nesreča zrakoplova na naseljeno območje, ki lahko povzroči požare ali eksplozije ter tako ogrozi življenje ljudi in živali, poškodbe ali uničenje infrastrukture in kulturne dediščine ter
- nesreča zrakoplova z nevarnim blagom, ki lahko povzroči nenadzorovano uhajanje ali odtokanje nevarnega blaga v okolje in s tem nastanek požara ali eksplozije.

9 Preprečitev, ublažitev in zmanjšanje posledic nesreče zrakoplova

RS je članica različnih mednarodnih in drugih organizacij:

- Evropske unije (EU),
- Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO),

- Evropske konference civilnega letalstva (ECAC),
- Evropske organizacije za varnost zračne plovbe (EUROCONTROL) in
- Organizacije severnoatlantske pogodbe (NATO).

Članstvo v teh organizacijah nalaga RS, da upošteva letalske standarde, priporočila in usmeritve, pa tudi zahteve in priporočila v prometni politiki.

Pomembna dejavnost v civilnem letalstvu je varovanje, ki se odraža na področju letališč, letalskih prevoznikov in drugih. Varovanje zahteva izvajanje številnih ukrepov z namenom preprečevanja dejanj nezakonitega vmešavanja. Temelj za izvajanje potrebnih ukrepov preprečevanja dejanj nezakonitega vmešavanja je izdelava varnostnih programov (letališki varnostni program, varnostni program letalskega prevoznika, varnostni program drugih subjektov). Na večini letališč obstaja tudi posebna varnostna komisija, ki sproti rešuje konkretna vprašanja s tega področja. Mednarodna letališča, letalski prevoznik in drugi subjekti imajo izdelane načrte sistema varovanja, ki temeljijo na izdelavi varnostnih dokumentov, usposabljanju zaposlenih, logističnih postopkih in izvajanja stalnih vaj. Na letališčih izvajajo naloge varovanja policija, varnostne službe in drugi subjekti, ki so določeni z varnostnimi programi (letališki varnostni program, varnostni program letalskega prevoznika, varnostni program drugih subjektov). Naloge varovanja lahko izvaja tudi policija na krovu zrakoplova.

Letalski prevoznik, ki dejansko izvaja prevoz nevarnega blaga mora izdelati Program usposabljanja s področja prevoza nevarnega blaga ter Navodila za ukrepanje ob nesreči zrakoplova pri prevozu nevarnega blaga.

Osebna in vzajemna zaščita obsega vse ukrepe, ki jih preživeli potniki in ogroženi prebivalci izvajajo za preprečevanje in ublažitev posledic nesreče zrakoplova za njihovo zdravje in življenje ter varnost njihovega premoženja. Z ukrepi, ki jih morajo izvesti potniki ob nesreči zrakoplova za zavarovanje svojih življenj in imetja (požar na zrakoplovu in podobno) je dolžan potnike seznaniti prevoznik. Kadar je zaradi posledic nesreče zrakoplova ogroženo življenje ljudi in živali, skrbijo za organiziranje, razvijanje in usmerjanje osebne in vzajemne zaščite občine v sodelovanju s prevoznikom.

9.1 Ukrepi zaščite, reševanja in pomoči

Od **zaščitnih ukrepov** se ob nesreči zrakoplova izvajajo naslednji ukrepi:

- prostorski, urbanistični, gradbeni in drugi tehnični ukrepi,
- RKB zaščita,
- evakuacija,
- sprejem in oskrba ogroženih prebivalcev in
- zaščita kulturne dediščine.

9.1.1 Prostorski, urbanistični, gradbeni in drugi tehnični ukrepi

V primeru nesreče zrakoplova večjega obsega na gosto naseljenem območju, bi bilo potrebno rušenje neuporabnih objektov ter odstranjevanje ruševin, da se zmanjšajo škodljivi vplivi nesreče ter da se lažje omogoči izvajanje drugih ukrepov in nalog ZRP.

9.1.2 Radiološka, kemična in biološka zaščita

Ob nesreči zrakoplova obstaja nevarnost, da zaradi poškodbe zrakoplova, ki prevažata nevarno snov, lahko pride do nenadzorovanega uhajanja teh snovi v okolje. Zato je treba na celotnem prizadetem območju poostri nadzor nad nevarnim blagom in ravnanje z njim.

9.1.3 Evakuacija

Če bi ob nesreči zrakoplova prišlo do večjega požara oziroma do nenadzorovanega uhajanja nevarnega blaga v okolje in bi to ogrožalo življenje in zdravje ljudi in živali, bi bilo potrebno izvesti evakuacijo.

9.1.4 Sprejem in namestitvev ogroženih prebivalcev

Zagotovi se namestitvev in nujna oskrba prebivalcem, ki so zaradi nesreče zrakoplova ostali brez doma ter sredstev za preživljanje in ki se zaradi ogroženosti zadržujejo zunaj svojega prebivališča.

9.1.5 Zaščita kulturne dediščine

Zaščita kulturne dediščine obsega priprave in izvajanje ukrepov za zmanjšanje nevarnosti ter preprečevanje škodljivih vplivov nesreče zrakoplova na kulturno dediščino.

9.2 Naloge zaščite, reševanja in pomoči

Ob nesreči zrakoplova se izvajajo naslednje naloge:

- iskanje pogrešanega zrakoplova in oseb,
- gašenje in reševanje ob požarih,
- prva pomoč in nujna medicinska pomoč,
- reševanje iz ruševin,
- reševanje na vodi in iz vode,
- pomoč ogroženim in prizadetim svojcem oziroma prebivalcem in
- zagotavljanje osnovnih pogojev za življenje.

9.2.1 Iskanje pogrešanega zrakoplova in oseb (zrakoplov v sili)

Agencija za civilno letalstvo Slovenije (CAA) v skladu s predpisi in mednarodnimi sporazumnimi akti usklajuje akcijo iskanja in reševanja pogrešanega civilnega zrakoplova medtem, ko SV, MO usklajuje akcijo iskanja in reševanja pogrešanega vojaškega zrakoplova oziroma tujega vojaškega zrakoplova. Pri iskanju in reševanju pogrešanega zrakoplova sodelujejo policija, SV, sile za ZRP, Kontrola zračnega prometa Slovenije KZPS, d.o.o. (KZPS, d.o.o.), lastniki ali uporabniki zrakoplova ter osebe, ki opravljajo dolžnosti na krovu zrakoplova ali na letališčih ali drugih zmogljivostih za letalstvo. V primeru nesreče zrakoplova na morju se v iskanje vključi tudi Uprava RS za pomorstvo pri MzIP. Pri iskanju pogrešanega zrakoplova iz zraka lahko sodelujejo poleg zrakoplovov policije in SV tudi drugi domači in tuji zrakoplovi, katere, če je treba, kontrolorji zračnega prometa (Kontrola zračnega prometa Slovenije KZPS, d.o.o. (KZPS, d.o.o.)) usmerjajo na mesto nesreče. Pogrešan zrakoplov na tleh iščejo policijske enote ter druge sile za ZRP. Iskalno akcijo na tleh vodi Policija.

9.2.2 Prva pomoč in nujna medicinska pomoč

Ranjenim in poškodovanim, ob nesreči zrakoplova na kraju nesreče, najprej pomagajo preživeli, očitidci in pripadniki reševalnih služb, ki prvi prispejo na kraj nesreče. Če se nesreča zgodi izven letališča najprej pomagajo gasilci in druge ekipe sil za ZRP, ki prenesejo poškodovane do mesta za zdravstveno oskrbo (MZ), ki naj bo na območju, od koder je možen nadaljnji prevoz do zdravstvene oskrbe. Ob nesreči zrakoplova z večjim številom žrtev, se po potrebi poleg rednih služb MNZ, ki opravljajo identifikacijo oseb, aktivira tudi enota za identifikacijo oseb pri Inštitutu za sodno medicino pri Medicinski fakulteti.

9.2.3 Gašenje in reševanje ob požarih

Naloge gašenja požarov in reševanja na zrakoplovu ali mednarodnem letališču, skladno z načrti zaščite in reševanja posameznega mednarodnega letališča, izvajajo gasilske službe letališč, gasilske enote širšega regijskega pomena in gasilske enote pristojnih gasilskih društev.

9.2.4 Reševanje iz ruševin

Ob nesreči zrakoplova na težko dostopnem predelu ali ob nesreči zrakoplova na naseljeno območje se za iskanje ponesrečenih aktivirajo sile za ZRP. Ob nesreči zrakoplova na težko dostopnem terenu se lahko za prevoz potrebne opreme za tehnično reševanje uporabijo tudi helikopterji Policije in SV, pri reševanju iz ruševin pa lahko sodelujejo tudi gasilske enote.

9.2.5 Reševanje na vodi in iz vode

Iskanje pogrešanih in reševanje ponesrečenih na vodi in iz vode ter sodelovanje pri opravljanju nujnih zaščitnih in drugih del zaradi preprečitve in ublažitve posledic nesreč izvajajo, skladno s predpisi in svojimi aktivnostmi enote ZIR.

9.2.6 Pomoč ogroženim in prizadetim svojcem oziroma prebivalcem

Izpostava URSZR Celje v sodelovanju s prevoznikom zrakoplova, MzIP, po potrebi tudi z MZZ, zdravstveno službo, policijo, socialno službo, poizvedovalno službo RKS, duhovniki različnih verskih skupnosti, prevajalsko službo in drugimi organi organizira informacijski center v primeru nesreče zrakoplova.

Informacijski center organiziraj tudi občina Laško. Poleg tega, da objavi telefonsko številko, informacijski center posreduje tudi informacije o nesreči, daje napotke prebivalcem na prizadetem območju, zbira, obdeluje in posreduje podatke o mrtvih in poškodovanih, ki jih nato posreduje pristojnemu štabu CZ, drugim pristojnim organom, organizacijam in službam ter, če je tako odločeno tudi svojcem žrtev in poškodovanim. Informacijski center nudi tudi psihološko in duhovno pomoč prizadetim in svojcem žrtev, prevajalske storitve, pomoč pri oskrbi in nastanitvi nepoškodovanih in svojcev ter preživelim pri vzpostavitvi stikov s svojci.

9.2.7 Zagotavljanje osnovnih pogojev za življenje

Osnovni pogoji za življenje bodo vzpostavljeni takrat, ko bodo izpolnjeni pogoji za preklic odrejenih zaščitnih ukrepov. Za izvajanje nalog na področju zagotavljanja osnovnih pogojev za življenje so zadolžene javne službe in gospodarske družbe, zavodi in druge organizacije ter poveljnik CZ občine Laško.

10 Razred ogroženosti v Občini Laško

V regijski oceni ogroženosti je uporabljena predpostavka, da območja CTR con mednarodnih letališč in mešanega letališča, kot to določa obstoječi državni načrt, pomenijo večjo verjetnost, da pride do nesreče zrakoplova večjega obsega. Upoštevano je bilo tudi dejstvo, da zaradi številnih zračnih poti skozi celotni zračni prostor RS, kljub majhni verjetnosti obstaja verjetnost nesreče zrakoplova na celotnem območju RS.

V tretji razred ogroženosti spadajo občine, ki ležijo izven CTR con mednarodnega ali mešanega letališča, v peti razred pa sodijo občine, ki ležijo na območju CTR con mednarodnega ali mešanega letališča (preglednici 10. 1 in 10. 2).

Preglednica 10.1: Rangiranje občin glede na kriterije

Razred ogroženosti občine / regije	Točke iz tabele 10
1	-
2	-
3	Območje izven con CTR
4	-
5	Območje CTR con

Vir: Ocena ogroženosti ob nesreči zrakoplova v Zahodno Štajerski, verzija 2.0, 2014.

Preglednica 10.2: Razredi in stopnje ogroženosti nosilcev načrtovanja

Razred ogroženosti	Stopnja ogroženosti
1	Majhna
2	Srednja
3	Velika
4	Zelo velika 1
5	Zelo velika 2

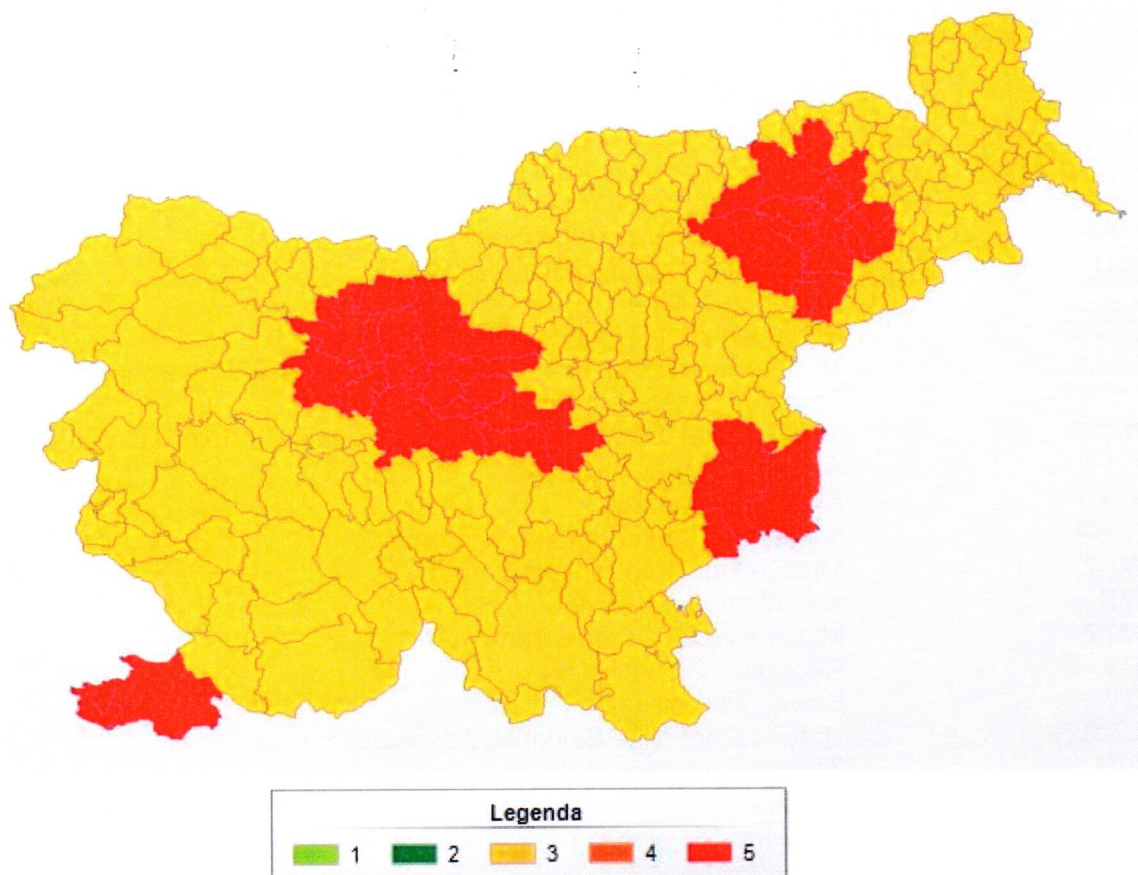
Vir: Ocena ogroženosti ob nesreči zrakoplova v Zahodno Štajerski, verzija 2.0, 2014.

Občina Laško ne leži na območju CTR con mednarodnega ali mešanega letališča, zato sodi v 3. razred ogroženosti, kar pomeni veliko ogroženost.

Zaradi številnih zračnih poti preko slovenskega zračnega prostora lahko na celotnem območju ZŠ regije pričakujemo tako nesreče zrakoplovov manjšega kot tudi večjega obsega, vendar je verjetnost, da do take nesreče pride, majhna, zato se je občina Laško uvrstila v tretji razred ogroženosti.

Pregled ogroženosti slovenskih občin ob nesreči zrakoplova je predstavljen na sliki 10-1, iz katere je razvidno, da je občina Laško obarvana z rumeno barvo.

Slika 10-1: Ogroženost slovenskih občin



1- majhna, 2- srednja, 3- velika, 4- zelo velika 1, 5- zelo velika 2

Vir: Ocena ogroženosti ob nesreči zrakoplova v RS, ažurirana 2017.

11 Zaključki ocene ogroženosti

Glede na število prevoženih kilometrov so zrakoplovi ena najvarnejših prevoznih sredstev, saj je verjetnost, da bo potnik umrl v nesreči zrakoplova, precej manjša, kot v avtomobilski nesreči. 85 % nesreč zrakoplovov se pripeti na letališčih ali v njihovi neposredni bližini, pri vzletih in pristankih zrakoplova. Poleg potnikov in posadke so možne žrtve nesreč zrakoplovov tudi ljudje in živali na zemlji ter poškodbe oziroma uničenje premoženja, infrastrukture, kulturne dediščine ter okolja.

Zaradi številnih zračnih poti, ki prepletajo zračni prostor RS, je s stališča nevarnosti nastanka nesreče zrakoplova ogrožena tudi občina Laško, kar pomeni, da so na celotnem območju občine možne nesreče manjšega in večjega obsega.

Najhujše posledice lahko povzroči nesreča večjega obsega, ko strmoglavi večje potniško letalo na naseljeno območje, turistično območje, industrijsko območje in težko dostopno območje, saj je verjetnost, da se takšen dogodek zgodi, zelo majhna. V primeru iskanja pogrešanega zrakoplova in oseb bi predstavljal velik problem iskanje zrakoplova, reševanje in pomoč v težje dostopnih gozdnih predelih. V zračnem prostoru občine ne moremo izključiti velikih nesreč zrakoplovov, v katerih bi bila lahko udeležena dva velika zrakoplova. Verjetnost za takšno nesrečo na območju občine sicer zmanjšuje dejstvo, da na našem območju ni nadzorovane cone (CTR) mednarodnih in mešanih letališč.

Iz ocene ogroženosti ob nesreči zrakoplova v občini Laško in Ocene ogroženosti ob nesreči zrakoplova v ZŠ regiji, da je zaradi številnih zračnih poti območje občine Laško razvrščeno v tretjo kategorijo ogroženosti, kar predstavlja veliko stopnjo ogroženosti za nesrečo zrakoplova in je potrebno izdelati delni načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova v občini Laško.

12 Razlaga okrajšav

CAA	Agencija za civilno letalstvo
CTR	Control zone (nadzorovana cona)
CZ	Civilna zaščita
ECAC	Evropska konferenca civilnega letalstva
IATA	Mednarodna združenja letalskih prevoznikov (International Air Transport Association)
ICAO	Mednarodna organizacija civilnega letalstva (International civil Aviation Organization)
KS	Krajevna skupnost
MzIP	Ministrstvo za infrastrukturo in prostor
MINZ	Ministrstvo za notranje zadeve
MZ	Ministrstvo za zdravje
MZZ	Ministrstvo za zunanje zadeve
RS	Republika Slovenija
SV	Slovenska vojska
URSZR	Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje
ZiR	Zaščita in reševanje
ZRP	Zaščita, reševanje in pomoč
ZŠ	Zahodno Štajerska

13 Viri podatkov in vsebin za izdelavo ocene ogroženosti

- Ocena ogroženosti ob nesreči zrakoplova Zahodno Štajerski, verzija 2.0, URSZR, Izpostava Celje, avgust 2014;
- Karta zračnih poti v Republiki Sloveniji, vir: <http://www.arso.gov.si>;
- Nesreče v zračnem prometu, SPIN, URSZR Izpostava Celje, 26.8.2014;
- Seznam vzletišč z dne 11.7.2014, CAA (e-pošta)
- Karta KS Laško, vir: <http://www.lasko.si>