

Za izvrševanje 54. člena in na podlagi prvega odstavka 88. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 30/18) minister za infrastrukturo izdaja

PROMETNI PRAVILNIK

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen (vsebina pravilnika)

(1) Ta pravilnik določa pogoje in način organizacije ter opravljanja varnega železniškega prometa na železniški infrastrukturi v Republiki Sloveniji.

(2) Določbe tega pravilnika se uporabljajo v železniškem operativnem podsistemu »Vodenje in upravljanje prometa« kakor je to opredeljeno v zakonu, ki opredeljuje varnost v železniškem prometu in interoperabilnost železniškega sistema, ter se smiselno uporabljajo tudi za vodenje in upravljanje JŽI, industrijskih tirov in prog drugih železnic, če zanje niso predpisani drugačni pogoji.

(3) Ta pravilnik morajo upoštevati upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu, ki sprejmejo potrebne predpise z natančnimi postopki za zagotovitev varnega upravljanja in odvijanja železniškega prometa skladno s svojimi sistemi varnega upravljanja.

(4) Izvajanje določb tega pravilnika, ki se nanašajo na zadolžitve prevoznika pri zagotavljanju ter izvedbi varne vožnje vlaka, mora zagotavljati tudi upravljavec, kadar opravlja vožnje vlakov za lastne potrebe.

2. člen (pomen izrazov in kratic)

(1) Izrazi, uporabljeni v tem pravilniku, pomenijo:

1. »avtomatski prevozni režim (APR)« je preklpitev signalnovarnostne naprave v način delovanja tako, da se pri vožnji vlaka proti postaji ali odjavnici vozna pot vlaka skozi postajo ali odjavnico avtomatsko postavi, zavaruje in signalizira;
2. »brzojavka« je pisno sporočilo, ki se nanaša na vodenje železniškega prometa;
3. »center vodenja prometa« je mesto, s katerega progovni prometnik z napravami za daljinsko vodenje prometa vodi promet na najmanj treh daljinsko vodenih postajah;
4. »postajna postavljalnica« je naprava, ki omogoča krmiljenje notranjih in zunanjih postajnih in pripadajočih progovnih signalnovarnostnih naprav;
5. »cepišče« je službeno mesto, na katerem se na odprti progi odcepi druga proga ali industrijski tir, železniški promet nasprotnih in zaporednih vlakov pa vodi prometnik sosednje postaje ali progovni prometnik;
6. »cepna kretnica« je kretnica, kjer se cepi druga proga ali industrijski tir;
7. »cepna postaja« je postaja, kjer se cepi druga proga;
8. »čuvaj nivojskega prehoda« je delavec, ki je strokovno usposobljen za delovno mesto OVKN, katerega strokovna usposobljenost vsebuje tudi zavarovanje prometa na nivojskem prehodu;
9. »daljinsko vodenje prometa« je vodenje prometa z napravami za daljinsko vodenje prometa s sosednje postaje ali iz centra vodenja prometa;
10. »daljinsko vodena postaja« je praviloma nezasedena postaja, na kateri je promet daljinsko voden z napravami za daljinsko vodenje prometa;

11. »dvopotna vozila« so motorna vozila za posebne namene, ki so prirejena za vožnjo po cesti in po tirih;
12. »fonogram« je dokazno oddano in sprejeto kratko ustno sporočilo predpisane vsebine;
13. »izredni dogodek« je v tem pravilniku skupno ime za resno nesrečo, nesrečo in incident;
14. »kodifikacija« je način označevanja pošilk, katerih prečni prerez presega dovoljene nakladalne profile in bi se brez takšnega sistema prevažale kot izredni prevoz;
15. »koda proge« je označba proge, s katero se določa, katere kodificirane pošilke se po progi še lahko prevažajo, ne da bi zapadle pod režim izrednega prevoza;
16. »komunikacijsko mesto« je mesto, od koder je mogoče vzpostaviti komunikacijsko zvezo vsaj s prometnikom ali progovnim prometnikom;
17. »krajevno ravnanje« je ravnanje s postajno postavljalnico zasedene postaje;
18. »križna postaja« je postaja, kjer se križata vlaka iz nasprotnih smeri, in na katero je križanje preloženo ali odrejeno;
19. »lokalna postavljalnica« je naprava v okviru postajne postavljalnice, s katero postajno, premikalno ali vlakovno osebje ravna s kretnicami, raztirniki in napravami za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih na postaji;
20. »medpostajni odsek« je odprta proga med dvema sosednjima postajama;
21. »nakladališče« je mesto na progi, na katerem se naklada in razklada blago ter opravlja premik, ki je potreben zaradi nakladanja ali razkladanja. Kretnice na nakladališču morajo biti zavarovane enako kot cepna kretnica, kjer se cepi druga proga ali industrijski tir;
22. »naprave za daljinsko vodenje prometa« so naprave, ki omogočajo upravljanje s postajnimi postavljalnicami na daljavo ter vodenje prometa iz CVP;
23. »nepravi tir« je tir na dvotirnih progah, ki ni določen za redno vožnjo vlakov te smeri;
24. »nezasedena postaja« je postaja, ki ni zasedena s prometnikom;
25. »odjavnica« je službeno mesto, s katerega se na odprti progi uravnavajo vožnje zaporednih vlakov v odjavnem razmiku. Meja med odjavnima odsekoma je prostorni signal. Na odprti progi je lahko več odjavnic;
26. »odprta proga« je proga, ki povezuje dve postaji. Meja med odprto progo in postajo so uvozni signali, kjer pa teh ni, pa prvi uvozni kretnici sosednjih postaj;
27. »odrejeno križanje« je križanje vlakov, ki ni predvideno z voznim redom omrežja in se ga odredi na določeno postajo, kjer se bo križanje izvedlo;
28. »postaja« je prometno mesto z najmanj eno kretnico na katerem se ureja železniški promet nasprotnih in zaporednih vlakov;
29. »postajališče« je mesto na progi, ki je namenjeno za vstopanje in izstopanje potnikov;
30. »postajni poslovni red« je dokument upravljavca, z natančnimi določbami o postaji, njeni tehnični opremljenosti in organizaciji vodenja prometa na njej;
31. »postajni tiri« so tiri, ki se nahajajo med uvoznimi kretnicami iste postaje ali uvozno kretnico in tirnimi zaključki slepih tirov;
32. »postajno osebje« je osebje, ki sodeluje pri zavarovanju vlakovnih in/ali premikalnih voznih poti na postaji;
33. »postanek vlaka iz prometnih ozirov« je z voznim redom omrežja predviden postanek vlaka na postaji za potrebe državnih organov oziroma za zagotovitev urejenosti železniškega prometa;
34. »potniški vagoni« so železniška vozila brez lastnega pogona; namenjeni so za prevoz potnikov;
35. »pravi tir« je tir na dvotirnih progah, določen za redno vožnjo vlakov ene smeri;
36. »preloženo križanje« je križanje, ki se ga je preložilo iz voznoredne križne postaje na novo križno postajo;
37. »premikalna skupina« je skupno ime za vodjo premika in najmanj enega premikača;
38. »premikalno osebje« so OVKN, ki sodelujejo pri premiku;
39. »prepeljevalna pot« je del tira za ločnico, premikalnim signalom oziroma mejnim tirnim signalom oziroma glavnim signalom, do katerega je postavljena vozna pot, ki mora biti prosta in mora znašati najmanj 50 m;
40. »priročnik za strojevodjo« je skupek pravil, postopkov in informacij, ki jih potrebuje strojevodja, da lahko opravlja naloge vožnje vlaka;

41. »pristojni vzdrževalec« je OVKN, strokovno usposobljen za enega od vzdrževalcev upravljavca;
42. »privolitev« je vzpostavitev stanja na signalnovarnostni napravi tako, da omogoča signaliziranje voženj s signalnimi znaki glavnih signalov samo v eni trenutno izbrani smeri;
43. »progovna hitrost« je največja dovoljena hitrost na odseku proge ali tiru, odvisna od tehničnega stanja proge, njene opremljenosti in tehničnih značilnosti vlaka; določena je s signalnimi znaki za progovno hitrost;
44. »progovni prometnik« je delavec upravljavca, ki iz centra vodenja prometa neposredno vodi promet na progi ali odseku proge;
45. »progovni telefon« je telefon, ki je nameščen v posebni omarici ali na posebnem stebričku in je namenjen za neposredno sporazumevanje s progovnim prometnikom oziroma prometnikom sosednjih postaj;
46. »progovni tir« je tir med uvoznim signalom in uvozno kretnico;
47. »progovno vozilo« je motorno vozilo za posebne namene, kadar se dalj časa zadržuje med dvema postajama in za njegovo vožnjo ni mogoče uporabiti voznega reda posameznega vlaka;
48. »program omrežja« je dokument, ki vsebuje podatke o razpoložljivih zmogljivostih javne železniške infrastrukture ter informacije o pogojih dostopa do javne železniške infrastrukture, informacije o pogojih za dostop do objektov za izvajanje železniških storitev, povezanih z omrežjem javne železniške infrastrukture, in pogojih za opravljanje storitev v teh objektih;
49. »prometno mesto« je tehnično opremljeno mesto na progi z najmanj eno kretnico, na katerem se ureja železniški promet nasprotnih in zaporednih vlakov; v nadaljevanju postaja;
50. »prometnik« je delavec upravljavca, ki neposredno vodi promet na krajevno vodeni postaji in/ali na največ dveh daljinsko vodenih postajah;
51. »ranžiranje vlaka« je premikalno delo, pri katerem sestavo ali razstavo vlaka opravlja premikalna skupina (dodajanje ali odvzemanje vagonov); zamenjava vlakovne lokomotive, dodajanje ali odvzemanje doprege ali priprege ni ranžiranje vlaka;
52. »razstava vlaka« je premik železniških vozil z namenom dostave le-teh iz vlaka na določena mesta;
53. »sestajanje« je skupni naziv za križanja, prehitenja, srečanja in dohitenja;
54. »sestava vlaka« je premik železniških vozil z namenom razvrstitve le-teh tako, kot je predvidena sestava vlaka;
55. »signalnovarnostne naprave« so naprave za zavarovanje in vodenje prometa;
56. »sprednji vlak« je vlak, ki vozi pred zaporednim vlakom v isti smeri po istem tiru;
57. »strojevodja« je v tem pravilniku skupen naziv za strojevodjo in voznika progovnih vozil, razen kadar je voznik progovnega vozila posebej naveden;
58. »tovorni vagoni« so železniška vozila brez lastnega pogona, namenjena prevozu blaga;
59. »uvozna kretnica« je kretnica, kjer se konča progovni tir in začnejo postajni tiri;
60. »validacija« je postopek, s katerim se zagotavlja identičnost uporabljenih podatkov s posredovanimi podatki;
61. »vlakovna pot« je zmogljivost transportne infrastrukture za vožnjo vlaka med dvema krajema ob določenem času;
62. »vlakovna vožnja« je vožnja vlaka po predpisanem voznem redu posameznega vlaka;
63. »vlakovno osebje« je skupno ime za vlakospremno osebje in strojevodjo ter pomočnika strojevodje, če je ta na vlečnem vozilu pri vlaku;
64. »vlakospremno osebje« je skupno ime za OVKN, ki pri vlaku opravlja dela spremljave vlaka;
65. »vlečna vozila« so železniška vozila z lastnim pogonom, ki so namenjena za vleko vlakov, vožnjo pri premiku ali samostojno vožnjo in so lokomotive in motorne garniture;
66. »vozlišče« je v pomenu vodenja prometa območje več železniških postaj, ki glede na potrebe železniškega prometa sestavljajo celoto. Območja vozlišč določi upravljavec in jih s podatki o progi posreduje prevozniku, da jih ta objavi v Navodilu o progi;

67. »vozni red omrežja« je vozni red, ki je sestavljen iz voznih redov posameznih vlakov za potrebe upravljavca po posameznih progah in voznih redov posameznih vlakov za potrebe prevoznikov na teh progah ter zajema tudi dokumente voznega reda omrežja;
68. »voznoredna križna postaja« je postaja, na kateri je križanje določeno z voznim redom omrežja;
69. »zavorna pot« je razdalja, ki jo prevozi vozilo oziroma vlak od trenutka začetka zaviranja do njegove zaustavitve. Zavorna pot vozila ali vlaka pri sprožitvi hitrega zaviranja ne sme prekoračiti zavorne razdalje.

(2) Drugi izrazi, uporabljeni v tem pravilniku, pomenijo enako kot izrazi, uporabljeni v zakonu, ki ureja varnost v železniškem prometu, zakonu, ki ureja železniški promet, in v drugih podzakonskih aktih, izdanih na njihovi podlagi.

(3) Kratice, uporabljene v tem pravilniku, pomenijo:

- APB avtomatski progovni blok
- APR avtomatski prevozni režim
- ASN avto stop naprava
- CVP center vodenja prometa
- ETCS evropski sistem za nadzor vlakov
- GSM-R globalni sistem za mobilne storitve za železnice
- JŽI javna železniška infrastruktura
- MO medpostajna odvisnost
- NPr nivojski prehod
- OP obojestranski promet
- OVKN osebje ali oseba, ki opravlja varnostno kritične naloge
- SV signalnovarnostna (naprava)
- TK telekomunikacije
- TSI tehnične specifikacije interoperabilnosti
- UIC mednarodna železniška unija
- SNEV stabilne naprave električne vleke
- SVU sistem varnega upravljanja.

3. člen **(zavorna razdalja)**

(1) Zavorna razdalja je fiktivna standardizirana razdalja, na podlagi katere se urejajo signalnovarnostne naprave na določeni progi ali odseku proge.

(2) Osnovna zavorna razdalja na železniških progah v Republiki Sloveniji je 1000 m.

(3) Za zavorno razdaljo 1000 metrov je treba izpolniti naslednje pogoje:

1. uvozni in kritni signali morajo biti postavljeni največ 500 m (v izjemnih primerih se ta razdalja lahko poveča za največ 30%) in najmanj 100 m pred prvo uvozno kretnico oziroma pred mestom, ki ga krijejo;
2. razdalja med uvoznim oziroma kritnim signalom in signalom premikalni mejnik mora biti najmanj 50 m;
3. medsebojna oddaljenost glavnih signalov, ki predsignalizirajo signalne znake naslednjega glavnega signala, ne sme biti večja od 3000 m in ne manjša od 1000 m;
4. predsignali morajo biti postavljeni na največ 1500 m in najmanj na 1000 m pred glavnim signalom, katerega signalne znake predsignalizirajo;
5. kadar zaradi krajevnih razmer ni mogoče doseči predpisane vidnostne razdalje, je najmanjšo razdaljo med glavnimi signali, ki predsignalizirajo signalne znake naslednjega

glavnega signala, oziroma med glavnim signalom in predsignalom dovoljeno zmanjšati za največ 5%, to je na najmanjšo razdaljo 950 m.

(4) Ne glede na drugi odstavek tega člena je na posameznih progah, odsekih prog ali postajah, kjer niso izpolnjeni pogoji za zavorno razdaljo 1000 m, zavorna razdalja 700 m. Pregled zavornih razdalj po progah in odstopanj od 1000 m zavorne razdalje na obstoječih progah upravljavec navede v registru infrastrukture. Te podatke, ki morajo biti validirani, posreduje prevozniku, ki jih mora objaviti v navodilu o progi. Za zavorno razdaljo 700 m je treba izpolniti naslednje pogoje:

1. uvozni in kritni signali morajo biti postavljeni največ 500 m (v izjemnih primerih se ta razdalja lahko poveča za največ 30%) in najmanj 100 m pred prvo uvozno kretnico oziroma pred mestom, ki ga krijejo;
2. razdalja med uvoznim oziroma kritnim signalom in signalom premikalni mejnik mora biti najmanj 50 m;
3. medsebojna oddaljenost glavnih signalov, ki predsignalizirajo signalne znake naslednjega glavnega signala, ne sme biti večja od 3000 m in ne manjša od 700 m;
4. predsignali morajo biti postavljeni na največ 1050 m in najmanj na 700 m pred glavnim signalom, katerega signalne znake predsignalizirajo;
5. kadar zaradi krajevnih razmer ni mogoče doseči predpisane vidnostne razdalje, je najmanjšo razdaljo med glavnimi signali, ki predsignalizirajo signalne znake naslednjega glavnega signala, oziroma med glavnim signalom in predsignalom dovoljeno zmanjšati za največ 5%, to je na najmanjšo razdaljo 665 m.

(5) Prepeljevalna pot mora znašati najmanj 50 m od mesta, kjer se konča vozna pot pri uvozu vlaka. Prepeljevalna pot za eno vozno pot se ne sme istočasno uporabiti za drugo vozno pot.

(6) Progovna vozila se morajo zaustaviti na razdalji, ki ni daljša od 400 m.

4. člen **(predpisi o opravljanju železniškega prometa)**

(1) Pri opravljanju železniškega prometa je treba poleg določb tega pravilnika upoštevati še TSI, zakonodajo in SVU upravljavca ter prevoznikov, s katerimi se natančneje določa opravljanje železniškega prometa.

(2) Železniške postaje morajo imeti postajni poslovni red, druge organizacijske enote upravljavca in prevoznika, v katerih opravljajo delo OVKN, morajo izdelati poslovnik.

(3) Določbe postajnih poslovnih redov, ki veljajo za OVKN upravljavca in prevoznika, mora upravljavec posredovati prevozniku, ki jih prevoznik za strojevodjo navede v Priročniku za strojevodjo in/ali Navodilu o progi, za ostale OVKN pa v SVU.

(4) Določbe v postajnem poslovnem redu, ki se nanašajo tudi na delo drugih organizacijskih enot upravljavca in prevoznika, morajo le-ti vnesti v svoj SVU.

(5) Na mejnih postajah je treba upoštevati tudi določbe meddržavnih sporazumov in pogodb ter vsebine usklajenih navodil za vodenje in upravljanje prometa na mejni progi, ki jih izdaja oba upravljavca.

(6) Navzočnost osebe, ki je pooblaščen za nadzorstvo, oziroma navzočnost pristojnega vodje, ne odvezuje odgovornosti delavca pri opravljanju njegovega dela.

5. člen

(sporazumevanje pri opravljanju železniškega prometa)

(1) Pri opravljanju železniškega prometa se je treba sporazumevati jasno, zanesljivo in na enoten način v slovenskem jeziku, in sicer ustno, pisno ali s predpisanimi signalnimi znaki. Na mejnih postajah in progah ter postajah izmenjav prometa se uporablja službeni jezik, ki je določen v sporazumu med dvema upravljavcema.

(2) Ustno sporazumevanje je lahko neposredno ali z uporabo komunikacijskih sredstev. Komunikacijsko sredstvo je način sporazumevanja, ki izpolnjuje merila neposredne in učinkovite komunikacije (telefon, UKV, telefaks, elektronska pošta).

(3) Pisno sporazumevanje je lahko v obliki ročnega izpisa ali v drugi obliki (telefaks, računalnik, elektronska pošta, tekstovna sporočila preko GSM-R, ipd...) iz katerega je moč jasno in ne dvomno razbrati napisano sporočilo.

(4) Sporazumevanje je dokazno, če so oddana sporočila ohranjena tako, da je njihovo vsebino in obliko ter dokaz, da je prejemnik sporočilo dobil in razumel, mogoče preveriti. Sporočila se ohranjajo na enega od naslednjih načinov:

1. z napravami, ki omogočajo stalno in zanesljivo registriranje sporočil (ustnih ali pisnih);
2. z izpisom in s potrditvijo prevzema;
3. z zapisovanjem sporočil.

(5) Fonograme je treba zapisati v predpisane obrazce, če naprav, ki omogočajo stalno in zanesljivo registriranje sporočil, ni ali pa ne delujejo.

(6) Sporazumevanje po komunikacijskih sredstvih se opravlja tako, da tisti, ki želi oddati sporočilo, pokliče tistega, ki mu je sporočilo namenjeno, nato pa:

1. se poklicani javi tako, da pove ime postaje oziroma službenega mesta ali številko ter lokacijo vlaka;
2. tisti, ki kliče, pove ime postaje oziroma službenega mesta ali številko ter lokacijo vlaka, vsebino in številko fonograma, če mora biti fonogram zapisan;
3. poklicani sprejem fonograma potrdi tako, da ponovi besedilo fonograma, doda besedo »razumel«, pove številko, če je moral fonogram zapisati.

(7) Predpisana obvestila in fonogrami se pri opravljanju železniškega prometa ne smejo krajšati in spreminjati.

(8) Za sporazumevanje pri opravljanju železniškega prometa je treba zagotoviti neposredne zveze za prenos informacij med vsemi navedenimi:

1. dvema sosednjima postajama;
2. sosednjima postajama in službenimi mesti med njima;
3. sosednjima postajama in komunikacijskimi mesti na progi med njima;
4. vlakovnim dispečerjem in vsemi postajami na progi oziroma odseku proge, na katerem vlakovni dispečer posredno vodi promet;
5. postajo in progovnim prometnikom;
6. prometnikom, progovnim prometnikom in dispečerjem stabilnih naprav električne vleke (v nadaljevanju: dispečerjem SNEV);
7. prometnikom in kretnikom;
8. med vsemi postajami na progi, če prometa ne vodi vlakovni dispečer ali progovni prometnik in
9. progovnim prometnikom in komunikacijskimi mesti.

(9) Neposredne zveze predhodnega odstavka morajo biti vključene v naprave za registriranje pogovorov.

(10) Za medsebojno sporazumevanje OVKN postaj in službenih mest, kot tudi za njihovo sporazumevanje z drugimi delavci, ki delajo na progi, in strojevodji vlakov, se uporabljajo komunikacijska sredstva.

(11) Kadar sporazumevanje zaradi okvar na komunikacijskih sredstvih ni mogoče na noben način, se promet vlakov ne opravlja, dokler se sporazumevanje ne vzpostavi.

6. člen

(službena mesta)

(1) Službena mesta, na katerih stalno ali začasno opravlja delo OVKN, so: cepišča, nakladališča, postajališča, nivojski prehodi, na katerih promet varuje čuvaj nivojskega prehoda, in mesto dela delovne skupine, kadar OVKN zahteva obveščanje o vožnji vlakov in progovnih vozil.

(2) Vsako službeno mesto mora imeti najmanj izpisek iz voznega reda omrežja za dotični odsek. V primeru, da OVKN na tem službenem mestu sodeluje pri zavarovanju voznih poti z uporabo SV naprav, mora tako službeno mesto imeti tudi navodilo za ravnanje s to napravo.

7. člen

(vlaki in njihov namen)

(1) Vlak je po predpisih sestavljena in speta skupina železniških vlečenih in/ali vlečnih vozil označena s številčno oznako dodeljene vlakovne poti.

(2) Glede na namen so vlaki potniški, tovorni in službeni za potrebe upravljavca:

1. potniški vlaki:
 - a) vlaki z nagibno tehniko, katerih tehnična izvedba zmanjšuje bočne pospeške, ki delujejo na potnika;
 - b) motorne garniture;
 - c) vagonski potniški vlaki, ki so sestavljeni iz ene ali več lokomotiv in potniških vagonov;
 - d) lokomotivski vlaki, ki so motorne garniture, kadar vozijo kot prazne, ali lokomotive potniških vlakov;
 - e) poskusni vlaki;
2. tovorni vlaki:
 - a) vlaki za prevoz tovora, ki vozijo po naročilu prevoznikov;
 - b) poskusni vlaki in
 - c) lokomotivski vlaki, ki so lokomotive tovornih vlakov;
3. službeni za potrebe upravljavca:
 - a) motorna vozila za posebne namene, kadar vozijo kot vlak;
 - b) merilni vlaki;
 - c) poskusni vlaki;
 - d) delovni vlaki;
 - e) intervencijski vlaki.

8. člen

(razpored, predaja in prevzem službe)

(1) Določila o razporedu, predaji in prevzemu službe si upravljavec in prevozniki predpišejo v svojih SVU.

(2) Če se delo opravlja neprekinjeno, se služba predaja in sprejema osebno (pisno in ustno ali samo ustno), če se delo opravlja prekinjeno, pa le pisno, razen v primeru, ko po prekinitvi delo nadaljuje isti delavec.

9. člen **(službeni znak prometnika)**

Službeni znak prometnika, ki ga mora nositi med opravljanjem dela, je rdeča kapa z emblemom.

II. POSTAJNI POSLOVNI RED, TEHNOLOŠKI PROCES DELA IN POSLOVNIK **INDUSTRIJSKEGA TIRA**

10. člen **(postajni poslovni red)**

(1) Za vsako postajo mora upravljavec izdelati postajni poslovni red kot dokument ali računalniško datoteko, v katerem se predpišejo natančnejši postopki in obveznosti upravljavca in prevoznikov ter njihovo medsebojno sodelovanje pri opravljanju železniškega prometa.

(2) Določbe postajnih poslovnih redov, ki veljajo za OVKN upravljavca in prevoznika, mora upravljavec posredovati prevozniku, ki jih prevoznik za strojevodjo navede v Priročniku za strojevodjo in/ali Navodilu o progi, za ostale OVKN pa v poslovniku. Podatke, ki se nanašajo na vozne rede posameznih vlakov, morata prevoznik in upravljavec pred uveljavitvijo voznega reda omrežja uskladiti.

(3) Postajni poslovni red izdela upravljavec oblikovno enako za vse postaje.

(4) Postajni poslovni red mora biti razdeljen na prvi del in drugi del.

1. Prvi del mora vsebovati določbe stalnega značaja in mora biti razdeljen na naslednja poglavja:
 - a) tehnične zmožljivosti in opremljenost postaje in industrijskih tirov;
 - b) organizacija in način vodenja prometa vlakov in premika;
 - c) posebni pogoji in navodila za opravljanje prometa in posameznih del na postaji, industrijskih tirih oziroma odsekih prog, ki jih narekujejo specifične razmere na tej postaji oziroma med postajami in se nanašajo na postopke in ravnanja upravljavca in prevoznikov;
 - d) organizacija in način opravljanja prometa po delovnih mestih na postaji in stalno zasedenimi službenimi mesti do sosednjih postaj;
 - e) oskrbovanje na odprti progi;
 - f) posebne določbe za elektrificirane proge;
 - g) ravnanje ob izrednih dogodkih in
 - h) priloge – situacijski načrt lastne postaje in skice sosednjih postaj in službenih mest do sosednjih postaj, navodilo za ravnanje s signalnovarnostno napravo, v katerem morajo biti po poglavjih navodila za vse naprave, ki se nahajajo na postaji in na sosednjih medpostajnih odsekih, navodilo za ravnanje z električnimi stikali, shema električnih ločitev na postaji in službenih mestih do sosednjih postaj, poslovnik za posamezno stalno zasedeno službeno mesto in ostale priloge, glede na specifičnost postaje.
2. Drugi del mora vsebovati določbe, ki so vezane na veljavni vozni red omrežja; izdelati ga je treba za vsako voznoredno obdobje, razdeljen mora biti na naslednja poglavja:

- a) prometno-tehnična dela;
- b) opravljanje drugih del;
- c) predviden čas in tiri, na katerih se bo opravljal premik za posameznega prevoznika ter ukrepi, ki so potrebni pri tem delu.

(5) Upravljavec lahko določi, da se na manjših postajah, na katerih se organizacija dela ob uveljavitvi novega voznega reda bistveno ne spremeni, namesto drugega dela postajnega poslovnega reda izdela samo odredbo, v kateri se objavijo spremembe in podaljša veljavnost drugega dela postajnega poslovnega reda še za eno voznoredno dobo.

(6) Postajni poslovni red upravljavec objavi na svoji spletni strani v elektronski obliki, ki je dosegljiva prevoznikom.

11. člen

(tehnološki proces dela postaje)

(1) Tehnološki proces dela je dokument, s katerim se določi organizacija dela na postaji, za izvajanje voznega reda omrežja.

(2) Upravljavec izdela tehnološki proces dela postaje v naslednjih primerih:

- 1. če premik opravlja stalna premikalna skupina;
- 2. če na postaji sestavo in razstavo vlakov opravlja več prevoznikov.

Določbe tehnološkega procesa dela postaje, ki se nanašajo na delo osebja posameznega prevoznika, mora upravljavec posredovati prevozniku.

(3) Upravljavec objavi postaje, za katere mora prevoznik, v primeru da na tej postaji opravlja sestavo in razstavo vlakov, izdelati tehnološki proces prevoznika. Tehnološki proces prevoznika izdela prevoznik na osnovi podatkov iz 2. dela postajnega poslovnega reda, ki mu jih posreduje upravljavec za čas in tiri, na katerih bo premikal. Upravljavec tehnološki proces posameznega prevoznika uskladi s tehnološkimi procesi drugih prevoznikov, potrdi in vrne prevozniku. Prevoznik določbe, ki se nanašajo na strojevodjo, objavi v Priročniku za strojevodjo in/ali v Navodilu o progi, določbe, ki se nanašajo na ostalo osebje prevoznika pa v poslovniku. Vsebine usklajenih tehnoloških procesov posameznih prevoznikov, ki jih morajo poznati OVKN upravljavca se vnesejo v tehnološki proces dela postaje.

(4) Tehnološki proces dela postaje mora vsebovati dela, ki jih je treba opraviti na postaji, in grafični prikaz pripravljalnih, glavnih in končnih del pri vlakih.

12. člen

(poslovnik industrijskega tira)

(1) S poslovnikom industrijskega tira lastnik ali upravljavec industrijskega tira natančneje predpiše postopke in obveznosti lastnika industrijskega tira ter sodelovanje z upravljavcem in/ali prevoznikom pri uporabi industrijskega tira. Če tirna vozila prehajajo iz industrijskega tira na JŽI in obratno, mora dati soglasje upravljavec JŽI k tistemu delu poslovnika, ki se nanaša na JŽI.

(2) Določbe poslovnika industrijskega tira, ki se nanašajo na delo osebja prevoznika, mora lastnik ali upravljavec industrijskega tira posredovati prevozniku. Prevoznik določbe, ki jih morajo upoštevati OVKN, predpiše v svojem SVU in mora vsebovati najmanj naslednja poglavja:

- 1. splošne določbe;

2. opis tirov in naprav;
3. organizacija premikalnega dela;
4. vzdrževanje industrijskega tira, naprav na njem ter nadzor nad stanjem;
5. izredni dogodki na industrijskem tiru;
6. končne določbe;
7. priloge (sheme industrijskega tira in ostala specifična navodila);
8. zdravstveni pogoji izvršilnih železniških delavcev na industrijskem tiru in
9. strokovna usposobljenost izvršilnih železniških delavcev na industrijskem tiru.

(3) V primeru, da premik tirnih vozil opravljajo OVKN na industrijskem tiru z lastnimi vozili na območje javne železniške infrastrukture, mora upravljavec v cilju zagotovitve upravljanja z varnostjo v lastnem sistemu varnega upravljanja določiti pogoje upravljanja premika in območje na javni železniški infrastrukturi, po katerem lahko OVKN industrijskega tira ta premik opravljajo.

III. PROGOVNE IN POSTAJNE NAPRAVE

13. člen **(signalnovarnostne naprave APB)**

1) Signalnovarnostne naprave avtomatskega progovnega bloka (APB) so naprave za zavarovanje in uravnavanje voženj več zaporednih vlakov od izvoznega signala ene do uvoznega signala druge postaje.

(2) Odprta proga, ki je opremljena s signalnovarnostno napravo APB, je razdeljena na dva ali več prostornih odsekov. Prostorne odseke dolžine 950 do 3000 m krijejo prostorni signali, katerih signalni znaki se predsignalizirajo s signalnimi znaki prejšnjega glavnega signala. Prostorni signal pred uvoznim signalom (preduvozni signal) hkrati predsignalizira signalne znake uvoznega signala. Prostorne odseke, daljše od 3000 m, krijejo prostorni signali, katerih signalni znaki se predsignalizirajo s signalnimi znaki predsignala. Prvi prostorni odsek s postaje krijejo izvozni signali.

(3) Kadar so naprave APB v redni legi, kažejo prostorni signali signalni znak »Prosto«, razen preduvoznega signala, ki kaže signalni znak »Previdno, pričakuj stoj«. Na enotirnih progah v nasprotni smeri od dane privolitve kažejo prostorni signali signalni znak »Stoj« ali pa niso razsvetljeni, preduvozni signal kaže signalni znak »Previdno, pričakuj stoj«.

(4) Z vključitvijo naprav APB v osnovno stanje morajo prostorni signali na medpostajnem odseku (tudi preduvozni) kazati signalni znak »Stoj«. Takšen poseg se opravi, ko je medpostajni odsek prost in po postopku, ki mora biti predpisan v navodilu za ravnanje z SV napravo.

(5) Ob nevarnosti in v primerih, predpisanih v navodilu za ravnanje z SV napravo, se smejo naprave APB vključiti v osnovno stanje tudi, če je medpostajni odsek zaseden.

(6) Ko vlak zapelje v prostorni odsek, se signalni znak na glavnem signalu, ki ta odsek krije, avtomatsko spremeni v signalni znak »Stoj«. Ko vlak zapusti prostorni odsek, se na prostornem signalu, ki ta prostorni odsek krije, spremeni signalni znak »Stoj« v signalni znak »Previdno, pričakuj stoj«. Po zapustitvi naslednjega prostornega odseka se na istem prostornem signalu spremeni signalni znak »Previdno, pričakuj stoj« v signalni znak »Prosto«.

(7) Signalni znak »Stoj« na izvoznem signalu postaje na progi z APB je mogoče spremeniti v signalni znak za dovoljeno vožnjo, ko je:

1. prost prvi prostorni odsek;
2. dana privolitev z naslednje postaje za smer vožnje vlaka na enotirnih progah in progah, opremljenih za obojestranski promet, in
3. zavarovana izvozna vozna pot vlaka.

(8) Na določenih prostornih signalih se lahko ob nevarnosti in v primerih, predpisanih v navodilu za ravnanje z SV napravo z ustreznim ukazom spremeni signalni znak iz: »Prosto« v signalni znak: »Stoj«. Na teh prostornih signalih je mogoče vključiti signalni znak »Previdna vožnja«.

14. člen **(signalnovarnostne naprave MO)**

(1) Signalnovarnostne naprave medpostajne odvisnosti (MO) so naprave za avtomatsko zavarovanje in uravnavanje vožnje enega vlaka med izvoznim signalom ene in uvoznim signalom druge postaje.

(2) Vožnjo v odsek medpostajne odvisnosti dovoljuje ali prepoveduje izvozni signal.

(3) Signalne znake uvoznih signalov predsignalizira predsignal ali prejšnji glavni signal.

(4) Signalni znak »Stoj« na izvoznem signalu postaje na progi z MO je mogoče spremeniti v signalni znak za dovoljeno vožnjo, ko je:

1. prost odsek medpostajne odvisnosti;
2. dana privolitev z naslednje postaje za smer vožnje vlaka na enotirnih progah in progah, opremljenih za obojestranski promet, in
3. zavarovana izvozna vozna pot vlaka.

15. člen **(označbe ob progi)**

Ob progi morajo biti postavljene označbe za lokacijski položaj proge ter nagib tira.

16. člen **(postajne naprave)**

Postajne naprave so:

1. postajne signalnovarnostne naprave;
2. tiri;
3. kretnice;
4. naprave za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih na postaji;
5. postajna komunikacijska sredstva;
6. stabilne naprave električne vleke.

17. člen **(postajne signalnovarnostne naprave)**

Postajne signalnovarnostne naprave so naprave za zavarovanje in uravnavanje železniškega prometa na postaji. S postajnimi signalnovarnostnimi napravami se ravna s signali, kretnicami, raztirniki in napravami za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih na postaji ter ugotavlja zasedenost postajnih tirov, kretnic in progovnih odsekov z železniškimi vozili.

18. člen (tiri na postajah)

(1) Tiri na postajah se delijo na glavne in stranske.

(2) Glavni tiri so tiri, ki so namenjeni za uvoze, izvoze ali prevoze vlakov in morajo biti vključeni v signalnovarnostno napravo tako, da je mogoč uvoz, izvoz ali prevoz vlakov z uporabo signalnovarnostne naprave, in so:

1. glavni prevozni tiri, ki so podaljšek progovnega tira na postaji;
2. nepravilni glavni prevozni tiri, ki so podaljšek progovnega tira na postaji, vendar pri njih vlaki uvažajo v premo, izvažajo pa v odklon ali obratno, in
3. drugi glavni tiri.

(3) Stranski tiri so tiri, ki so namenjeni za nakladanje in razkladanje vagonov, za sestavljanje in razstavljanje vlakov, za povezovanje tirnih skupin med seboj ali tirnih skupin in industrijskih tirov itd.

(4) Stranski tiri, ki povezujejo skupino stranskih tirov med seboj ali stranske tiri z industrijskimi tiri, so povezovalni (zvezni) tiri.

(5) Slep tiri so glavni ali stranski tiri, ki so s sosednjim tirom povezani le z ene strani. Slep tiri morajo biti zaključeni s predpisanim tirnim zaključkom.

(6) Več tirov iste namembnosti (uvozni, izvozni, ranžirni, nakladalno-razkladalni) sestavlja tirno skupino.

19. člen (kretnice in lege kretnic)

(1) Kretnice so naprave, ki omogočajo prehod vozil oziroma vlakov z enega tira na drugega brez zaustavitve.

(2) Kretnice se prestavljajo s centralnega mesta ali ročno na kraju samem.

(3) Kretnice so lahko v redni, pravilni in natančni legi. Kretnica je:

1. v redni legi, kadar se prek nje ne vozi ali premika; za kretnice, ki se prestavljajo ročno na kraju samem ali na daljavo s pomočjo žicevoda, se v postajnem poslovnem redu določi redna lega tako, da glede na tirno situacijo zagotavlja večjo varnost;
2. v pravilni legi, kadar je postavljena za nameravano vožnjo (v premo ali odklon);
3. v natančni legi, kadar se ostrica tesno prilega pripadajoči osnovni tirnici in je končana zadnja faza prestavljanja kretnice.

20. člen (zavarovanje kretnic in hitrosti čez kretnice)

(1) Kretnice so lahko zavarovane ali nezavarovane.

(2) Zavarovane kretnice so tiste kretnice, ki imajo napravo, s katero se pritrdijo v pravilni in natančni legi in s katero se po pritrditvi kretnice onemogoči njeno nekontrolirano prestavljanje. Glede na zavarovanje postaje s SV napravo so kretnice zanesljivo zavarovane ali pritrjene.

(3) Zanesljivo zavarovane kretnice so kretnice z napravo, ki poleg pritrdjevanja v pravilni in natančni legi ter onemogočanja njenega nekontroliranega prestavljanja, zagotavlja še odvisnost z glavnimi signali. Odvisnost z glavnimi signali pomeni, da je kretnica zavarovana v pravilni in natančni legi in da se ne da prestaviti tako dolgo, dokler glavni signal kaže, glede na postavljeno vozno pot, ustrezen signalni znak za dovoljeno vožnjo oziroma dokler vozna pot ni razrešena.

(4) Hitrost vožnje prek zanesljivo zavarovanih kretnic je odvisna od smeri vožnje (v premo oziroma v odklon).

(5) Pri vožnji v premo prek zanesljivo zavarovanih kretnic je dovoljena hitrost enaka hitrosti, ki jo te kretnice dovoljujejo glede tehničnih lastnosti in stanja kretnic za vožnjo v premo (največja dovoljena progovna hitrost).

(6) Pri vožnji v odklon prek zanesljivo zavarovanih kretnic je dovoljena hitrost enaka hitrosti, ki jo te kretnice dovoljujejo glede na tehnične lastnosti in stanje kretnic za vožnjo v odklon (omejena hitrost pri vožnji čez kretnice v odklon, kadar je hitrost pri vožnji preko vsaj ene kretnice v odklon nižja od hitrosti pri vožnji v premo). Z omejeno hitrostjo je treba voziti od prve kretnice čez kretnično območje.

(7) Pritrjene kretnice so kretnice, ki nimajo kontrolnega zapaha, so pa pritrjene s postavitvijo vozne poti tako, da omogočajo, da glavni signal pokaže signalni znak za dovoljeno vožnjo:

1. če je pri relejni ali elektronski SV napravi postavljena premikalna vozna pot in premikalni signali oziroma mejni tirni signali kažejo signalni znak za dovoljeno vožnjo;
2. če javljalniki na postavljalni mizi kažejo, da so kretnice v pravilni in natančni legi in pritrjene, skupinski javljalnik napake na kretnicah pa ne javlja napake;
3. če javljalniki na elektronski SV napravi kažejo, da so kretnice v pravilni in natančni legi;
4. če zaklenjene kretnice niso s ključem v odvisnosti z glavnimi signali.

(8) Hitrost vožnje prek pritrjenih kretnic v premo ali v odklon je enaka omejeni hitrosti, ki jo te kretnice dovoljujejo glede na tehnične lastnosti in stanje kretnic za vožnjo v odklon, vendar največ 50 km/h.

(9) Nezavarovane kretnice so:

1. kretnice, ki nimajo naprave za kontroliranje natančne lege in onemogočitev nekontroliranega prestavljanja, in
2. vse zavarovane kretnice, če so v okvari (prerezi kretnic, okvara kretnice na SV napravi, na napravah za zavarovanje na kretniških delih) ali izključene iz SV naprave in niso zavarovane s kretniško ključavnico.

(10) Vožnjo vlaka preko nezavarovane kretnice progovni prometnik oziroma prometnik dovoli, ko se prepriča o pravilni in natančni legi kretnice:

1. po javljalnikih na SV napravi (če je kretnica na vozni poti v pravilni legi, jo je treba prestaviti v nasprotno lego in nato nazaj v pravilno lego in opazovati javljalnik) ali
2. na kraju samem za vse ostale nezavarovane kretnice in ko so na kretnice, ki jih je treba pregledati na kraju samem, nameščene ambulantne ključavnice.

(11) Hitrost vožnje prek nezavarovanih kretnic v premo ali v odklon je največ 20 km/h.

(12) O pravilni in natančni legi kretnice, na katero je nameščena ambulantna ključavnica, se prometnik osebno prepriča po vsaki namestitvi. Progovnega prometnika oziroma prometnika, ki ravna s signalnovarnostno napravo na daljinsko vodeni postaji, o namestitvi ambulantne ključavnice, legi kretnice (premo ali odklon) in natančni legi dokazno obvesti ustrezno usposobljen OVKN, ki namesti ambulantno ključavnico.

(13) O hitrosti prek kretničnega območja se strojevodja obvešča z vpisom v voznem redu posameznega vlaka ali s signalnim znakom hitrostnega kazala.

(14) Če mora vlak iz kakršnega koli razloga voziti prek kretnice z manjšo hitrostjo, kot je vpisana v voznem redu posameznega vlaka (prerez kretnice, izključitev kretnice iz SV naprave, vožnja na nepravi tir ali z njega ...), je treba strojevodjo o tem obvestiti z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom, če ga o tem ni mogoče obvestiti s signalnimi znaki.

(15) Hitrost vlakov, opremljenih z napravami ETCS na vozilu, ki vozijo na progah, opremljenih z napravami ETCS ob progi, se pri vožnji po postajnem območju lahko spreminja glede na tehnične zmogljivosti tirov in posameznih kretnic. Te hitrosti so razvidne iz registra infrastrukture.

21. člen

(odpravljanje napak na postajnih in progovnih napravah)

(1) Če se na postajni ali progovni napravi opazi napaka ali motnja, je treba o tem obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika, ki mora storiti vse, da se zagotovi varen promet oziroma da prepove vse vožnje. O napaki ali motnji progovni prometnik oziroma prometnik obvesti pristojne vzdrževalce.

(2) Pred vsakim začetkom dela na napravi, ki vpliva na delovanje te naprave, mora vzdrževalec naprave vpisati čas začetka dela v prometni dnevnik ali s fonogramom hkrati obvestiti progovnega prometnika, prometnika ali prometnika sosednjih postaj. Po končanem delu mora vzdrževalec vpisati v prometni dnevnik ene od sosednjih postaj ali s fonogramom sporočiti, da je naprava usposobljena za reden promet oziroma navesti pogoje za zagotovitev varnega prometa.

(3) Če opravlja delo skupina vzdrževalcev vpis ali obvestilo o začetku dela in koncu dela opravi eden od skupine vzdrževalcev. Če opravlja delo več skupin na isti ali različnih napravah, mora eden od vzdrževalcev vsake skupine vpisati ali s fonogramom obvestiti o začetku in koncu dela svoje skupine.

(4) Če je treba posamezni element, ki ima vpliv na varnost prometa, izključiti iz delovanja, je treba to storiti z dovoljenjem progovnega prometnika oziroma prometnika. Če presledki med vlaki ne zadostujejo, se je treba ravnati po določbah za odobritev zapore tira ali proge, odredbi za izključitev SV in/ali TK naprave in predpisati ukrepe za zagotovitev varnega prometa.

(5) Na daljinsko vodenih postajah ali daljinsko vodenih službenih mestih, kretnice, ki so zaradi okvare nezavarovane, strojevodja pregleda in zavaruje z ambulantno ključavnico po nalogu progovnega prometnika oziroma prometnika sosednje zasedene postaje.

22. člen

(prerez kretnic)

(1) Prerez kretnice je nasilna prestavitev kretnice s kolesi vozil pri vožnji po ostrici, ko le-ta ni v pravilni legi. O prerezani kretnici mora tisti, ki je to opazil, obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika, le-ta pa vzdrževalca signalnovarnostnih naprav in vzdrževalca prog.

(2) Če se kretnico nasilno prestavi oziroma prereže, je treba:

1. vlak ali premik ustaviti;
2. o prerezu kretnice obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika;
3. kretnico pregledati in ugotoviti, ali so na njej vidne poškodbe;
4. če na prerezani kretnici ni vidnih poškodb, z vozili, ki so se ustavila na njej, nadaljevati vožnjo v isti smeri (po ostrici), v kateri je nastal prerez (ni dovoljeno voziti nazaj);
5. prerezano kretnico zavarovati z ambulantno ključavnico.

(3) Vožnjo vlakov in vožnjo pri premiku prek prerezane kretnice sme prometnik dovoliti le, če se je osebno prepričal, da na kretnici ni vidnih poškodb. V tem primeru je treba na kretnico namestiti ambulantno ključavnico, hitrost vožnje pa ne sme preseči 20 km/h.

(4) Na daljinsko vodeni postaji je treba o prerezu kretnice obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika druge zasedene postaje. Na njegovo zahtevo mora kretnico pregledati strojevodja in nanjo namestiti ambulantno ključavnico, ki mora biti za takšne primere shranjena v posebni omarici na kretničnem območju. V omarici mora biti tudi navodilo za ročno prestavitev kretnice.

(5) Vožnje z redno hitrostjo prek prerezane kretnice progovni prometnik oziroma prometnik dovoli šele, ko sta pristojna vzdrževalca prog in SV naprav ugotovila in dokazno potrdila, da kretnica ni poškodovana oziroma da je usposobljena za redno hitrost.

(6) Na določenih krajevno vodenih postajah zaradi oddaljenosti prometnika od kretnic, pregled prerezane kretnice in nameščanje ambulantne ključavnice opravi strojevodja. Takšne primere postaj in kretnic določi upravljavec in postopke predpiše v Postajnem poslovnem redu.

IV. OZNAČEVANJE PROG, TIROV, KRETNIC, SIGNALOV IN DRUGIH NAPRAV

23. člen

(splošno o označevanju prog, tirov, kretnic, signalov in drugih naprav)

Za sporazumevanje OVKN pri opravljanju prometa je treba proge, tire, kretnice, signale in druge naprave označiti s številko, črko ali črko in številko. Pri označevanju tirov, kretnic in signalov se ne smejo uporabljati črke s strešico.

24. člen

(označevanje prog)

(1) Na območju Republike Slovenije so proge razdeljene na glavne in regionalne, poimenovane in označene s številkami in/ali črkami in številkami.

(2) Za poimenovanje prog se uporablja uredba, ki ureja in določa kategorizacijo, razvrstitev in označevanje prog.

(3) Dvotirne proge z omogočenim obojestranskim prometom se označujejo glede na številko proge, objavljene v uredbi, ki ureja in določa kategorizacijo prog, s tem, da se

pred številko doda črka D – za progo, ki je za to progo kot desni tir in črka L – za progo, ki je za to progo kot levi tir (npr. L10, D10).

(4) Kadar z dvotirno progo vzporedno poteka ena ali več prog, se le-te označijo tako, da se k številki proge, objavljene v predpisu, ki ureja in določa kategorizacijo prog s tem, da se številki proge prišteje sto (npr. prva proga 10, naslednja 110, 210, ...).

(5) Na vsaki postaji in službenem mestu je območje iz smeri od začetka proge »A« stran službenega mesta, območje iz nasprotne smeri (iz smeri od konca proge) pa »B« stran službenega mesta. Na cepnih postajah in tam, kjer sta dve ali več prog vzporednih, se strani »A« in »B« postaje določijo po smeri proge, od katere se druga proga cepi.

(6) Na postaji Ljubljana je stran »A« določena po smeri proge d. m.–Dobova–Ljubljana.

25. člen

(označevanje progovnih odsekov)

(1) Medpostajni odseki se označujejo z zaporednimi številkami medpostajnega odseka od začetne točke proge in se za vsak medpostajni odsek poveča za ena.

(2) Prostorni odseki na medpostajnem odseku se označujejo z najmanj dvomestnim številom, pri katerem je prvo število (na mestu desetice) zaporedna številka medpostajnega odseka od začetne točke proge in se za vsak medpostajni odsek poveča za ena. Druga številka (na mestu enice) je zaporedno APB mesto znotraj medpostajnega odseka in sicer na nepravem oziroma sosednjem tiru so parne številke in na pravem oz. rednem tiru so neparne številke.

(3) Tira na postajališčih dvotirne proge se za potrebe napovedovanja potniških vlakov označita tako, da je tir 1 vedno pravi oziroma redni tir od začetka proti koncu proge.

26. člen

(označevanje tirov)

(1) Tiri na postajah se označijo z zaporednimi številkami od 1 do 99, in sicer tako, da dobi prvi tir pred postajno zgradbo številko 1, naslednji pa 2, 3 ... do najbolj oddaljenega.

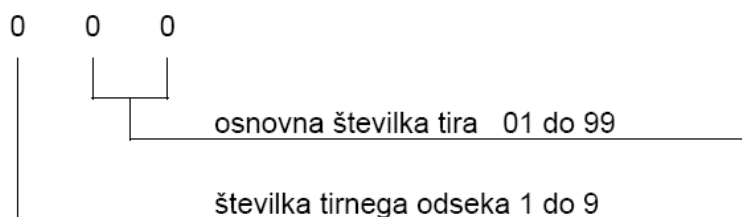
(2) Če so na postaji tudi tiri levo ali desno od postajne zgradbe ali za postajno zgradbo, se najprej po zaporedju označijo tiri pred postajno zgradbo, nato tiri na »A« strani postaje, nato v nadaljevanju na »B« strani postaje in nato tiri za postajno zgradbo. Tiri za postajno zgradbo se označujejo tako, da številke naraščajo v nasprotni smeri kot tiri pred postajno zgradbo.

(3) Del tira med dvema kretnicama, kretnico in tirnim zaključkom ali kretnico in mejnim tirnim signalom (deljeni tir) se označi kot tirni odsek. Del tira, ki z dvema sosednjima kretnicama ali več kretnicami tvori skupni odsek javljanja prostosti, se ne šteje kot tirni odsek, ampak kot kretnično območje. Tiri, ki so sestavljeni iz dveh ali več tirnih odsekov, se označujejo tako, da se označi vsak tirni odsek posebej.

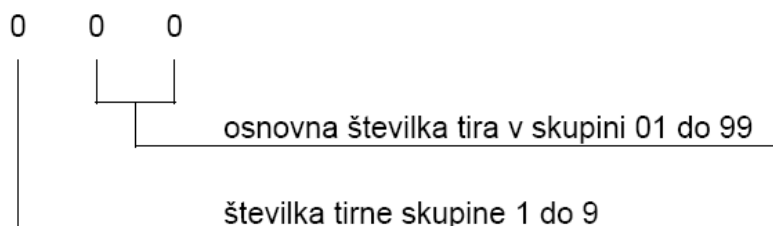
(4) Tirni odseki se označujejo:

1. tirni odsek, ki je hkrati tudi osnovni tir (ki ni razdeljen na več tirnih odsekov), se označi po pravilu označevanja tirov;
2. ostali tirni odseki dobijo pred osnovno številko tira zaporedne številke od 1 dalje, ki naraščajo v smeri od »A« strani postaje v smeri proti »B« strani postaje (101, 201, 1,

301 oziroma 112, 212, 12, 312, 412 ...), pri čemer se tirom od 1 do 9 pred številko tira doda 0;



3. progovni tir se označi kot prvi ali zadnji tirni odsek glavnega prevoznega tira;
4. progovni tir na cepno progo se označi kot naslednji tirni odsek tira, od katerega se progovni tir cepi oziroma nadaljuje;
5. slepi tir, ki se nadaljuje od tirnega odseka do tirnega zaključka, se upošteva kot naslednji tirni odsek; vsi naslednji slepi tiri, ki se odcepijo od osnovnega tira oziroma tirnega odseka, se označijo kot samostojni tiri po pravilu označevanja tirov;
6. na večjih postajah, kjer več tirov sestavlja skupine tirov, se tiri posamezne skupine označijo po pravilu označevanja tirov, s tem da se prvi tir prve skupine tirov na »A« strani postaje označi z naslednjo številko tira (tiri posamezne skupine naj bodo od postajnih tirov oziroma tirov druge skupine ločeni z nekaj rezerviranimi številkami) in nato naprej po zaporedju za naslednje skupine tirov.



27. člen (označevanje kretnic)

(1) Kretnice na postaji, službenih mestih in na odprti progi se označijo z zaporednimi številkami (1 – 999), in sicer s številko 1 za prvo kretnico v smeri od začetka proti koncu proge in nato preostale po zaporedju.

(2) Na večjih postajah, kjer več tirov sestavlja skupine tirov oziroma industrijskih tirov, se kretnice v posamezni skupini označijo s trimestno številko po zaporedju tako, da je prva kretnica v prvi skupini označena s številko 101, prva kretnica v drugi skupini označena s številko 201 itd.

(3) Če se na postaji naknadno vgradi dodatna kretnica, se označi s številko najbližje kretnice in dodano malo črko »n«.

(4) Križiščne kretnice morajo imeti poleg številke še mali črki »ab« za dvojico ostric kretnice, ki so bližje začetku proge, in mali črki »cd« za drugo dvojico tako, da se s črkama »ac« označi vožnja v glavno premo, s črkama »bd« pa vožnja v stransko premo.

28. člen **(označevanje signalov)**

(1) Glavni signali se označijo s črkami, številkami ali črkami in številkami. Glede na mesto nahajanja se glavni signali označujejo na naslednji način:

1. uvozni signali na »A« strani postaje se označijo s črko »A«, uvozni signali na »B« strani postaje pa s črko »B«, kateri se doda številka, in sicer:
 - a) na postaji in na cepni postaji na enotirni progi z »A1«, »A2«..., »B1«, »B2«...;
 - b) ob pravem tiru dvotirne proge z »A1«, »B1«;
 - c) ob nepravem tiru dvotirne proge z »A2«, »B2«;
 - d) pri obojestranskem prometu z:
 - »A1« uvozni signali ob desnem tiru na odseku proge Dobova–Zidani Most in uvozni signali ob levem tiru na odseku proge Zidani Most–Ljubljana in progi Ljubljana–Sežana ter na odseku proge Zidani Most–Maribor;
 - »A2« uvozni signali ob levem tiru na odseku proge Dobova–Zidani Most in uvozni signali ob desnem tiru na odseku proge Zidani Most–Ljubljana in na progi Ljubljana–Sežana ter na odseku proge Zidani Most–Maribor;
 - »B1« uvozni signali ob levem tiru na odseku proge Dobova–Zidani Most in uvozni signali ob desnem tiru na odseku proge Zidani Most–Ljubljana in na progi Ljubljana–Sežana ter na odseku proge Zidani Most–Maribor;
 - »B2« uvozni signali ob desnem tiru na odseku proge Dobova–Zidani Most in uvozni signali ob levem tiru na odseku proge Zidani Most–Ljubljana in na progi Ljubljana–Sežana ter na odseku proge Zidani Most–Maribor;
 - e) ob priključni progi na cepni postaji z »A3«, »B3«, »A4«, »B4« ...;
2. izvozni signali se označijo:
 - a) tirni izvozni signali s številko osnovnega tira in številko 2 za smer proti koncu proge in številko 1 za smer proti začetku proge;
 - b) skupinski izvozni signal se označi s črko »S«, številko osnovnega tira, ob katerem je vgrajen, in številko 2 za smer proti koncu proge in številko 1 za smer proti začetku proge;
 - c) na postajah s trikotno tirno zvezo se izvozni signali, ki signalizirajo vožnje le na cepno progo, označijo s številko tira in številko 3 (cepna proga);
3. kritni signali se označijo:
 - a) postajni kritni signal s črko »K«, ki se ji doda številka osnovnega tira, za katerega velja, ter številko 2 za smer proti koncu proge oziroma številko 1 za smer proti začetku proge;
 - b) progovni kritni signal enako kot uvozni signal, s tem da se pred označbo doda velika črka K (npr.: KA1, KB1 ...);
4. prostorni in preduvozni signali, ki niso kritni, se označijo z najmanj trimestnim številom, pri katerem je prvo število (na mestu stotice) zaporedna številka medpostajnega odseka kateremu signal pripada in sicer od začetne točke proge in se za vsak medpostajni odsek poveča za ena. Druga številka (na mestu desetice) je zaporedno APB mesto znotraj medpostajnega odseka in sicer na nepravem oziroma sosednjem tiru so parne številke in na pravem oz. rednem tiru so neparne številke. Tretja številka (na mestu enice) je številka 1 za smer proti začetku proge oziroma številka 2 za smer proti koncu proge;
5. predsignal se označi s črko »P« in oznako glavnega signala, katerega signalne znake predsignalizira (PA1, PA2...);
6. ponavljalnik predsignaliziranja se označi s črkama »PP« in oznako glavnega signala, za katerega ponavlja predsignaliziranje (PPA1, PPA2...);
7. mejni tirni signali se označijo z veliko črko »M«, številko osnovnega tira oziroma tirnega odseka in številko 1 za smer proti začetku proge oziroma številko 2 za smer proti koncu proge;
8. premikalni signali se označijo:
 - a) premikalni signali se označijo z oznako kretnice, ki jo varujejo, in veliko črko:

- »V«, kar pomeni, da je signal pred vrhom kretnice;
 - »L«, kar pomeni, da je signal ob levem kraku kretnice;
 - »D«, kar pomeni, da je signal ob desnem kraku kretnice;
- b) levi in desni krak enojne kretnice se določi iz smeri vrha kretnice;
 - c) premikalni signali pred križiščnimi kretnicami se označijo s številko kretnice in črko pripadajočega dela kretnice, pred katerega se vgradi premikalni signal;
 - d) kolikor po navedenem sistemu premikalnega signala ni mogoče označiti (npr.: premikalni signal pred oziroma za raztirnikom), se le-tega označi z oznako elementa, ki ga krije, in številko 1 za smer proti začetku proge oziroma številko 2 za smer proti koncu proge;
9. kontrolni signali na nivojskih prehodih se označujejo z velikima črkama »KS« in številko 1 za smer proti koncu proge oziroma številko 2 za smer proti začetku proge;
 10. pomožni kontrolni signali se označujejo z velikimi črkami »PKS« in številko 1 za smer proti koncu proge oziroma številko 2 za smer proti začetku proge.

(2) Kadar je glavni signal v funkciji kritnega in prostornega signala istočasno, se ga označi kot je predpisano za kritne signale.

29. člen **(označevanje drugih naprav)**

(1) Raztirniki se označujejo z veliko črko »R« ter zaporedno številko, in sicer s številko 1 prvi raztirnik v smeri od začetka proti koncu proge in nato preostali po zaporedju.

(2) Nivojski prehodi se označijo s črkovno oznako »NPr« in kilometrsko označbo z eno decimalno, ki se zaokrožuje do 0,049 navzdol in od 0,050 navzgor.

(3) Električne ključavnice se označujejo s črkovno oznako »EK« in oznako kretnice, za katero velja.

V. RAVNANJE S TIRNIMI VOZILI

30. člen **(pogoji za obratovanja tirnih vozil)**

(1) V železniškem sistemu lahko obratujejo samo tirna vozila, ki imajo veljavno dovoljenje za dajanje tirnega vozila na trg.

(2) Naklad na/v železniško vozilo mora biti naložen in zavarovan v skladu s predpisi, ki urejajo nakladanje vagonov v železniškem tovornem prometu.

(3) Prevoznik in upravljavec v sistemu varnega upravljanja predpišeta vse potrebne vsebine, postopke in osebje, s katerimi bosta zagotovila izpolnjevanje pogojev za obratovanje tirnih vozil.

31. člen **(pogoji za uvrščanje tirnih vozil v vlake)**

(1) V vlak se lahko uvrsti tirno vozilo, ki ima veljavno dovoljenje za dajanje tirnega vozila na trg in je brezhibno.

(2) Brezhibno tirno vozilo je vozilo, ki izpolnjuje pogoje za obratovanje in izpolnjuje še naslednje pogoje:

1. da na vozilu ni okvar ali poškodb;
2. da je vozilo opremljeno s predpisano opremo;
3. da je vozilo, ki je naloženo, označeno s predpisanimi nalepkami;
4. da izpolnjuje tehnično-konstruktorske pogoje za prevoz zadevnega blaga.

(3) Zaradi zagotovitve vseh zgoraj navedenih pogojev, mora prevoznik opravljati pregled vlakov, ki ga izvaja kot nadzor nad tehničnim stanjem in opremljenostjo vozil.

(4) Nadzor nad tehničnim stanjem in opremljenostjo vozil v vlaku opravljajo OVKN prevoznika, ki so za to strokovno usposobljeni.

(5) Zaradi preverjanja predpisanih pogojev mora pri pregledu vlaka biti ugotovljeno:

1. ali vagoni izpolnjujejo pogoje za obratovanje in pogoje brezhibnosti;
2. ali so izpolnjeni pogoji za prevoz izredne pošiljke, kadar je le-ta naložena na/v vagon;
3. so vagoni označeni s predpisanimi nalepkami nevarnosti, glede na naloženo nevarno blago;
4. ali ne izteka ali uhaja nevarno blago iz vagona (iztekanje tekočin, uhajanje plina ipd.);
5. ali so ustrezno zaprte in zavarovane izpustne odprtine, vrata, lopute in
6. ali so izpolnjeni pogoji iz tretjega odstavka tega člena.

(6) Tirno vozilo, na katerem so okvare ali poškodbe, ki ne ogrožajo varnosti prometa, izpolnjujejo pa pogoje za obratovanje, se mora predpisno označiti z ustrezno nalepnicco, prevoz pa se mora opraviti po pogojih, ki jih določi prevoznik.

(7) Tirnega vozila, na katerem so okvare ali poškodbe, ki bi lahko ogrozile varnost prometa, kljub temu da izpolnjujejo pogoje za obratovanje, ni dovoljeno uvrstiti v vlak.

(8) Prevoznik mora voditi evidenco:

1. o vseh pregledih vlakov in
2. o olistanih vagonih v skladu z drugim odstavkom tega člena.

(9) Vse evidence morajo vsebovati najmanj naslednje podatke:

1. kraj pregleda, datum in uro, številko vlaka, ime in priimek delavca, ki je opravil pregled;
2. evidenco o olistanih vagonih z navedbo vrste napake, vrste ukrepa in pogojih prevoza, če so bili določeni.

(10) Pregled vlaka mora biti opravljen, preden prevoznik dokazno obvesti upravljavca, da je vlak pripravljen za vožnjo.

(11) Vlak, ki je sestavljen iz vozil v skladu z določbami prvega in drugega odstavka tega člena, ter pri katerem je bil pred tem narejen nadzor nad tehničnim stanjem in opremljenostjo vozil lahko prične vožnjo, če ima dovolj resnično zavrte mase, glede na največjo dovoljeno hitrost, določeno z voznim redom posameznega vlaka, ali določeno najvišjo hitrost, ki jo določi prevoznik glede na razpoložljivo resnično zavrto maso v vlaku.

(12) Če kdorkoli opazi pri vlaku nepravilnost, ki lahko ogrozi varnost prometa, mora poskrbeti za čimprejšnjo ustavitev vlaka.

(13) Prevoznik in upravljavec v sistemu varnega upravljanja predpišeta vse potrebne vsebine, postopke in osebje, s katerimi bo zagotovil izpolnjevanje pogojev za uvrščanje tirnih vozil v vlake.

VI. DELO PRI PREMIKU

32. člen (premik)

(1) Premik je vsaka premaknitev vozil, ki ni vlakovna vožnja, in se opravlja z namenom, da bi se vozila prestavila z enega na drugo mesto na istem tiru ali z enega tira na drugi tir. Nadaljevanje vožnje vlaka, ki je bil na postaji ustavljen z glavnim signalom, se ne šteje za premik, če se da dovoljenje za vožnjo s signalnim znakom tega signala ali s fonogramom.

(2) Ranžiranje vlakov se izvaja na ranžirnih postajah, ki jih v programu omrežja določi upravljavec. Ranžiranje vlakov lahko izvaja le stalna premikalna skupina. Stalno premikalno skupino na ranžirni postaji organizira upravljavec. Na drugih postajah stalno premikalno skupino, po predhodni uskladitvi tehnološkega procesa dela na postaji z upravljavcem, organizirajo prevozniki sami. Podatke o postajah, na katerih bodo prevozniki organizirali stalne premikalne skupine za naslednje voznoredno obdobje le-ti pravočasno posredujejo upravljavcu.

(3) Premik dovoli prometnik ustno ali s komunikacijskimi sredstvi, progovni prometnik oziroma prometnik daljinsko vodene postaje pa s komunikacijskimi sredstvi.

(4) Določbe, predpisane za premik z vlečnimi vozili, veljajo tudi za premik z motornimi vozili za posebne namene, če ni s tem pravilnikom za posamezna vozila drugače določeno.

(5) Pri opravljanju premikalnih del je treba upoštevati še določbe postajnih poslovnih redov, tehnološkega procesa dela, odredb in obvestil.

(6) Dela, ki se opravljajo v specifičnih pogojih, v določenih krajevnih razmerah ali s posebnimi napravami in opremo, morajo biti še natančneje predpisana z navodili za ravnanje s takimi napravami ali opremo, ki mora biti v prilogi postajnega poslovnega reda.

33. člen (opravljanje premika)

(1) Premik se opravlja:

1. z lokomotivo, namenjeno samo premiku in stalno premikalno skupino;
2. z vlakovno lokomotivo in premikalno skupino ali vlakospremnim osebjem;
3. z vlečnim vozilom;
4. na tirih z nagibom s potencialno energijo vozil;
5. z motornim (električnim) tirnim potiskalnikom;
6. z dvopotnim vozilom ali motornim vozilom za posebne namene;
7. s cestnim motornim vozilom;
8. s premikalno vrvjo z vitlom ali brez njega;
9. s prenosnico ali obračalnico.

(2) Premik se opravlja kot:

1. premikalna vožnja, kadar vlečno vozilo vleče, rine ali istočasno vleče in rine vozila ali vozi samo pod vodstvom premikalnih delavcev;
2. odrivanje, ki je pospešitev rinjenega premikalnega sestava do neke določene hitrosti, in zaustavitev premikalnega sestava tako, da odpeta vozila sama stečejo do določenega mesta;

3. spuščanje, ki je premik, pri katerem dobijo vozila na tiru pospešek zaradi vzdolžnega nagiba tira in sama stečejo do določenega mesta;
4. lokomotivska vožnja;
5. premik s premikalno vrvjo, ki je premikanje vozil s premikalno vrvjo ob strani tira s pomočjo vitla ali brez njega;
6. premik z motornim (električnim) tirnim potiskalnikom;
7. premik s cestnim motornim vozilom, ki je vlečenje vozil s cestnim motornim vozilom, ki vozi ob strani tira;
8. premik s prenosnico ali obračalnico, ki je premeščanje ali obračanje vozil s tema napravama;
9. premik v vlečnih enotah in delavnicah, ki zajema vse načine premika znotraj vlečnih enot in delavnic.

(3) Premikalni sestav je skupina vozil ali posamična vozila med vožnjo ali v mirovanju pri vseh vrstah premika.

34. člen **(oprema premikalnih delavcev)**

- (1) Za opravljanje premika mora imeti vsak delavec premikalne skupine pri sebi:
1. ustno piščalko;
 2. podnevi signalno zastavico, ponoči ročno svetilko z belo lučjo.
- (2) Delavci premikalne skupine morajo imeti med delom pri sebi prenosna komunikacijska sredstva.
- (3) Ostalo potrebno opremo premikalnih delavcev si glede na potrebe in naravo del upravljavec in prevozniki predpišejo v svojih SVU.

35. člen **(mesta premikačev pri premiku)**

- (1) Pri opravljanju premika zavzamejo premikači stalna mesta, določena s poslovnikom ali pa ta delovna mesta določi vodja premika v vsaki izmeni enkrat za daljše časovno obdobje ali med delom za vsak primer posebej.
- (2) Mesta in poimenovanje premikačev pri premiku upravljavec in prevozniki predpišejo v svojih SVU.

36. člen **(vodenje in nadziranje premikalnih del)**

- (1) Premik se sme opravljati le pod neposrednim vodstvom vodje premika, vodja premika pa se mora ravnati po ukazih progovnega prometnika ali prometnika. Če vodja premika začasno ne more voditi premika, sme vodstvo prenesti na drugega strokovno usposobljenega delavca.
- (2) Pri manjših premikalnih opravilih, kamor ne spada sestava ali razstava vlakov in to delo opravlja samo eden OVKN, se takšen premik lahko opravlja brez vodje premika.

37. člen **(obveznosti vodje premika)**

(1) Vodja premika vodi premik po določbah tega pravilnika in po določbah postajnega poslovnega reda in/ali poslovnika, izpolnjuje ukaze progovnega prometnika oziroma prometnika ter pazi, da se ne poškodujejo ljudje, sredstva in blago.

(2) Dolžnosti vodje premika upravljavec in prevozniki predpišejo v svojih SVU.

38. člen **(hitrost vožnje pri premiku)**

(1) Hitrost vožnje pri premiku se uravnava tako, da se premikalni sestav lahko zanesljivo ustavi na predvidenem mestu. Glede na predvideno hitrost in razpoložljivo zavrtlo maso mora upravljavec za posamezno postajo v postajnem poslovnem redu določiti največje število osi premikalnega sestava, ki se lahko zavira z neposredno zavoro.

(2) Čez kretnice se vožnje pri premiku opravljajo s hitrostjo do 35 km/h, če zaradi vrste zavarovanja in tehničnih lastnosti kretnic ni ta hitrosti nižja. Omejitve hitrosti morajo biti navedene v postajnem poslovnem redu, upravljavec pa jih mora posredovati prevozniku. Prevoznik določbe, ki se nanašajo na strojevodjo, objavi v Navodilu o progi, določbe, ki se nanašajo na ostalo osebje prevoznika pa v SVU prevoznika.

(3) Pri spremembi hitrosti čez kretnice pri premiku mora prometnik oziroma progovni prometnik obveščati strojevodjo in vodjo premika.

(4) Kadar stoji OVKN med vožnjo pri premiku na stopnici vozila premikalnega sestava, hitrost ne sme biti višja kot 20 km/h.

39. člen **(spenjanje in razpenjanje)**

(1) Spenjanje so opravila pri pripenjanju železniških vozil in spajanju vseh vodov ter naprav na železniških vozilih.

(2) Razpenjanje so opravila pri odpenjanju železniških vozil in razdvajanju vseh vodov ter naprav na železniških vozilih.

(3) Naprave za pripenjanje in odpenjanje (spenjače) železniških vozil so:

1. avtomatične;
2. polavtomatične;
3. pomožne;
4. vretenske;
5. toge.

(4) Avtomatične ali polavtomatične spenjače so vgrajene na posameznih motornih garniturah in omogočajo spenjanje vozil iste vrste. Način spenjanja predpiše prevoznik v Priročniku za strojevodjo.

(5) Pomožna spenjača je namenjena za pripenjanje vozil z avtomatičnimi ali polavtomatičnimi spenjačami k vlečnim vozilom z vretensko spenjačo. Način spenjanja predpiše prevoznik v Priročniku za strojevodjo.

(6) Vretenske spenjače so vgrajene na potniških in tovornih vagonih ter lokomotivah ter omogočajo spenjanje vozil z vretenskimi spenjačami med seboj.

(7) Toga spenjača je namenjena za spenjanje vozil za posebne namene oziroma prikolic.

40. člen **(pripenjanje vozil)**

(1) Delavci, ki ne premikajo redno, smejo pripenjati vozila le, če ta mirujejo. Premikači smejo pripenjati vozila tudi, ko se premikajo, vendar hitrost približujočega se vozila ali skupine vozil proti stoječim vozilom ne sme biti večja kot 5 km/h. Potniške vagone, vlečna vozila s plugom, vozila aerodinamične oblike, vagone, katerih deli ali nakladi segajo prek čelnih stranic, vagone, naložene z eksplozivom, se pripenja le, kadar mirujejo.

(2) Natančnejše določbe o pripenjanju vozil upravljavec in prevozniki predpišejo v svojih SVU.

41. člen **(opravila pri spenjanju in razpenjanju vozil)**

(1) Spenjanje in razpenjanje ter odpenjanje vozil opravljajo OVKN, ki so za izvajanje teh del strokovno usposobljeni.

(2) Opravila pri spenjanju in razpenjanju vozil, postopek in zahteve za spajanje in razpajanje glavnega električnega voda ter osebje, ki izvaja ta dela, prevozniki predpišejo v svojih SVU.

(3) Opravila pri spajanju in razpajanju prehodnic, mehov ter postopek, zahteve in osebje, ki izvaja ta dela, prevozniki predpišejo v svojih SVU.

42. člen **(premikalna vozna pot)**

(1) Premikalna vozna pot je pot, ki jo bo premikalni sestav ali posamezno vozilo predvidoma prevozil od premaknitve do zaustavitve.

(2) Premikalna vozna pot obsega en ali več tirov ali delov tirov z vsemi napravami, prek katerih poteka vožnja pri premiku ter pripadajočo bočno zaščito. Obsega tudi signale, ki veljajo za posamezno vožnjo.

(3) Pred vsako vožnjo (premaknitvijo) vozila pri premiku je treba postaviti in preveriti pravilnost postavljene premikalne vozne poti.

43. člen **(ravnanje z napravami pri premiku)**

(1) Kretnice prestavlja OVKN, ki je za ta dela strokovno usposobljen.

(2) Na progi, kjer se promet vodi daljinsko, ravna s kretnicami, raztirniki in napravami za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih:

1. progovni prometnik iz centra vodenja prometa, ali
2. prometnik, ali
3. vodja premika z lokalno postavljalnico na nezasedeni postaji, kjer je lokalna postavljalnica.

(3) Progovni prometnik ali prometnik, ki ravna s signalnovarnostnimi napravami na daljinsko vodeni postaji, lahko dovoli OVKN, zaradi opravljanja premika, da ravna z napravami za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih, če ta ni vključen v lokalno postavljalnico.

(4) Način zahtevanja in dajanja dovoljenja za krajevno ravnanje s postajno postavljalnico oziroma krajevno ravnanje z lokalno postavljalnico mora biti predpisan z navodilom za ravnanje s signalnovarnostno napravo na postaji in poslovníkom.

(5) Kretnice sme delavec, določen za prestavljanje kretnic, prestaviti le, če so ločnice, meje odsekov, raztirniki na premikalni vozni poti prosti in če je kretnica prosta tako, da jo je mogoče pred premikom zanesljivo in pravilno prestaviti.

(6) Kadar kretnice, ki jih delavec prestavlja daljinsko, ne dobijo kontrole v pravilni legi, mora ravnati po navodilu za ravnanje s SV napravami.

(7) Kadar delavec pri elektromehaničnih napravah ne more prestaviti kretnic v natančno lego ali to doseže z naporom, jih mora takoj prestaviti v prvotno lego in v tej legi pustiti.

(8) Pri spremembi lege kretnice, ki se prestavlja ročno, je treba med prestavljanjem kretnice utež kretnice pritisniti k tlom, dokler ostrici ne dosežeta končne lege. Po spremembi lege kretnice se je treba prepričati, da se ostrica dobro prilega h glavni tirnici.

(9) V vseh primerih, kadar ni mogoče prestaviti kretnic v natančno lego, mora delavec, ki prestavlja kretnice, o tem obvestiti prometnika oz. progovnega prometnika.

(10) Vožnja vozil prek kretnice, ki ni v pravilni legi, ni dovoljena.

(11) Kadar se ostrica ne prilega k eni od glavnih tirnic, je kretnica na pol prestavljena.

(12) Pri vožnji vozila prek na pol postavljene kretnice proti ostrici zapelje vozilo s kolesi po glavnih tirnicah in se iztiri v območju sredine kretnice. Takšna vožnja je viličasta vožnja.

(13) Če bi med vožnjo vozila proti ostrici delavec prestavil kretnico tako, da bi ostrice po prestavitvi dosegle natančno lego med kolesnima dvojicama, ko vozilo še pelje prek kretnice, bi v tem primeru ena ali več kolesnih dvojic zapeljalo na en tir, druga kolesna dvojica ali več pa na drug tir. Takšna vožnja je vožnja v razdvoj.

(14) Da je kretnica prestavljena v pravilno in natančno lego, je odgovoren delavec, ki kretnico prestavlja. Na postajah, kjer ni premikalnih signalov in se kretnice prestavljajo s centralnega mesta, mora delavec, ki spremlja premikalne vožnje, pred vsakim začetkom vožnje preko kretnice dobiti dovoljenje (s signalnimi znaki ali ustno preko komunikacijskih sredstev) od delavca, ki kretnice prestavlja.

44. člen

(postavljanje premikalnih vozni poti in dajanje dovoljenj za premik)

(1) Delavec, ki vodi premik, mora za vsako vožnjo pri premiku zahtevati postavitve premikalne vozne poti.

(2) Prestavitev kretnic na premikalni vozni poti se zahteva šele, ko so kretnice in njihove ustrezne ločnice ter meje odsekov prosti.

(3) Pri premiku na postaji vodja premika skrbi, da se premik konča oziroma ustavi v času, ki ga je določil progovni prometnik oziroma prometnik.

(4) Delavec, ki kretnice prestavlja, sme postaviti premikalno vozno pot šele, ko se prepriča, da za vožnjo pri premiku ni ovir. Če nameravane premikalne vozne poti ne more postaviti, ne sme dovoliti začetka premikalne vožnje.

(5) V primeru, da se na stoječih vozilih opravlja pregled vozil ali vlaka, preskus zavor ali odprava napak na teh vozilih, je prepovedano takšna vozila premakniti, dokler se ta dela ne zaključijo. Pred pričetkom in o koncu takšnih del mora delavec, ki bo dela izvajal, dokazno obvestiti delavca, ki postavlja premikalne vozne poti. Premik na takšen tir je dovoljen le ob dovoljenju delavca, ki izvaja pregled vozil ali vlaka.

(6) Če je na premikalni vozni poti več kretnic, je vrstni red prestavljanja kretnic odvisen od načina prestavljanja kretnic, in sicer:

1. pri kretnicah, ki se prestavljajo električno in so premikalne vozne poti zavarovane s premikalnimi signali ali mejnimi tirnimi signali, je vrstni red prestavljanja kretnic določen s signalnovarnostno napravo;
2. pri kretnicah, ki se prestavljajo električno s posamično prestavitvijo kretnic, mehanično s centralnega mesta ali ročno na kraju samem, je treba prestavljati kretnice na premikalni vozni poti tako, da se najprej prestavi najbolj oddaljena in nato kretnice po zaporedju proti stoječemu premikalnemu sestavu ali vozilu.

(7) Premikalna vozna pot se ne sme dotikati voznih poti vlakov, niti drugih premikalnih voznih poti.

(8) Vožnjo mora dovoliti delavec, ki je postavil premikalno vozno pot. Vožnjo dovoli vodji premika s signalnim znakom premikalnega signala, mejnega tirnega signala, z ročnim signalnim znakom, ustno ali s komunikacijskimi sredstvi. Dovoliti sme tudi več voženj hkrati, če te vožnje ne ogrožajo druga druge.

(9) Vožnja pri premiku prek kretnice, ki se prestavlja s centralnega mesta, nima pa premikalnega signala ali mejnega tirnega signala, ima pa kretniški nastavek, se sme opraviti šele po dobljenem dovoljenju tistega, ki je kretnico postavil.

45. člen **(premik prek več premikalnih območij)**

(1) Na postajah z večjim obsegom dela opravlja premik več premikalnih skupin, vsaka na svojem premikalnem območju. Premikalna območja so lahko glede na tirne zmogljivosti postaje določena tako, da:

1. premikalna dela ene premikalne skupine ne ovirajo dela druge premikalne skupine, ker se njihove premikalne vozne poti ne dotikajo ali križajo;
2. premikalne skupine opravljajo premik na istih tirih, vsaka s svoje strani.

(2) Na postajah, kjer premikalne skupine premikajo na istih tirih, je treba določiti meje na tirih, do koder sme premikati ena premikalna skupina na eni strani in druga premikalna skupina na drugi strani tirov. Meje na tirih morajo biti določene v postajnem poslovnem redu.

(3) Delavci, ki so odgovorni za postavitev premikalne vozne poti na posameznem premikalnem območju, se morajo med seboj sporazumeti o vsaki vožnji z enega na drugo premikalno območje. Za vožnjo pri premiku z enega na drugo območje ali prek več območij morajo drug od drugega dobiti dovoljenje.

(4) Dovoljenje za premik z enega na drugo premikalno območje sme dati vodji premika delavec, ki predstavlja kretnice na območju, kjer se nahaja premikalni sestav po dobljenem dovoljenju delavca sosednjega premikalnega območja. Pri premiku prek več premikalnih območij mora vodja premika dobiti dovoljenje za premik na vsakem premikalnem območju posebej.

(5) Na postajah, kjer opravlja premik več premikalnih skupin, premikalna skupina premika na območju, ki ji je dodeljeno neodvisno od druge premikalne skupine. Če je treba premikati tudi na območje druge premikalne skupine, mora vodja premika, ki želi premikati na območju druge premikalne skupine, dobiti od premikalnega vodje območja, na katerega želi premikati, dovoljenje za ta premik. Preden premikalni vodja dovoli premik na svojem območju drugi premikalni skupini, mora zagotoviti, da premik njegove skupine ne bo ogrožal premika skupine, kateri je dovolil premik.

46. člen

(preverjanje in opazovanje premikalnih vozni poti)

(1) Delavci so dolžni pri premiku preverjati in opazovati postavljene premikalne vozne poti. Preverjanje in opazovanje premikalne vozne poti se opravi po signalnih znakih signalov za zavarovanje premikalnih vozni poti ali kretničnih signalov. Preverjanje postavljene premikalne vozne poti je obveznost delavca, ki predstavlja kretnice in vodje premika.

(2) Delavec, ki postavlja premikalne vozne poti, preverja pravilnost postavljene vozne poti:

1. na monitorju elektronske SV naprave;
2. na monitorju ali na panoramski sliki računalniško vodenega postavljanja vozni poti elektrotelefonne SV naprave;
3. na postavljalni mizi elektrotelefonne SV naprave;
4. po vzvodih kretniških postavljal elektromehanične SV naprave, ali
5. na kraju samem po signalnih znakih kretničnih signalov.

(3) Vodja premika preverja premikalno vozno pot vse do tja, do koder lahko vidi postavljeno premikalno vozno pot. Pravilnost postavljene vozne poti preverja:

1. po signalnih znakih signalov za zavarovanje premikalnih vozni poti;
2. po signalnih znakih kretničnih signalov kretnic, ki se postavljajo na kraju samem ali na daljavo prek žicevoda.

(4) Strojevodja preverja in opazuje premikalno vozno pot, če je vlečno vozilo ali motorno vozilo za posebne namene na čelu premikalnega sestava.

(5) Upravljavec in prevozniki natančnejše določbe o nalogah, opazovanju in razporedu OVKN pri premiku predpišejo v svojih SVU.

(6) Na vseh nivojskih prehodih je treba pred vsako vožnjo pri premiku čeznje zavarovati promet. Na nivojske prehode, na katerih promet ni zavarovan z napravami za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih, se sme zapeljati šele, ko premikač, ki ga je poslal vodja premika, vnaprej fizično zavaruje promet na nivojskem prehodu. Premikač fizično zavaruje promet na nivojskem prehodu tako, da zaustavi udeležence v cestnem prometu:

1. podnevi z roko, iztegnjeno proti udeležencem v cestnem prometu;
2. ponoči s signalno svetilko z rdečo lučjo, s katero maha povprek čez cesto.

(7) Če se premika čez nivojski prehod dalj časa, je treba za vožnje intervencijskih vozil premik takoj ustaviti in jim dovoliti vožnjo, za druga cestna vozila pa najmanj vsakih 10 minut.

47. člen **(dajanje ukazov za premik)**

(1) Na postajah, kjer premik opravlja stalna premikalna skupina, se mora premikalno osebje seznaniti z vsebinami postajnega poslovnega reda in tehnološkega procesa dela.

(2) Sporazumevanje pri premiku se opravlja po komunikacijskih sredstvih, s signalnimi znaki ali ustno. V postajnem poslovnem redu je treba predpisati vrsto in način sporazumevanja pri premiku.

(3) Sporazumevanje pri premiku je odvisno od tehnične opremljenosti postaje. Upoštevati je treba še navodila za uporabo posameznih vrst komunikacijskih sredstev.

(4) Premik na daljinsko vodenih postajah dovoli progovni prometnik oziroma prometnik, ki določi čas, ko se mora premik končati. Če premika v določenem času ni mogoče končati, ga je treba ustaviti in od progovnega prometnika oziroma prometnika ponovno zahtevati dovoljenje za nadaljevanje premika.

(5) Uporaba prenosnih ali stabilnih radijskih naprav za dajanje ukazov pri premiku je dovoljena, če:

1. so vsi delavci premikalne skupine opremljeni z radijsko napravo;
2. premikalna skupina uporablja za njo določen radijski kanal in
3. se pogovori po radijskih napravah registrirajo.

(6) Ukaz za vožnjo pri premiku velja tako dolgo, dokler ni preklican z drugim ukazom, razen danih ukazov preko radijske zveze, kjer je potrebno ukaze ves čas vožnje ponavljati.

(7) Kadar strojevodji oddani ukaz ni razumljiv, mora zahtevati ponovitev ukaza pred premaknitvijo. Strojvodja ne sme začeti z vožnjo pri premiku, če ni dobil ukaza za vožnjo.

(8) Strojvodja spremljanega premikalnega sestava mora takoj ustaviti premikalni sestav, ko ugotovi, da je prekinjena komunikacijska zveza.

48. člen **(dajanje signalnih znakov pri premiku)**

(1) Vsi udeleženi OVKN pri premiku pravilno in pravočasno oddajajo signalne znake za varen premik.

(2) Za dajanje ročnih signalnih znakov pri premiku se uporabljajo določbe Signalnega pravilnika. Signalna znaka »Počasi« in »Stoj« je treba oddati pravočasno, da ne pride do naleta.

(3) Na ravnem tiru se premikači postavijo in prenašajo signalne znake na strani, na kateri strojevodja upravlja z vlečnim vozilom.

(4) Kadar je potrebna posebna previdnost (megla, slaba vidljivost, lok, daljši premikalni sestav, profil vozila ali naklada, zasedeni potniški vagoni ipd.), mora vodja premika ali najbližji premikač sporočiti strojevodji ustno, kolikšna je razdalja v metrih med premikajočimi se vagoni in stoječimi vagoni.

(5) Dolžine je treba začeti sporočati pravočasno, glede na hitrost vožnje, maso premikalnega sestava in nagib tira. Ko so vozila blizu dotika, je treba dati ukaz za zaustavitev premikanja.

(6) Če hitrost ni prilagojena sporočilu o oddaljenosti tako, da se lahko pričakuje nalet, mora vodja premika ali tisti, ki zapazi nevarnost, brez odlašanja oddati tudi signalni znak »Stoj«. Pri neposredni nevarnosti je treba ukreniti vse za preprečitev nevarnosti oziroma opraviti zaustavitev vožnje. Kadar je podatek o oddaljenosti dvomljiv ali nejasen, mora strojevodja vožnjo pri premiku takoj zaustaviti.

(7) Premik na zasedene potniške vagone ali z njimi je treba opraviti z največjo previdnostjo.

(8) Če signalni znak premikalnega signala ali svetlobnega mejnega tirnega signala ni jasen ali če signal ni razsvetljen, je treba premikalni sestav zaustaviti pred njim. V takšnem primeru mora delavec, ki postavlja premikalne vozne poti, o motnji obvestiti vodjo premika, le-ta pa strojevodjo.

49. člen (premikalna vožnja)

(1) Pri premikalni vožnji se lahko vozila vleče, rine ali istočasno vleče in rine z vlečnim vozilom ali motornim vozilom za posebne namene, uvrščenim med vozili.

(2) Kadar sta na čelu ali na sklepu vlaka dve vlečni vozili, se sme opraviti vožnja pri premiku tako, da opravlja vleko le eno vlečno vozilo.

(3) Vozila, na katera premikalni sestav navozi, je treba prej zavreti. Pri navozitvi oziroma stisnjenju na vozila, ki stojijo, je treba paziti na to, da se stoječi vagoni ne premaknejo. Hitrost pri stiskanju vozil ne sme biti večja kot 5 km/h.

(4) Kadar se premika z zasedenimi potniškimi vagoni, je treba na teh vagonih vsa vrata zapreti. Čelna vrata prvega in zadnja vrata zadnjega vagona je treba zakleniti, dvigniti prehodnice in zapreti premične ograje oziroma pritrditi mehove. Prav tako je treba zakleniti čelna vrata prvega in zadnja vrata zadnjega vagona, dvigniti prehodnice in zapreti premične ograje tudi na zasedenih potniških vagonih, ki ostanejo na tiru.

(5) Strojevodja sme zapustiti vlečno vozilo ali motorno vozilo za posebne namene in se od njega oddaljiti le v času, ko se to ne premika, in sicer po dogovoru s progovnim prometnikom ali prometnikom.

50. člen (premik z motornim vozilom za posebne namene)

(1) Pri premiku z motornim vozilom za posebne namene (z vagoni ali brez njih) vodi premik delavec, strokovno usposobljen za vodenje premika.

(2) Za premik z motornim vozilom za posebne namene veljajo enake določbe kot za premik z vlečnim vozilom, če ima vretensko spenjačo in odbojne naprave.

(3) Če so vagoni in motorno vozilo za posebne namene speti s pomožno ali togo spenjačo, se lahko vožnja pri premiku opravlja s hitrostjo, ki ni večja od 5 km/h.

51. člen

(premik z dvopotnim vozilom)

(1) Železniška vozila se lahko premikajo tudi z vozili, ki so prirejena za vožnjo po cesti in po tirih (dvopotna vozila), za katera se mora izdelati navodilo za upravljanje in varno delo.

- (2) Z dvopotnim vozilom se lahko premik opravi:
1. kot z motornim vozilom za posebne namene, če:
 - a) je dvopotno vozilo utirjeno na mestu, predvidenem s postajnim poslovnim redom in Navodilom o progi;
 - b) premik vodi delavec, ki je strokovno usposobljen za vodjo premika;
 - c) ravna z vozilom delavec z izpitom za voznika progovnih vozil;
 - d) hitrost vožnje pri premiku ne presega hitrosti, ki je predpisana v navodilu za upravljanje in varno delo z dvopotnim vozilom, in
 - e) je z navodilom za upravljanje in varno delo določena največja dovoljena obremenitev vozila in največje število osi vagonov, ki jih lahko dvopotno vozilo zavira na posamezni zavorni razdalji;
 2. kot s cestnim vozilom, ne da bi bilo dvopotno vozilo utirjeno.

52. člen

(odrivanje in spuščanje vagonov)

(1) Odrivanje je pospešeno rinjenje odpetih vagonov, ki po zaustavitvi vlečnega vozila s pripetim delom premikalnega sestava stečejo sami do določenega kraja. Spuščanje je premik na drči, na kateri odpeti vagoni ali skupine vagonov zaradi nagiba tira sami stečejo do določenega mesta.

(2) Pred odiranjem ali spuščanjem vagonov je treba določiti, koliko vagonov imajo skupine vagonov, način upočasnitve njihove vožnje in način njihove zaustavitve (potrebno število ročnih zavor ter zavornih cokel).

- (3) Vagone se lahko odrine, če:
1. so odrinjeni vagoni v eni skupini in med seboj speti;
 2. je del tira, na katerega se odriva, pregleden, vse kretnice na premikalni vozni poti pa v pravilni in natančni legi;
 3. se bodo odrinjeni vagoni premikali s takšno hitrostjo, da se brez močnega naleta zaustavijo pri stoječih vozilih;
 4. padec v smeri odrivanja ni večji kot 2,5 ‰ oziroma vzpon ne večji kot 5 ‰;
 5. je zagotovljena upočasnitev in zaustavitev odrinjenih vagonov in
 6. na tiru, na katerega se odriva, ni vozil, ki jih je prepovedano odrivati.

- (4) Odrivati in spuščati se ne smejo naslednja vozila:
1. zasedeni potniški vagoni;
 2. vagoni, naloženi z eksplozivnimi snovmi;
 3. vagoni, naloženi s tirnicami ali drugimi nakladi, daljšimi kot 60 m;
 4. vagoni z nakladi, ki presegajo nakladalni profil;
 5. vozila z napisom »Prepovedano odiranje – spuščanje«;
 6. vozila, ki so med seboj speta s togo spenjačo;
 7. vagoni s spremljevalci pošilk;

8. vagoni, naloženi z živimi živali;
9. vagoni, naloženi z vnetljivimi tekočinami in
10. delno naloženi in razloženi vagoni.

(5) Ne sme se odrivati in spuščati vozil:

1. proti progovnemu tiru;
2. prek nivojskih prehodov, na katerih promet ni zavarovan in
3. na slepe tire brez tirnih zaključkov.

(6) Pogoje in način premika pri spuščanju vozil čez drčo upravljavec predpiše v svojih SVU.

(7) Zavorne cokle se uporabljajo za zaustavitev odrinjenih ali spuščenih vozil in za zavarovanje vozil proti samopremaknitvi. Pri uporabi zavorne cokle je treba upoštevati, da:

1. se z zavorno coklo lahko ustavlja največ 12 osi odrinjenih ali spuščenih vagonov;
2. je treba z dvema vzporedno položenima zavornima coklama zaustavljati vagone, če se oceni, da je njihova hitrost večja kot 20 km/h, in vagone, ki jih je treba posebno previdno premikati;
3. v slabih vremenskih razmerah (padavine, poledica) obstaja verjetnost, da vagon položeno zavorno coklo izbije, zato je treba v takšnih razmerah uporabiti še drugo zavorno coklo.

(8) S pritrdilno zavoro se lahko zavirajo vozila neposredno pred zaustavitvijo, če:

1. je prostor poleg tira urejen;
2. je urejena pot, ki zagotavlja uporabo zavore in varnost delavcev;
3. hitrost vozil ni večja kot 5 km/h;
4. je prostor ponoči razsvetljen in
5. so v postajnem poslovnem redu navedeni tiri, na katerih je takšna uporaba pritrdilne zavore dovoljena.

(9) Spuščene vagone oziroma skupine vagonov, katerih hitrost se s tirno zavoro zmanjša na hitrost 5 km/h ali manj, se lahko zaustavlja z zavorno coklo ne glede na število osi.

(10) Kadar je treba odrinjene vagone ali skupine vagonov zaustavljati na tiru v loku, jih je treba zaustavljati z dvema vzporedno položenima zavornima coklama na obeh tirnicah.

(11) Tovorne vagone je treba zaustavljati:

1. z eno zavorno coklo, če se oceni, da njihova hitrost ni večja od 20 km/h, ali
2. z dvema vzporedno položenima zavornima coklama, če se oceni, da je hitrost večja od 20 km/h.

(12) Tire, na katerih je prepovedano spuščanje in odrivanje vagonov, je treba za premikalno osebje navesti v postajnem poslovnem redu, za vlakovno osebje pa v poslovniku.

53. člen **(lokomotivske vožnje)**

(1) Lokomotivske vožnje so posebna vrsta premika, ki se pričnejo po predhodnem obvestilu strojevodje prometniku ali progovnemu prometniku o pripravljenosti za pričetek lokomotivske vožnje. Lokomotivska vožnja obsega eno ali več premikalnih vozniških poti. Lokomotivska vožnja se opravlja brez spremljave premikalnega osebja, in sicer:

1. vlečnih vozil ali motornih vozil za posebne namene samih, oziroma vlečnih vozil ali motornih vozil za posebne namene, ki vlečejo največ 12 osi pripetih vagonov. Skupina vagonov mora biti vključena v glavni zavorni vod, pri čemer sta na sklepu lahko največ dva vagona brez delujoče zračne zavore;
2. celega vlaka z lokomotivo, ki vlak vleče, in pri katerem je bil opravljen popolni zavorni preskus zaradi premaknitve na prosti tir, s katerega bo možna postavitvev in zavarovanje vlakovne vozne poti.

(2) Lokomotivske vožnje se lahko opravijo le na postaji, kjer so premikalne vozne poti zavarovane z mejnimi tirnimi signali ali premikalnimi signali. Takšne lokomotivske vožnje dovoljuje prometnik ali progovni prometnik s signalnimi znaki mejnega tirnega signala ali premikalnega signala.

(3) V primeru spremembe že dovoljene lokomotivske vožnje, ali če se bo lokomotivska vožnja vršila na zaseden tir, mora prometnik ali progovni prometnik pred dovolitvijo ali spremembo signalnega znaka premikalnega signala ali mejnega tirnega signala obvestiti strojevodjo o spremembi lokomotivske vožnje ali vožnji na zaseden tir.

(4) Če strojevodja ni obveščen o vožnji na zaseden tir, postavitvev premikalnega signala ali mejnega tirnega signala, ki kaže dovoljen premik, pomeni, da mu je dovoljena lokomotivska vožnja na prosti tir.

(5) Na postajah, kjer premikalne vozne poti niso zavarovane z mejnimi tirnimi signali ali premikalnimi signali, se lokomotivske vožnje lahko opravijo samo po prostem tiru od ločnice do ločnice ali od ločnice do vrha prve kretnice na istem tiru.

(6) Strojvodja mora pri lokomotivskih vožnjah upravljati vlečno vozilo iz prve vozniške kabine v smeri vožnje.

(7) Kadar vozi zaporedno dvoje ali več lokomotivskih voženj, je treba dovoljevati vsako lokomotivsko vožnjo posebej.

(8) Strojvodja mora pri lokomotivski vožnji opazovati premikalno vozno pot v smeri vožnje, da lahko lokomotivo ali premikalni sestav pravočasno ustavi pred:

1. stoječimi vozili na tiru;
2. premikalnim ali svetlobnim mejnim tirnim signalom, ki kaže signalni znak za prepovedano vožnjo;
3. ločnico ali
4. kretnico.

(9) S postajnim poslovnim redom se določi način opravljanja lokomotivskih voženj po postajnem območju ter območju, kjer vozila prehajajo z ali na javno železniško infrastrukturo.

54. člen **(premik na industrijskih tirih)**

(1) Upravljaliec ali lastnik industrijskega tira, ki razpolagajo s tiri in tirnimi napravami, tirnimi vozili in osebjem, ki izvajajo naloge povezane z varnostjo, si v svojih dokumentih skladno z določbami zakona, ki ureja varnost železniškega prometa, predpišeta pogoje za varen premik.

(2) Upravljavec JŽI in lastnik oz. upravljavec industrijskih tirov morata imeti sklenjeno Pogodbo o dostopu do objektov za izvajanje železniških storitev ranžiranja na javni železniški infrastrukturi.

(3) Lastnik industrijskega tira, kateri izvaja vožnje in ranžiranje vagonov na industrijskem tiru in na postaji JŽI mora imeti v z določbami zakona, ki ureja varnost železniškega prometa vzpostavljen SVU in mora pridobiti varnostno spričevalo za izvajanje voženj in ranžiranje železniških vozil na tirih JŽI.

(4) Lastniku industrijskega tira, ki izvaja vožnje, ranžiranje in sodeluje v tehnoloških postopkih nakladanja in razkladanja vagonov na industrijskem tiru ni potrebna vzpostavitev v skladu z določbami zakona, ki ureja varnost železniškega prometa SVU in ni potrebna pridobitev varnostno spričevalo za izvajanje voženj in ranžirane železniških vozil na industrijskih tirih.

55. člen **(premik s premikalno vrvjo oziroma z vitlom)**

Upravljavec ali lastnik industrijskega tira si v svojih dokumentih predpišeta določila in območja za varen premik s premikalno vrvjo oziroma z vitlom in o tem seznaniata prevoznika, ki bo opravljal premik na teh tirih.

56. člen **(premik z motornim (električnim) tirnim potiskalnikom)**

Upravljavec ali lastnik industrijskega tira si v svojih dokumentih predpišeta določila in območja za varen premik z motornim (električnim) tirnim potiskalnikom in o tem seznaniata prevoznika, ki bo opravljal premik na teh tirih.

57. člen **(premik s cestnimi vozili)**

Upravljavec ali lastnik industrijskega tira si v svojih dokumentih predpišeta določila in območja za varen premik s cestnimi vozili in o tem seznaniata prevoznika, ki bo opravljal premik na teh tirih.

58. člen **(premik s prenosnico ali obračalnico)**

Upravljavec ali lastnik industrijskega tira si v svojih dokumentih predpišeta določila za varen premik s prenosnico ali obračalnico in o tem seznaniata prevoznika, ki bo opravljal premik.

59. člen **(premik v vlečnih enotah in delavnicah)**

Delavci v skladiščih, pri vzdrževanju proge in progovnih naprav, v delavnicah, v vlečnih enotah idr. smejo vozila premikati na postajne tire le z dovoljenjem prometnika, progovnega prometnika ali delavca, ki postavlja kretnice oziroma vozne poti.

60. člen

(premik na glavnih tirih in odprti progi)

(1) Na glavnih tirih se sme pričeti s premikom ali na njih puščati vagone le z dovoljenjem progovnega prometnika ali prometnika.

(2) Do signala »Premikalni mejnik« se sme premikati:

1. na enotirni progi;
2. na dvotirni progi:
 - a) na uvoznem progovnem tiru,
 - b) na obeh progovnih tirih pri obojestranskem prometu,
 - c) na progovnem tiru, na katerem je uveden promet v obe smeri (zapora enega tira).

(3) O zapori progovnega tira in da sme premikati le do signala »Premikalni mejnik« ob progovnem tiru pravega tira, mora prometnik ali progovni prometnik dokazno obvestiti vodjo premika in strojevodjo, kadar se premika na progovni tir v smeri izvoza.

(4) Premik mimo signala »Premikalni mejnik« se sme opravljati samo z dovoljenjem progovnega prometnika ali prometnika.

(6) Postopke in komunikacijo pri premiku mimo signala »Premikalni mejnik« upravljaavec predpiše v svojem SVU in o tem obvesti prevoznike.

61. člen

(previdnostni ukrepi, kadar se pričakuje vlak)

(1) Pred prihodom vlaka je treba ustaviti premik na vozni in prepeljevalni poti vlaka tako pravočasno, da vlak ne bi upočasnil vožnje oziroma, da se ne bo ustavil pred glavnim signalom.

(2) Ukaz za zavarovanje vozne poti vlaku na postajah, kjer sodelujejo pri zavarovanju vlakovnih vozni poti kretniki, pomeni zanje hkrati tudi ukaz za ustavitev premika.

(3) Ukaz za ustavitev premika pomeni hkrati tudi ukaz za sprostitev prepeljevalne poti vozne poti vlaka, ter tudi ukaz za zavarovanje vozil pred samopremaknitvijo.

(4) Pri zavarovanju vozne poti za vlak z izredno pošiljko je treba paziti še na varnostne ukrepe za prevoz izrednih pošiljk.

(5) V času premika, pregleda vozil ali vlaka, preskusu zavor ali odpravi napak na vozilih v vlaku je treba zagotoviti varno delovno območje delavcem pri opravljanju njihovega dela. Varno delovno območje je odvisno od hitrosti vlaka ali vozil, ki vozijo po sosednjem tiru v času dela in potrebne minimalne medtirne osne razdalje, prikazane v tabeli:

Hitrost v km/h od	Hitrost v km/h do	Potrebna minimalna medtirna osna razdalja v mm
	50	4525
51	70	4625
71	90	4725
91	120	4825
121	140	4925
141	160	5025

(6) Če so potrebne minimalne medtirne osne razdalje, prikazane v tabeli iz prejšnjega odstavka tega člena, zagotovljene, ali je med tiroma fizično onemogočen dostop v nevarno območje sosednjega tira, se šteje, da delavci opravljajo delo v varnem delovnem območju.

(7) Če potrebne minimalne medtirne osne razdalje, prikazane v tabeli iz petega odstavka tega člena niso zagotovljene, mora delavec, ki bo delal v nevarnem območju, od delavca, ki postavlja vozne poti, zahtevati obveščanje o vožnjah po sosednjem tiru. Pred postavitvijo vozne poti po sosednjem tiru mora delavec, ki postavlja vozne poti, obvestiti delavca, ki je zahteval obveščanje, o nameravani vožnji po sosednjem tiru in dobiti potrdilo o sprejemu obvestila. Po končanem delu v nevarnem območju mora delavec, ki je zahteval obveščanje, obvestiti delavca, ki postavlja vozne poti, o končanju dela v nevarnem območju in prenehanju obveščanja. Upravljavec v postajnem poslovnem redu predpiše postopke in osebje, ki sodeluje pri zagotavljanju varnega dela v nevarnem območju.

62. člen

(posebni ukrepi pri premiku)

(1) Posebna pozornost pri premiku je potrebna, kadar se premika z:

1. vagoni, naloženimi z nevarnimi snovmi;
2. vagoni, ki so označeni z nalepnicami za lomljive stvari;
3. vagoni, naloženimi z živimi živalmi;
4. vagoni, naloženimi s cestnimi vozili;
5. vagoni s spremljevalci;
6. vagoni, naloženimi cisternami in
7. z vagoni, ki imajo nalepnico »Previdno premikati«.

(2) Vsi vagoni iz prejšnjega odstavka tega člena, ki so označeni z nalepnicami za nevarnost, morajo biti označeni še z nalepnicami »Previdno premikati« — trikotne oblike z vrhom navzdol, rdeče barve s klicajem.

(3) Pri premiku se morajo premikači, preden premaknejo vagone, prepričati ali so vagoni označeni s katero od nalepnic za nevarnost. Med seboj se morajo obveščati o takšnih vagonih.

(4) Pri premiku z vagoni, naloženimi z eksplozivnimi snovmi, je treba uvrstiti med takšen vagon in vsako vlečno vozilo varovalni vagon. Varovalni vagon ne sme biti naložen z nobeno nevarno snovjo.

63. člen

(previdnostni ukrepi po končanem premiku)

(1) Po končanem premiku je treba poskrbeti, da ustavljena vozila na tiru ne segajo z nobenim svojim delom ali nakladom prek ločnice oziroma meje odseka v profil sosednjega tira. Če to ni mogoče, mora vodja premika o tem obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika.

(2) Pri puščanju skupine vagonov je treba upoštevati, da se zaustavljeni vagoni lahko razmaknejo zaradi sproščanja napetosti v vzmeteh odbojnikov.

(3) Če se po zaustavitvi vozil vožnja pri premiku ne nadaljuje takoj, je treba puščena vozila zavarovati proti samopremaknitvi.

(4) Kadar je zaradi premika treba vklopiti napetost v voznem vodu, ki redno ni pod napetostjo, jo je treba po končanem premiku tudi izklopiti. Prometnik oziroma progovni prometnik mora pred vklopom in izklopom napetosti obvestiti dispečerja SNEV.

64. člen **(osebna varnost pri premiku)**

- (1) Za zagotovitev osebne varnosti med premikom je delavcem prepovedano:
1. zadrževati se ali hoditi v tiru ali neposredno poleg tira;
 2. lesti pod vozila ali stopati med vozila v vlaku, ki je pripravljen za odhod, zaradi odprave motnje, če ni bilo prej opravljeno ustrezno varovanje (obvestilo, signalni znak ipd.);
 3. plezati na streho vozila ali na naklad odkritega vagona, če napetost v voznem vodu ni izklopljena;
 4. zadrževati se med nakladalno klančino in tirom, na katerem se opravlja premik;
 5. zadrževati se na stranskih (bočnih) stopnicah pri vožnji poleg klančin, objektov, ograj, stebrov (drogov), vhodnih vrat, pri vходу v remize, predore, kot tudi nagibati se ven ali odpirati stranska (bočna) vrata vagonov;
 6. zadrževati se na stranskih (bočnih) stopnicah vozila pri hitrosti, ki je večja kot 20 km/h;
 7. spajati in razdvajati glavni električni vod, če se prej ne prepriča pri strojevodju ali na stabilnih grelnih napravah, da je glavni električni vod izklopljen;
 8. pokonci stopiti v tir med vozila, kadar se vozila premikajo in če so med seboj oddaljena manj kot za eno dolžino vagona;
 9. prehajati prek tira na območju kretničnih ostric, src in križišč;
 10. sedeti ali stati na odbojniku, vlečnem kavljalu ali spenjači;
 11. stati hkrati na stopnicah dveh vozil, ki se premikata;
 12. prehajati čez tir neposredno pred premikalnimi sestavi ali vlaki, za njimi ali med njimi;
 13. skakati na vozila ali skakati z njih, kadar se le-ta hitro premikajo (več kot 5 km/h);
 14. vstopati med vozila zaradi spetja, če se le-ta premikajo s hitrostjo, ki je večja kot 5 km/h;
 15. odpenjati vagone med premikom s stopnic vagona;
 16. vstopati med gibajoča se vozila zaradi pripenjanja vlečnih vozil s plugom, vozil z aerodinamično linijo, vagonov s spuščeni prehodnicami, vagonov, katerih deli ali nakladi segajo prek čelnih stranic vagona, vagonov, naloženih z eksplozivom, ali kadar obstajajo druge ovire za varno pripenjanje vagonov;
 17. vstopati med vsa vozila zaradi odpenjanja, če se premikajo;
 18. oddajati signalne znake za nadaljnjo vožnjo pri premiku prej, preden pride delavec, ki spenja, s tira;
 19. kaditi, približevati se z odkritim plamenom ter kuriti ogenj v neposredni bližini vagonov, naloženih z eksplozivom ali lahko vnetljivimi snovmi;
 20. zavirati z ročno zavoro s ploščadi brez ograje.

(2) Spenjanje ali razpenjanje lokomotive sme opraviti samo en delavec. Delavec, ki spenja ali razpenja lokomotivo, lahko odda signalni znak »Malo naprej« ali »Malo nazaj« z ustno piščalko oziroma preko komunikacijskih sredstev.

(3) Pri skakanju na vagone ali z njih je treba posebej paziti na stanje stranske vogalne stopnice ali stopnice ploščadi. Vedno je treba skakati v smeri premikanja vagonov, katerih hitrost ne sme biti večja kot 5 km/h. Pri skakanju s stopnice pa je treba paziti na ovire in na držo telesa, rok in nog.

VII. IZREDNE POŠILJKE

65. člen

(izredne pošiljke)

(1) Prevoz praznih ali naloženih železniških vozil, ki presegajo nakladalni profil, mejno nakladalno maso ali predpisano kodo proge ali dovoljene osne ali dolžinske obremenitve proge, ki se lahko opravi kot prevoz izredne pošiljke v rednem vlaku ali kot prevoz izredne pošiljke s posebnim vlakom.

(2) Izredne pošiljke morajo, glede na svojo posebnost, izpolnjevati poleg rednih pogojev, predpisanih za navadne pošiljke, tudi posebne pogoje za varen in urejen prevoz, ki se določijo za vsak posamezni prevoz.

(3) Izredne pošiljke so:

1. pošiljke na elektrificiranih progah, pri katerih niso zagotovljene predpisane varnostne razdalje med deli pošiljke, ki najbolj izstopajo, in deli voznega omrežja pod napetostjo;
2. pošiljke, ki ne ustrezajo predpisom za nakladanje vagonov v mednarodnem prometu;
3. pošiljke, ki bi utegnile zaradi svojega težišča ogroziti varnost železniškega prometa;
4. nakladi tirnic ali podobnih stvari, dolgih več kot 36 m, naloženih na dva ali več vagonov brez oplenov;
5. prazna ali naložena vozila, ki se prevažajo na lastnih kolesih, nimajo pa na vozilu napisanega znaka 'RIV', 'RIC', 'TEN' ali v rastru ni vpisano 'SŽ' ali 'SLO';
6. naložen vagoni z več kot 8 osmi;
7. vlečna vozila, ki jim je pretekel rok za redno vzdrževanje;
8. vlečna vozila, katerih tehnično stanje zahteva posebne pogoje prevoza;
9. vagoni, ki jim je pretekel rok za redno vzdrževanje po določilih objave UIC 502-1;
10. pošiljke, ki se morajo prevažati s posebnimi pogoji;
11. enote kombiniranega transporta (zamenljivi zabojniki, polprikolice, prikolice in veliki kontejnerji), katerih prevoz ni urejen s kodifikacijo prog v Republiki Sloveniji, in
12. pošiljke, naložene na več vagonov, ki med seboj niso speti z vretensko spenjačo ali vmesnim vagonom, temveč:
 - a) s spenjalnim drogom (toga spenjača);
 - b) z vmesnim vagonom, ki je povezan z obema nosilnima vagonoma s spenjalnim drogom, ali
 - c) s samim nakladom, če je ta tako trden in pritrtjen na oplene, da lahko prenese nastale vlečne in udarne sile.

66. člen

(zahteva za prevoz izredne pošiljke)

(1) Prevoznik izdelava zahtevo za prevoz izredne pošiljke in jo pošlje upravljavcu. Zahteva mora vsebovati vse potrebne podatke o pošiljki, ki so potrebni za določitev pogojev prevoza in mora biti sestavljena po določilih objave UIC 502-1.

(2) Upravljavec vsako prejeto zahtevo za prevoz izredne pošiljke vpiše v evidenco prevozov izrednih pošiljk pod zaporedno številko in jo mora takoj začeti obravnavati. Pod to številko se zadeva obravnava, dokler ni končana. Številki se dodata veliki črki 'IP', ki pomenita znak izredne pošiljke.

(3) Kadar se pošiljka prevaža čez območje več upravljavcev, mora prevoznik zahtevo za prevoz izredne pošiljke poslati vsem upravljavcem na prevozni poti pošiljke.

(4) O izvedbi prevoza izredne pošiljke odloči upravljavec najkasneje v 15 dneh po vložitvi zahteve.

(5) Prometno dokumentacijo o izrednih pošiljkah je treba hraniti tri leta od dneva prvega vpisa, pri čemer se leto prvega vpisa ne upošteva.

67. člen **(proučitev možnosti prevozov izrednih pošiljk)**

(1) Po prejemu zahteve za prevoz izredne pošiljke je treba ugotoviti možnosti prevoza in določiti prevozne pogoje, pri čemer se mora zagotoviti varnost prometa.

(2) Pri pošiljkah, ki presegajo meje nakladalnega profila, je treba upoštevati še dodaten prostor zaradi lokov, nadvišanja in nihanja.

(3) Predpisani varnostni razmiki med nakladalnim profilom in najbližjim delom voznega omrežja pod napetostjo so naslednji:

- | | |
|--|---------|
| 1. pri enosmernem sistemu 3 kV | 220 mm |
| 2. pri izmeničnem enofaznem sistemu 15 kV, 16 2/3 Hz | 270 mm |
| 3. pri izmeničnem enofaznem sistemu 25 kV, 50 Hz | 340 mm. |

(4) Pri preučitvi možnosti mora upravljavec na podlagi splošnih in posebnih varnostnih pogojev določiti pogoje, ki jih mora izpolnjevati pošiljka ali prevoznik oziroma upravljavec.

68. člen **(splošni in posebni varnostni pogoji za prevoz izredne pošiljke)**

(1) V pogojih o prevozu izredne pošiljke je treba navesti, katere splošne varnostne pogoje je treba upoštevati pri prevozu izredne pošiljke.

(2) Splošne varnostne pogoje, ki jih je treba upoštevati, je treba navesti z zaporedno številko, pod katero je pogoj naveden v tretjem odstavku tega člena. To zaporedno številko je treba napisati s številko in besedo.

(3) Splošni varnostni pogoji so:

1. pregled in prevzem izredne pošiljke opravi OVKN prevoznika, ki je strokovno usposobljen za preglednika vagonov;
2. pri prevzemu in kontroli sodeluje delavec upravljavca, glede na vrsto in zahtevnost izredne pošiljke;
3. prevoz z rednimi tovornimi vlaki;
4. prepovedan prevoz ob nakladalnih klančinah, pod previsnimi strehami in pod kontrolnimi nakladalnimi profili;
5. na postajah ne smejo biti zasedeni sosednji tiri najmanj 20 m znotraj ločnic;
6. na postajah ne smejo biti zasedeni sosednji tiri najmanj 30 m znotraj ločnic;
7. odiranje, ustavljanje s coklo in spuščanje čez drčo ni dovoljeno;
8. uvrstitev izredne pošiljke v vlak kot prvo vozilo za vlakovno lokomotivo oziroma za službenim vagonom;
9. uvrstitev izredne pošiljke na koncu vlaka pred sklepnim vagonom;
10. uvrstitev izredne pošiljke kot zadnje vozilo v vlaku;
11. obvezna ozemljitev izredne pošiljke na elektrificiranih progah;
12. na vseh postajah prevoz samo po glavnih prevoznih tirih;
13. prevoz samo podnevi;
14. pošiljko mora spremljati delavec progovne vzdrževalne stroke upravljavca na svojem progovnem odseku in po potrebi sam določa zmanjšanje hitrosti mimo kritičnih objektov, ki niso zajeti v določbah o prevozu;

15. največja hitrost vlaka je ... km/h;
16. vožnja čez kretnice v odklon je s hitrostjo 20 km/h;
17. na postajah z razmikom med osmi sosednjih tirov, manjšim kot 4,5 m, je prepovedano prehitovanje in križanje na sosednjih tirih; oba sosednja tira morata biti prosta;
18. po prevozu vlaka odredi stroka za vzdrževanje prog upravljavca pregled proge in objektov, če meni, da je to potrebno;
19. po prevozu vlaka odredi stroka za vzdrževanje prog upravljavca pregled zgornjega in spodnjega ustroja proge;
20. speljava in zaustavitev vlaka ne sme biti sunkovita (hitra); o tem mora biti strojevodja obveščen z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali fonogramom;
21. potreben je pregled predorov zaradi nabiranja ledu in odstranitve ledu;
22. zaradi osebne varnosti je treba o prevozu vlaka s preseženim nakladalnim profilom obvestiti delavce, ki delajo na progi;
23. pošiljko mora spremljati do namembne postaje spremljevalec, ki ga določi pošiljatelj;
24. spremljevalce pošiljk mora prevoznik opozoriti na osebno varnost pri prehodu na elektrificirane proge in jim izročiti izjavo, katere prejem potrdijo s podpisom na dvojniku;
25. med prevozom na elektrificiranih progah ne sme biti nihče na vagonu, naloženem z izredno pošiljko;
26. ekscentrično težišče naklada mora biti izravnano s protimaso;
27. na postajah je treba voziti previdno mimo stebrov signalov, napajalnikov in drogov za razsvetljavo;
28. na dvotirni progi se sme prevoz opraviti samo po pravem tiru;
29. vagon z izredno pošiljko je treba obrniti na obračalnici ali na trikotu;
30. med vlečno vozilo in vagonom z izredno pošiljko ali železniškim vozilom na lastnih kolesih, kakor tudi med dva vagona z izrednima pošiljkama, je treba uvrstiti najmanj 6 vmesnih vagonov, katerih masa na dolžinski meter ne presega 3,5 tone;
31. odprava izredne pošiljke skupaj v sestavi enega vlaka;
32. obvezna izenačitev potencialov;
33. pošiljko mora spremljati strokovno usposobljeni delavec prevoznika. Med prevozom nadzira stanje vagona in pošiljke, določa zmanjšanje hitrosti skozi loke in čez kretnice v odklon ter po potrebi ukrepa;
34. pošiljko mora spremljati delavec elektrotehnične stroke upravljavca na svojem odseku;
35. pošiljko mora spremljati delavec elektrotehnične stroke z motornim vozilom za posebne namene za hitra ukrepanja; preverja dimenzije pošiljke in sproti določa pogoje o prevozu glede na vozno omrežje;
36. na dvotirni progi se sme prevoz opraviti samo po nepravem tiru;
37. preverjanje prostega profila proge;
38. pošiljka mora biti zavarovana proti premaknitvi in nihanju po predpisih o nakladanju;
39. prepovedano je obračanje pošiljke v smeri vožnje (v trikotu ali na obračalnici);
40. prevoz s posebnim vlakom;
41. pri prekoračitvi nakladalnega profila mora biti točka največje prekoračitve nakladalnega profila označena na nakladu s črko 'N'. Pri prekoračitvi nakladalnega profila je zaželeno, da se kritične točke označijo z barvo, ki odstopa od barve pošiljke.

(4) Vagon, naložen z izredno pošiljko, mora prevoznik na mestu za nalepnice označiti z nalepnico, ki označuje izredno pošiljko in nalepnico, ki zahteva previden premik.

(5) Poleg splošnih pogojev mora pošiljka izpolniti tudi posebne pogoje, ki izhajajo iz specifičnosti izredne pošiljke.

(6) Posebni varnostni pogoji določajo omejitve oziroma ukrepe pri vožnji mimo točno določene ovire na progi oziroma druge ukrepe in omejitve, ki niso zajeti v splošnih varnostnih pogojih. Za vožnjo mimo določenega kritičnega mesta na objektu ob progi mora posebni varnostni pogoj vsebovati:

1. vrsto ovire;

2. kilometrsko lego;
3. opis omejitve;
4. pogoje za srečanja na dvotirnih in vzporednih progah z drugimi vlaki;
5. hitrost.

69. člen

(varnostni pogoji za prevoz izredne pošiljke na elektrificiranih progah)

(1) Varnostni pogoji prevoza izredne pošiljke, ki je v celoti ali delno iz električno prevodnega materiala, na elektrificiranih progah, kadar presega pošiljka nakladalni profil proti delom voznega omrežja, so odvisni od razdalje med pošiljko in delom voznega omrežja, ki je redno pod napetostjo. Varnostni pogoji so:

1. naklad mora biti ozemljen, kadar je razdalja med pošiljko in delom voznega omrežja:
 - a) manj kot 34 cm do vključno 27 cm – na progah, elektrificiranih z enofaznim sistemom 25 kV, 50 Hz, ali
 - b) manj kot 27 cm do vključno 18 cm – na progah, elektrificiranih z enofaznim sistemom 15 kV, 16 2/3 Hz, ali
 - c) manj kot 22 cm do vključno 15 cm – na progah, elektrificiranih z enosmernim sistemom 3 kV;
2. naklad mora biti ozemljen, napetost v voznem omrežju mora biti izklopljena, kadar je razdalja med pošiljko in delom voznega omrežja:
 - a) manj kot 27 cm do vključno 10 cm – na progah, elektrificiranih z enofaznim sistemom 25 kV, 50 Hz, ali
 - b) manj kot 18 cm do vključno 10 cm – na progah, elektrificiranih z enofaznim sistemom 15 kV, 16 2/3 Hz, ali
 - c) manj kot 15 cm do vključno 10 cm – na progah, elektrificiranih z enosmernim sistemom 3 kV;
3. kadar je razdalja med pošiljko in delom voznega omrežja manj kot 10 cm – na vseh elektrificiranih progah, ne glede na sistem, morajo biti izpolnjeni naslednji pogoji:
 - a) naklad mora biti ozemljen in izenačeni potenciali; tehnične določbe za ozemljitev in izenačenje potencialov je treba poslati prevozniku skupaj s soglasjem za prevzem izredne pošiljke na prevoz;
 - b) napetost v voznem omrežju mora biti izklopljena;
 - c) pošiljka se mora prevažati s posebnim vlakom z zmanjšano hitrostjo, ki sme voziti le podnevi;
 - d) pošiljko mora spremljati strokovni delavec vzdrževalca stabilnih naprav električne vleke;
 - e) zagotovljena mora biti komunikacijska zveza med strojevodjem in delavci, ki spremljajo pošiljko (stabilne naprave električne vleke), na progah s predori pa mora biti omogočena osvetlitev pošiljke in voznega omrežja;
 - f) na sam naklad mora biti nameščen drsnik, ki je podoben drsniku odjemnika toka električnega vlečnega vozila in
 - g) predvideti je treba dviganje ali odstranitev delov voznega omrežja na mestih, kjer bi lahko prišlo do poškodb voznega omrežja ipd.

(2) Kadar se prevaža pošiljka na progah, elektrificiranih z več različnimi sistemi, se uporablja najneugodnejša mejna razdalja med pošiljko in delom voznega omrežja. Izbor pogojev, ki se bodo uporabljali, načrt in ostale prevozne pogoje je treba izdati za vsak sistem posebej, toda v dogovoru z vzdrževalcem za stabilne naprave električne vleke.

(3) Izrednih pošiljk, ki se prevažajo v pokritih lesenih zabojih, katerih deli presegajo nakladalni profil proti delom voznega omrežja pod napetostjo, ni treba ozemljiti. Prav tako ni potrebno ozemljiti žic, pločevinastih trakov, žebeljev in vijakov na lesenih zabojih.

(4) Pri prevozi izrednih pošilk pozimi je treba zagotoviti čiščenje snega s pošilk ter odstranjevanje ledenih sveč v predorih in objektih nad tirom.

70. člen

(izvedba ozemljitve in izenačitve potencialov)

(1) Pošiljka mora imeti zagotovljeni dve odprtini premera 17 mm ali dva z glavo privarjena vijaka M16, ki tvorita osrednji točki za ozemljitev celotnega naklada, s pogojem, da so v primeru, da naklad v električnem smislu ne tvori galvanske celote, izvedene izenačitve potencialov.

(2) Z vodnikom za ozemljitev je treba spojiti vse osrednje točke za ozemljitev naklada z odprtinami za ozemljitev, ki so na nosilcu šasije vagona z vsake bočne strani.

(3) Vodnik za ozemljitev je lahko:

1. bakrena neizolirana vrv preseka 50 mm², ali
2. jeklena neizolirana vrv preseka 95 mm², ali
3. jekleni neizolirani trak preseka 100 mm².

(4) Bakrena ali jeklena vrv za ozemljitev mora imeti na koncih kabelski čevelj s premerom odprtine 17 mm. Če se uporabi za ozemljitev jekleni trak, je treba na koncih trakov zvrniti odprtine premera 17 mm.

(5) Kadar je pošiljka zelo dolga, naklad pa leži na več tovornih vagonih, se mora izvesti ozemljitev na prvem in zadnjem vagonu oziroma na vsakih 50 metrov dolžine naklada. Na vsakem takem mestu se morata namestiti po dve vezi za ozemljitev.

(6) Če naklad sam ne dopušča, da se napravijo na njem osrednje ozemljitvene točke, je treba naklad pokriti z mrežo, izvedeno z ozemljitvenimi vodniki, s kvadratnimi okni velikosti približno 50 x 50 cm. To mrežo je treba z najmanj dvema ozemljitvenima vodnikoma zvezati s šasijo vagona. Mesta vozlov na mreži in mesta spajanja mreže z ozemljitvenimi vodniki se povežejo z ustreznimi pritrdilnimi elementi (skobe za vrvi, vijaki za trake).

(7) Za prevoz izrednih pošilk, ki jih je potrebno na elektrificiranih progah ozemljiti, je treba uporabiti vagone, ki imajo odprtine za pritrditev ozemljitvenih vodnikov na šasijo vagona in katerih električna zveza med šasijo in kolesi je brezhibna in zanesljiva.

(8) Prevoznik mora poskrbeti, da so na nakladu, ki v električnem smislu ne tvori galvanske celote, izvedene izenačitve potencialov.

(9) Z vodnikom za izenačitev potencialov je treba spojiti vse dele naklada, ki v električnem smislu ne tvorijo galvanske celote, s točkami za ozemljitev naklada.

(10) Vodnik za izenačitev potencialov je žgana (mehka) jeklena neizolirana žica premera 3 mm.

(11) Pri nakladah iz številnih enakih ali podobnih posamičnih dolgih kosov (kovinski profili, cevi, palice, pločevina, tirnice, predalčne konstrukcije ipd.) morata biti nameščena najmanj dva vodnika za izenačenje potencialov povprek čez naklad, s tem da sta ovita čez več kosov naklada posamično. Konci teh vodnikov se zvežejo z vijakom M16 z odprtinami za ozemljitev na šasiji vagona.

(12) Pri nakladah iz delov (enot naklada), ki so takšne oblike, da se ne more doseči zadovoljiva izenačitev potencialov s povezavami z vodniki za izenačitev potencialov, je treba uporabiti v ta namen jekleno neizolirano mrežo, široko najmanj 1 m, okenca v mreži pa

morajo biti velika približno 5 x 5 cm. Žica, iz katere je mreža spletena, mora imeti premer 2 mm. Takšna mreža se položi čez naklad po dolžini po sredi vagona. Mreža se zveže z najmanj dvema vodnikoma za izenačenje potencialov s šasijo vagona.

71. člen

(obvestilo o sprejetju oziroma zavrnitvi prevoza izredne pošiljke)

(1) Kadar upravljavec na osnovi preučitve možnosti prevoza in določenih pogojev dovoli prevoz izredne pošiljke, mora obvestiti o tem prevoznika pisno, z navedbo prevoznih pogojev, ki jih mora izpolnjevati pošiljka.

(2) Prevoznik pisno obvesti upravljavca, da sprejema prevozne pogoje in da namerava opraviti prevoz izredne pošiljke oziroma da odstopa od prevoza.

(3) Če ni mogoče prevzeti izredne pošiljke na prevoz, upravljavec o tem pisno obvesti prevoznika s potrebno obrazložitvijo.

(4) Postopek odobritve pogojev prevoza izredne pošiljke se izvaja po določilih objave UIC 502-1.

72. člen

(izdaja dovoljenja za prevoz izredne pošiljke)

(1) Po pridobljenem sprejemu prevoznih pogojev za prevoz izredne pošiljke s strani vseh upravljavcev na prevozni poti pošiljke, upravljavec sestavi dovoljenje za prevoz izredne pošiljke za svoj potek.

(2) Upravljavec izda dovoljenje za prevoz izredne pošiljke, s pogoji prevoza in določi čas veljavnosti dovoljenja, ki praviloma ne sme biti daljši od enega leta od dneva izdaje.

(3) Če se izredna pošiljka ne preda v odobrenem roku na prevoz, je treba zahtevo za prevoz izredne pošiljke dati znova (obnoviti) ali pa zahtevati podaljšanje dovoljenja za prevoz.

(4) Upravljavec v pogojih prevoza izredne pošiljke navede splošne in posebne varnostne pogoje prevoza izredne pošiljke. Osebe, ki sodeluje pri nakladanju, prevzemu, prevozu in predaji izredne pošiljke, se mora seznaniti s pogoji o prevozu izredne pošiljke preko informacijskega sistema upravljavca.

(5) Za prevoz izredne pošiljke mora upravljavec določiti glavno šifro prevoza po posameznih progah oziroma odsekih prog.

73. člen

(glavne šifre prevoznih pogojev za upravljavca)

(1) Pri prevozu izrednih pošilk se za označevanje prevoznih pogojev, ki jih mora upoštevati upravljavec, uporabljajo glavne šifre prevoza, in sicer:

1. 'A' – Alfa –, za prevoz izredne pošiljke na enotirni progi, ali
2. 'B' – Bravo, 'C' – Charlie, 'D' – Delta –, za prevoz izredne pošiljke na dvotirni progi ali vzporedni progi, ali
3. 'E' – Echo –, za prevoz izredne pošiljke s posebnim vlakom na kateri koli progi.

(2) S šifro 'A' – Alfa – se označuje prevoz izredne pošiljke na enotirnih progah, ne glede na vrsto izredne pošiljke, ki pa se ne opravlja s posebnim vlakom.

(3) S šifro 'B' – Bravo – se označuje prevoz izredne pošiljke na dvotirnih in vzporednih progah, ki se ne opravlja s posebnim vlakom, če je dovoljeno srečanje na odprti progi z vlaki brez izrednih pošilk in z vlaki, ki tudi prevažajo izredne pošiljke po šifri 'B' in s šifro 'C' – Charlie.

(4) S šifro 'B' – Bravo – se označuje prevoz izredne pošiljke, kadar njen del proti medtirju v lokih s polmerom $R = 250$ m ne presega:

1. 1675 mm pri razmiku osi tirov 3500 mm;
2. 1725 mm pri razmiku osi tirov 3600 mm;
3. 1825 mm pri razmiku osi tirov 3800 mm;
4. 1875 mm pri razmiku osi tirov 3900 mm ali
5. 1925 mm pri razmiku osi tirov 4000 mm.

(5) Če del izredne pošiljke proti medtirju do višine 3500 nad GRT ne sega preko nakladalnega profila, se tudi prevoz takšne pošiljke označi s šifro 'B' – Bravo.

(6) S šifro 'C' – Charlie – se označuje prevoz izredne pošiljke na dvotirnih in vzporednih progah, ki se ne opravlja s posebnim vlakom, in če je srečanje na odprti progi prepovedano z vlaki, ki tudi prevažajo izredne pošiljke s preseženim nakladalnim profilom v širino s šifro 'C' – Charlie .

(7) S šifro 'C' – Charlie – se označuje prevoz izredne pošiljke, kadar njen del proti medtirju v lokih s polmerom $R = 250$ m sega:

1. od 1675 mm do 1775 mm pri razmiku osi tirov 3500 mm, ali
2. od 1725 mm do 1875 mm pri razmiku osi tirov 3600 mm, ali
3. od 1825 mm do 2075 mm pri razmiku osi tirov 3800 mm, ali
4. od 1875 mm do 2175 mm pri razmiku osi tirov 3900 mm, ali
5. od 1925 mm do 2275 mm pri razmiku osi tirov 4000 mm.

(8) S šifro 'D' – Delta – se označuje prevoz izredne pošiljke na dvotirnih in vzporednih progah, ki se ne opravlja s posebnim vlakom, in če je srečanje na odprti progi prepovedano z vsemi vlaki. Ta šifra velja tudi za prevoz na dvotirnih progah pri enotirnem prometu, na določeni progi ali delu proge, ko je treba s sosednjega zaprtega tira umakniti vsa vozila in predmete, ki bi utegnili ovirati prevoz.

(9) S šifro 'D' – Delta – se označuje prevoz izredne pošiljke, kadar njen del proti medtirju v lokih s polmerom $R = 250$ m sega:

1. prek 1775 mm pri razmiku osi tirov 3500 mm, ali
2. prek 1875 mm pri razmiku osi tirov 3600 mm, ali
3. prek 2075 mm pri razmiku osi tirov 3800 mm, ali
4. prek 2175 mm pri razmiku osi tirov 3900 mm, ali
5. prek 2275 mm pri razmiku osi tirov 4000 mm.

(10) S šifro 'E' – Echo – se označuje prevoz izredne pošiljke, če je treba pošiljko prepeljati s posebnim vlakom od postaje do postaje.

(11) S šifro 'E' – Echo – se označuje prevoz vedno, kadar se izredna pošiljka zaradi izrednega preseganja nakladalnega profila prevaža s posebno določenimi pogoji, in v primerih, kadar je treba pošiljko stransko premikati levo ali desno od osi tira.

(12) Kadar je hitrost prevoza izredne pošiljke manjša od 10 km/h, je treba v prevoznih pogojih predpisati dodatne ukrepe.

74. člen

(uvrstitev izredne pošiljke v vlak)

(1) Prevoznik, ki je sprejel prevozne pogoje, navedene s strani upravljavca, obvesti upravljavca o datumu in številki vlaka, s katerim namerava opraviti prevoz izredne pošiljke.

(2) Upravljavec na osnovi obvestila prevoznika izda dovoljenje za uvrstitev izredne pošiljke v vlak, z navedbo številke vlaka in datuma vožnje vlaka z uvrščeno izredno pošiljko.

(3) O izdaji dovoljenja za uvrstitev izredne pošiljke v vlak, z navedbo številke vlaka in datuma vožnje vlaka mora upravljavec obvestiti progovne prometnike in prometnike na prevozni poti izredne pošiljke.

(4) Pred uvrstitvijo izredne pošiljke v vlak je treba ugotoviti, ali pošiljka izpolnjuje pogoje za prevoz, ki jih je predpisal upravljavec v dovoljenju za prevoz izredne pošiljke.

(5) Na vagon, s katerim se prevaža izredna pošiljka, in na vagonem izkazu mora prevoznik označiti izredne pošiljke.

(6) Izredno pošiljko sme prevoznik uvrstiti v vlak le na podlagi pisnega dovoljenja za uvrstitev izredne pošiljke v vlak upravljavca.

(7) Po uvrstitvi izredne pošiljke v vlak mora prevoznik obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika postaje, na kateri je pošiljka uvrščena v vlak, da je v vlak uvrščena izredna pošiljka po določeni glavni šifri prevoza.

(8) Postopek obveščanja o uvrstitvi izredne pošiljke v vlak med sosednjima upravljavcema se določi v medsebojnem sporazumu ali pogodbi.

(9) Če se ugotovi, da je prevzeta na prevoz pošiljka, ki spada med izredne pošiljke, za katero ni bilo dano dovoljenje za prevoz izredne pošiljke, se mora takoj ustaviti nadaljnji prevoz takšne pošiljke.

(10) Nalepnice za označevanje vagonov in spremnih dokumentov ter udeležence in postopke, s katerimi zagotovijo varen prevoz izrednih pošiljk prevozniki predpišejo v svojih SVU.

75. člen

(promet vlakov z izredno pošiljko)

(1) Potrebne varnostne pogoje prevoza izredne pošiljke morajo progovni prometniki oziroma prometniki proučiti, da lahko dajo postajnemu in vlakovnemu osebju ustrezne ukaze oziroma navodila.

(2) Na postajah, kjer objekti poleg tira niso v mejah predpisanega svetlega (prostega) profila ali kjer je razmik med osmi tirov manjši kot 4,50 m, je treba v prevoznih pogojih določiti postopek z izredno pošiljko, ki presega nakladalni profil v širino. Pri prevozih takšnih pošiljk po tirih, ki nimajo predpisanega svetlega profila ali je razmik med osmi sosednjih tirov manjši od 4,50 m, je treba izvesti ukrepe za osebno varnost.

(3) Pred postavitvijo vozne poti za vlak z izredno pošiljko, ki presega nakladalni profil v širino, morajo biti sosednji tiri od ločnice prosti najmanj 20 metrov, kolikor ni v prevoznih pogojih predpisana večja razdalja.

(4) Sestajanje vlakov z izrednimi pošiljkami, ki presegajo nakladalni profil v širino, je na nezasedenih postajah dovoljeno z drugimi vlaki le, če se lahko progovni prometnik ali prometnik zanesljivo prepriča, da je zahtevani pogoj o prostosti tira znotraj ločnic na obeh straneh zagotovljen. Če se o tem ne more zanesljivo prepričati, mora biti med vlakoma, ki se sestajata, prost najmanj en tir. Enako velja tudi za vagone, ki stojijo na tiru.

(5) Kadar je v pogojih prevoza določena odstranitev signalov ali odstranitev raznih naprav na progi, sme prometnik s postaje, ki je pred takšnim objektom na progi, dati dovoljenje za vožnjo ali dovoliti prevoz šele, ko je dokazno obveščen, da so ukrepi za zavarovanje res izvedeni. Strojevodjo mora o tem obvestiti s Splošnim nalogom ali fonogramom.

(6) Kadar izredno pošiljko spremlja spremljevalec, mora ta med prevozom nadzorovati stanje pošiljke.

(7) Z vagonom, naloženim z izredno pošiljko, je treba vožnjo pri premiku izvajati počasi, z izredno pozornostjo, stalno pa je treba pošiljko, kot tudi objekte poleg tira, opazovati. Odrivanje vagonov z izredno pošiljko, kakor tudi spuščanje čez drče, ni dovoljeno.

(8) Strojevodjo je treba o pogojih prevoza izredne pošiljke obvestiti z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom.

76. člen

(popravilo, prekladanje, premaknitev izredne pošiljke med potjo)

(1) Če je treba naklad izredne pošiljke popraviti ali če je treba med potjo pošiljko preložiti ali premakniti, je to dolžan storiti prevoznik.

(2) Da zaradi premikanja izredne pošiljke med potjo ni predolgo oviran promet, je treba za vsako premaknitev med potjo vnaprej določiti, na katero stran, za koliko milimetrov in v katerem času mora biti to opravljeno. Čas, določen za premaknitev, vsebuje čas za pripravo pošiljke za premaknitev (odvezovanje, odpenjanje itd.), čas za premaknitev pošiljke in čas za njeno ponovno pritrditev.

VIII. KODIFIKACIJA PROG ZA KOMBINIRANI TRANSPORT

77. člen

(kodifikacija prog za prevoz kodificiranih pošiljk)

(1) Kodifikacija prog za prevoz kodificiranih pošiljk omogoča poenostavitev postopkov pri prevozu kodificiranih pošiljk.

(2) Kode prog in odsekov prog po določilih objave UIC 502-2 in pogoje prevoza pripravi upravljavec.

(3) Kodificirane pošiljke morajo biti označene z nalepko za kodificirano pošiljko in se na progah, na katerih ne presegajo kode proge, prevažajo le po varnostnih pogojih za prevoz kodificirane pošiljke.

78. člen

(splošno o kodifikaciji)

(1) Kodifikacija omogoča neoviran prevoz enot kombiniranega transporta, katerih prečni prerez presega dovoljene nakladalne profile in bi sicer spadale po predpisih v režim izrednih pošilk.

(2) Kodifikacija enot kombiniranega transporta se uporablja na železniških vagonih, ki so posebej označeni za prevoz kodificiranih pošilk na kodificiranih progah.

- (3) Oblike kombiniranega transporta so:
1. prevoz vlačilcev s polprikolicami in prikolicami;
 2. prevoz polprikolic na žepastih vagonih;
 3. prevoz zamenljivih zabojnikov in polprikolic (samo transportnih enot brez uporabe cestnih vlečnih vozil) po železnici;
 4. prevoz velikih kontejnerjev po železnici;
 5. bimodalna tehnika (prevoz posebnih polprikolic po železniških tirih) in
 6. tehnika prevoza posebnih kontejnerjev na posebnih železniških vagonih (ACTS).

IX. OZNAČEVANJE VLAKOV

79. člen (splošno o označevanju vlakov)

(1) Vsak vlak je treba označiti s številčno oznako po analitičnem sistemu označevanja.

(2) Številka, s katero se vlak označi, je lahko največ petmestna in sestavljena samo iz arabskih števil. Fond števil za označevanje vlakov v mednarodnem in notranjem prometu je od številke 1 do 99999.

(3) Mednarodni promet je tisti promet, pri katerem vlaki prevozijo državno mejo ene ali več držav. Promet vlakov, ki poteka samo do mejnih ali prvih večjih postaj sosednjih držav, ali kadar vlak opravi del poti na območju sosednje države in ponovno preide na območje lastne države, je maloobmejni promet.

(4) Notranji promet je tisti promet, pri katerem vlaki vozijo znotraj državnih meja.

(5) V enem dnevu se lahko na območju Republike Slovenije z isto številko označi samo en vlak.

(6) Pari vlakov se označujejo z dvema zaporednima številka tako, da je parna številka manjša.

- (7) Iz številke vlaka se mora razbrati:
1. ali je mednarodni ali lokalni vlak;
 2. vrsta vlaka (potniški, tovorni) in
 3. smer vožnje vlaka.

80. člen (določitev smeri vožnje)

(1) Smer vožnje vlaka je določena s parnostjo ali neparnostjo njegove številke.

(2) Z neparnimi števkami se označujejo vlaki, ki vozijo z zahoda ali severa v smeri vzhoda ali juga. V nasprotni smeri se vlaki označujejo s parnimi števkami. Pri določitvi parnosti oziroma neparnosti številke je treba upoštevati celo relacijo vlaka.

(3) Zaradi vožnje vlakov po dveh ali več progah se na določenih odsekih prog pojavijo vlaki iste smeri, ki imajo eni parno, drugi pa neparno številko.

(4) Pri izrednih mednarodnih vlakih smer vožnje ni razvidna iz številke vlaka.

81. člen **(označevanje potniških vlakov)**

(1) Za označevanje potniških vlakov so dodeljene številke od 1 do 39999 iz fonda številke za označevanje vlakov, pri čemer je treba upoštevati vrsto in pomembnost vlaka v mednarodnem oziroma notranjem prometu.

(2) V maloobmejnem prometu se lokalni vlaki označijo s števkami iz fonda za notranji promet enega ali drugega upravljavca po medsebojnem dogovoru.

(3) Glede na vrsto in pomembnost vlaka je odvisno, s koliko mestnim številom bo označen posamezni vlak.

(4) Podrobno označevanje potniških vlakov objavi upravljavec v svojem SVU.

82. člen **(označevanje tovornih in službenih vlakov)**

(1) Tovorni vlaki v mednarodnem in notranjem prometu se označujejo s petmestnimi števkami. Fondi številke so določeni posebej za označevanje tovornih vlakov v mednarodnem prometu in posebej v notranjem prometu.

(2) Tovorni vlaki v mednarodnem prometu se označujejo s števkami od 40000 do 49999 za posamezne vrste vlakov na območju posameznih držav.

(3) Iz številke tovornih in službenih vlakov se mora razbrati:

1. da je mednarodni ali notranji vlak;
2. smer vožnje vlaka;
3. vrsta vlaka.

(4) Tovorni in službeni vlaki v notranjem prometu se označujejo s števkami od 50000 do 99999.

(5) Podrobno označevanje tovornih in službenih vlakov objavi upravljavec v svojem SVU.

X. VOZNI RED

83. člen **(vozni red omrežja)**

(1) Železniški promet poteka po vnaprej določenem voznem redu omrežja.

(2) Vozni red omrežja obsega dokumente in podatke o vseh načrtovanih vožnjah vlakov na železniškem omrežju Republike Slovenije ter predstavlja osnovo tehnološkega procesa izvajanja in realizacije prevoznih storitev po železnici.

(3) Vozni red omrežja je sestavljen iz voznih redov po posameznih progah. Vozni red omrežja mora vsebovati vozne rede posameznih vlakov za potrebe prevoznikov in upravljavca. Podatke, ki se nanašajo na vozne rede posameznih vlakov, morata prevoznik in upravljavec pred veljavnostjo voznega reda omrežja uskladiti.

(4) Vozni red omrežja za posamezno voznoredno obdobje prične veljati ob 00.00 uri drugo nedeljo v mesecu decembru in velja do 24.00 ure druge sobote v mesecu decembru naslednjega leta.

(5) Vozni red omrežja uveljavi upravljavec.

84. člen **(grafikon prometa vlakov)**

(1) Grafikon prometa vlakov je dokument voznega reda omrežja upravljavca, ki mora vsebovati grafični prikaz vlakovnih poti oziroma voznih redov posameznih vlakov (trasa vlaka) ter osnovne podatke o progi. Grafikon je lahko izdelan v elektronski ali tiskani obliki.

(2) Na grafikonu je prikazana trasa vlaka oziroma vozni red posameznega vlaka s črto, ki je linearni graf funkcije poti in časa. Nagib črte nakazuje hitrost vlaka.

(3) Opis grafikona prometa vlakov, pomen črt in oznak, postopek izdaje in evidentiranja sprememb, upravljavec predpiše v svojem SVU ter z vsebino, ki se nanaša tudi na prevoznike, seznaniti prevoznike.

85. člen **(določbe za uveljavitev voznega reda omrežja)**

(1) Za nemoten prehod na novi vozni red omrežja mora upravljavec izdelati in objaviti Določbe za uveljavitev voznega reda omrežja, v katerih določi organizacijo prometa in ravnanje OVKN tako, da ob prehodu na novi vozni red omrežja ne nastajajo ovire v prometu, ter jih dostavi prevoznikom. Z Določbami za uveljavitev voznega reda omrežja prevoznik in upravljavec dokazno seznanita OVKN s spremembami, ki so pomembne za prehod na novi vozni red omrežja.

(2) Z Določbami za uveljavitev voznega reda omrežja upravljavec razveljavi dokumente veljavnega voznega reda omrežja in uveljavi dokumente novega voznega reda omrežja.

86. člen **(izpisek iz voznih redov omrežja za postajno osebje in progovne čuvaje)**

(1) Izpisek iz voznih redov omrežja mora izdelati upravljavec za svoje OVKN.

(2) Prevoznik izdelava izpisek iz voznega reda omrežja, ki je namenjen samo osebju prevoznika. Izpisek vsebuje podatke, ki jih pri svojem delu potrebujejo OVKN prevoznika, ne sme pa vsebovati podatkov voznega reda omrežja drugega prevoznika.

87. člen

(Navodilo o progi)

(1) Navodilo o progi je dokument, ki ga mora imeti strojevodja, izdelava ga prevoznik na osnovi podatkov, ki mu jih posreduje upravljavec.

(2) Potrebne podatke za pripravo Navodila o progi, upravljavec predpiše v svojem SVU skladno z določili TSI, ki ureja vodenje in upravljanje prometa.

88. člen

(vozni red posameznega vlaka)

(1) Prevoznik naroči vlakovno pot pri upravljavcu v skladu s Programom omrežja. Na osnovi naročila vlakovne poti upravljavec izdelava vozni red in podatke, ki jih mora zagotavljati prevozniku, posreduje prevozniku.

- (2) Podatki, ki jih mora prevozniku zagotoviti upravljavec, so:
1. podatki, na osnovi katerih je bila konstruirana vlakovna pot v voznem redu omrežja (za vsak vlak posebej številko vlaka, podatke o gibanju, največjo dovoljeno hitrost, za katero je izdelana vlakovna pot, posebnosti in omejitve pri uvozu/izvozu);
 2. nezasedenosti postaj ter ravnanja pri vožnji na takih mestih;
 3. podatki, ki mu jih mora posredovati v skladu s TSI Vodenje in upravljanje prometa.

- (3) Vozni red posameznega vlaka mora vsebovati:
1. splošne podatke o vlaku:
 - a) številko vlaka, če ima vlak ime, tudi ime;
 - b) največjo dovoljeno hitrost vlaka (na dvotirnih progah po pravem in nepravem oziroma sosednjem tiru);
 - c) zasedbo vlaka;
 - d) potrebni odstotek zaviranja za celotno relacijo vlaka;
 - e) podatke o kanalih oziroma frekvencah radijskih zvez z izhodne postaje, ki velja do mesta spremembe oziroma opremljenost s GSM-R;
 2. podatke, ki se nanašajo na:
 - a) opremljenost medpostajnih odsekov s signalnovarnostnimi napravami (MO, APB, ...);
 - b) kilometrski položaj postaje, postajališča, cepišča, nakladališča, državne meje in mesta spremembe največje hitrosti vlaka v celih kilometrih in z desetinkami kilometra;
 - c) ime postaje, postajališča, cepišča, državne meje in nakladališča;
 - d) uvozno oziroma izvozno kretnico, kjer se spremeni največja dovoljena progovna hitrost;
 - e) mesto spremembe kanala oziroma frekvence radijskih zvez oziroma mesto, od koder naprej radijskih zvez več ni oziroma opremljenost s GSM-R;
 - f) omejeno hitrost vlaka pri uvozu in izvozu oziroma samo pri uvozu ali samo pri izvozu;
 - g) čas prihoda vlaka;
 - h) čas odhoda vlaka;
 - i) čas prevoza vlaka;
 - j) nezasedenost postaje pri tem vlaku;
 - k) uvoz vlaka na tir, ki je zaseden z drugim vlakom, s hitrostjo največ 20 km/h.

(4) Zaradi boljše preglednosti lahko v voznem redu posameznega vlaka prevoznik uporablja določene simbole, ki morajo imeti nedvoumen pomen.

(5) Za lokomotivske vlake, ki vozijo v vozliščih, in so za njih predpisane največje dovoljene hitrosti in vozni časi v Navodilu o progi, voznega reda posameznega vlaka ni potrebno izdelati, predpisana največja dovoljena hitrost in vozni časi pa se štejejo kot vozni red posameznega vlaka.

89. člen **(spremembe voznega reda omrežja)**

(1) Če nastanejo pomembne spremembe v železniških zmogljivostih ali pri potrebah po prevozu na posamezni progi, se opravijo spremembe veljavnega voznega reda omrežja.

(2) Če spremembe vplivajo na promet vlakov na progah drugih upravljavcev, se le-te opravijo po predhodnem sporazumu med upravljavci. Upravljavcem, katerim bi bil promet s spremembami moten, je treba dostaviti obrazložen zahtevek za spremembo voznega reda omrežja. Te spremembe se sprejemajo sporazumno.

XI. PROMETNA OPERATIVA

90. člen **(prometna operativa)**

(1) Za zagotovitev učinkovitosti železniškega prometa mora upravljavec organizirati prometno operativo.

(2) Prometna operativa mora za operativno načrtovanje prometa vlakov in opravljanje svoje naloge od prevoznikov dobiti podatke o predvidenih vožnjah izrednih vlakov, odpovedi rednih vlakov in posebnostih pri vlakih (uvrstitev izrednih pošiljk, prevoz nevarnih snovi, odstopanja od predvidene sestave, presežena dolžina vlaka in druge posebnosti).

(3) Organizacija dela prometne operative mora biti predpisana s poslovnikom prometne operative.

XII. OBVEŠČANJE O VLAKOVNEM PROMETU

91. člen **(splošne določbe)**

Osebe postaj in službenih mest na predvideni relaciji vlaka se mora o prometu vlaka obveščati (vlak napovedati ali odpovedati):

1. z dokumenti voznega reda omrežja ob pričetku veljave novega voznega reda omrežja ali voznoredno odredbo o spremembah voznega reda omrežja med njegovo veljavnostjo;
2. z obvestilom o spremembah v vlakovnem prometu.

XIII. SPREMNE LISTINE VLAKOV

92. člen **(spremne listine)**

Spremnice listine vlaka so:

1. Nalog za vožnjo vlaka, ki ga izstavi upravljavec;
2. Poročilo o sestavi in zaviranju vlaka, ki ga izstavi prevoznik;
3. Splošni nalog, ki ga izstavi upravljavec.

93. člen (Nalog za vožnjo vlaka)

(1) Nalog za vožnjo vlaka je dokument, ki ga izstavi pooblaščen osebni upravljavca (prometnik ali progovni prometnik) in ga na določenem mestu prevzame pooblaščen osebni prevoznika. Vlak ni dovoljeno dati dovoljenja za vožnjo in vlak ne sme odpeljati z izhodne postaje brez Naloga za vožnjo vlaka. Nalog za vožnjo vlaka se lahko v elektronski obliki posreduje strojevodji. Z Nalogom za vožnjo vlaka se obvešča strojevodjo o:

1. uporabi voznega reda posameznega vlaka;
2. postaji, do katere sme vlak voziti;
3. številko po katerem znaku se prevaža izredna pošiljka uvrščena v vlak;
4. počasnih vožnjah in posebnostih, ki so na progi v smeri vožnje vlaka. Vrtni red počasnih voženj in posebnosti mora biti enak, kot si počasne vožnje in posebnosti sledijo na progi v smeri vožnje.

(2) Če na daljinsko vodeni postaji ni možen prevzem Naloga za vožnjo, le tega nadomesti fonogram progovnega prometnika ali prometnika, s katerim strojevodjo obvešča o vsebini iz prvega odstavka, vendar le do prve zasedene postaje. Prometnik prve zasedene postaje izstavi Nalog za vožnjo vlaka za celotno relacijo, obvestila, ki se nanašajo na vožnjo vlaka, pa veljajo le od te postaje naprej.

(3) Podrobnejša določila o Nalogu za vožnjo vlaka in mestih prevzema s strani pooblaščen osebe prevoznika, upravljavec predpiše v svojem SVU in o tem seznani prevoznike.

94. člen (Poročilo o sestavi in zaviranju vlaka)

(1) Poročilo o sestavi in zaviranju vlaka je dokument prevoznika, v katerem morajo biti najmanj podatki o:

1. sestavi vlaka;
2. zaviranju vagonov v sestavi vlaka;
3. vrsti zavore in zavorni masi vlečnih vozil;
4. zavornem učinku;
5. posebnostih pri pošiljkah v vlak (izredne pošiljke, nevarne snovi);
6. opravljenih preskusi zavor.

(2) Podrobnejša določila o poročilu in sestavi in zaviranju vlaka prevoznik predpiše v SVU.

95. člen (Splošni nalog)

S splošnim nalogom se strojevodjo obvešča o posebnostih, ki so se zgodile po izdaji Naloga za vožnjo vlaka, ali o posebnostih, o katerih strojevodje ni bilo mogoče obvestiti z Nalogom za vožnjo vlaka.

XIV. ŠTEVILO IN RAZPORED DELAVCEV PRI VLAKIH

96. člen (vožnja na vlečnem vozilu)

(1) Na vlečnem vozilu se lahko med vožnjo poleg strojevodje, pomočnika strojevodje, nahajajo tudi osebe, ki imajo za to pisno dovoljenje prevoznika. V kabini vlečnega vozila se lahko nahaja največ toliko oseb, kolikor je napisano v vozniški kabini.

(2) Osebe, ki se nahajajo v kabini, ne smejo ovirati strojevodje in pomočnika pri opravljanju njihovih del.

97. člen (število delavcev pri vlakih)

(1) Če so izpolnjeni pogoji vlečnega vozila za vožnjo v enojni zasedbi in če je proga opremljena s komunikacijskimi sredstvi za dokazno sporazumevanje, smejo vlaki voziti samo s strojevodjem.

(2) Kadar vlečno vozilo ne izpolnjuje pogojev za enojno zasedbo, je potrebno poleg strojevodje vozilo zasesti tudi s pomočnikom strojevodje.

(3) Za vožnjo potniških vlakov samo s strojevodjem brez vlakospremnega osebja morajo biti izpolnjeni naslednji pogoji:

1. tirna vozila, namenjena prevozu potnikov, morajo biti opremljena z delujočim ozvočenjem za obveščanje potnikov;
2. zunanja vrata za vstop in izstop potnikov se morajo zapirati s centralnega mesta, zagotovljena mora biti kontrola nad stanjem vrat (odprta – zaprta);
3. strojevodja mora imeti pregled nad vstopanjem in izstopanjem potnikov s sedeža strojevodske kabine neposredno ali s pomočjo tehničnih naprav, nameščenih na vlaku ali na mestu postanka, namenjenega vstopu in izstopu potnikov;
4. strojevodji mora biti onemogočeno krmiljenje vleke na vlečnem vozilu, če vsa vstopna vrata za potnike na tirnih vozilih niso zaprta in centralno blokirana, razen v izrednih primerih (v sili);
5. strojevodja mora biti v primeru požara ali tehnične napake na vlaku, ki bi lahko ogrozila varnost potnikov ali vlaka, opozorjen preko javljalnikov na delovnem pultu v strojevodski kabini;
6. vlaki, namenjeni prevozu potnikov, morajo izpolnjevati tehnične zahteve, ki jih določa Tehnična specifikacija interoperabilnosti v zvezi z osebami z omejeno mobilnostjo;
7. v voznem redu posameznega vlaka mora biti označeno, da je pri potniškem vlaku samo strojevodja brez vlakospremnega osebja.

(4) Motorna garnitura, ki izpolnjuje konstrukcijske lastnosti iz prejšnjega odstavka, mora imeti dovoljenje za dajanje tirnega vozila na trg, iz katerega je razvidno, da lahko vozi samo s strojevodjem.

(5) Kadar pogoji za vožnjo potniškega vlaka samo s strojevodjem brez vlakospremnega osebja niso izpolnjeni, mora potniški vlak spremljati najmanj en OVKN prevoznika.

(6) Če je vlaku dodan priklopnik, ki ni vključen v glavni zavorni vod, mora vlak spremljati najmanj en OVKN prevoznika.

(7) Potrebno število osebja pri vlaku in njihov raspored, glede na lastnosti infrastrukture, lastnosti vlaka in potrebno število delavcev v premikalni skupini, prevoznik določi v svojem SVU.

XV. HITROSTI VLAKOV

98. člen **(hitrost vlaka)**

(1) Največja hitrost vlaka je odvisna:

1. od največjih dovoljenih progovnih hitrosti, ki so odvisne od:
 - a) tehničnega stanja proge;
 - b) signalnovarnostnih naprav;
 - c) zavarovanja prometa na nivojskih prehodih;
 - d) avtostop naprav ali sistema ETCS;
 - e) opremljenosti s komunikacijskimi sredstvi;
 - f) voznega omrežja.
2. od lastnosti vlaka:
 - a) stanja in tehničnih lastnosti vozil;
 - b) vrste tovora;
 - c) vrste zaviranja in dejanskega zavornega odstotka;
 - d) sestave vlaka;
 - e) vlečenja ali rinjenja vlaka;
 - f) dolžine vlaka.

(2) Z voznim redom posameznega vlaka se za vlak predpiše največja dovoljena hitrost vlaka tako, da se upošteva najnižja hitrost izmed vseh navedenih v prejšnjem odstavku tega člena.

(3) Vlakom, ki jim je treba z voznim redom posameznega vlaka določeno največjo hitrost iz kakršnega koli razloga zmanjšati, in vlakom, za katere vozni red posameznega vlaka ni izdelan (intervencijski vlaki), je to hitrost treba določiti z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali fonogramom. Največje dovoljene hitrosti posameznega vlaka ni treba določiti v primeru okvar varnostnih in zvočnih naprav na vlečnem vozilu, svetlobnih naprav za označevanje čela vlaka in nezadostnega dejanskega zavornega odstotka, za katere so ravnanja in hitrosti, predpisani v pravilniku, ki ureja signalizacijo oziroma v pravilniku, ki ureja zavore, varnostne naprave in opremo železniških vozil. Prevoznik mora pri primopredaji vlaka o vseh teh odstopanjih dokazno obvestiti upravljavca.

(4) Hitrost vlaka ne sme biti večja od:

1. 20 km/h:
 - a) če vlak vozi na zasedeni tir;
 - b) pri vožnji preko nezavarovane kretnice.
2. 30 km/h:
 - a) če delovni vlak med delom na odprti progi opravlja premik;
 - b) če vlak vozi po preglednosti proge;
 - c) če se vlak rine.
3. 50 km/h:
 - a) na postajah kjer prometnik prekine delo, če te niso opremljene z napravami za avtomatski prevozni režim;
 - b) če se vlak potiska z nepripeto doprego;
 - c) če vlak po nalogu (Nalog za vožnjo vlaka, Splošni nalog, fonogram) vozi mimo neuporabnega glavnega signala;

- d) na postajah in službenih mestih, kjer signalni znak »Omejena hitrost« ni predsignaliziran, mora biti hitrost preko kretnic enaka omejeni hitrosti, največ pa 50 km/h.
4. 100 km/h:
- a) na progah brez delujočih komunikacijskih sredstev, ASN ali kontrole prostosti prostornega odseka;
 - b) na medpostajnem odseku do nivojskega prehoda, na katerem na enem ali več nivojskih prehodih ne deluje avtomatska naprava za zavarovanje prometa;
 - c) na medpostajnem odseku, na katerem nivojski prehodi niso zavarovani s polzapornicami ali zapornicami;
 - d) pri vožnji vlaka po nepravem tiru.

99. člen (počasne vožnje)

(1) Počasne vožnje so predvidene in nepredvidene. Podatke o počasnih vožnjah vnašajo v informacijski sistem upravljavca pooblaščen delavci upravljavca.

(2) O predvideni počasni vožnji odgovorni delavec pristojnega vzdrževalca infrastrukture pravočasno, najmanj 72 ur pred uvedbo, pisno obvesti pooblaščenega delavca upravljavca. V obvestilu mora navesti datum in čas začetka ter končanja počasne vožnje.

(3) Začetek nepredvidene počasne vožnje vpiše odgovorni delavec vzdrževalca infrastrukture v prometni dnevnik na eni od sosednjih postaj ali pa to s fonogramom sporoči progovnemu prometniku oziroma prometniku. Preklic nepredvidene počasne vožnje mora odgovorni delavec vpisati v prometni dnevnik ene od zasedenih postaj ali s fonogramom sporočiti prometniku oziroma progovnemu prometniku.

(4) Začetek in končanje nepredvidene počasne vožnje sporoči progovni prometnik oziroma prometnik pristojni prometni operativi.

(5) Podrobnejša določila o počasnih vožnjah predpiše upravljavec v svojem SVU.

XVI. PROMET VLAKOV

100. člen (vodenje prometa vlakov)

(1) Vlaki si sledijo po istem tiru in v isti smeri v razmiku progovnih odsekov. Glede na opremljenost prog s progovnimi in postajnimi signalnovarnostnimi napravami, se vožnje zaporednih vlakov sledijo v:

- a) prostornem razmiku – na progah z avtomatskim progovnim blokom (APB) ali z medpostajno odvisnostjo (MO) (prostorni odsek);
- b) odjavnem razmiku – na progah z odjavnicami (odjavni odsek);
- c) postajnem razmiku – med dvema sosednjima postajama (medpostajni odsek).

(2) Progovni odsek mora biti prost, preden vanj zapelje vlak. Na progovnem odseku se sme nahajati ob istem času samo en vlak razen, kadar je vlaku, ki stoji na odprti progi, potrebna pomoč (druga lokomotiva ali vlak) in pri vožnjah vlakov na zaprti tir (delovni vlaki).

(3) Prostost progovnega odseka se ugotavlja:

1. na odsekih prog z napravami APB ali MO – po javljalnikih stanja prostornih odsekov na signalnovarnostni napravi, ugotovljena prostost prostornega odseka pri relejnih SV napravah se potrdi s signalnim znakom za dovoljeno vožnjo na glavnem signalu;
2. na medpostajnih odsekih – z dogovarjanjem prometnikov.

(4) Glede na opremljenost s signalnovarnostnimi napravami se promet vlakov uravnava:

1. na odsekih prog z napravami APB – avtomatsko s tem, da vlaki sami spreminjajo signalne znake prostornih signalov;
2. na odsekih prog z napravami MO – s postajnimi signalnovarnostnimi napravami dveh sosednjih postaj, ki sta v odvisnosti;
3. na medpostajnih odsekih prog – z dogovarjanjem med prometniki; promet se uravnava z dogovarjanjem tudi na progah z napravami APB ali MO, v primeru okvar teh naprav.

(5) Na krajevno vodenih postajah, ki jih določi upravljavec in na daljinsko vodenih postajah morajo biti v omaricah z oznako "K" zaplombirane ambulantne ključavnice z navodilom za njihovo nameščanje, ročica za prestavljanje kretnic z Navodilom za ročno prestavljanje kretnic ter Beležnica brzozavk in fonogramov. Na postajah, kjer se APR dnevno izključi, morajo v omaricah z oznako "K" biti zaplombirane ambulantne ključavnice z navodilom za njihovo nameščanje ter Beležnica brzozavk in fonogramov. V kolikor je na postaji stalno vključen APR, so kretnice v vozni poti vlaka zavarovane s ključavicami, ključ kretnic se nahajajo zaklenjeni v prometnem uradu te postaje.

(6) Če na postaji, na kateri z glavnimi signali ravna prometnik z druge postaje ali progovni prometnik, le-ta nima javljanja pravilne in natančne lege kretnic, ukaže strojevodji vlaka, ki se je ustavil pred glavnim signalom, da pregleda in zavaruje kretnice, katerih lege ni mogoče kontrolirati, za vožnjo na določen tir in mu s fonogramom dovoli vožnjo mimo uvoznega signala do prve uvozne kretnice.

(7) Po ustavitvi pred prvo kretnico strojevodja pregleda kretnice in ugotovi, ali med osnovno tirnico in ostrico ni kakšnega predmeta ali da kretnica ni poškodovana.

(8) V primeru, da je potrebno kretnico prestaviti, strojevodja uporabi ročico za prestavljanje kretnic. Po uporabi ročice za prestavljanje kretnic in namestitvi ambulantne ključavnice strojevodja vrne ročico in ključ ambulantne ključavnice v omarico in omarico zaklene.

(9) Natančnejše postopke v zvezi z vodenjem prometa vlakov v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah predpiše upravljavec v svojem SVU.

101. člen

(daljinsko vodenje prometa)

(1) Daljinsko vodi promet progovni prometnik iz centra vodenja prometa ali prometnik z druge zasedene postaje, ki s svoje postaje ravna s signali, kretnicami, raztirniki in napravami za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih na nezasedeni postaji.

(2) Zavarovanje voznih poti na daljinsko vodenih postajah opravlja progovni prometnik z napravami za daljinsko vodenje prometa iz centra vodenja prometa ali prometnik z napravami za daljinsko vodenje prometa iz druge zasedene postaje.

(3) S postajno postavljalnico na daljinsko vodeni postaji se lahko ravna tudi krajevno – krajevno ravnanje.

(4) Krajevno ravnanje s postajno postavljalnico dovoli in prekliče progovni prometnik ali prometnik druge zasedene postaje, ki daljinsko vodi promet na taki postaji.

(5) Na daljinsko vodenih postajah, opremljenih z lokalno postavljalnico, sme z njo ravnati usposobljen delavec prevoznika. Ravnanje z lokalno postavljalnico dovoli progovni prometnik ali prometnik druge zasedene postaje, s katere daljinsko vodi promet na taki postaji.

(6) Če krajevnega ali lokalnega ravnanja ne evidentira SV naprava sama, ga mora prometnik ali delavec prevoznika evidentirati v beležnici brzojavk in fonogramov.

(7) Če nastane potreba, da se daljinsko vodena postaja zasede, krajevno ravna s postajno postavljalnico na tej postaji prometnik, ki to postajo zasede. Postopek spremembe vodenja iz daljinskega v krajevno vodenje postajne postavljalnice mora biti predpisan v navodilu o ravnanju s postajno postavljalnico.

(8) Strojevodja mora biti obveščen o krajevnem vodenju prometa na daljinsko vodeni postaji. To obvestilo za strojevodjo pomeni, da veljajo vse določbe, ki so predpisane za postaje, ki so redno zasedene s prometnikom.

(9) Na daljinsko vodenih postajah morajo biti vlaki in vozila zavarovani proti samopremaknitvi.

102. člen

(sestajanja vlakov)

Sestajanje pomeni:

1. križanje – sestajanje dveh vlakov iz nasprotnih smeri na postajah enotirnih prog;
2. srečanje – sestajanje dveh vlakov iz nasprotnih smeri na postajah ali na odprti progi dvotirne proge, ko vozita vsak po svojem tiru;
3. prehitenje – sestajanje dveh ali več vlakov iz iste smeri na postajah ali na odprti progi dvotirne proge, v primeru ko zaporedni vlak nadaljuje vožnjo pred sprednjim vlakom in se zamenja njun vrstni red;
4. dohitenje – sestajanje dveh ali več vlakov iste smeri na postajah enotirne ali dvotirne proge, s katere najprej odpelje sprednji vlak pred zaporednim vlakom in vrstni red vožnje ostane nespremenjen.

103. člen

(vodenje prometa vlakov z dogovarjanjem prometnikov sosednjih postaj)

(1) Promet vlakov in progovnih vozil z dogovarjanjem se vodi na enotirnih progah, ki niso opremljene s signalnovarnostnimi napravami APB ali MO oziroma te naprave ne delujejo. Na dvotirnih progah, če se opravlja promet po istem tiru v obe smeri, se zahtevajo in dajejo dovoljenja za vse vlake v obe smeri, odjave pa se dajejo, če proga ali tir ni opremljena z napravami MO ali APB.

(2) Pri vodenju prometa vlakov z dogovarjanjem se uporabljajo komunikacijska sredstva, ki so vključena v napravo za registriranje. Če le teh ni ali le te ne delujejo, mora biti komuniciranje dokazno.

104. člen

(dovoljenje)

(1) Preden se da vlaku dovoljenje za vožnjo na enotirni progi, na dvotirni progi pri enotirnem prometu in na progi z obojestranskim prometom, je treba od prometnika naslednje postaje zahtevati dovoljenje. Prometnik naslednje postaje z danim dovoljenjem potrdi, da ni dal dovoljenja za vožnjo proti njej vlaku, premikalnemu sestavu ali progovnemu vozilu po istem tiru in da lahko sprejme ponujeni vlak na postajo. Zahtevanje in dajanje dovoljenj se opravlja:

1. s privolitvijo s signalnovarnostno napravo na progah z napravami APB ali MO;
2. z dogovarjanjem.

(2) Preden se da dovoljenje za vožnjo vlaka ali progovnega vozila s postaje na enotirni progi z napravami APB ali MO ali na dvotirnih progah z obojestranskim prometom, je treba dobiti privolitve. Dajanje privolitve se izvede na način, ki je predpisan v navodilu za ravnanje s SV napravo.

(3) Preden se da dovoljenje za vožnjo vlaka ali progovnega vozila s postaje na progah, kjer ni mogoče dobiti privolitve, je treba zahtevati in dobiti dovoljenje z dogovarjanjem. Dovoljenje z dogovarjanjem se zahteva in daje s fonogrami, in sicer:

1. na enotirnih progah, na katerih ni naprav APB ali MO;
2. na dvotirnih progah ob zapori enega tira, kjer ni obojestranskega prometa, pri prometu vlakov v obe smeri po istem tiru;
3. na enotirnih progah z napravami APB ali MO, če te naprave ne delujejo.

(4) Z dogovarjanjem je treba vedno zahtevati in dajati dovoljenja, ne glede na opremljenost prog s signalnovarnostnimi napravami za:

1. intervencijski vlak;
2. vlak, ki prevaža izredno pošiljko;
3. vlak z neprieto doprego;
4. vlak, ki vozi do določenega mesta na odprti progi;
5. progovna vozila in delovne vlake;
6. vse vlake, če je to določeno v postajnem poslovnem redu.

(5) Na progah z daljinskim vodenjem prometa se z dogovarjanjem zahteva in daje dovoljenje le med progovnim prometnikom in prometnikom krajevno ali daljinsko vodene postaje.

(6) Dovoljenje z dogovarjanjem se zahteva največ 10 minut pred predvidenim odhodom vlaka ali progovnega vozila.

(7) Dovoljenje z dogovarjanjem se zahteva, ko je medpostajni odsek prost.

(8) Dovoljenje z dogovarjanjem se daje s fonogramom, ki ga je treba evidentirati.

(9) Natančnejša določila glede dovoljenj predpiše upravljavec v svojem SVU.

105. člen

(sporočilo o odhodu vlaka – aviza, sporočilo o predvidenem odhodu vlaka – predaviza)

(1) Aviza je sporočilo osebju naslednje zasedene postaje in službenih mest o odhodu oziroma prevozu vlaka ali progovnega vozila.

(2) Aviziranje vlakov ali progovnih vozil (sporočilo o odhodu vlaka, progovnega vozila) je obvezno tudi, kadar vlaki prehajajo iz daljinsko vodenih postaj, kjer promet daljinsko vodi progovni prometnik, na postaje, kjer promet daljinsko ali krajevno vodi prometnik in obratno.

(3) Predaviza je sporočilo osebju naslednje zasedene postaje in službenim mestom o predvidenem odhodu oziroma prevozu vlaka ali progovnega vozila. Predavizo je treba oddati najmanj 5 minut pred predvidenim odhodom oziroma prevozom. V kolikor je potrebno oddati predavizo službenim mestom na postaji se le ta da pred postavitvijo vozne ali premikalne poti.

(4) Natančnejša določila o avizi in predavizi predpiše upravljavec v svojem SVU.

106. člen (odjava)

(1) Odjava je potrditev postaje predhodni postaji, da je vlak popolnoma in cel uvozil oziroma prevozil postajo ter da je sprostil progovni odsek. Prostost progovnega odseka se ugotavlja s signalnovarnostnimi napravami ali z dajanjem odjav z dogovarjanjem.

(2) Na progah, ki niso opremljene z napravami APB ali MO, in na progah, kjer naprave APB ali MO ne delujejo, se dajejo odjave z dogovarjanjem za vsak vlak posebej po njegovem prihodu oziroma prevozu postaje. Odjave z dogovarjanjem se dajejo s fonogramom.

(3) Odjavo se sme dati le, ko je vlak popolnoma in cel uvozil na postajo oziroma postajo prevozil in ko glavni signal, ki je dovoljeval uvoz oziroma prevoz temu vlaku, kaže signalni znak »Stoj«.

(4) Kadar na progah, kjer se promet vodi daljinsko, naprave APB ali MO ne delujejo, odjavo na daljinsko vodeni postaji nadomešča sporočilo strojevodje ali drugega OVKN, ki ugotavlja, ali je na vlaku sklepni signal. Strojvodja ali drugi OVKN ugotavlja sklepni signal na vlaku na zahtevo progovnega prometnika ali prometnika, ki daljinsko vodi promet na tej postaji. V zahtevi progovni prometnik ali prometnik navede vlak in daljinsko vodeno postajo, kjer je treba ugotavljati sklep vlaka.

(5) V kolikor na krajevno vodeni postaji prometnik ne more ugotoviti celovitosti vlaka, lahko zahteva od strojevodje ali drugega delavca OVKN, da ugotovi ali je na vlaku sklepni signal.

(6) Natančnejša določila glede odjave predpiše upravljavec v svojem SVU.

107. člen (promet zamujenih vlakov)

(1) Promet vlakov se mora voditi tako, da ne nastajajo zamude oziroma da se morebitne zamude kolikor je mogoče zmanjšajo. Prometnik, progovni prometnik in vlakovni dispečer se morajo z gibanjem vlakov seznanjati preko informacijskega sistema upravljavca.

(2) V kolikor dostop do informacijskega sistema upravljavca ni mogoč ali ta ne deluje in se ugotovi, da bo potniški vlak zamujal 5 minut ali več oziroma tovorni vlak 15 minut ali več, mora prometnik postaje, na kateri nastane zamuda, takoj, najpozneje pa do odhoda vlaka po voznem redu omrežja, sporočiti zamudo takšnega vlaka. O zamudah vlakov se prometniki medsebojno obveščajo v smeri vožnje vlaka. Enako se ravna ob ugotovitvi, da se je že objavljena zamuda povečala ali zmanjšala za 5 minut ali več.

(3) O zamudi 5 minut za potniški vlak ali o povečanju ali o zmanjšanju zamud je treba dokazno obvestiti tudi osebje službenih mest do naslednje postaje v smeri vožnje vlaka.

108. člen
(intervali zaporednih vlakov)

(1) Preden se da dovoljenje za vožnjo zaporednega vlaka, se poleg časa, potrebnega za vožnjo sprednjega vlaka skozi prvi prostorni odsek, upošteva takšen interval, da zaporedni vlak ne zmanjšuje hitrosti ali se ne ustavlja pred glavnimi signali oziroma na postajah in službenih mestih, kjer nima določenega postanka (intervali zaporednih vlakov).

(2) Predpisane presledke, v katerih si lahko sledijo zaporedni vlaki v prostornem razmiku, je treba predpisati v postajnem poslovnem redu.

XVII. VODENJE PROMETA VLA KOV V ČASU, KO SV NAPRAVE NE DELUJEJO

109. člen
(ravnanje s postajno postavljalnico na progah, kjer se promet vodi daljinsko)

(1) Če progovni prometnik ali prometnik, ki daljinsko vodi promet ugotovi kakršno koli izrednost v delovanju SV naprav na daljinsko vodeni postaji, mora takoj obvestiti pristojnega vzdrževalca SV naprav in sprejeti vse ukrepe za zavarovanje prometa.

(2) V primeru potrebe po zasedbi daljinsko vodene postaje, se ta zasede s prometnikom, ki prevzame krajevno vodenje prometa na tej postaji po nalogu progovnega prometnika ali prometnika, ki daljinsko vodi promet na tej postaji.

(3) O krajevnem vodenju prometa na daljinsko vodenih postajah s prometnikom je treba obvestiti strojevodje. Obveščanje se opravi z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom.

(4) O ponovni vpeljavi daljinskega vodenja prometa vlakov se obvestijo strojevodje, ki so bili obveščeni o okvari naprav za daljinsko vodenje, in še niso prevozili teh postaj.

(5) Po odpravi okvare pristojni vzdrževalec obvesti progovnega prometnika ali prometnika, da naprave za daljinsko vodenje prometa ponovno delujejo v redu, ali pa predpiše delovanje z omejitvami.

110. člen
(ravnanje pri uvozu oziroma izvozu vlaka na daljinsko vodeni postaji)

(1) Če je treba na daljinsko vodeni postaji prestaviti kretnice na kraju samem, opravi to strojevodja po nalogu progovnega prometnika ali prometnika postaje, ki daljinsko vodi promet na tej postaji.

(2) Kadar glavni signal na daljinsko vodeni postaji kaže signalni znak »Stoj« ali je nerazsvetljen, vlak ne sme uvoziti na postajo ali izvoziti s postaje, dokler strojevodja ne dobi dovoljenja za vožnjo od prometnika ali progovnega prometnika, ki ravna s signalnovarnostno napravo na tej postaji.

(3) Če se v času okvare glavnega ali glavnih signalov na daljinsko vodeni postaji na medpostajnih odsekoma nahajata dva vlaka, ki se bosta križala na daljinsko vodeni

postaji, mora prometnik, ki ravna s signalnovarnostno napravo na daljinsko vodeni postaji, ali progovni prometnik, ravnati na naslednji način:

1. če sta neuporabna oba signala, s katerima se da dovoljenje za vožnjo pri uvozu:
 - a) vlaka ustaviti pri glavnih signalih daljinsko vodene postaje s signalnim znakom »Stoj«;
 - b) strojevodji enega vlaka, ki se je ustavil pred uvoznim signalom s signalnim znakom »Previdna vožnja« ali s fonogramom dati dovoljenje za vožnjo na tir, na katerega je vozna pot že postavljena, če ima kontrolo nad legami kretnic;
2. če nima kontrole nad legami kretnic, ukazati strojevodji, da pregleda in postavi kretnice na prosti tir, da na kretnice namesti ambulantne ključavnice, ter mu dati dovoljenje za vožnjo vlaka do prve uvozne kretnice s fonogramom:

»Signalnovarnostne naprave na postaji (ime postaje) v okvari, za vlak št. prestavite kretnico(e) št. na tir št., vlaku dovoljujem nadaljevanje vožnje mimo uvoznega signala (oznaka signala) do uvozne kretnice št.«;

3. če je treba na kretnico ali kretnice namestiti ambulantno ključavnico dodatno navesti z besedilom, ki se glasi:

»Na kretnico(e) št. namestite ambulantno(e) ključavnico(e).«

4. o prestavitvi kretnic in morebitni namestitvi ambulantnih ključavnic strojevodja obvesti prometnika ali progovnega prometnika s fonogramom:

»Kretnica(e) št. na tir št. postavljena(e) in zavarovana(e).«

- a) prometnik ali progovni prometnik nato s fonogramom da dovoljenje za vožnjo na postajo;
 - b) strojevodja obvesti prometnika ali progovnega prometnika, da se je ustavil znotraj ločnic na daljinsko vodeni postaji;
 - c) nato po enakem postopku prometnik, ki ravna s signalnovarnostno napravo, ali progovni prometnik da dovoljenje za vožnjo vlaka iz nasprotne smeri;
 - d) po ustavitvi drugega vlaka na daljinsko vodeni postaji strojevodjema obeh vlakov ukaže s fonogramom, da postavita vozno pot za izvoz vsak svojega vlaka;
 - e) ko strojevodji zavarujeta vozno pot za izvoz vsak svojega vlaka in o tem obvestita prometnika ali progovnega prometnika, le-ta s fonogramom da dovoljenje za vožnjo za izvoz vlakov.
5. če je neuporaben en signal s katerim se da dovoljenje za vožnjo pri uvozu:
 - a) dati dovoljenje za vožnjo tistemu vlaku, ki mu ga lahko da s signalnimi znaki glavnega signala;
 - b) dati dovoljenje za vožnjo drugemu vlaku za uvoz na postajo na način, predpisan v prejšnji točki, potem ko se prepriča, da se je prvi vlak ustavil;
 - c) dati dovoljenje za vožnjo vlaka s signalnimi znaki izvoznih ali kritnih signalov, če to ni mogoče, pa na način, opisan v prejšnji točki.

(4) Če na daljinsko vodeni postaji prometnik ali progovni prometnik nima kontrole nad lego kretnic, mora prvemu vlaku s fonogramom odrediti postanek pred prvo uvožno kretnico, postavitev kretnic na določen tir v pravilno in natančno lego in namestitev ambulantnih ključavnic na kretnice preko katerih bodo vlaki vozili proti ostrici. O opravljeni postavitvi in namestitvi ambulantnih ključavnic mora strojevodja obvestiti prometnika ali progovnega prometnika.

(5) Vozna pot, ki je zavarovana v skladu s predhodnim odstavkom tega člena, velja za vožnjo vseh naslednjih vlakov, dokler signalnovarnostna naprava ne prične delovati nemoteno.

(6) Natančnejša določila glede ravnanj pri uvozu oziroma izvozu vlaka na daljinsko vodeni postaji predpiše upravljavec v svojem SVU.

111. člen

(vodenje prometa vlakov, ki so na odprti progi, ob nastanku motenj v delovanju naprav APB)

(1) Strojevodja vlaka, ki se ustavi pred nerazsvetljenim prostornim signalom, o tem takoj obvesti progovnega prometnika ali prometnika naslednje postaje, ki krajevno ali daljinsko vodi promet na tej postaji. Strojevodja vlaka, ki se ustavi pred prostornim signalom, ki kaže signalni znak »Stoj«, čaka 3 minute, da se pokaže signalni znak za dovoljeno vožnjo. Če se po 3 minutah na prostornem signalu ne pokaže signalni znak za dovoljeno vožnjo, mora o tem obvestiti progovnega prometnika ali prometnika naslednje postaje, ki krajevno ali daljinsko vodi promet na tej postaji.

(2) Po sprejetem obvestilu o ustavitvi vlaka pred nerazsvetljenim prostornim signalom ali prostornim signalom, ki kaže signalni znak »Stoj«, je treba pred izdajo dovoljenja za vožnjo ugotoviti, da na prostornem odseku, ki ga ta prostorni signal krije, ni vlaka, progovnega vozila ali odtrganega dela vlaka, da ni nastala okvara na napravah za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu na progi oziroma da ni bila naprava APB nepravilno vključena v osnovno stanje.

(3) Dovoljenje za vožnjo vlaka, ki se ustavi pred prostornim signalom, da strojevodji progovni prometnik oziroma prometnik naslednje postaje, ki krajevno ali daljinsko vodi promet na tej postaji. Dovoljenje za vožnjo se da strojevodji prvega vlaka v smeri vožnje najdlje do uvoznega signala lastne postaje oziroma do uvoznega signala naslednje postaje, če je naslednja postaja vodena daljinsko. Strojevodji zaporednega vlaka se sme dati dovoljenje za vožnjo, ko je predhodni vlak cel in popolnoma uvozil na lastno ali naslednjo daljinsko vodeno postajo.

(4) Strojevodji prvega vlaka, ki se je ustavil na progi, se da dovoljenje za vožnjo mimo glavnega signala s fonogramom:

»Vožnja za vlak št. od prostornega signala št. do uvoznega signala postaje (ime postaje) dovoljena.«

(5) Strojevodji naslednjega zaporednega vlaka, ki se je ustavil na progi, se sme dati dovoljenje za vožnjo šele, ko je predhodni vlak popolnoma in cel uvozil na lastno ali naslednjo postajo. Strojevodji takšnega vlaka se da dovoljenje za vožnjo s fonogramom:

»Predhodni vlak številka prispel na postajo (ime postaje). Vožnja za vlak št. od prostornega signala št. do uvoznega signala postaje (ime postaje) dovoljena.«

(6) Če progovni prometnik ali prometnik, ki krajevno ali daljinsko vodi promet na tej postaji, dobi obvestilo, da prostorni signal, za katerim je nivojski prehod z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa, kaže signalni znak »Stoj« ali je nerazsvetljen ali ki kaže signalni znak »Previdna vožnja«, strojevodji s fonogramom da dovoljenje za vožnjo mimo takega signala ter v fonogramu navede, da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan.

(7) Na progah z APB, kjer je na prostornih signalih mogoče vključiti signalni znak »Previdna vožnja«, se sme ta signalni znak na prostornem signalu uporabiti, če je mogoče ugotoviti, da je prostorni odsek, ki ga prostorni signal krije, prost.

(8) Natančnejša določila glede dovoljenj za vožnjo vlaka v primeru nedelovanja progovnih SV napravah predpiše upravljavec v svojem SVU.

112. člen

(vodenje prometa vlakov med okvarami na napravah APB)

(1) V času okvar na napravi APB zaporedni vlaki vozijo samo v postajnem razmiku ne glede na to, ali je okvara na enem ali več prostornih odsekih. Če zaradi okvare na napravi APB ni mogoče dobiti privolitve v nasprotni smeri, vlaki tudi v tej smeri vozijo v postajnem razmiku.

(2) Progovni prometnik ali prometnik da dovoljenje za vožnjo vlaku, ki bo na progi z APB vozil v postajnem razmiku le, če zanesljivo ugotovi, da je medpostajni odsek prost.

(3) Prometnik ali progovni prometnik, ki bo v času okvare naprav APB dal dovoljenje za vožnjo prvemu zaporednemu vlaku v postajnem razmiku, lahko zahteva dovoljenje od prometnika naslednje postaje ali progovnega prometnika šele, ko je prejel odjavo za vlak, ki je kot zadnji odpeljal v prostornem razmiku.

(4) Prometnik naslednje postaje ali progovni prometnik sme dati dovoljenje za prvi vlak, ki bo odpeljal v postajnem razmiku ali v nasprotni smeri, če so iz iste smeri prispeli vsi vlaki in če je za zadnji vlak, ki je odpeljal v prostornem razmiku, dal odjavo z dogovarjanjem.

(5) Strojevodjo vlaka, ki bo v času okvare na napravah APB, vozil v postajnem razmiku, se obvesti z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali fonogramom:

1. da vozi v postajnem razmiku;
2. da prostorni signali ne veljajo;
3. da mora preduvozni signal upoštevati, kot da kaže signalni znak »Pričakuj stoj«, razen na progah APB s predsignali in
4. o ravnanjih na tistih nivojskih prehodih, pri katerih se zavarovanje NPr ne bo vključilo.

(6) Če je med postajama APB v okvari, prometnik ali progovni prometnik da dovoljenje za vožnjo s postaje v postajnem razmiku in strojevodjo o neveljavnih prostornih signalih obvesti s Splošnim nalogom, Nalogom za vožnjo vlaka ali fonogramom, ki se glasi:

»Med postajama in vozite v postajnem razmiku, prostorni signali ne veljajo. Preduvozni signal upoštevajte kot da kaže signalni znak »Pričakuj stoj.«

(7) Če je med postajama APB s predsignali v okvari, prometnik ali progovni prometnik da dovoljenje za vožnjo s postaje v postajnem razmiku in strojevodjo o neveljavnih prostornih signalih obvesti s Splošnim nalogom, Nalogom za vožnjo vlaka ali fonogramom, ki se glasi:

»Med postajama in vozite v postajnem razmiku, prostorni signali ne veljajo.«

(8) O ponovni vpeljavi vožnji vlakov v prostornem razmiku se obvestijo strojevodje, ki so bili obveščeni o naprav APB, in še niso prevozili medpostajnega odseka, na katerem je bila okvara teh naprav.

XVIII. OPRAVLJANJE PROMETA NA PROGI, KJER PREKINE DELO PROMETNIK, ČUVAJ NPr, ALI PROGОВNI PROMETNIK

113. člen **(prekinitev dela prometnika ali čuvaja NPr)**

(1) Če na krajevno vodeni postaji ali službenem mestu določenega dne, obdobja ali določenega časa dneva ni potrebe za opravljanje dela prometnika ali čuvaja NPr, se delo lahko prekine.

(2) Upravljavec v skladu z veljavnim voznim redom omrežja določi postaje ali službena mesta, na katerih prometnik ali čuvaj NPr prekine z delom.

(3) Da lahko prometnik delo prekine, morajo biti na tej postaji:

1. glavni prevozni tiri prosti, razen če bo vlak, ki se na tem tiru nahaja, v času prekinitve tudi prvi odpeljal;
2. kretnice postavljene in zavarovane tako, da je mogoča vožnja po glavnem prevoznem tiru;
3. vozila zavarovana proti samopremaknitvi;
4. omogočena vzpostavitev komunikacijske zveze med sosednjima zasedenima postajama.

(4) Da lahko prometnik delo prekine, kjer v času prekinitve vlaki vozijo, morajo biti poleg pogojev iz prejšnjega odstavka tega člena izpolnjeni tudi naslednji pogoji:

1. da je vozna pot vlaka po glavnem prevoznem tiru zavarovana;
2. da ni odrejeno ali z voznim redom omrežja predvideno križanje na tej postaji;
3. da so na postajah, kjer delo prekine prometnik in signali ne veljajo, le-ti ugasnjeni.

(5) Za prekinitev dela prometnika se določi:

1. čas začetka in konca prekinitve dela prometnika;
2. veljavnost ali neveljavnost signalov.

(6) Če je postaja redno nezasedena in se zasede za vožnjo določenega vlaka, mora biti to navedeno v postajnem poslovnem redu in dokumentih voznega reda omrežja.

(7) Čuvaj NPr lahko delo prekine:

1. če z voznim redom omrežja ni predvidenih vlakov, ki bi v času prekinitve vozili;
2. na nivojskem prehodu, kjer se v času, ko čuvaj prekine delo, cestni promet na nivojskem prehodu fizično preprečen.

(8) Podatki o začetku in koncu prekinitve dela prometnika ali čuvaja NPr morajo biti navedeni v Določbah za uveljavitev voznega reda omrežja.

(9) V voznem redu posameznega vlaka, ki vozi med prekinitvijo dela prometnika, mora biti pri imenu postaje simbol za prekinitev dela.

(10) Če upravljavec odredi prekinitev dela prometnika med veljavnostjo voznega reda omrežja ali spremeni čas trajanja prekinitve dela, mora spremembo objaviti najmanj 14 dni pred uveljavitvijo spremembe. V primeru, da sprememba ni objavljena v naveden roku pred uveljavitvijo, se o tem obvešča strojevodje z Nalogom za vožnjo vlaka, Splošnim nalogom ali fonogramom še 14 dni od začetka spremembe.

(11) Na postajah in službenih mestih, s katerih se daljinsko kontrolira delovanje naprav za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu, se delo pri uravnavanju voženj

vlakov ne sme prekiniti, če vlaki med prekinitvijo vozijo, razen če je delovanje nivojskega prehoda v odvisnosti z glavnim signalom.

(12) Strojevodjo vlaka, ki bo odpeljal na progo, kjer prekinja delo prometnik, se obvesti o:

1. postajah, kjer prometnik prekinja delo;
2. glavnih signalih, ki ne veljajo;
3. tem, da je pri prevozu postaj, kjer je prometnik prekinil delo in kjer glavni signali ne veljajo, hitrost največ 50 km/h;
4. o postankih pred vsemi nivojskimi prehodi z napravami za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih, razen pred tistimi, katerih naprave za zavarovanje prometa se kontrolirajo s kontrolnimi signali.

(15) Na progah, kjer med prekinitvijo dela prometnika vlaki ne vozijo, se signali in signali na kretnicah, ki so prirejene za razsvetljevanje, med prekinitvijo dela ne razsvetlujejo.

(16) Med prekinitvijo dela prometnika vozijo vlaki v postajnem razmiku med sosednjima zasedenima postajama. Vožnja vlakov in progovnih vozil se uravnava s sosednjih zasedenih postaj.

(17) Opravila, ki jih mora prometnik ali čuvaj NPr opraviti pred prekinitvijo dela predpiše upravljavec v svojem SVU.

114. člen **(prekinitev dela progovnega prometnika)**

(1) Če na odseku proge ali progi določenega dne, obdobja ali določenega časa dneva ni potrebe za opravljanje dela progovnega prometnika, se delo lahko prekine.

(2) Upravljavec v skladu z veljavnim voznim redom omrežja določi odsek proge ali progo, na katerih progovni prometnik prekine z delom.

- (3) Da lahko progovni prometnik delo prekine, morajo biti:
1. vozila na postajah zavarovana proti samopremaknitvi;
 2. prepovedane vožnje vlakov ali progovnih vozil na odseku proge ali progi, kjer promet vlakov vodi progovni prometnik.

(4) Za prekinitev dela progovnega prometnika se določi čas začetka in konca prekinitve dela.

(5) Podatki o začetku in koncu prekinitve dela progovnega prometnika morajo biti navedeni v Določbah za uveljavitev voznega reda omrežja.

(6) Če upravljavec odredi prekinitev dela progovnega prometnika med veljavnostjo voznega reda omrežja ali spremeni čas trajanja prekinitve dela, mora spremembo objaviti najmanj 14 dni pred uveljavitvijo spremembe. V primeru, da sprememba ni objavljena v naveden roku pred uveljavitvijo, se o tem obvešča strojevodje z Nalogom za vožnjo vlaka, Splošnim nalogom ali fonogramom še 14 dni od začetka spremembe.

(7) Opravila, ki jih mora progovni prometnik opraviti pred prekinitvijo dela predpiše upravljavec v svojem SVU.

115. člen

(ravnanje strojevodje med vožnjo vlaka na progi med prekinitvijo dela prometnikov)

(1) Strojvodja vlaka, ki vozi na progi, kjer prometniki delo prekinjajo, mora iz podatkov voznega reda posameznega vlaka in Navodila o progi ugotoviti, ali bo prometnik na posamezni postaji v času njegove vožnje delal ali ne.

(2) Strojvodja vlaka, ki prispe na končno postajo v času, ko je prometnik prekinil delo, obvesti prometnika predhodne postaje ali progovnega prometnika, da je vlak cel uvozil in se ustavil znotraj ločnic, s fonogramom:

»Vlak št. prispel na (ime postaje).«

(3) Preden odpelje vlak z izhodne postaje, kjer je prometnik prekinil delo, strojvodja obvesti prometnika naslednje zasedene postaje ali progovnega prometnika o končanih opravilih za odhod vlaka. Prometnik naslednje zasedene postaje ali progovni prometnik da strojvodji dovoljenje za vožnjo vlaka s postaje, kjer je prometnik prekinil delo, s fonogramom:

»Vlaku št. s postaje vožnja dovoljena.«

(4) Kadar vlak po voznem redu omrežja prevozi postajo v času, ko prometnik delo opravlja, v času njegove vožnje pa prometnik na tej postaji delo že prekine, prometnik predhodne krajevno vodene postaje poskrbi, da je strojvodja o tem obveščen s Splošnim nalogom ali fonogramom:

1. na postaji z APR:

»Na postaji (ime postaje) prometnik prekinil delo, APR vključen, glavni signali veljajo.«

2. na drugi postaji, kjer je prometnik prekinil delo:

»Na postaji (ime postaje) prometnik prekinil delo, glavni signali na tej postaji ne veljajo.«

(5) Kadar vlak po voznem redu omrežja prevozi postajo med prekinjenim delom prometnika, v času njegove vožnje pa prometnik že ali še opravlja delo, mora prometnik predhodne krajevno vodene postaje poskrbeti, da je strojvodja o tem obveščen s Splošnim nalogom ali fonogramom:

»Na postaji (ime postaje) prometnik delo opravlja, glavni signali na tej postaji veljajo.«

To obvestilo pomeni za strojvodjo, da se mora ravnati po signalnih znakih, ki jih kažejo glavni signali.

(6) Če se vlak ustavi pred uvoznim signalom postaje, kjer je prometnik prekinil delo, strojvodja pa o prekinitvi dela prometnika ni obveščen, nadaljnjo vožnjo vlaka dovoli prometnik naslednje krajevno vodene postaje ali progovni prometnik.

116. člen

(začetek dela prometnika, čuvaja NPr ali progovnega prometnika po prekinitvi)

(1) Prometnik, čuvaj NPr ali progovni prometnik mora začeti opravila pred začetkom dela toliko časa prej, da lahko opravi vsa opravila, ki so potrebna za varen in urejen promet vlakov. Čas začetka opravil mora biti določen z razporedom dela, čas začetka dela pri uravnavanju voženj vlakov pa s postajnim poslovnim redom ali poslovnikom.

(2) Opravila, ki jih mora opraviti prometnik, čuvaj NPr ali progovni prometnik po prekinutvi oz. ob nastopu službe predpiše upravljavec v svojem SVU.

XIX. SPREJEMANJE VLAKOV NA POSTAJO, DAJANJE DOVOLJENJ ZA VOŽNJO

117. člen (vlakovna vozna pot)

(1) Vlakovna vozna pot predstavlja vozno pot vlaka za vožnjo s proge na postajo, s postaje na progo ali po postaji. Sestavljena je iz poti vožnje, bočne zaščite (poti vožnje in prepeljevalne poti), prepeljevalne poti (odvisno od obratovalnega primera) in čelne zaščite.

(2) Pot vožnje je tisti del vozne poti, po kateri vlak vozi od začetka (štartnega signala) pa do konca poti (cilja vozne poti). Pot vožnje je omejena s signali na začetku in – odvisno od primera – tudi na koncu vožnje.

(3) Prepeljevalna pot vozne poti predstavlja tisto področje, ki je rezervirano za morebitno neželeno vožnjo mimo cilja vozne poti. Na postajah, kjer se kretnice v prepeljevalni poti prestavljajo ročno na kraju samem, se smejo kretnice na prepeljevalni poti tega vlaka postaviti za nameravan uvoz vlaka iz nasprotne smeri.

(4) Bočna zaščita obsega kretnice in raztirnike, ki fizično preprečujejo ogrožanje poti vožnje ali prepeljevalne poti vlaka od drugih voženj z boka (s strani). Za vsako pot vožnje in prepeljevalno pot mora biti zagotovljena bočna zaščita. Kjer ni možno zagotoviti bočne zaščite s kretnicami ali raztirniki, se za bočno zaščito uporabijo signali, ki s signalnimi znaki prepovedujejo vožnjo mimo signala proti poti vožnje ali prepeljevalni poti.

(5) Čelno zaščito zagotavlja glavni signal, ki kaže signalni znak »Stoj« in je v nasprotni smeri za ciljem vlakovne vozne poti. Čelno ogrožanje bi se pojavilo takrat, ko je zaradi vključenega signalnega znaka »Previdna vožnja« zunaj vlakovne vozne poti in trenutnih leg kretnic možna vožnja nasprotnega vlaka iz nasprotne smeri v smeri postavljene vlakovne vozne poti.

(6) Vozno pot vlaka je treba zavarovati pravočasno, da vlak ne zavira oziroma se ne ustavi pred glavnim signalom. Za pravočasno zavarovanje vozne poti vlaka je odgovoren progovni prometnik ali prometnik.

(7) Zavarovanje vozne poti za uvoz vlaka obsega:

1. pot vožnje, ki obsega progovni tir na uvozni strani, kretnično območje na uvozni strani in postajni tir ali več tirov do:
 - a) prvega mejnega tirnega signala, ki kaže signalni znak »Vožnja prepovedana«;
 - b) postajnega kritnega signala, če tega ni;
 - c) do izvoznega signala na izvozni strani, če tega ni;
 - d) do premikalnega signala na izvozni strani, če tega ni;
 - e) do signalne oznake »Meja odseka« na izvozni strani, če te ni;
 - f) do ločnice na izvozni strani;
2. prepeljevalno pot:
 - a) tirni odsek ali kretnično območje na izvozni strani v dolžini najmanj 50 m;
 - b) pri uvozu vlaka na zaseden ali slepi tir ni prepeljevalne poti;
3. bočno zaščito:
 - a) kretnicam v poti vožnje;
 - b) kretnicam v prepeljevalni poti;
4. čelno zaščito:

- a) na uvoznem signalu iz nasprotne smeri ne sme biti vključen signalni znak »Previdna vožnja« pri čemer bi zaradi trenutnih leg kretnic bila možna vožnja nasprotnega vlaka iz nasprotne smeri v smeri postavljene vlakovne vozne poti;
- b) na postajnem kritnem signalu iz nasprotne smeri ne sme biti vključen signalni znak »Previdna vožnja« pri čemer bi zaradi trenutnih leg kretnic bila možna vožnja nasprotnega vlaka iz nasprotne smeri v smeri postavljene vlakovne vozne poti;

(8) Zavarovanje vozne poti za izvoz vlaka obsega:

- 1. pot vožnje, ki obsega tirne odseke in kretnično območje na izvozni strani ter progovni tir na izvozni strani;
- 2. bočno zaščito kretnicam v poti vožnje;
- 3. zagotovitev prostosti medpostajnega odseka oziroma zagotovitev pogojev bloka v primerih progovnih odsekov (prostost prvega prostornega odseka v smeri vožnje vlaka, smer privolitve odhod, ...);
- 4. čelno zaščito:
 - a) na izvoznem signalu prihodnje postaje v smeri izvoza ne sme biti vključen signalni znak »Previdna vožnja«;
 - b) na prostornih signalih iz nasprotne smeri ne sme biti vključen signalni znak »Previdna vožnja«.

(9) Zavarovanje vozne poti za prevoz vlaka obsega zavarovanje vozne poti za uvoz in izvoz vlaka.

(10) Na vsaki vozni poti vlaka mora na zavarovanih nivojskih prehodih biti promet zavarovan. V kolikor tega ni moč zagotoviti, je potrebno obveščati strojevodje o tem, da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan.

(11) Postopek dela pri zavarovanju vozne poti vlaka in ravnanje s signalnovarnostno napravo mora biti predpisano z navodilom za ravnanje s signalnovarnostno napravo za postajo in vsako službeno mesto posebej.

(12) Zavarovana vozna pot se ne sme spremeniti vse dotlej, dokler vlak ne opravi predvidene vožnje. Če je treba zaradi varnosti prometa spremeniti že zavarovano vozno pot, lahko to stori OVKN, ki je odgovoren za zavarovanje vozne poti. Pri tem mora najprej poskrbeti, da glavni signal pokaže signalni znak »Stoj«, se prepričati, da vlak stoji pred glavnim signalom, za katerega je zavarovana vozna pot, in vozno pot šele nato razrešiti.

118. člen

(ukaz za zavarovanje vozne poti vlaka)

(1) Ukaz za zavarovanje vozne poti vlaka je odvisen od vrste signalnovarnostne naprave, s katero je postaja zavarovana.

(2) Na postaji z elektronsko oziroma elektrotelegrafno signalnovarnostno napravo se ukaz za zavarovanje vozne poti vlaka ne daje. Zavarovanje vozne poti vlaka opravi progovni prometnik oziroma prometnik.

(3) Na postajah z elektromehaničnimi signalnovarnostnimi napravami ukaže prometnik s temi napravami zavarovanje vozne poti vlaka kretnikom. Hkrati z ukazom za zavarovanje vozne poti vlaka ukaže tudi ravnanje z glavnimi signali.

(4) Na postajah z mehaničnimi signalnovarnostnimi napravami ukaže prometnik zavarovanje vozne poti vlaka kretnikom s fonogrami.

(5) Prometnik obvesti kretnika o odstopanjih od voznega reda vlakov (zamudah, predčasnih vožnjah, sestajanjih). Neposredno pred dajanjem ukaza za zavarovanje vozne poti vlaka ali med njim pa s fonogramom obvestiti še o:

1. spremembi uvoznega tira;
2. uvozu na zasedeni tir, če to ni določeno z voznim redom omrežja;
3. uvozu na slepi tir, če to ni določeno z voznim redom omrežja;
4. izjemni ustavitvi ali izjemnem prevozu vlaka;
5. določitvi uvoznega tira za izredne vlake.

(6) Kretnik potrdi sprejem fonograma in seznanjenost z njegovo vsebino.

(7) Fonograme in načine ter postopke zavarovanja voznih poti vlaka glede na vrsto SV naprave predpiše upravljavec v svojem SVU.

119. člen

(ključi kretničnih ključavnic, ročice za ročno prestavljanje kretnic in ambulantne ključavnice)

(1) Za pritrditev kretnic v pravilni in natančni legi se uporabljajo tudi kretnične ključavnice. Kretnice so lahko opremljene z eno ali dvema ključavnicama, glede na to, ali se zaklepajo v obe smeri (v premo in v odklon) ali pa samo v premo oziroma samo v odklon.

(2) Za vsako kretnično ključavnico mora biti na razpolago tudi dvojnik vsakega ključa.

(3) Če se uporabi dvojnik ključa, ker se je izvirnik ključa izgubil, je kretnica nezavarovana. Na takšno kretnico je treba namestiti ambulantno ključavnico za vožnjo vlaka preko nje.

(4) Dvojniki ključev morajo biti shranjeni v prostoru, kjer je prometnik. Shranjeni morajo biti tako, da je njihova uporaba takoj opazna, zato jih morajo delavci SV naprav vsakega posebej zaplombirati.

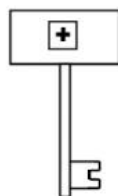
(5) Kadar so kretnice, ki so opremljene s ključavnicami, postavljene za vozno pot vlaka, morajo biti zaklenjene. Če se prek kretnic ne vozi ali ne premika, morajo biti zaklenjene v redni legi. Kontrolo nad ključi zaklenjenih kretnic mora imeti prometnik, na nezasedeni postaji pa morajo biti ključi zaklenjeni v prometnem uradu.

(6) Zaradi razlikovanja ključev med seboj, morajo biti na držaju ključa oznake, in sicer:

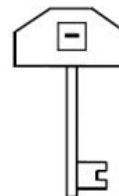
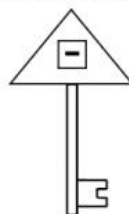
1. številka kretnice, ki ji ključ pripada;
2. znak '+' za ključ, s katerim se kretnica zaklepa v premo;
3. znak '-' za ključ, s katerim se kretnica zaklepa v odklon;
4. ime in oznako industrijskega tira, če je kretnica na industrijskem tiru.

(7) Da je razlika med ključi iste ključavnice še bolj očitna, mora biti držaj ključa oblikovan v obliko:

pravokotnika — za ključ, s katerim se kretnica zaklepa v premo:



pravokotnika z odsekanima gornjima vogaloma ali trikotnika — za ključ, s katerim se kretnica zaklepa v odklon:



(8) Ključke zaklenjenih kretnic, preko katerih vlak vozi proti ostrici, mora imeti prometnik ves čas pod nadzorom, dokler se vožnja vlaka ne opravi. Za kretnice s ključavnicami je treba sestaviti prikaz njihovih leg na vozni poti za vsak tir posebej.

(9) Na postajah s kretnicami na električni ali hidravlični pogon morajo biti ročice za ročno prestavljanje teh kretnic shranjene na prostoru, kjer je prometnik, in zaplombirane. Vsako uporabo ročic kretničnih pogonov evidentira prometnik. Kadar je treba kretnice na vozni poti vlaka prestavljati z ročicami, je treba po prestavitvi kretnice z ročico ugotoviti pravilno in natančno lego kretnice na SV napravi. Če kontrole na takšen način ni mogoče preveriti, je treba šteti kretnico za nezavarovano. Po prestavitvi kretnice mora prometnik imeti ročico pod nadzorom. Način uporabe ročic električnih ali hidravličnih pogonov mora biti predpisan v navodilu za ravnanje s postajno signalnovarnostno napravo. Mesto, kjer se hranijo zaplombirane ročice, je navedeno v postajnem poslovnem redu.

(10) Prometnik mora na kraju samem opraviti pregled nezavarovanih kretnic ter to vpisati v Beležnico fonogramov za kretnike. Na kretničnih območjih, kjer ni kretnika, se za vpisovanje pregleda kretnic namesti posebna knjiga ali Beležnica brzojavk in fonogramov v telefonski ali posebni omarici.

120. člen

(sočasni uvozi in izvozi vlakov)

(1) Dva ali več vlakov sme sočasno uvoziti, izvoziti ali prevoziti na postaji samo tedaj, če se njihove vozne poti ne križajo ali dotikajo. Vlak, ki uvaža ali prevaža, ne sme ogrožati potnikov pri izstopanju iz vlaka oziroma vstopanju vanj.

(2) Sestajanje vlaka s potniškim vlakom, ki stoji na postaji ali postajališču na dvotirni ali vzporedni progi, je dovoljeno brez posebnih pogojev na postajah in postajališčih s peroni, na katerih so urejeni podhodi ali nadhodi. Na postajah, kjer na perone ni urejenih podhodov ali nadhodov, se lahko sestane vlak le, če potniški vlak stoji na tiru, ki je bližji postajnemu poslopju.

(3) Na postajališčih na dvotirni ali vzporedni progi, kjer na perone ni urejenih izvennivojskih dostopov in ima potniški vlak postanek, srečanje vlakov na medpostajnem odseku ni dovoljeno, razen:

1. če je dohod na perone le z ene strani proge in potniški vlak stoji na tiru, ki je bližji dohodu na perone;
2. če je možno z glavnim signalom zagotoviti ustavitev vlaka pred postajališčem zaradi varovanja potnikov na postajališču;
3. če je dostop na peron urejen preko zavarovanega nivojskega prehoda, v medtirju tirov pa je prehod preprečen z ograjo.

(4) Ravnanja za zaustavljanje vlakov pred signali zaradi varovanja potnikov se določi v postajnem poslovnem redu.

121. člen **(priprave za sprejem vlaka)**

(1) Pri uvozu vlaka na postajo se mora prometnik postaviti na takšno mesto, da opazuje uvoz vlaka. Pri tem mora še posebej paziti na izrednosti pri vlaku, in če je potrebno, opozoriti potnike ter druge osebe na prihajajoči vlak.

(2) Za sprejem vlaka, v katerega je uvrščena izredna pošiljka, je treba upoštevati pogoje, določene za prevoz te pošiljke.

(3) V postajnem poslovnem redu je treba določiti vrstni red sprejemanja vlakov na postajo pri sočasnih prihodih vlakov.

(4) Na postajah brez čelnih peronov ali izvennivojskih dostopov na perone je treba vlake s prevozom potnikov s postankom na takšni postaji sprejeti na peroniziran tir.

(5) Na postajah brez čelnih peronov ali izvennivojskih dostopov na perone je treba pri sočasnem uvozu dveh ali več vlakov upoštevati, da vlak, ki prispe za potniškim vlakom, iz katerega izstopajo in v katerega vstopajo potniki, uvozi na tir, ki je bolj oddaljen od postajne zgradbe. V postajnem poslovnem redu morajo biti za takšne primere predpisani še dodatni ukrepi za varnost potnikov. Pot, določena za prehajanje potnikov preko tirov, mora biti prosta. Pot in peroni morajo biti ponoči pred prihodom vlaka razsvetljeni.

122. člen **(ravnanja z glavnimi signali)**

(1) Glavni signali morajo kazati redne signalne znake, kadar ni predvidenih voženj vlakov.

(2) Odvisno od načina vodenja prometa na progi ali odseku proge in od opremljenosti postaj in službenih mest s SV napravami sme z glavnimi signali ravnati:

1. progovni prometnik;
2. prometnik;
3. kretnik po nalogu prometnika.

(3) OVKN, ki mu je zaupano ravnanje z glavnimi signali, sme postaviti signal, da kaže signalni znak za dovoljeno vožnjo oziroma ukazati postavitev signala tako, da kaže signalni znak za dovoljeno vožnjo šele, ko se prepriča, da je vozna pot zavarovana in da so izpolnjeni vsi pogoji za neoviran in varen uvoz, prevoz oziroma izvoz vlaka.

(4) Na postajah s signalnovarnostnimi napravami, katere po prevozu vlaka mimo glavnih signalov same ne spremenijo signalnega znaka tako, da kažejo signalni znak za prepovedano vožnjo, te signale postavlja tako, da kažejo signalni znak za prepovedano vožnjo, kretnik oziroma prometnik.

123. člen **(ravnanje z uvoznimi signali ob spremembi uvoznega tira)**

O vožnji vlaka na tir, ki ni redni uvozni tir (sprememba uvoznega tira), se strojevodja obvesti s signalnimi znaki uvoznega ali postajnega kritnega signala.

124. člen **(ravnanje z glavnimi signali za izjemno ustavitev vlaka)**

(1) O izjemni ustavitvi vlaka na postaji se strojevodja obvešča s signalnimi znaki glavnih signalov, z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom.

(2) S signalnimi znaki glavnih signalov se strojevodja obvešča o izjemni ustavitvi tam, kjer se signalni znak »Stoj« na glavnem signalu predsignalizira s signalnim znakom prejšnjega glavnega signala oziroma predsignala.

(3) O izjemni ustavitvi na postaji, na kateri signalnega znaka »Stoj« na glavnem signalu ni možno predsignalizirati s signalnim znakom prejšnjega glavnega signala ali signalnim znakom predsignala oziroma na postaji brez izvoznih signalov, je treba strojevodjo dokazno obvestiti.

(4) Kadar je strojevodja o izjemni ustavitvi obveščen, je postopek zavarovanja vozne poti vlaka in ravnanje z uvoznim signalom enak kot za uvoz vlaka, ki ima na postaji voznoredni postanek.

(5) Če o izjemni ustavitvi na postaji, kjer signalnega znaka »Stoj« na izvoznem signalu ni možno predsignalizirati s signalnim znakom prejšnjega glavnega signala oziroma na postaji brez izvoznih signalov, strojevodje ni mogoče obvestiti, je treba vlak ustaviti pred uvoznim signalom. Ko se vlak ustavi pred uvoznim signalom, se sme dati dovoljenje za vožnjo s postavitvijo uvoznega signala, da kaže dovoljeno vožnjo. Postanek pred uvoznim signalom postaje brez izvoznih signalov ali če ti niso predsignalizirani, strojevodji pomeni, da lahko pričakuje na postaji izjemen postanek. Na postajah brez izvoznih signalov mora kretnik na uvozni strani dajati vlaku tudi ročni signalni znak »Počasi«, prometnik pa ročni signalni znak »Stoj«.

(6) O ustavitvi vlaka pred uvoznim signalom se prometnik prepriča osebno ali ga o tem obvesti kretnik. Strojvodja mora po ustavitvi pred likovnim uvoznim signalom ali svetlobnim uvoznim signalom, ki nima vgrajene uvozne izolirke in kaže signalni znak »Stoj«, dati signalni znak »Pazi« zaporedoma dvakrat.

125. člen

(neuporabnost ali neveljavnost glavnih signalov)

(1) Kadar je glavni signal v okvari ali izločen, je neuporaben. Poleg tega je neuporaben tudi izvozni oziroma kritni signal, kadar vlak izvozi na nepravi tir dvotirne proge, signal pa ni preurejen tako, da kaže signalne znake za dovoljeno vožnjo na nepravi tir.

(2) Strojvodja sme peljati mimo neuporabnega glavnega signala le, če je dobil dovoljenje za vožnjo mimo njega z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom.

(3) Signal ne velja, kadar je opremljen s signalno oznako »Signal se ne upošteva«. Poleg tega ne velja tudi:

1. prostorni signali, kadar vlaki vozijo v postajnem razmiku na progah z APB, razen prostornega kritnega signala;
2. glavni signali postaj v času prekinitve dela prometnika, razen na postajah, opremljenih z napravami avtomatskega prevoznega režima (APR).

(4) Strojvodja sme peljati mimo neveljavnega signala le, če je dobil dovoljenje za vožnjo mimo njega z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom.

126. člen

(ravnanje pri neuporabnih signalih)

(1) Strojevodjo je treba o neuporabnosti signala obvestiti, preden vlak pripelje k neuporabnemu signalu.

(2) Hkrati z dovoljenjem za vožnjo vlaka mimo neuporabnega signala se strojevodjo obvesti tudi o hitrosti prek kretničnega območja, če je manjša od omejene hitrosti, ki je predpisana v voznem redu posameznega vlaka. Če strojevodja o manjši hitrosti ni obveščen, sme voziti s predpisano omejeno hitrostjo, največ pa 50 km/h.

(3) Po komunikacijskih sredstvih se sme strojevodji dati dovoljenje za vožnjo mimo neuporabnega glavnega signala, ko vlak vozi na prostornem odseku pred neuporabnim signalom, ali ko že stoji pred signalom, s fonogramom:

»Uvozni (izvozni, prostorni, kritni) signal (oznaka signala) neuporaben, vožnja mimo njega za vlak št. dovoljena.«

(4) Če so na vozni poti avtomatske naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu, ki so v odvisnosti z glavnimi signali, mora progovni prometnik oziroma prometnik v primeru nezavarovanega NPr obvestiti strojevodjo tudi o ravnanju pri vožnji preko takega nivojskega prehoda.

(5) Kadar so na vozni poti vlaka premikalni ali mejni tirni signali v okvari ali izločeni iz uporabe, glavni signali kažejo le signalni znak »Stoj« ali »Previdna vožnja«. V tem primeru je treba strojevodjo obvestiti pred vključitvijo signalnega znaka »Previdna vožnja« oziroma pred danim dovoljenjem za vožnjo vlaka mimo glavnega signala, da so premikalni oziroma mejni tirni signali v neuporabi. Vožnjo vlaka mimo takšnega premikalnega ali mejnega tirnega signala, se dovoli s fonogramom:

»Premikalni/mejni tirni signal (oznaka signala) neuporaben, vožnja mimo njega za vlak št. dovoljena.«

127. člen (sprejem vlakov na postajo)

(1) Progovni prometnik oziroma prometnik se mora prepričati, da je vlak uvozil cel in da se je ustavil znotraj uvozne in izvozne ločnice oziroma znotraj signalnih oznak »Meja odseka«.

(2) Na progah z daljinskim vodenjem prometa ali progah z APB ali MO progovni prometnik oziroma prometnik po signalnovarnostni napravi ali z drugimi tehničnimi sredstvi ugotovi, da je vlak cel in popolnoma uvozil.

(3) Na postajah, kjer ni signalnih oznak »Meja odseka« in se prometnik ne more osebno prepričati, da je vlak cel uvozil in se ustavil znotraj ločnic na tiru, ga o tem obveščajo ostali OVKN.

(4) Na postajah, kjer se prometnik ali kretnik ne more zanesljivo prepričati, da se je vlak ustavil pred ločnico na izvozni strani, strojevodja odda:

1. signalni znak »Vlak se je ustavil, ločnica prosta« takoj, ko se čelo vlaka ustavi pred izvozno ločnico;
2. signalni znak »Nevarnost, zavri«, če čelo vlaka prepelje ločnico na izvozni strani.

(5) Seznam postaj, na katerih strojevodja s signalnim znakom obvešča prometnika o tem, da se je čelo vlaka ustavilo pred ločnico na izvozni strani oziroma da jo je prevozilo, je treba objaviti v Navodilu o progi. Takšno obveščanje mora biti predpisano tudi v postajnem poslovnem redu.

(6) Kadar na progah z APB ali MO te naprave ne delujejo (v okvari ali izločene), prometnik, ki krajevno vodi promet ali drugi OVKN, preverja na kraju samem, da je vlak cel uvozil. Kadar ne delujejo postajne signalnovarnostne naprave, prometnik ali drugi OVKN preverja na kraju samem, da se vlak ustavi znotraj signalnih oznak »Meja odseka«.

(7) Na daljinsko vodeni postaji se v primeru okvare naprav za ugotavljanje zasedenosti postajnih tirov, naprav APB ali MO, celovitost prispelih vlakov ugotavlja s pomočjo tehničnih sredstev ali osebno. Osebno celovitost prispelega vlaka na takšno postajo ugotavlja strojevodja ali drugi OVKN po nalogu progovnega prometnika oziroma prometnika.

(8) Progovni prometnik ali prometnik ukaže strojevodji vlaka, ki že stoji na postaji, ugotavljanje sklepnega signala v obliki fonograma, in sicer:

1. na vlaku, ki ga bo prehitel;

»Ugotovite, ali je na vlaku, ki vas bo prehitel, nameščen sklepni signal in mi ugotovitev sporočite!«;

2. na vlaku, ki vozi iz nasprotne smeri;

»Ugotovite, ali je na vlaku, ki bo pripeljal iz nasprotne smeri, nameščen sklepni signal in mi ugotovitev sporočite!«

(9) Strojvodja, ki ugotavlja celovitost vlaka, o ugotovitvi obvesti progovnega prometnika ali prometnika s fonogramom:

1. za vlak, ki ga je prehitel:

»Na vlaku, ki me je prehitel je – ni nameščen sklepni signal.«;

2. za vlak iz nasprotne smeri:

»Na vlaku, ki je pripeljal iz nasprotne smeri je – ni nameščen sklepni signal.«

(10) Če na daljinsko vodeni postaji stoji vlak, pri katerem je potrebno ugotoviti celovitost vlaka, se ustavi vlak iz nasprotne smeri in strojevodji vlaka iz nasprotne smeri se ukaže ugotavljanje celovitosti stoječega vlaka na postaji s fonogramom:

»Ugotovite, ali je na vlaku, ki stoji na postaji (ime postaje) nameščen sklepni signal in mi ugotovitev sporočite!«.

(11) Strojvodja vlaka, ki mu je ukazano ugotavljanje celovitosti vlaka na dvotirni progi, po potrebi zmanjša hitrost ali vlak ustavi tako, da lahko zanesljivo vidi, če je na vlaku nameščen sklepni signal. Na enotirni progi strojevodja vlak ustavi in ugotovi, če je na vlaku nameščen sklepni signal. Ugotovitev sporoči progovnemu prometniku oziroma prometniku s fonogramom:

»Na vlaku, ki stoji na postaji (ime postaje) je – ni nameščen sklepni signal.«

(12) Način, kako se progovni prometnik oziroma prometnik prepriča, da je vlak cel uvozil in da se je ustavil znotraj ločnic, je treba predpisati v postajnem poslovnem redu ali poslovniku.

(13) Če prispe na postajo vlak brez predpisanega sklepnega signala, mora prometnik takoj ugotoviti, če je vlak cel, in:

1. če ugotovi, da vlak ni cel, zanj ne sme dati odjave, temveč mora o tem takoj obvestiti prometnika predhodne postaje oziroma progovnega prometnika in osebje vseh službenih mest na medpostajnem odseku;
2. če ugotovi, da je vlak cel, da zanj odjavo o tem, da je vlak cel, obvesti osebje vseh službenih mest na medpostajnem odseku in odrediti strojevodji, da namesti predpisani sklepni signal.

(14) Če vlak prevozi postajo brez predpisanega sklepnega signala, se zanj ne sme dati odjave, temveč se o tem obvesti progovnega prometnika oziroma prometnika naslednje krajevno vodene postaje in osebje službenih mest do te postaje. Prometnik naslednje krajevno vodene postaje oziroma progovni prometnik mora tak vlak ustaviti tudi tedaj, če ta po voznem redu na tej postaji nima postanka. Pri tem vlaku se mora ugotoviti, če je vlak cel.

(15) Če je vlak prispel na postajo ali službeno mesto ali ga prevozil brez enega ali več odbojnikov, mora prometnik ali delavec na službenem mestu, če o tem ni bil obveščen, takoj obvestiti prometnika predhodne postaje ali progovnega prometnika in navesti, kateri od odbojnikov manjka.

(16) Strojvodji zaporednega vlaka, ki kot prvi vozi za vlakom, ki mu manjka odbojnik, ali strojevodji vlaka iz nasprotne smeri, je treba s Splošnim nalogom ali s fonogramom ukazati, da poveča pozornost in vozi po preglednosti proge tako, da lahko pravočasno ustavi pred odpadlim odbojnikom. Če odbojnik najde, ga mora umakniti s proge in o tem obvestiti progovnega prometnika ali prometnika. Na enak način je treba ravnati, kadar OVKN na postaji ali službenem mestu ugotovi, da je med vožnjo padel z vlaka kakšen drug del vagona ali naklada, ki bi lahko ogrožal vožnjo vlakov.

(17) Če se ugotovil, da manjka odbojnik na vozilu v sredini vlaka, se mora vlak ustaviti in tako vozilo odstaviti iz vlaka.

(18) Če manjkata eden ali oba zadnja odbojnika na zadnjem vozilu v vlaku, se takemu vlaku lahko da dovoljenje za vožnjo. O tem, da manjka eden ali oba zadnja odbojnika na zadnjem vozilu, je treba obvestiti prometnike naslednjih postaj in osebje naslednjih službenih mest.

128. člen

(izjemna ustavitev vlaka, ki po voznem redu na postaji nima postanka)

(1) Progovni prometnik oziroma prometnik mora vlak, ki po voznem redu na postaji nima postanka, zaustaviti v naslednjih primerih:

1. če na enotirni progi vlak iz nasprotne smeri še ni prispel na postajo;
2. če ni prejel odjave za sprednji vlak ali če za ta vlak še ni prejel dovoljenja;
3. če je treba dati vlaku Nalog za vožnjo vlaka ali Splošni nalog;
4. ob resnih nesrečah, nesrečah ali incidentih, ki bi ogrožale nadaljnjo vožnjo vlaka;
5. če je dobil sporočilo, da je vlak brez sklepnega signala;
6. če na čelu vlaka ugasnejo luči;
7. če na vlaku opazi pomanjkljivost, ki bi ogrožala nadaljnjo vožnjo tega ali drugega vlaka, ali o njej dobi obvestilo.

(2) Kadar je vlak izjemno zaustavljen na postaji, mora progovni prometnik oziroma prometnik o vzroku zaustavitve obvestiti strojevodjo.

(3) Strojvodja mora vlak, ki po voznem redu posameznega vlaka na krajevno vodeni postaji nima postanka, ustaviti:

1. če prometnik nima predpisanega službenega znaka;

2. če prometnik ne pričakuje vlaka, kot je predpisano, razen na progah opremljenih z APB ali MO;
3. če je pri vlaku ali na progi motnja, ki ogroža promet vlakov;
4. če je to potrebno zaradi izrednega dogodka ali njegove preprečitve.

129. člen **(obveščanje strojevodij)**

(1) Strojvodje se o ravnanju med vožnjo na progi in med vožnjo na postaji obvešča z voznim redom posameznega vlaka, z Navodilom o progi, s signalnimi znaki, z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom.

(2) Strojvodje se obvešča o posebnih ukrepih z Nalogom za vožnjo vlaka, Splošnim nalogom ali s fonogramom, in sicer predvsem o:

1. izjemnem postanku vlaka;
2. vožnji po nepravem tiru;
3. uvozu na zaseden ali slepi tir, če to ni predvideno z voznim redom ali signalizirano s signalnim znakom;
4. uvozu na tir, na katerem ni zagotovljene prepeljevalne poti, če taka vožnja ni signalizirana s signalnim znakom;
5. počasni vožnji ali zmanjšani hitrosti;
6. vožnji po preglednosti proge;
7. največji hitrosti intervencijskega ali delovnega vlaka;
8. neuporabnosti ali neveljavnosti signalov;
9. dodajanju priklopnika lokomotivskim vlakom;
10. načinu in relaciji potiskanja vlaka ter načinu vračanja nepripete doprege;
11. spremembah zasedenosti postaj ali službenih mest, kjer prekinja delo prometnik, ali čuvaj NPr;
12. premiku mimo signala Premikalni mejnik;
13. vožnji vlaka do določenega mesta na odprti progi;
14. ravnanju pri okvarah naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih;
15. uvrstitvi izredne pošiljke v vlak in potrebnih varnostnih ukrepov;
16. začasnih postavitvi prenosnih signalov za električno vleko;
17. mestu na progi, kjer se nahaja vlak, ki potrebuje pomoč;
18. izrednostih na progovnih ASN.

(3) O spremenjenih razmerah na progi stalne narave je treba strojevodje obveščati 14 (štirinajst) dni z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom. O spremenjenih elementih voznega reda omrežja med njegovo veljavnostjo je treba strojevodje obveščati z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom še 14 dni po začetku sprememb, če sprememba ni objavljena najmanj 14 dni pred uveljavitvijo.

(4) Nalog za vožnjo vlaka ali Splošni nalog je treba izpolniti v dvojniku. Na kopiji Splošnega naloga, ki ostane na postaji, mora strojevodja potrditi sprejem matice. Kadar je v vlaku več vlečnih vozil, se Nalog za vožnjo vlaka ali Splošni nalog izroči strojevodji čelne lokomotive, z vsebino pa strojevodja čelne lokomotive obvesti tudi strojevodje ostalih lokomotiv. Na postaji, kjer pride do spremembe čelne lokomotive, mora strojevodja izročiti Nalog za vožnjo vlaka in vse Splošne naloge strojevodji nove čelne lokomotive. V primeru, da Nalog za vožnjo vlaka ali Splošni nalog izpiše progovni prometnik v CVP ali prometnik, ki daljinsko vodi promet na drugi postaji, se le ta izpiše v enem izvodu, progovni prometnik ga podpiše in pošlje po fax napravi ali elektronski pošti na postajo, kjer ga prevzame delavec prevoznika. Strojvodja mora po komunikacijskih sredstvih potrditi prejem Splošnega naloga. Postopek obveščanja oziroma sporazumevanja med strojevodjem čelne lokomotive in osebjem ostalih vlečnih vozil, predpiše prevoznik v svojem SVU.

(5) V primeru, kadar je strojevodja čelne lokomotive obveščen o rokovanju z glavnim stikalom lokomotive ali odjemnikom toka, pri vlaku pa je več vlečnih vozil, mora dokazno obvestiti osebje ostalih vlečnih vozil v vlaku. Postopek dokaznega obveščanja predpiše prevoznik v svojem SVU. Če dokaznega obveščanja iz tega odstavka prevoznik ne zagotovi, je lahko v vlaku samo ena lokomotiva.

(6) Obvestila na Nalogu za vožnjo vlaka ali na Splošnem nalogu je treba izpisati razločno in čitljivo. Imena postaj in službenih mest je treba izpisati tako, kot so vpisana v voznem redu posameznega vlaka oziroma v grafikonu.

(7) Kadar na obrazcu ni dovolj prostora za vpis vseh obvestil, je treba obvestila izpisati na posebnih, vnaprej pripravljenih prilogah.

(8) Izročanje Nalogov za vožnjo, Splošnih nalogov in Poročila o sestavi in zaviranju strojevodji se za vsako postajo predpiše v Postajnem poslovnem redu ali Poslovniku.

(9) Če strojevodja zavrne pisne dokumente, ker so nečitljivi, je treba izstaviti nove.

(10) Da se vlaki ne ustavljajo na postajah, kjer po voznem redu nimajo postankov, je treba Naloge za vožnjo vlakov ali Splošne naloge izročiti na izhodnih postajah vlakov, ali najpozneje na tistih postajah, kjer se vlaki po voznem redu pred tem nazadnje ustavijo.

(11) Strojvodji, ki vozi do določenega mesta na odprti progi, strojevodji doprege, ki se vrača, mora Nalog za vožnjo vlaka ali Splošni nalog izročiti prometnik oziroma progovni prometnik tudi za vožnjo ob vrnitvi.

(12) Kadar progovni prometnik oziroma prometnik zahteva obveščanje strojevodje s pisnim nalogom, mora preveriti, ali je bilo zahtevano obveščanje opravljeno. Če ne more preveriti, ali je bilo zahtevano obveščanje opravljeno, mora ravnati tako, kot da strojevodja ni bil obveščen.

(13) Po komunikacijskih sredstvih lahko prometnik ali progovni prometnik med vožnjo vlaka da istočasno največ dva fonograma, ki se nanašata na ravnanje strojevodje pri vožnji vlaka.

(14) Če se fonogram nanaša na ravnanje na medpostajnem odseku, je treba strojevodjo obvestiti prej, preden se da dovoljenje za vožnjo v ta medpostajni odsek.

(15) Če se fonogram nanaša na postajo, je treba strojevodjo obvestiti prej, preden se da dovoljenje za vožnjo na postajo.

(16) Strojvodja mora pogovore, ne glede na vrsto komunikacijskega sredstva, zapisati v obrazec Beležnica za strojevodjo, če ga progovni prometnik, vlakovni dispečer oziroma prometnik pred oddajo fonograma obvesti, da se pogovori ne snemajo.

(17) Vsak fonogram mora strojevodja ponoviti zaradi preverjanja, ali ga je pravilno sprejel.

(18) Progovni prometnik ali prometnik odda fonogram strojevodji neposredno ustno z uporabo komunikacijskih sredstev.

(19) Progovni prometnik mora ukaze in obvestila iz šestega odstavka 5. člena evidentirati v beležnico brzojavk in fonogramov, prometnik pa v prometni dnevnik, če se pogovori ne snemajo.

130. člen (dovoljenje za vožnjo)

(1) Dovoljenje za vožnjo je odobritev upravljavca za začetek ali nadaljevanje vožnje vlaka, predpisane s tem pravilnikom in/ali pravilnikom, ki ureja signalizacijo.

(2) Če dolžina vlaka presega največjo dovoljeno dolžino, določeno z Navodilom o progi in poslovnikom, mora prevoznik od upravljavca dobiti odobritev.

(3) Ko je vlak pripravljen za vožnjo, mora OVKN prevoznika dokazno obvestiti progovnega prometnika ali prometnika, da je vlak pripravljen za odhod. Če je v vlak uvrščena izredna pošiljka, če vlak prevaža nevarne snovi ali so pri vlaku druge posebnosti, mora OVKN prevoznika o tem dokazno obvestiti prometnika oziroma progovnega prometnika, le ta pa strojevodjo vlaka.

(4) Strojvodja ne sme odpeljati s postaje, če v Nalogu za vožnjo vlaka niso vpisani enaki podatki o izredni pošiljki, prevozu nevarnih snovi in/ali ostalih posebnostih pri vlaku, kot so vpisani v Poročilu o sestavi in zaviranju vlaka.

(5) Vlak sme odpeljati s postaje, ko dobi dovoljenje za vožnjo in ko so pri vlaku izpolnjeni pogoji za varno vožnjo vlaka. Dovoljenje za vožnjo se daje na načine, ki jih predpisuje pravilnik, ki ureja signalizacijo. Dovoljenje za vožnjo velja tako dolgo, dokler ni preklicano s signalnim znakom, ki prepoveduje vožnjo. Če se na službenem mestu opravlja premik ali se vlak po ustavitvi na službenem mestu vrača nazaj v predhodno postajo, mora strojevodja po oddanem obvestilu, da je vlak pripravljen za odhod, dobiti dovoljenje za vožnjo.

(6) Dovoljenje za vožnjo sme dati progovni prometnik ali prometnik samo tedaj, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

1. da je vozna pot zavarovana;
2. da je od OVKN prevoznika prejel obvestilo, da je vlak pripravljen za odhod, če gre za izhodno postajo vlaka ali postajo, kjer se spremeni sestava vlaka ali uvrščenost vlečnih vozil v vlaku;
3. da se potniški vlaki, ki imajo postanek na postajališčih, ne bodo srečali z drugimi vlaki na postajališčih, kjer ni zagotovljenega varnega dostopa potnikov na perone;
4. da so potniškim vlakom na priključnih postajah zagotovljene zveze in čakalne dobe;
5. da so izpolnjeni pogoji iz dovoljenja upravljavca za prevoz izredne pošiljke, če je v vlak uvrščena izredna pošiljka;
6. da ni omejitve rabe električne energije na elektrificiranih progah za vlake z elektrovleko;
7. da so vlaku izročeni Nalog za vožnjo vlaka in/ali Splošni nalog.

(7) Po komunikacijskih sredstvih se da dovoljenje za vožnjo s fonogramom, katerega besedilo se glasi:

»Vožnja za vlak št. dovoljena.«

(8) Nalog za izjemen prevoz se daje po določbah pravilnika, ki ureja signalizacijo.

(9) O odhodu vlaka z vlakospremnim osebjem se sme strojevodja odločiti, ko prejme od vlakospremnega osebja signalni znak: »Pripravljeno za odhod« in je dobil dovoljenje za vožnjo; pri vlakih brez vlakospremnega osebja pa, ko se je prepričal, da je delo pri vlaku končano in je dobil dovoljenje za vožnjo.

(10) Če strojevodja dobi dovoljenje za vožnjo vlaka s signalnim znakom: »Dovoljenje za odhod« ali ustno, mora voziti do naslednjega glavnega signala na tej postaji

tako, da v primeru, če so na vozni poti do prvega glavnega signala tudi kretnice, ne prekorači omejene hitrosti, predpisane za to postajo.

(11) Potniški vlak, katerega vozni red posameznega vlaka je javno objavljen, ne sme odpeljati prej, kot je predvideno z javno objavljenim voznim redom posameznega vlaka.

(12) Prometnik mora po tem, ko je vlaku dal dovoljenje za vožnjo, opazovati vožnjo vlaka iz lastne postaje in v primeru ugotovitve nepravilnosti, storiti vse, da se tak vlak čim prej zaustavi.

(13) Postopek dokazne primopredaje vlaka upravljavcu z navedbo OVKN, ki sodelujejo pri primopredaji predpiše prevoznik v svojem SVU.

131. člen (izjemen prevoz vlaka)

(1) Izjemen prevoz vlaka pomeni, da vlak prevozi postajo ali službeno mesto, na katerem ima po voznem redu postanek.

(2) Tovorni vlak, ki ima na daljinsko vodeni postaji po voznem redu postanek, pa ta ni potreben, ali potniški vlak, ki ima na daljinsko vodeni postaji postanek iz prometnih ozirov, jo sme izjemoma prevoziti, če postajni kritni ali izvozni signal kaže signalni znak za dovoljeno vožnjo.

(3) Na krajevno vodeni postaji daje nalog za izjemen prevoz vlaka prometnik s signalnim znakom: »Izjemen prevoz«.

XX. KRIŽANJE VLAKOV

132. člen (križanje vlakov)

(1) Križanje je sestajanje dveh vlakov iz nasprotnih smeri na postajah na enotimnih progah ali na dvotimni progi, kadar se promet odvija samo po enem tiru v obe smeri. Križanja so voznoredna in dogovorjena. Dogovorjena križanja so odrejena ali preložena. Križanja se opravljajo na postajah.

(2) Voznoredno križanje je tisto križanje, ki je določeno v voznem redu omrežja.

(3) Odrejeno križanje je tisto križanje, ki ni predvideno v voznem redu omrežja in se ga odredi na določeno postajo, kjer se bo vlak dejansko križal.

(4) Preloženo križanje je tisto križanje, ki je predvideno z voznim redom omrežja in se ga preloži z ene na drugo postajo.

(5) Na progah, kjer so prostorni odseki opremljeni z APB ali MO ter te naprave delujejo, se urejajo križanja vlakov z dajanjem privolitve na SV napravi, brez prelaganja ali odrejanja križanj.

(6) O križanjih vlakov se dogovarja:

1. z dajanjem privolitev na SV napravi;
2. z odrejanjem križanj;
3. s prelaganjem križanj.

(7) Voznoredno, preloženo ali odrejeno križanje velja tako dolgo, dokler ni opravljeno ali dokler ni preloženo oziroma dokler ne odpade.

(8) Voznoredno ali dogovorjeno križanje odpade:

1. na postajah prehoda z enotirne na dvotirno progo;
2. na cepni postaji, kadar se križanje ne bo opravilo, ker je vlak s skupnega dela proge že prešel na svojo cepno progo;
3. na končni postaji vlaka, ki je končal vožnjo.

(9) S postaje, kjer je križanje določeno z voznim redom omrežja ali je dogovorjeno, da bo križanje na njej, se sme dati dovoljenje za vožnjo samo tedaj, če prispe vlak iz nasprotne smeri, če se križanje z njim dogovori na drugo postajo ali če križanje odpade.

(10) Fonograme o odrejanju in prelaganju križanj je potrebno evidentirati v prometni dnevnik ali beležnico brzojavk in fonogramov.

(11) Prometnik, progovni prometnik ali vlakovni dispečer so se dolžni dogovarjati o križanjih pravočasno, da vlaki zaradi tega ne bodo zamujali.

(12) Dogovorjeno križanje velja od trenutka, ko je bilo dogovorjeno.

(13) O dogovorjenih križanjih je treba obvestiti osebje, ki sodeluje pri zavarovanju vozniških poti vlakov. O križanjih izrednih vlakov se postajno osebje obvesti le o tistih križanjih, ki so dogovorjena na lastno postajo.

(14) Strojevodje se o križanjih posebej ne obvešča.

(15) Upravljavec, glede na tehnično opremljenost postaj in prostornih odsekov ter upoštevajoč določbo petega odstavka tega člena, določi proge, na katerih se križanja ne prelagajo ali odrejajo.

(16) Natančnejša določila glede prelaganj in odrejanj križanj predpiše upravljavec v svojem SVU.

XXI. ZAVAROVANJE PROMETA S PROGOVNIMI ČUVAJI

133. člen **(progovni čuvaji)**

(1) Progovni čuvaj je delavec, ki opravlja pregled proge, zavarovanje prometa na nivojskih prehodih ali varuje delovne skupine, ki delajo na progi, delovišča.

(2) Službeno mesto progovnega čuvaja je treba določiti na ogroženih mestih na progi, če na drug način ni mogoče zagotoviti varnega železniškega prometa. Službeno mesto progovnega čuvaja mora biti s komunikacijskim sredstvom povezano s sosednjima postajama ali s centrom vodenja prometa.

134. člen **(obhodnik proge)**

(1) Obhodnik proge je progovni čuvaj, ki hodi po progi, ugotavlja stanje proge, progovnega pasu in opravlja manjša dela na progi.

(2) Obhodnik proge mora biti z izvlečkom iz voznega reda obveščen o vožnjah vlakov. O spremembah v vlakovnem prometu in vožnji progovnih vozil, ga mora obvestiti prometnik ali progovni prometnik.

(3) Pregled proge se namesto z obhodnikom proge lahko opravi z motornim vozilom za posebne namene ali vlečnim vozilom.

135. člen **(zavarovanje prometa na nivojskem prehodu)**

(1) Promet na nivojskem prehodu se lahko zavaruje z napravami za avtomatsko zavarovanje nivojskih prehodov, ali promet na nivojskem prehodu varuje OVKN.

(2) Naprave za avtomatsko zavarovanje prometa na nivojskih prehodih avtomatsko zavarujejo promet na nivojskih prehodih pred prevozom vlaka, njihovo delovanje pa daljinsko preverja progovni prometnik oziroma prometnik na svojem delovnem mestu ali strojevodja z vlaka s signalnimi znaki kontrolnih signalov.

(3) Delovanje nivojskega prehoda zavarovanega z napravami za avtomatsko zavarovanje nivojskih prehodov pri nepopolnih vožnjah v območju nivojskega prehoda mora biti predpisano z navodilom za posluževanje nivojskega prehoda, ki mora biti tudi priloga postajnim poslovnim redom. Ravnanja in postopki, predpisani s postajnim poslovnim redom in ki se nanašajo na osebje prevoznika, mora prevoznik predpisati v svojem SVU.

(4) Čuvaj nivojskega prehoda ali drug OVKN zavaruje promet na nivojskem prehodu z zapiranjem zapornic, mehanično ali z uporabo stikala na NPr. Promet na nivojskem prehodu mora zavarovati:

1. če se nivojski prehod nahaja na postaji na vozni poti vlaka, neposredno preden da prometnik ali progovni prometnik dovoljenje za vožnjo;
2. če se nivojski prehod nahaja na odprti progi :
 - a) prej, ko progovni prometnik ali prometnik na postaji pred nivojskim prehodom da dovoljenje za vožnjo:
 - če ravna z napravo za zapiranje zapornic na daljavo, ne glede na hitrost vlakov;
 - za vlake s hitrostmi nad 100 km/h;
 - b) najpozneje 3 minute pred predvidenim prevozom vlaka, če ravna z napravo za zapiranje zapornic na samem nivojskem prehodu za vlake s hitrostmi do 100 km/h;

(5) Nivojski prehodi, na katerih zavaruje promet čuvaj nivojskega prehoda, so lahko opremljeni s progovnim delom AS naprave, ki v primeru, da zapornice na nivojskem prehodu niso zaprte, ustavi vlak. Čuvaj nivojskega prehoda mora zapornice zapreti pravočasno, da so zapornice zaprte prej, preden vlak pripelje do mesta, kjer je vgrajen progovni del AS naprave.

(6) Če vlaka v predvidenem času ni, čuvaj nivojskega prehoda zapornic ne sme odpreti, dokler vlaka ni oziroma dokler mu progovni prometnik oziroma prometnik ne dovoli, da preneha z zavarovanjem prometa na nivojskem prehodu.

(7) Promet na nivojskem prehodu mora biti varovan tako dolgo, dokler zadnje vozilo vlaka, za katerega je promet zavarovan, ne prevozi območja nivojskega prehoda.

(8) Postopek in pogoje, kako ugotovi delavec, ki zapornice zapira na daljavo s pomočjo žicevodov in se nivojski prehod z mesta rokovanja ne vidi, da zavarovanje prometa na nivojskem prehodu ni več potrebno, predpiše upravljavec v postajnem poslovnem redu.

136. člen

(ravnanja, kadar so naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu v okvari)

(1) Če se ugotovi, da so naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu v okvari, je treba o tem takoj obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika sosednjih postaj in vzdrževalca SV naprav. Do odprave napake je treba o okvari naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu obveščati strojevodje oziroma poskrbeti za zavarovanje prometa s čuvajem nivojskega prehoda. Kadar se na teh napravah pojavi izrednost, ki ne vpliva na varnost prometa, se o tem obvesti samo vzdrževalca SV naprav.

(2) Strojvodja mora okvaro naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu, o kateri ni bil obveščen, javiti progovnemu prometniku oziroma prometniku.

(3) V primeru okvare naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu, kjer promet zavaruje čuvaj nivojskega prehoda, mora čuvaj nivojskega prehoda o tem takoj s fonogramom obvestiti progovnega prometnika ali prometnika sosednjih postaj in fizično ustaviti cestni promet na tem prehodu. Progovni prometnik ali prometnik postaje mora o okvari obvestiti vzdrževalca SV naprav.

(4) Če strojevodja sporoči, da promet na nivojskem prehodu, ki ga varuje čuvaj nivojskega prehoda, ni varovan, se šteje, da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan do odprave vzroka oziroma zasedbe nivojskega prehoda z drugim čuvajem.

(5) Čuvaj nivojskega prehoda fizično ustavlja cestni promet na njem na naslednji način:

1. podnevi z vzdignjeno in iztegnjeno roko, z dlanjo, usmerjeno proti prihajajočemu cestnemu vozilu;
2. ponoči z mahanjem z ročno signalno svetilko z rdečo lučjo vodoravno proti prihajajočemu cestnemu vozilu.

(6) Strojvodja mora vlak ustaviti pred nivojskim prehodom brez posebne zahteve:

1. če kontrolni signal kaže signalni znak: »Ustavite pred nivojskim prehodom«;
2. kadar traja potovanje od vklopnege mesta do nivojskega prehoda več kot 4 minute.

(7) Po ustavitvi pred nivojskim prehodom da strojevodja signalni znak »Pazi« ter, če je nivojski prehod prost, previdno prepelje s čelnim vozilom preko nivojskega prehoda, nato pa nadaljuje z redno hitrostjo.

137. člen

(obveščanje strojevodij o okvarah naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih)

(1) O okvarah naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih se strojevodje obvešča z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali fonogramom, v katerem je treba navesti kilometrsko mesto in oznako nivojskega prehoda z navedbo postaje oziroma postaj, med katerima so naprave za zavarovanje prometa v okvari.

(2) Strojvodjo je treba obvestiti o okvari naprav za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu:

1. s Splošnim nalogom ali fonogramom na krajevno vodeni postaji pred nivojskim prehodom, če promet na nivojskem prehodu ni zavarovan, katerega besedilo se glasi:

»Med postajama (ime postaje) in (ime postaje) v km promet na NPr (oznaka NPr) ni zavarovan. Ustavite pred nivojskim preходом.«

ali

»Na postaji (ime postaje) v km promet na NPr (oznaka NPr) ni zavarovan. Ustavite pred nivojskim preходом.«

2. na krajevno vodeni postaji zadnjega postanka s Splošnim nalogom ali fonogramom oziroma na izhodni postaji z Nalogom za vožnjo vlaka ali Splošnim nalogom, katerega besedilo se glasi:

»Med postajama (ime postaje) in (ime postaje) v km naprave za zavarovanje prometa na NPr (oznaka NPr) v okvari. Promet varuje čuvaj nivojskega prehoda. Vozite z največ 100 km/h.«

ali

»Na postaji (ime postaje) v km naprave za zavarovanje prometa na NPr (oznaka NPr) v okvari. Promet varuje čuvaj nivojskega prehoda. Vozite z največ 100 km/h.«

3. V kolikor je progovna hitrost preko nivojskega prehoda 100 km/h in manj se v fonogram o preko o okvari nivojskega prehoda ne obvešča o hitrosti:

»Med postajama (ime postaje) in (ime postaje) v km naprave za zavarovanje prometa na NPr (oznaka NPr) v okvari. Promet varuje čuvaj nivojskega prehoda.«

ali

»Na postaji (ime postaje) v km naprave za zavarovanje prometa na NPr (oznaka NPr) v okvari. Promet varuje čuvaj nivojskega prehoda.

Nalog za vožnjo vlaka, Splošni nalog ali fonogram z navedeno vsebino se izda v naslednjih primerih:

- če promet na nivojskem prehodu z avtomatskimi napravami, katerih delovanje preverja strojevodja preko kontrolnega signala, varuje čuvaj nivojskega prometa;
- če so zapornice odprte na nivojskem prehodu z avtomatskimi napravami, katerih delovanje se preverja daljinsko, promet pa varuje čuvaj nivojskega prehoda fizično;
- če so zapornice odprte na nivojskem prehodu, na katerem zapornice zapira čuvaj nivojskega prehoda zato, ker so v okvari, promet pa varuje čuvaj nivojskega prehoda fizično.

(3) Če je strojevodja obveščen, da mora vlak ustaviti pred nivojskim preходом, mora po ustavitvi vlaka pred nivojskim preходом oddati signalni znak »Pazi« ter, če za prevoz nivojskega prehoda ni ovir, previdno prepelje čelno vozilo preko nivojskega prehoda, nato pa nadaljuje vožnjo z redno hitrostjo.

(4) O okvarah naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih strojevodij ni treba obveščati, če z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu ravna čuvaj nivojskega prehoda na kraju samem.

XXII. DELO OSEBJA PRI VLAKU

138. člen **(delo osebja za pripravo vlaka)**

Pred obvestilom prometniku ali progovnemu prometniku, da je vlak pripravljen za odhod, mora OVKN prevoznika vlak popisati in se prepričati, da je pravilno sestavljen.

139. člen **(vožnja vlaka)**

(1) Strojevodja mora med vožnjo paziti na signalne znake signalov ter signalnih znakov osebja postaj in službenih mest in ravnati v skladu s signalnimi znaki. Med morebitnim postankom na progi daje potrebne odredbe strojevodja.

(2) Kadar se vlak ustavi pred glavnim signalom, ki kaže signalni znak: »Stoj«, se mora strojevodja najpozneje po preteku treh minut pozanimati po komunikacijskih sredstvih o razlogih za ustavitev vlaka in koliko časa bo predvidoma stal pred glavnim signalom.

(3) Če pri vožnji vlaka mimo glavnega signala ali mimo signalne oznake »Mesto avtostop naprave« avtostop naprava ustavi vlak, mora strojevodja o ustavitvi vlaka zaradi aktiviranja avtostop naprave obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika in od njega dobiti dovoljenje za vožnjo s pogoji za nadaljnjo vožnjo.

(4) O izrednosti med vožnjo vlaka mora strojevodja obvestiti prometnika oziroma progovnega prometnika in tudi pisno pooblaščenega delavca svoje organizacijske enote.

(5) Če na postaji ni uvoznega signala iz nepravega tira, mora strojevodja vlak pri vožnji po nepravem tiru ustaviti v višini uvoznega signala iz pravega tira.

(6) Po ustavitvi vlaka pred signalom sme strojevodja vožnjo nadaljevati:

1. ko s signalnim znakom glavnega signala dobi dovoljenje za vožnjo ali
2. ko s svetlobnim signalom, ki kaže signalni znak »Dovoljenje za odhod« dobi dovoljenje za vožnjo ali
3. ko ga progovni prometnik oziroma prometnik obvesti o neuporabnosti signala in mu s fonogramom da dovoljenje za vožnjo ali
4. ko ga prometnik obvesti o dovoljenju za uvoz na postajo iz nepravega tira, kjer ni uvoznega signala.

(7) Če je strojevodja o neuporabnosti signala in o dovoljenju za nadaljnjo vožnjo obveščen prej, preden pripelje do signala, mu vlaka ni treba ustaviti.

140. člen **(postanek vlaka na postaji in postajališču)**

(1) Vlak se mora ustaviti na postaji tako, da ne ovira uvoza, prevoza ali izvoza drugega vlaka. Pri določanju mesta ustavitve je treba upoštevati varnost prometa in potnikov ter delo, ki ga je treba opraviti pri vlaku.

(2) Mesta, kjer se morajo najkasneje ustaviti potniški vlaki, morajo biti na postajah in postajališčih označena s signalno oznako »Mesto ustavitve«.

(3) Tovorni vlaki se morajo glede na vrsto opremljenosti postaje s SV napravami ustaviti s čelom pred tirnim izvoznim ali kritnim signalom, premikalnim signalom, mejnim tirnim signalom, meji izoliranega odseka oziroma pri prvi ločnici na izvozni strani.

(4) Lokomotivski vlaki se morajo praviloma ustaviti pred prometnim uradom.

(5) Ko se potniški vlak ustavi zaradi vstopa ali izstopa potnikov, ga strojevodja ne sme premakniti, dokler od vlakospremnika, ki mu je krajevno najbližje, ne dobi signalnega znaka »Pripravljeno za odhod«.

(6) Glede na konfiguracijo postaj na enotirni progi, ko je izvozni ali postajni kritni signal oddaljen od mesta ustavitve potniškega vlaka, vlak je zamujen in čaka križni vlak, lahko strojevodja premakne vlak do izvoznega ali postajnega kritnega signala, ki še ne dovoljuje vožnje, ko:

1. od vlakospremnika, ki mu je krajevno najbližje, dobi signalni znak »Pripravljeno za odhod« in
2. je minil čas voznorednega odhoda vlaka in
3. vidi signalne znake izvoznega ali postajnega kritnega signala.

(7) Kadar se vlak ustavi na postaji, na kateri po voznem redu nima postanka, se mora strojevodja, če o vzroku postanka ni dobil obvestila, preko komunikacijskih sredstev takoj, sicer pa najpozneje po preteku 3 minut, javiti prometniku oziroma progovnemu prometniku zaradi sprejema obvestil. Če vlak ustavi strojevodja sam, je postopek enak.

(8) Med postankom vlaka na postaji ali službenem mestu mora biti vlak zavrt.

XXIII. IZREDNOSTI MED VOŽNJO

141. člen

(ravnanje pri izjemni ustavitvi vlaka na odprti progi)

(1) Strojevodja mora ustaviti vlak takoj, ko na vlaku, na progi ali na voznem omrežju opazi kar koli, kar bi lahko ogrožalo nadaljnjo vožnjo njegovega ali drugega vlaka.

(2) Če se vlak izjemoma ustavi na odprti progi in ne more v 3 minutah nadaljevati vožnje, mora strojevodja o tem takoj obvestiti progovnega prometnika ali prometnika v smeri vožnje vlaka. Pri tem mora navesti tudi kilometrsko mesto nahajanja čela vlaka.

(3) Če strojevodja ugotovi, da ovire pri vlaku ne more odpraviti, mora zahtevati pomožno lokomotivo in se nato ravnati po navodilih progovnega prometnika ali prometnika. Vlaka ni dovoljeno premakniti, dokler ne prispe pomožna lokomotiva.

(4) Če strojevodja opazi kakršno koli izrednost, ki ogroža vožnje vlakov, mora o tem takoj obvestiti progovnega prometnika ali prometnika. Če progovnega prometnika ali prometnika ne more obvestiti, ali je prejel obvestilo, da je vlak že odpeljal po drugem tiru, mora opozoriti strojevodjo prihajajočega vlaka s prižiganjem in ugašanjem dolgih luči, s prižiganjem rdečih luči in dajanjem signalnega znaka: »Nevarnost, zavri«.

(5) Vlak, ki se izjemoma ustavi na odprti progi, je treba takoj zavarovati pred samopremaknitvijo.

(6) Po sprejemu obvestila, da se je vlak nepredvideno ustavil na odprti progi, mora progovni prometnik ali prometnik glede na vrsto signalnovarnostne naprave onemogočiti postavitev izvozne vozne poti oziroma namestiti opozorilo o nedovoljenem postavljanju izvozne vozne poti. Zaporo oziroma opozorilo se sme odstraniti šele, ko vlak prispe na naslednjo postajo.

142. člen
(nadaljevanje vožnje ali umik vlaka z odprte proge)

(1) Vlaki brez vlakospremnega osebja ne smejo voziti v delih ali riniti nazaj na postajo, ampak mora strojevodja zahtevati pomožno lokomotivo.

(2) Pri izjemni ustavitvi vlaka na odprti progi zaradi okvare na vlaku ali na progi se mora strojevodja v dogovoru s prometnikom ali progovnim prometnikom odločiti, ali vlak nadaljuje vožnjo cel ali v delih do naslednje postaje ali pa se umakne nazaj na predhodno postajo.

(3) Če vlak nadaljuje vožnjo v delih do naslednje postaje, mora strojevodja o vožnji v delih obvestiti progovnega prometnika ali prometnika naslednje postaje, preden nadaljuje vožnjo.

(4) Del vlaka, ki ostane na odprti progi, mora biti varovan z OVKN.

(5) Sklepni signal vlaka, ki vozi v delih, mora ostati na tistem delu vlaka, ki ostane na progi.

(6) Progovni prometnik ali prometnik sme dati odjavo šele po prihodu zadnjega dela vlaka.

(7) Če se strojevodja odloči, da bo vlak umaknil nazaj na predhodno postajo, mora od progovnega prometnika oziroma prometnika predhodne postaje dobiti dovoljenje za vožnjo na predhodno postajo. Progovni prometnik oziroma prometnik predhodne postaje sme dati dovoljenje za vožnjo na predhodno postajo šele po tem, ko je o nameravanem umiku vlaka obvestil osebje vseh službenih mest. Pred izdajo dovoljenja za vožnjo mora poskrbeti za zavarovanje vozne poti in prometa na nivojskih prehodih. V primeru, da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan, mora prometnik ali progovni prometnik o tem obvestiti strojevodjo.

XXIV. VODENJE PROMETA VLAKOV MED VZDRŽEVALNIMI DELI NA PROGI IN POSTAJAH

143. člen
(zapora proge ali tira)

(1) Izločitev proge oziroma postajnega tira iz uporabe se imenuje zapora proge oziroma zapora tira. Zapora proge je zaprtje enotirne proge oziroma obeh tirov dvotirne proge.

(2) Zapora je lahko pričakovana ali nepričakovana.

(3) Pričakovana zapora proge oziroma tira je tedaj, kadar je progo ali postajni tir treba izločiti iz uporabe zaradi predvidenih del. Pričakovano zaporo dovoljuje upravljavec z izdajo odredbe o zapori tira ali proge. V odredbi natančneje predpiše organizacijo in pogoje izvajanja zapore proge ali tira.

(4) Nepričakovana zapora proge oziroma tira je tedaj, kadar je proga ali postajni tir izločen iz uporabe zato, ker je postal nenadoma nevozen ali se zaradi odprave izrednosti na progi ali postajnem tiru proga ali tir zapre.

(5) Pričakovano zaporo proge in glavnih tirov dovoljuje upravljavec na pisno zahtevo. Zahteva mora biti predložena tako pravočasno, da lahko upravljavec izdela mesečni plan zapor. Postopek odobritve zapor ter izdaje odredbe o zapori proge ali tira predpiše upravljavec v svojem SVU.

(6) Pri zapori elektrificirane proge ali tira je treba določiti, ali naj se napetost v voznemu omrežju izklopi ali ne.

(7) Odredbo o zapori proge ali tira mora upravljavec izdati najmanj 5 dni pred predvidenim začetkom izvajanja zapore in z njo obvestiti:

1. postaje na progi, ki jih izvajanje zapore zadeva in so določene v odredbi;
2. progovnega prometnika ali vlakovnega dispečerja na odseku, kjer se bo izvajala zapora;
3. pristojne vzdrževalce;
4. izvajalca del,
5. prevoznike, ki imajo varnostno spričevalo za tako progo in
6. dispečerja SNEV za zapore na elektrificiranih progah.

(8) Evidenca zapor proge in/ali tirov, ki jo vodi upravljavec, mora biti dostopna prometniku oziroma progovnemu prometniku.

(9) Pričakovane zapore proge ali tira ni dovoljeno začeti brez dovoljenja progovnega prometnika ali prometnika. Pristojni vzdrževalec mora sporazumno s prometnikom ene od sosednjih postaj vpisati čas začetka zapore proge ali tira v prometni dnevnik oziroma z odprte proge s fonogramom hkrati obvestiti progovnega prometnika ali prometnika sosednjih postaj oziroma oba. Vpisani čas začetka zapore proge ali tira v prometni dnevnik mora prometnik te postaje takoj s fonogramom sporočiti progovnemu prometniku, prometniku sosednje postaje in vsem prometnikom lastne postaje. Če pristojni vzdrževalec javi čas začetka zapore proge ali tira z odprte proge, morata prometnika sosednjih postaj začetek zapore vpisati v prometna dnevnika. Konec zapore proge ali tira mora pristojni vzdrževalec vpisati v prometni dnevnik postaje oziroma s fonogramom javiti prometniku oziroma progovnemu prometniku. Pristojni vzdrževalec mora obvestiti tudi, da so vsa vozila in predmeti umaknjeni s proge ali tira, da je proga ali tir sposoben za promet, ter predpisati hitrost in druge pogoje za varen promet.

(10) Pristojni vzdrževalec mora pri zapori proge ali tira zavarovati mesta dela na odprti progi ali tira po določbah Signalnega pravilnika. Na enem prostornem odseku je lahko več mest dela, ki morajo biti zavarovana po določbah Signalnega pravilnika vsako zase.

(11) O začetku in koncu zapore proge mora prometnik s fonogramom obvestiti tudi kretnika. Med zaporo proge mora(jo) progovni prometnik oziroma prometniki sosednjih postaj, glede na vrsto signalnovarnostne naprave onemogočiti postavitve izvozne vozne poti na zaprti tir oziroma namestiti opozorilo o nedovoljenem postavljanju izvozne vozne poti. Zaporo oziroma opozorilo se sme odstraniti šele, ko je zapora končana. Premik proti zaprtemu tiru je v času zapore dovoljeno vršiti le do signala »Premikalni mejnik«.

(12) Soglasje za neposredni začetek pričakovane zapore proge ali tira daje progovni prometnik oziroma prometnik na podlagi odredbe o zapori tira.

(13) V odredbi o zapori tira ali proge morajo biti določeni ukrepi v času trajanja zapore. V kolikor se čas trajanja pričakovane zapore podaljša se nadaljevanje zapore šteje kot nepričakovana zapora.

144. člen **(promet vlakov po nepravem tiru)**

(1) Na dvotirni progi vlaki praviloma vozijo po pravem tiru in izjemoma po nepravem tiru. Vožnja po nepravem tiru je lahko pričakovana, nepričakovana ali izjemna.

(2) Če je vožnja po nepravem tiru zaradi kakršnegakoli razloga vnaprej določena, je taka vožnja 'pričakovana vožnja po nepravem tiru'.

(3) Če se promet zaradi kakršnegakoli vzroka na enem tiru dvotirne proge prekine in morajo vlaki voziti po nepravem tiru, je taka vožnja 'nepričakovana vožnja po nepravem tiru'.

(4) Kadar vozi vlak po nepravem tiru dvotirne proge v času, ko sta oba tira vozna, je taka vožnja 'izjemna vožnja po nepravem tiru'.

(5) O uvedbi pričakovane, nepričakovane ali izjemne vožnje po nepravem tiru je treba obvestiti strojevodjo, postaje in službena mesta, na elektrificiranih progah pa še dispečerja SNEV.

(6) Strojvodjo se o uvedbi vožnje po nepravem tiru in ravnanju pri vožnji po nepravem tiru obvešča z Nalogom za vožnjo vlaka, Splošnim nalogom ali fonogramom. Če strojevodja o vožnji po nepravem tiru ni bil obveščen z Nalogom na vožnjo na izhodni postaji, se ga lahko obvesti s Splošnim nalogom na postaji zadnjega postanka. Če vlak na postaji zadnjega postanka ni obveščen s Splošnim nalogom, je treba vlak na postaji, kjer začne vožnjo po nepravem tiru, ustaviti in strojevodjo o vožnji po nepravem tiru obvestiti s Splošnim nalogom oziroma s fonogramom.

(7) Vlaki, ki vozijo po nepravem tiru proge z APB, vozijo v postajnem razmiku. Vlaki, ki vozijo po istem tiru v nasprotni smeri in je zanje ta tir pravi tir, vozijo v prostornem razmiku.

(8) V času prometa v obe smeri po istem tiru dvotirne proge, na kateri ni organiziran obojestranski promet, se ne glede na opremljenost proge s progovnimi SV napravami zahtevajo in dajejo dovoljenja za vse vlake z dogovarjanjem. Odjave se dajejo samo za vlake, ki vozijo v postajnem razmiku in za zadnji vlak, ki je vozil v prostornem razmiku pred spremembo smeri vožnje.

(9) Zavarovanje vozne poti za izvoz vlaka na nepravi tir in ravnanje z napravami APB ali MO mora biti predpisano v navodilu za ravnanje s signalnovarnostno napravo in je priloga postajnemu poslovnemu redu.

(10) Zavarovanje prometa na nivojskih prehodih z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa mora biti predpisano v navodilih za posluževanje nivojskega prehoda za vsak nivojski prehod posebej. O ravnanju pri vožnji prek nivojskega prehoda, kadar promet na nivojskem prehodu ni zavarovan, je treba za vsako vožnjo obvestiti strojevodjo.

(11) Pri vožnji vlaka po nepravem tiru se strojevodjo obvesti z Nalogom za vožnjo, Splošnim nalogom ali fonogramom o počasnih vožnjah. Hitrost vlaka pri vožnji po nepravem tiru ne sme biti večja kot 100 km/h.

(12) Kadar je uvedena vožnja po nepravem tiru prek več postaj, smejo vlaki prevoziti vmesne postaje, ki niso opremljene z glavnimi signali za vožnjo po nepravem tiru, s hitrostjo največ 50 km/h. Če je treba vlak zaradi vrste zavarovanja postaje ali iz drugih varnostih razlogov izjemoma ustaviti tudi na tej postaji, je treba strojevodjo o tem pravočasno obvestiti.

(13) Če strojevodje vlaka, ki stoji na pravem tiru, ni bilo mogoče obvestiti o izjemni vožnji vlaka po nepravem tiru, je treba strojevodjo vlaka, ki izjemoma vozi po nepravem tiru, obvestiti o kilometrskem položaju vlaka, ki stoji, in o tem, da strojevodja tega vlaka ni obveščen o izjemni vožnji vlaka po nepravem tiru ter da mora mimo ustavljenega vlaka voziti s hitrostjo po preglednosti proge in večkrat oddati signalni znak: »Pazi«.

145. člen (obojestranski promet)

(1) Proge oziroma odseki prog, namenjeni obojestranskemu prometu, morajo biti opremljeni z napravami MO ali APB za vsak tir v obe smeri, s kontrolo prostosti tira na prostornih odsekih, ki zagotavljajo varen promet vlakov v obe smeri. Za vodenje prometa vlakov pri obojestranskem prometu je treba vsak tir posebej šteti kot enotirno progo.

(2) V Navodilu o progi je treba vpisati proge ali odseke prog, ki so opremljeni za obojestranski promet. Pri obojestranskem prometu vozi vlak po rednem tiru tedaj, ko vozi po tiru, ki je za to smer določen v voznem redu posameznega vlaka.

(3) Če je na odseku proge, kjer je obojestranski promet, izvozni signal neuporaben, je treba strojevodjo dokazno obvestiti o neuporabnosti izvoznega signala in o tem, po katerem tiru (rednem ali sosednjem) bo vlak peljal.

(4) Na odsekih prog z obojestranskim prometom morajo biti največje dovoljene progovne hitrosti za oba tira prikazane na tem odseku v voznem redu posameznega vlaka.

(5) Potniški vlak lahko vozi po sosednjem tiru in ima postanek na postajališču, če je na postajališču urejen varen dostop potnikov na perone. O vožnji potniškega vlaka, ki ima postanek na takem postajališču, je treba potnike obvestiti na način, ki ga predpiše upravljavec v postajnem poslovnem redu.

146. člen (predvidena zapora enega tira dvotirne proge, za daljše obdobje)

(1) Če se na dvotirnih progah predvideva zapora enega tira dvotirne proge za obdobje najmanj 10 dni, se uvede promet po enem tiru v obe smeri in se ta tir šteje kot enotirna proga, za katero veljajo vse določbe za enotirne proge. Poleg tega je treba izpolniti še naslednje pogoje:

1. izdelati je treba vozni red za enotirno progo (grafikon, izvlečke iz voznega reda in predpisati postopke za uravnavanje prometa po enem tiru v obe smeri) in ga objaviti najkasneje 10 dni pred začetkom uporabe;
2. na tem odseku mora biti sporazumevanje dokazno;
3. prehod vlakov z dvotirne proge na enotirni odsek in obratno je treba omogočiti z neposredno tirno zvezo vključeno v SV napravo;
4. tirne zveze za prehod na odprti progi je treba urediti tako, da ima cepna kretnica ščitni tir, da se zavaruje z glavnim signalom, katerega signalni znaki so predsignalizirani in da je cepna kretnica v odvisnosti z glavnim signalom ter kontrolirana s postaje ali centra vodenja prometa;
5. če se promet opravlja v odjavnem razmiku ali se določi takšen način vodenja prometa zaradi povečanja prepustne zmogljivosti proge, je treba odjavnice urediti tako, da:
 - a) se odjavnice opremijo z glavnimi signali, katerih signalni znaki morajo biti predsignalizirani;
 - b) se promet na progi z napravami APB po pravem tiru odvija v prostornem razmiku po signalnih znakih prostornih signalov, v nasprotni smeri pa v odjavnem razmiku;

6. če se izvajajo dela med več zaporednimi postajami, mora biti sistem zavarovanja postaje, ki se nahaja med delovišči, urejen tako, da je mogoč uvoz in izvoz v obe smeri s signalnovarnostno napravo.

(2) Kadar se opravlja promet po enem tiru v obe smeri na odseku dvotirne proge, se strojevodja o vožnji po nepravem tiru praviloma obvešča z Nalogom za vožnjo vlaka. Če strojevodja ni obveščen z Nalogom za vožnjo vlaka se ga obvešča s Splošnim nalogom ali s fonogramom.

147. člen **(varovanje delovnih skupin)**

(1) Delovna skupina, ki dela tako, da se delavci ali njihovo orodje stalno ali občasno nahaja v svetlem profilu tira, mora biti vedno varovana z OVKN. Upravljaivec v svojem SVU določi, kateri OVKN-ji lahko opravljajo naloge varovanja delovne skupine, glede na vrsto in način dela. Delovna skupina, ki dela na zaprtem tiru dvotirne proge in se po enem tiru opravlja vožnje, mora biti varovana z OVKN. Izjeme določi upravljaivec v svojem SVU.

(2) Če OVKN zaradi terenskih razmer (ostri loki, predori, mostovi, useki, zaseki, nasipi), slabih vidnostnih pogojev (megla, sneg) ali hrupa (bližina ceste, uporaba motorne mehanizacije, ...) ne more tako pravočasno opozoriti delovne skupine, da prihaja vlak oziroma, da čas od opozorila OVKN, da prihaja vlak, ne zadostuje, da bi se delavci in njihovo orodje do prihoda vlaka varno umaknili, mora OVKN pred začetkom del obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika o delu delovne skupine ter zahtevati obveščanje o vseh vožnjah. V zahtevi mora navesti mesto in čas začetka ter konca predvidenega dela delovne skupine. V tem primeru je mesto dela službeno mesto.

Ne glede na predhodno opisane pogoje, je potrebno vzpostaviti službeno mesto vedno, ko se na delovišču uporablja:

1. drobno tirna mehanizacijo (vrtalka, privijalka, ...);
2. gradbeni stroji;
3. tirna mehanizacija, ki pri svojem delu sega ali občasno sega v normalni svetli profil voznega tira (plug, donelli,...);
4. ostalih primerih, ki jih upravljaivec predpiše v svojem SVU.

(3) Največje število delovnih skupin, za katere se zahteva obveščanje o vožnjah, za posamezno delovno mesto prometnika in/ali progovnega prometnika, določi upravljaivec v svojem SVU.

(4) Mesto dela na progi je potrebno označiti v skladu s pravilnikom, ki ureja signalizacijo. Dopuščene so izjeme, katere določi upravljaivec v svojem SVU.

(5) Postopke glede varovanja, obveščanja ter evidentiranja delovnih skupin predpiše upravljaivec v svojem SVU.

XXV. POSEBNE DOLOČBE O ELEKTRIFICIRANIH PROGAH

148. člen **(splošne določbe o elektrificiranih progah)**

(1) Na elektrificiranih progah je treba med centrom daljinskega vodenja stabilnih naprav električne vleke in postajami oziroma centri vodenja prometa zagotoviti posebno neposredno telefonsko zvezo.

(2) Na postaji, praviloma v prostoru prometnika, se morajo na vidnem mestu nahajati:

1. stikalna shema voznega omrežja postaje, ki vsebuje:
 - a) vsa stikala z ustreznimi številkami;
 - b) barvno označene vozne vode in napajanje preko stikal;
 - c) ločišča;
 - d) odsekovne izolatorje;
2. seznam OVKN, ki so pooblaščen za ravnanje s stikali voznega omrežja;
3. navodila za dajanje prve pomoči osebam, ponesrečenim z električnim tokom.

(3) Navodila za dajanje prve pomoči osebam, ponesrečenim z električnim tokom, se morajo nahajati na vidnem mestu na vseh mestih, kjer se zadržujejo potniki in uporabniki železniških storitev.

(4) Prepovedano je gariranje ali ustavljanje elektrovlečnih vozil z dvignjenim odjemnikom toka pod ločišči ali odsekovnimi izolatorji voznega omrežja. Če se nahaja elektrovlečno vozilo s spuščnim odjemnikom toka pod vmesno razpetino ločišča ali pa ima en tokovni odjemnik pod razponom ločišča ali odsekovnega izolatorja, sme strojevodja dvigniti odjemnik toka šele, ko dobi dovoljenje od dispečerja SNEV.

149. člen

(varnostni ukrepi pri nakladanju in razkladanju vagonov)

(1) Za premik, nakladanje in razkladanje vagonov na elektrificiranih progah veljajo poleg določb predpisa o varnostnih ukrepih pred previsoko napetostjo dotika na elektrificiranih progah, tudi naslednje določbe:

1. na stranskih tirih, namenjenih nakladanju in razkladanju odprtih vagonov, kjer je vozni vod, sme biti napetost v voznem vodu vključena samo med premikom z elektrovlečnim vozilom;
2. vozni vod sme vklopiti oziroma izklopiti le za to določen in pooblaščen delavec; pred vklopom se mora prepričati, ali je premikalno osebje o tem obveščeno in ali so se delavci, ki nakladajo oziroma razkladajo odprte vagone, umaknili.

(2) Če se razklada ali naklada zaprte vagone na tiru na katerem je vključena napetost, mora mesto nakladanja ali razkladanja varovati pooblaščen delavec upravljavca ali prevoznika.

(3) Pri razkladanju in nakladanju je prepovedano postavljanje dolgih predmetov pokonci in vzpenjanje delavcev na streho vagona. Nakladanje in razkladanje odprtih vagonov pod voznim vodom je dovoljeno le, če je napetost v voznih vodih v tem času izključena in so vozni vodi ozemljeni.

(4) Metanje sredstev za povezovanje ali pritrdjevanje prek naklada je dovoljeno le, če je napetost v voznem vodu izključena in vozni vod ozemljen.

(5) Natančnejša navodila za delo pri nakladanju ali razkladanju vagonov na elektrificiranih nakladalno-razkladalnih tirih je treba določiti v postajnem poslovnem redu in SVU prevoznika.

(6) Če se opazi nepravilnost na vagonu ali premaknitev naklada, ki omogoča dotik z voznim vodom, se mora vlak takoj ustaviti. Nepravilnost na vagonu ali nakladu se sme popravljati šele tedaj, ko je napetost v voznem vodu izključena in vozni vod ozemljen. Če se je treba povzpeti na železniško vozilo, je treba prej zahtevati in opraviti izklop napetosti in vozni vod ozemljiti.

150. člen **(okvare na napravah električne vleke)**

(1) OVKN na elektrificiranih progah so dolžni takoj obvestiti progovnega prometnika, prometnika ali dispečerja SNEV o vsaki okvari, ki jo opazijo na voznem omrežju. V sporočilu morajo navesti odsek proge, kilometrsko mesto in po možnosti tudi številke stebrov voznega omrežja na obeh straneh mesta.

(2) Če je vozno omrežje na nekem mestu mehansko poškodovano, vendar sposobno za električno vleko, je treba strojevodje vlakov z električnimi vlečnimi vozili o tem obveščati s Splošnim nalogom, Nalogom za vožnjo ali fonogramom. V Splošnem nalogu, Nalogu za vožnjo ali fonogramu je treba navesti kilometrsko mesto okvare, morebitno potrebo po spustitvi odjemnika toka in znižanju hitrosti ter navesti, ali je mesto označeno s signali za ravnanje z odjemnikom toka.

151. člen **(izpad napetosti v voznem vodu tira na postaji)**

(1) Kadar je treba sprejeti vlak z električnim vlečnim vozilom na postajo, katere vozni vod je brez napetosti, je treba strojevodjo o tem obvestiti s Splošnim nalogom, Nalogom za vožnjo ali fonogramom praviloma prej preden vlak odpelje s sosednje postaje. V Splošnem nalogu, Nalogu za vožnjo ali fonogramu je treba navesti mesto, od katerega je vozni vod brez napetosti, in kako naj vlak uvozi na postajo.

(2) Če je strojevodja obveščen, da je vozni vod tira na postaji brez napetosti, progovni prometnik oziroma prometnik zavaruje vožno pot tako, da vlaku ni treba zmanjšati hitrosti ali se ustaviti pri uvoznem signalu in da lahko s kinetično energijo uvozi na postajo.

(3) Če strojevodje o izpadu napetosti ni bilo mogoče obvestiti, je treba vlak ustaviti pri uvoznem signalu in ga obvestiti, da je vozni vod tira ali postaje brez napetosti in o tem, da je treba uvoziti na postajo s spuščnim odjemnikom toka ali pa počakati na pomožno lokomotivo.

(4) Če mora vlak odpeljati s postaje, na kateri je vozni vod brez napetosti, je treba vlak potisniti z dizelskim vlečnim vozilom do mesta, kjer je vozni vod pod napetostjo. Odjemnik toka elektrovlečnega vozila mora biti spuščen vse dotlej, dokler ne pride elektrovlečno vozilo pod vozni vod, ki je pod napetostjo. V tem primeru veljata za nadaljevanje vožnje vlaka naslednji določbi:

1. če elektrovlečno vozilo vzdržuje predpisani delovni tlak v glavnem zavornem vodu, potisne vlak nepripeta doprega do mesta, kjer je vozni vod pod napetostjo; na tem mestu doprega zaostane za vlakom in se vrne na postajo, vlak pa nadaljuje vožnjo brez postanka;
2. če elektrovlečno vozilo v glavnem zavornem vodu nima delovnega tlaka ali pa ga ne more vzdrževati, potisne vlak pripeta doprega, vključena v glavni zavorni vod, do mesta, kjer je vozni vod pod napetostjo. Tam se mora vlak ustaviti, elektrovlečno vozilo mora doseči v glavnem zavornem vodu vlaka predpisani delovni tlak, zatem se doprega odpne

in vrne na postajo. Preden vlak nadaljuje vožnjo, je pri njem treba opraviti delni preskus zavor.

(5) O načinu vožnje vlaka v takih primerih mora progovni prometnik oziroma prometnik obvestiti strojevodjo s Splošnim nalogom, Nalogom za vožnjo ali fonogramom.

152. člen **(izpad napetosti v progovnem voznem vodu)**

(1) Kadar strojevodja med vožnjo vlaka na odprti progi ugotovi, da je napetost v voznem vodu izpadla, mora vlak ustaviti ter o ustavitvi vlaka in izpadu napetosti obvestiti progovnega prometnika ali prometnika.

(2) Progovni prometnik oziroma prometnik mora o okvari voznega voda obvestiti dispečerja SNEV. O tem, ali sme vlak mesto okvare prevoziti s spuščnim odjemnikom toka ali pa je treba okvaro najprej odpraviti in šele potem dovoliti prevoz, odloči dispečer SNEV.

(3) Ko prejme progovni prometnik ali prometnik sporočilo o izpadu napetosti v progovnem voznem vodu, mora sporazumno z dispečerjem SNEV odločiti, ali naj:

1. vlak čaka na ponovni vklop napetosti;
2. vlak počaka na pomožno lokomotivo;
3. vlak sporazumno s strojevodjem sprejme na postajo, če to omogoča nagib proge.

153. člen **(prenehanje napajanja voznih vodov iz elektronapajalne postaje)**

Če nastanejo v elektronapajalni postaji take okvare, da voznih vodov ni mogoče zadovoljivo napajati in je zato promet nemogoč ali otežen, mora dispečer SNEV to sporočiti prometni operativi s fonogramom, ki mora vsebovati podatke:

1. medpostajni odsek;
2. predviden čas začetka in trajanja motnje;
3. poimenovanje tira na dvotirnih progah;
4. omejitev voženj vlakov;
5. morebitni izklop napetosti na drugem odseku.

154. člen **(zahteva po izklopu napetosti ob nevarnosti — izrednem dogodku)**

(1) Kadar je na elektrificirani progi ogrožena varnost ljudi, prometa vlakov ali naprav, mora oseba, ki to opazi, zahtevati od progovnega prometnika, dispečerja SNEV ali prometnika, da se izklopi napetost v voznem vodu tega odseka. V zahtevi je treba povedati, zakaj se zahteva izklop in kdo ga zahteva.

(2) Izklop napetosti je treba s fonogramom potrditi tistemu, ki ga je zahteval.

(3) Ponovni vklop napetosti zahteva:

1. prometnik, ki je zahteval izklop napetosti zaradi preprečitve nevarnosti, ko mine vzrok;
2. vzdrževalec SNEV v vseh primerih okvare na voznem omrežju, po odpravi okvare.

155. člen **(vožnja s spuščnim odjemnikom toka po odredbi dispečerja SNEV)**

(1) Dispečer SNEV lahko odredi progovnemu prometniku oziroma prometnikom, da morajo imeti električna vlečna vozila na določenem odseku spuščen odjemnik toka.

(2) Mesto, od katerega naprej je treba voziti s spuščnim odjemnikom toka, morajo vzdrževalci voznega omrežja označiti s signali za ravnanje z odjemniki toka po določbah Signalnega pravilnika.

156. člen **(pregledovanje in vzdrževanje voznega omrežja ter odstranjevanje ledu z voznih vodov)**

(1) Pregled in vzdrževanje voznega omrežja se sme začeti, ko to dovoli progovni prometnik oziroma prometnik.

(2) Če gre samo za pregled električnih naprav s posebnim vozilom za pregled naprav, zapora proge ali tira ni potrebna.

(3) Če je na voznem vodu led, ki preprečuje napajanje električnih vlečnih vozil z energijo, je treba o tem takoj obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika ali dispečerja SNEV. Če je treba, se vlaki zadržijo, dokler ovira ni odpravljena.

XXVI. POSEBNE VRSTE PROMETA

157. člen **(vožnja vlakov do določenega mesta na odprti progi)**

(1) Določbe za vožnjo vlaka do določenega mesta na odprti progi se nanašajo na vlake, ki vozijo do določenega mesta na odprti progi in se vračajo na postajo, od koder so odpeljali, in na progovna vozila, ki vozijo do določenega mesta na odprti progi, ne glede na to, ali so pričela vožnjo na postaji ali so bila utirjena na odprti progi in ne glede na to, ali se vračajo na postajo ali mesto utirjenja, ali pa se na mestu, do koder so vozila, umaknejo s tira.

(2) Vožnje vlakov do mest na odprti progi in organizacijo prometa drugih vlakov v času, ko se vlaki tam zadržujejo, je treba predvideti z voznim redom omrežja in voznim redom posameznega vlaka, postopke pa opredeliti v postajnem poslovnem redu. Postopke, ki se nanašajo na osebje prevoznika, se opredelijo v poslovniku, postopki za strojevodjo, ki niso opredeljeni v tem pravilniku, pa se opredelijo v Priročniku za strojevodjo in/ali v Navodilu o progi.

(3) Za vožnjo vlaka ali progovnega vozila do določenega mesta na odprti progi mora progovni prometnik oziroma prometnik postaje, ki pošilja vlak ali progovno vozilo do določenega mesta na odprti progi, zahtevati dovoljenje od prometnika naslednje postaje ali progovnega prometnika.

(4) Če progovni prometnik oziroma prometnik naslednje postaje ne more dovoliti vožnje vlaka ali progovnega vozila do določenega mesta na odprti progi, zavrne dovoljenje.

(5) Za vlak ali progovno vozilo, ki se je vrnil z določenega mesta na odprti progi ali je progovno vozilo bilo iztirjeno na progi, je treba prometniku, ki je dal dovoljenje, dati obvestilo v obliki odjave.

(6) Kadar se vlak pošilja proti postaji, ki je daljinsko vodena s postaje, ki pošilja vlak in prometa na njej ne vodi progovni prometnik, ali proti postaji, na kateri je prometnik

prekinil z delom, oziroma postaja, ki bi sodelovala pri vožnji takega vlaka, ne obstaja, se dovoljenje in odjava ne daje.

(7) V primeru oskrbovanja industrijskih tirov ali prog, ki se cepijo na odprti progi in so izpolnjeni pogoji, ki jih določa zakon, ki ureja varnost železniškega prometa, se promet vlakov po odprti progi lahko opravlja, v času oskrbovanja industrijskega tira ali proge, če se lahko vlak ali premikalni sestav, ki izvaja oskrbovanje, umakne na industrijski tir ali progo tako, da sta progovni odsek in cepna kretnica prosta ter je zagotovljena bočna zaščita.

(8) Kadar pogoji iz prejšnjega odstavka niso izpolnjeni, vožnje vlakov v času oskrbovanja industrijskega tira ali proge niso dovoljene.

(9) Postopke oskrbovanja posameznega industrijskega tira ali proge v cilju zagotavljanja varnega odvijanja železniškega prometa predpiše upravljavec v postajnem poslovnem redu ter z njimi seznani prevoznika. Prevoznik določbe, ki jih pri svojem delu mora upoštevati strojevodja, navede v Priročniku za strojevodjo in/ali Navodilu o progi, določbe, ki se nanašajo na ostalo osebje prevoznika, pa v SVU prevoznika.

(10) Postopke oskrbovanja nakladališča predpiše upravljavec v postajnem poslovnem redu sosednje postaje oziroma obeh sosednjih postaj ter z njimi seznani prevoznika. Prevoznik določbe, ki jih pri svojem delu mora upoštevati strojevodja, navede v Priročniku za strojevodjo in/ali Navodilu o progi, določbe, ki se nanašajo na ostalo osebje prevoznika, pa v SVU prevoznika.

158. člen

(obveščanje strojevodje o vožnji vlaka do določenega mesta na odprti progi)

(1) Strojvodjo vlaka, ki vozi do določenega mesta na odprti progi, je treba na postaji, s katere vlak pelje do določenega mesta na odprti progi, obvestiti o posebnostih za vožnjo pri odhodu in povratku na postajo.

(2) Na enotirni progi in po pravem tiru dvotirne proge se da dovoljenje za vožnjo do določenega mesta pod enakimi pogoji kot za vožnjo do naslednje postaje.

(3) Za povratek na postajo z določenega mesta enotirne proge se strojevodjo obvesti z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom:

1. da so prostorni signali na progi z APB nerazsvetljeni oziroma kažejo signalni znak »Stoj«, da ne veljajo;
2. da mora upoštevati signalne znake uvoznega in preduvoznega signala oziroma predsignala ter
3. o ravnanjih na nivojskih prehodih z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa.

(4) Za vlak, ki se vrača na postajo z določenega mesta po nepravem tiru, se strojevodja obvesti z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali fonogramom:

1. o načinu uvoza na postajo (sporazum po komunikacijskih sredstvih ali signalni znak uvoznega signala z nepravem tira);
2. o delovanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih.

(5) Strojvodjo vlaka, ki bo vozil po nepravem tiru do določenega mesta na odprti progi, se z Nalogom za vožnjo, s Splošnim nalogom ali fonogramom obvesti:

1. če je izvozni signal neuporaben;
2. o delovanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih;
3. o vožnji mimo izvoznega signala, če kaže signalni znak »Stoj«.

(6) Za vlak, ki se vrača na postajo z določenega mesta po pravem tiru, se strojevodjo obvesti z Nalogom za vožnjo, s Splošnim nalogom ali fonogramom:

1. da prostorni signali proge z APB ob pravem tiru ne veljajo;
2. da mora upoštevati preduvozni signal, kot da kaže signalni znak »Pričakuj stoj«;
3. da se ravna po signalnih znakih uvoznega signala ter
4. o delovanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih.

(7) V kolikor vlak zaradi ustavitve na odprti progi opravi nepopolno vožnjo v območju nivojskega prehoda, na katerem je promet zavarovan z avtomatskimi napravami, je treba upoštevati določbe navodila za ravnanje z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu. V takšnem primeru mora progovni prometnik ali prometnik s fonogramom ali s Splošnim nalogom strojevodjo obvestiti o potrebnih ravnanjih pri vožnji prek posameznega nivojskega prehoda.

(8) Preden odpelje pomožna lokomotiva ali intervencijski vlak na pomoč vlaku na odprti progi, je treba strojevodjo pomožne lokomotive ali intervencijskega vlaka obvestiti z Nalogom za vožnjo, s Splošnim nalogom ali s fonogramom, glede na to, kam odpelje:

1. na enotirno progo v nasprotni smeri danega dovoljenja:
 - a) o kilometrski legi čela ustavljenega vlaka, ki mu je potrebna pomoč;
 - b) da je izvozni oziroma kritni signal neuporaben;
 - c) da so prostorni signali na progi z APB nerazsvetljeni oziroma da kažejo signalni znak »Stoj« in da za vlak ne veljajo;
 - d) o stanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih in ravnanju pri vožnji;
2. na enotirno progo v smeri danega dovoljenja ali na pravem tiru dvotirne proge:
 - a) o kilometrski legi sklepa ustavljenega vlaka, ki mu je potrebna pomoč;
 - b) da je izvozni signal neuporaben, razen na progi z APB, če je prostorni odsek za izvoznim signalom prost;
 - c) o ravnanju pri vožnji mimo prostornega signala, ki krije vlak;
 - d) o stanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih in ravnanju pri vožnji;
3. na nepravi tir dvotirne proge:
 - a) o kilometrski legi čela ustavljenega vlaka, ki mu je potrebna pomoč;
 - b) da je izvozni signal neuporaben;
 - c) o stanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih in ravnanju pri vožnji;
4. na enotirno progo brez MO ali APB:
 - a) o kilometrski legi sklepa ali čela ustavljenega vlaka, ki mu je potrebna pomoč;
 - b) o stanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih in ravnanju pri vožnji.

(9) V primeru, da kilometrske lege ustavljenega vlaka zaradi poslabšanih razmer ni možno ugotoviti, se strojevodjo obvesti, da na tem prostornem odseku vozi po preglednosti proge.

(10) Kadar je treba na progi z APB pomožni lokomotivi ali intervencijskemu vlaku dati dovoljenje za vožnjo do sklepa ali čela vlaka po enotirni progi ali po pravem tiru dvotirne proge, se besedilo obvestila strojevodji intervencijske lokomotive ali vlaka o kilometrski legi sklepa ali čela vlaka določi v Splošnem nalogu ali fonogramu, ki se glasi:

»Od prostornega signala št., ki kaže signalni znak »Stoj«, vozite previdno po preglednosti proge do stojišča sklepa (čela) vlaka v km«

(11) Strojvodjo pomožne lokomotive ali intervencijskega vlaka je treba obvestiti tudi o ravnanju pri nadaljevanju vožnje s proge na naslednjo postajo ali vračanju na postajo.

Pri tem lahko pomožno vlečno vozilo vlak, za katerega se je zahtevala pomoč, vleče, potiska oziroma rine. Tako kot je predpisano ravnanje za vožnjo intervencijske lokomotive, se mora ravnati tudi v primeru, kadar se lokomotiva vrača po preostali del vlaka, ki je ostal na progi.

159. člen (potiskanje vlakov)

(1) Proge oziroma odseki prog, kjer se vlaki potiskajo, so navedeni v postajnem poslovnem redu in v Navodilu o progi.

(2) V vlak, ki se potiska, ne smejo biti uvrščeni vagoni, ki so speti s togo spenjačo, skupine vagonov, na katerih so naloženi dolgi upogljivi nakladi, ali priklopnik.

(3) Način potiskanja in vračanja doprege mora biti določen s postajnim poslovnim redom in Navodilom o progi. Strojevodje vlakov, ki se potiskajo, je treba obvestiti z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali fonogramom, če potiskanje ni določeno z voznim redom omrežja.

160. člen (vožnja delovnega vlaka)

(1) Delovni vlak vozi na progi med dvema postajama, in sicer po zaprtem tiru ali po voznem tiru v presledku med drugima dvema vlakoma.

(2) Na zaprto progo ali tir lahko odpeljeta dva ali več delovnih vlakov, po voznem tiru v presledku med dvema vlakoma pa samo en delovni vlak na en medpostajni odsek.

(3) Kadar vozi več delovnih vlakov eden za drugim, je treba za vsak delovni vlak dobiti dovoljenje od prometnika oziroma progovnega prometnika.

(4) Vsakemu delovnemu vlaku je potrebno določiti največjo hitrost ter mesto, do katerega lahko vozi, upoštevajoč varnostno razdaljo do predvozečega vlaka, ki znaša najmanj 400 m.

(5) Odhod vsakega delovnega vlaka s postaje na zaprto progo ali tir mora prometnik oziroma progovni prometnik s fonogramom sporočiti osebju službenih mest do prihodnje postaje in prometniku te postaje.

(6) Zaporedni delovni vlaki vozijo po preglednosti proge. Zaporedni delovni vlak se lahko odpravi s postaje po 5 minutah od predvozečega delovnega vlaka.

(7) Po zaustavitvi delovnega vlaka na zaprti progi ali tiru v predpisanem kilometru, lahko vodja del znotraj delovišča po potrebi dokazno odreja nadaljnji premik delovnega vlaka.

(8) Preden delovni vlak v povratku odpelje, mora strojevodja dobiti dovoljenje za vožnjo s fonogramom od prometnika postaje oziroma progovnega prometnika, proti kateri se bo umikal.

(9) Prometnik postaje oziroma progovni prometnik lahko strojevodji delovnega vlaka, ki se umika iz zaprte proge ali tira da dovoljenje za vožnjo šele, ko se je zanesljivo prepričal, da pred delovnim vlakom, ki se umika, ni na progi drugega vlaka ali vozil.

(10) Če se delovni vlak rine se morajo upoštevati določbe, ki veljajo za rinjeni vlak.

(11) Postopek in varnostne zahteve za premik na zaprti progi ali tiru, ter obveznosti izvajalca del predpiše upravljavec v svojem SVU.

161. člen **(vožnja intervencijskega vlaka)**

(1) Intervencijski vlak je vlak, ki se vpelje zaradi dajanja pomoči, odstranitve ovir ali snega na progi.

(2) Intervencijski vlak se do mesta, kjer je potrebna pomoč, vpelje po voznem redu posameznega vlaka.

(3) Intervencijski vlak se mora obvezno ustaviti na postaji, ki se nahaja pred ogroženim mestom, kjer strojevodja dobi Nalog za vožnjo, Splošni nalog ali fonogram s podatki o kilometrskem mestu, od katerega dalje je treba voziti previdno s hitrostjo po preglednosti proge do ogroženega mesta oziroma do čela ali sklepa vlaka, ki je zahteval pomoč.

(4) Če se napoti na pomoč dvopotno vozilo, to vozilo vozi po cesti do najbližje postaje oziroma do najbližjega mesta na progi, kjer je mogoče dvopotno vozilo utiriti. Utirjenje se lahko opravi samo po dovoljenju progovnega prometnika ali prometnika.

XXVII. VOŽNJA MOTORNIH VOZIL ZA POSEBNE NAMENE

162. člen **(splošne določbe)**

(1) Motorna vozila za posebne namene lahko vozijo kot vlak ali kot progovno vozilo.

(2) Če motorno vozilo za posebne namene vozi kot vlak, veljajo zanj vse določbe, ki veljajo za vlak, upoštevajoč, da za motorno vozilo ni zahtevana oprema progovnega vozila z avtostop napravo.

(3) Motorno vozilo za posebne namene sme upravljati voznik motornega vozila za posebne namene sam, če je vozilo opremljeno z AS napravami. Če AS naprave nima ali ta ne deluje, mora biti motorno vozilo za posebne namene zasedeno še z dodatnim delavcem, hitrost pa je lahko največ 80 km/h.

(4) Kot progovna vozila vozijo motorna vozila za posebne namene v primerih, kadar se zaradi del dalj časa zadržujejo med dvema postajama in praviloma vozijo v postajnem razmiku.

(5) V prostornem razmiku smejo voziti motorna vozila za posebne namene, ki izpolnjujejo pogoje za vožnje na progah APB in imajo napis, da smejo voziti v prostornem razmiku. Če motorno vozilo za posebne namene ne izpolnjuje pogojev za vožnjo v prostornem razmiku ali če vleče prikolice, ki teh pogojev ne izpolnjujejo, smejo takšna vozila voziti samo v postajnem razmiku. Voznik motornega vozila za posebne namene mora progovnega prometnika ali prometnika opozoriti, ali vozilo sme voziti v prostornem razmiku ali ne.

(6) Vrtalke, privijalke, brusilke niso progovna vozila.

(7) Vsako motorno vozilo za posebne namene mora imeti na bočnih straneh napise, s katerih so razvidni: lastna masa vozila, dejanska zavorna masa, tip zavore, največja dovoljena hitrost in navedba, da sme vozilo voziti kot vlak na progah z napravami APB ali MO.

(8) Po voznem tiru v presledku med dvema vlakoma lahko vozi samo eno progovno vozilo na en medpostajni odsek, razen na progah z APB.

(9) Za progovna vozila se dajejo dovoljenja za vožnjo v skladu z določbami pravilnika, ki ureja signalizacijo.

(10) Če se progovno vozilo zadržuje v bližini nivojskega prehoda znotraj vklopnih mest avtomatskih naprav za zavarovanje nivojskih prehodov, mora voznik progovnega vozila pred vsakim prevozom nivojskega prehoda poskrbeti za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu.

163. člen **(vožnja s progovnim vozilom na progi)**

(1) Za vsako vožnjo s progovnim vozilom ali njegovo postavitvev na tir na postaji ali na odprti progi mora voznik progovnega vozila dobiti odobritev od progovnega prometnika oziroma prometnika. Vožnjo progovnega vozila po postaji sme progovni prometnik oziroma prometnik odobriti po komunikacijskem sredstvu ali ustno, o tem pa mora obvestiti tudi kretnika. Vožnjo do sosednje postaje ali do določenega mesta na odprti progi ali z odprte proge do postaje ali določenega mesta na odprti progi da prometnik ali progovni prometnik dovoljenje za vožnjo samo, ko je dobil dovoljenje progovnega prometnika ali prometnika.

(2) O vsaki nameravani vožnji progovnega vozila mora prometnik ali progovni prometnik obvestiti osebje službenih mest na naslednjem medpostajnem odseku ter kretnike na svoji postaji.

(3) Odhod progovnega vozila s postaje ali odprte proge mora progovni prometnik oziroma prometnik s fonogramom sporočiti osebju službenih mest do prihodnje postaje in prometniku ali progovnemu prometniku.

(4) Voznik progovnega vozila mora predviden čas odhoda z odprte proge sporočiti progovnemu prometniku ali prometniku, pri čemer mora na dvotirni progi navesti tudi tir, po katerem bo peljalo progovno vozilo ter zahtevati dovoljenje za vožnjo. Preden odpelje, mora izpolniti Prepustnico za vožnjo progovnega vozila.

(5) Po prihodu progovnega vozila na postajo je treba dati odjavo.

(6) V primeru, da se progovno vozilo umakne s tira izven svetlega profila ali prispe na daljinsko vodeno postajo, mora voznik progovnega vozila o umiku obvestiti prometnika ali progovnega prometnika, ki mu je dal dovoljenje za vožnjo.

(7) Medtem ko so na progi med dvema postajama progovna vozila, mora progovni prometnik oziroma prometnik glede na vrsto signalnovarnostne naprave onemogočiti postavitvev izvozne vozne poti oziroma namestiti opozorilo o nedovoljenem postavljanju izvozne poti.

(8) Za progovnim vozilom sme prometnik ali progovni prometnik dati dovoljenje za vožnjo vlaka le po sprejeti odjavi za progovno vozilo oziroma sporočilu, da je vozilo umaknjeno s proge.

(9) Progovno vozilo sme v izjemnih primerih, ki jih določi upravljavec v cilju zagotovitve požarnega varstva odpeljati za vlakom v isto smer 5 minut po odhodu sprednjega vlaka ob pogoju, da je osebje naslednjih službenih mest obveščeno o nameravani vožnji progovnega vozila, da njegova največja hitrost ne preseže največje hitrosti sprednjega vlaka in da voznik uravnava vožnjo tako, da se lahko ustavi pred sklepom pred njim vozečega vlaka, če bi se ta ustavil na odprti progi. Voznik progovnega vozila mora pri vožnji prek nivojskega prehoda z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa ravnati tako, kot da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan.

(10) Med dvema postajama na zaprtem tiru je dovoljena tudi sočasna vožnja več ločenih progovnih vozil, ki vozijo na medsebojni razdalji najmanj 400 metrov. Vsako vozilo mora imeti svojo prepustnico. V kolikor je razdalja med deloviščem in postajo prekratka in ne omogoča vožnje progovnih vozil na razdalji 400 m, se odpravi prvo vozilo do delovišča, vsa naslednja progovna vozila pa v dogovoru z vodjem del in s hitrostjo po preglednosti proge.

(11) Kadar sočasno vozi več ločenih progovnih vozil, sme samo prvo progovno vozilo brez zaustavljanja voziti preko nivojskega prehoda, na katerem je promet zavarovan z avtomatskimi napravami, če izpolnjuje pogoje za vožnjo v prostornem razmiku. Naslednja progovna vozila se morajo ustaviti pred nivojskim prehodom in smejo vožnjo nadaljevati, ko je promet na nivojskem prehodu zavarovan. Voznike progovnih vozil je treba za vsak nivojski prehod posebej s Splošnim nalogom, Prepustnico ali fonogramom obvestiti o načinu zavarovanja prometa na takem nivojskem prehodu.

(12) Odhod prvega progovnega vozila s postaje mora progovni prometnik oziroma prometnik s fonogramom sporočiti osebju službenih mest do prihodnje postaje in prometniku prihodnje postaje ali progovnemu prometniku, pri čemer je treba posebej navesti, koliko progovnih vozil sočasno vozi v razmiku najmanj 400 metrov. Po zaustavitvi progovnega vozila na zaprti progi ali tiru v predpisanem kilometru, lahko vodja del znotraj delovišča po potrebi dokazno odreja nadaljnji premik progovnega vozila.

(13) Čas prihoda zadnjega progovnega vozila na naslednjo postajo oziroma vrnitev na postajo, od koder je skupina progovnih vozil odpeljala, je treba s fonogramom sporočiti progovnemu prometniku oziroma prometniku postaje ter službenim mestom, ki so bila o sočasni vožnji obveščena.

(14) Postopek in varnostne zahteve za premik na zaprti progi ali tiru ter obveznosti izvajalca del, predpiše upravljavec v svojem SVU.

164. člen **(hitrost vožnje progovnih vozil)**

(1) Progovno vozilo ne sme preseči največje dovoljene progovne hitrosti.

(2) Hitrost vožnje progovnega vozila je posebej omejena v naslednjih primerih:

1. na 30 km/h:
 - a) pri vožnji prek kretnic;
 - b) pri zaporednih vožnjah progovnih vozil med dvema postajama;
 - c) pri vožnji, ko vleče ali rine prikolicе, ki niso vključene v zračno zaviranje;
2. na 20 km/h – kadar na stopnici vozila stoji OVKN;
3. na 10 km/h – pri vožnji prek kretnic v odklon za progovna vozila s prikolicami, na katerih so naloženi predmeti na dveh ali več prikolicah, in za progovna vozila, ki rinejo prikolicе, spete s togo spenjačo.

165. člen
(prepustnice in evidentiranje voženj s progovnimi vozili)

(1) Za vožnjo progovnega vozila mora prometnik postaje, ki je za progovno vozilo izhodna postaja, izpolniti prepustnico in jo izdati vozniku progovnega vozila. Za vožnjo progovnega vozila znotraj postaje ni potrebno izdati prepustnice.

(2) Za vožnjo progovnega vozila z daljinsko vodene postaje ali odprte proge izpolni prepustnico voznik progovnega vozila po nalogu progovnega prometnika oziroma prometnika, od katerega bo dobil dovoljenje za vožnjo.

(3) Voznik progovnega vozila mora vpisovati v prepustnico vse postavitve progovnega vozila na tir na odprti progi, vožnje, zadrževanja in umaknitve s tira.

(4) Prepustnica lahko velja za vožnje prek več medpostajnih odsekov, vendar največ do naslednje zasedene postaje. Za vsako vožnjo v naslednji medpostajni odsek je treba dati dovoljenje za vožnjo, po pridobljenem dovoljenju od progovnega prometnika ali prometnika.

(5) Vse fonograme o vožnji progovnih vozil, ki se dajo po komunikacijskih sredstvih, morajo delavci službenih mest evidentirati v ustrezne obrazce prometne službe.

(6) Prometnik mora podatke o vožnji progovnih vozil vpisati v prometni dnevnik.

166. člen
(delo voznika progovnega vozila)

(1) Če progovno vozilo ne more končati vožnje v času, določenem s prepustnico, mora voznik progovnega vozila, še preden poteče čas za končanje vožnje, o tem obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika in se nato ravnati po njihovih navodilih.

(2) Progovna vozila morajo biti v času dela na progi ali postaji pod nadzorom, za kar odgovarja voznik progovnega vozila.

(3) Voznik progovnega vozila in progovno vozilo morata biti opremljena s signalnimi sredstvi, ki jih predpisuje pravilnik, ki ureja signalizacijo.

167. člen
(varovanje in zavarovanje progovnih vozil po končani vožnji)

(1) Kadar je progovno vozilo garažirano na postaji, mora biti zavarovano pred samopremaknitvijo in zaklenjeno.

(2) Kadar progovno vozilo konča vožnjo na odprti progi, ga je treba umakniti s tira najmanj 2 m od zunanje tirnice in ga zavarovati po določilih predhodnega odstavka.

XXVIII. ORGANIZACIJA PROMETA V ZIMSKEM OBDOBJU

168. člen
(promet v zimskih razmerah)

(1) Za zagotovitev normalnega poteka železniškega prometa in za odpravo motenj na objektih in napravah v zimskem obdobju, mora upravljavec organizirati centralni operativni štab, organizacijske enote upravljavca pa morajo organizirati operativne štabe. Operativne štabe za zavarovanje železniškega prometa v zimskem obdobju morajo sestavljati predstavniki upravljavca in prevoznika.

(2) Zimsko obdobje traja od 15. novembra do 15. marca in ob zimskih razmerah. Zimske razmere so takrat, ko se ob sneženju sneg oprijema tira ali ko je tir zasnežen ali poledenel.

(3) Pred nastopom zimskega obdobja morata upravljavec in prevoznik poskrbeti za brezhibno delovanje objektov in naprav, upravljavec pa izdela načrt za zavarovanje železniškega prometa v zimskem obdobju.

(4) Načrt za zavarovanje železniškega prometa v zimskem obdobju mora vsebovati naslednje točke:

1. seznam članov centralnega operativnega štaba in njihove telefonske številke;
2. seznam delavcev, ki so vezani na organizacijo, nadzor, uporabo in spremljavo mehanizacije;
3. seznam postaj, na katerih so prometniki dolžni vnašati podatke o vremenskih razmerah in višini zapadlih snežnih padavin;
4. organizacija dela pri odstranjevanju snega:
 - a) organizacija odstranjevanja snega po posameznih stopnjah mobilizacije, glede na višino zapadlega snega;
 - b) obveščanje delavcev in način njihovega javljanja na delo;
 - c) število, vrsta in mesto shranjevanja orodja in materiala;
 - d) seznam objektov in naprav, z imensko zadolžitvijo za njihovo vzdrževanje in zavarovanje;
 - e) organizacija odstranjevanja snega na postajah in progi;
 - f) pregled postajnih tirov, po katerih je dovoljen prevoz mehanizacije za odstranjevanje snega;
 - g) seznam tirov in kretnic, ki so prioritetenega značaja za opravljanje prometa (prioriteta čiščenja);
 - h) ukrepi za pregled predorov pred prevozom pošilk, za katere je zahtevan pregled;
 - i) razmejitev obveznosti za odstranjevanje snega med upravljavcem in prevoznikom;
 - j) vzdrževanje in priprava za nemoteno delo signalnovarnostnih naprav in komunikacijskega omrežja;
 - k) varstvo pri delu delavcev;
 - l) druge posebnosti, odvisno od dejavnosti, za katero je izdelan načrt za zavarovanje železniškega prometa v zimskem obdobju.

(5) Načrt za zavarovanje železniškega prometa v zimskem obdobju morajo biti izdelani za dve stopnji mobilizacije, in sicer:

1. stopnja – do 20 cm snega;
2. stopnja – nad 20 cm snega.

(6) Z vsebino načrta za zavarovanje železniškega prometa v zimskem obdobju morajo biti seznanjeni delavci upravljavca in prevoznikov ob nastopu zimskih razmer oziroma najkasneje do 15. novembra.

XXIX. ORGANIZACIJA PROMETA V POSLABŠANIH RAZMERAH

169. člen

(odjavnica)

(1) Odjavnica je službeno mesto, s katerega se na odprti progi uravnava vožnje zaporednih vlakov v odjavnem razmiku. Meja med odjavnicama odsekoma je prostorni signal. Na odprti progi je lahko več odjavnic.

(2) Na odjavnici odjavnik uravnava vožnje zaporednih vlakov med postajo in odjavnico, med odjavnicama, ali med odjavnico in postajo.

(3) Odjavnik mora imeti na delovnem mestu izpisek iz voznega reda omrežja.

(4) Če se promet opravlja v odjavnem razmiku je treba odjavnice urediti tako, da:

1. se odjavnice opremijo s prostornimi signali, katerih signalni znaki morajo biti predsignalizirani;
2. se promet na progi z napravami APB po pravem tiru odvija v prostornem razmiku po signalnih znakih prostornih signalov, v nasprotni smeri pa v odjavnem razmiku;
3. se promet na progah, ki nimajo naprav APB, odvija v obe smeri v odjavnem razmiku, odjavnice pa je treba opremiti s telefonom; zagotoviti je treba dokazno sporazumevanje z odjavnicami;

(5) Prostorni signali odjavnic se označijo po sistemu označevanja uvoznih signalov, označbi pa se doda mala črka "o" (npr.: A1o, B1o ...).

170. člen

(zadržanje vlaka na postaji zaradi neugodnih vremenskih razmer)

Če progovni prometnik ali prometnik oceni, da je zaradi vremenskih razmer ogrožena varna vožnja vlaka, zadrži vlak na postaji vse dotlej, dokler se vremenske razmere ne izboljšajo, ali dokler s proge ne dobi sporočila, da za vožnjo vlaka ni nevarnosti.

171. člen

(javljalniki plazov)

(1) Ob prekinitvi javljalne mreže javljalnikov plazov se morajo avtomatsko vključiti rdeče luči z vrtljivo zaslonko ali utripajoče rdeče luči, ki kažejo signalni znak »Ustavi, ovira na progi«, na postaji pa še sirena na postajni zgradbi ter zvočna in svetlobna signalizacija na varnostni napravi javljalnikov plazov.

(2) Ob aktiviranju javljalnikov plazov je treba:

1. ustaviti vlak, ki se nahaja na odseku, kjer so se aktivirali javljalniki plazov;
2. signalne znake izvoznih, uvoznih, prostornih ali kritnih signalov, ki dovoljeno vožnjo v smer, iz katere se javlja aktiviranje javljalnikov plazov, takoj spremeniti v signalni znak »Stoj«;
3. vključiti osnovno lego APB, če se nahaja vlak na medpostajnem odseku, na katerem so se aktivirali javljalniki plazov;
4. obvestiti prometnika sosednje postaje ali progovnega prometnika.

(3) Če strojevodja ni obveščen, da so na določenem odseku aktivirani javljalniki plazov, mora takoj, ko opazi signalni znak »Ustavi, ovira na progi«, storiti vse, da se vlak čim prej ustavi. Po ustavitvi vlaka in pridobitvi dovoljenja za nadaljnjo vožnjo s strani prometnika ali progovnega prometnika, strojevodja nadaljuje vožnjo na odseku, na katerem so se aktivirali javljalniki plazov, previdno, da lahko ustavi pred vsako oviro, pri tem opazuje tir, po katerem vozi, pobočje z javljalno mrežo javljalnikov plazov in na dvotirni progi tudi sosednji

tir. Če opazi plaz ali oviro na progi, ustavi pred tem mestom in o stanju takoj obvesti prometnika ali progovnega prometnika. Če nadaljnja vožnja ni mogoča, strojevodja vlak po dobljenem dovoljenju za vožnjo vrne nazaj na postajo.

(4) Postopek za umik vlaka nazaj na postajo je naslednji:

1. pri motornih garniturah strojevodja zamenja kabino, pri vagonem potniškem vlaku zasede prvi vagon v smeri vožnje OVKN prevoznika, pri tovornem vlaku pa, v kolikor ni vlakospremnega osebja, zahteva OVKN prevoznika ali pomožno lokomotivo;
2. na odsekih, na katerih utripajo rdeče luči, strojevodja vozi oziroma rine vlak previdno, tako da se pred vsako oviro lahko ustavi, na odsekih, kjer javljalniki plazov niso aktivirani, pa vozi z redno hitrostjo, če pa vlak rine, pa po določbah za rinjen vlak;
3. če so na tem delu proge nivojski prehodi, mora strojevodja vlak ustaviti pred nivojskim preходом in ravnati tako, kot da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan;
4. pred umikom vlaka nazaj na postajo, mora strojevodja dobiti dovoljenje za vožnjo od progovnega prometnika ali prometnika.

(5) Če med dvema postajama v trenutku, ko se aktivirajo javljalniki plazov, ni nobenega vlaka ali progovnega vozila, je treba progo pregledati. Za pregled proge se uporabi:

1. progovno vozilo ali lokomotivo;
2. če na postajo kot prvi vlak prispe motorna garnitura, se ogled proge opravi s tem vlakom.

(6) Strojvodjo vlaka, ki gre na ogled proge, je treba obvestiti o ravnanju na progi s Splošnim nalogom ali fonogramom naslednje vsebine:

»Med postajama in od km do km (kilometrski položaj odseka, kjer je javljen plaz, kateremu se doda z obeh strani zavorna razdalja), so signali javljalnikov plazov javili nevarnost proženja plazov ali kamenja. Na tem odseku vozite previdno tako, da se lahko pred vsako oviro ustavite.«

(7) Strojvodja vlaka mora opazovati tir, po katerem vozi vlak, pobočje z javljalno mrežo javljalnikov plazov, na dvotirni progi tudi sosednji tir in vsako oviro ter stanje na progi sporočiti prometniku ali progovnemu prometniku.

(8) Če vlak prevozi odsek, kjer so aktivirani javljalniki plazov in na odseku ni nobenih ovir za varno vožnjo vlakov, nadaljuje vožnjo do sosednje postaje.

(9) Po obvestilu, da na odseku, kjer so aktivirani javljalniki plazov, ni ovir, se promet v obeh smereh in v prostornem razmiku lahko odvija pod pogojem, da je vsak vlak, ki bo prevozil ta odsek, obveščen z nalogom iste vsebine kot vlak, ki je opravil ogled proge.

(10) Strojvodje vlakov, ki bodo vozili v odsek, kjer so javljalniki plazov aktivirani, je treba obveščati tako dolgo, dokler javljalniki plazov niso ponovno v osnovnem stanju.

172. člen

(pretrganje vlaka)

Če pride do samopremaknitve vozil s postaje ali z odprte proge oziroma pretrganje vlaka, je treba o tem obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika, ki o tem obvestita tudi osebje službenih mest. Progovni prometnik oziroma prometniki, morajo na ogroženih delih proge ali postaje ustaviti vse vlake, ki vozijo proti vozilom, ki se premikajo brez nadzora. Vozila, ki se premikajo brez nadzora je potrebno usmeriti na tir, na katerem bi se lahko zaustavila oziroma bi povzročila najmanj škode. Čuvaj nivojskega prehoda mora zavarovati

promet na nivojskih prehodih in nato uporabiti vsa razpoložljiva sredstva za zaustavitev teh vozil.

XXX. OBRAZCI PROMETNE SLUŽBE

173. člen (vodenje obrazcev)

(1) Za vsak vlak je treba voditi podatke o spremljavi, gibanju in dogodkih v zvezi z njegovo vožnjo.

(2) Podatki o prometu vlakov in progovnih vozil se na postajah in službenih mestih vpisujejo v prometni dnevnik.

(3) Obrazci prometne službe se izpišejo računalniško s predpisano obliko in vsebino ali ročno z izpolnjevanjem rubrik na tiskovini (posamezni listi ali listi, vezani v knjigo ali speti v blok z oštevilčenimi stranmi).

(4) Vsi računalniški izpisi, katerih besedilo se izpiše na več straneh, morajo imeti strani oštevilčene, na zadnji strani za zadnjim podatkom pa dodatno besedo 'Konec'.

(5) Vsi obrazci prometne službe morajo imeti črkovno oznako veliki 'P' (promet) in številko.

(6) Obrazci, ki jih je treba izpolniti v več izvodih, se izpolnjujejo s kopiranjem ali računalniškim izpisovanjem v določenem številu izvodov.

(7) Splošni nalog je treba strojevodji izročiti dokazno. Vsebine naloga ni dovoljeno spreminjati ali dopolnjevati. Če vsebina ne ustreza, je treba napisati nov nalog.

(8) Pri vpisovanju kontrolnih števil v dnevnike, beležnice in obrazce je treba upoštevati, da:

1. je številka poljubna in da številke niso zaporedne;
2. se številka ne ujema z zadnjo številko številke vlaka;
3. se ne uporablja samostojna številka 0 do 9;
4. dana številka ni večja od dvomestne;
5. se ne uporabljajo pogosto iste številke.

(9) Kadar je treba v eni rubriki vpisati obe številki fonogramov, jih je treba vpisati v obliki ulomka. V števec se vpiše številka sprejetega ali predanega fonograma, v imenovalce pa številka potrditve sprejema fonograma.

(10) Datumi se v ročno vodenih obrazcih vpišejo tako, da se vpiše po vrsti dan, mesec in leto. Dan in mesec morata biti izpisana z dvomestnim številom, leto pa s popolno številko (na primer: 1. januar 2020 se vpiše 01. 01. 2020). Časovni podatki se vpisujejo v urah in minutah z dvomestnimi števili tako, da se minute ločijo od ure s piko (na primer: 01.01; 07.03; 11.23).

(11) Podatkov v računalniških izpisih ni dovoljeno ročno popravljati ali dopisovati, ampak je treba narediti nov računalniški izpis s pravilnimi podatki.

(12) V ročno izpolnjenih obrazcih je že vpisane podatke dovoljeno popraviti tako, da se vpisani podatek, ki ga je treba popraviti, prečrta s tanko črto tako, da je vpisani podatek še vedno čitljiv, pravilni podatek pa se vpiše nad ali pod prečrtanim podatkom.

Delavec, ki opravi popravek podatkov, overi popravek s svojim podpisom na robu iste vrstice. Brisanje vpisanih podatkov je prepovedano. Če je obrazec izpolnjen v več izvodih, morajo biti podatki popravljeni na vseh izvodih.

(13) Lege mest na progi je treba v obrazcih izpisovati v kilometrih in metrih tako, da so kilometri in metri ločeni s piko. Če je število kilometrov ali metrov manjše od 100, je treba pred njimi napisati ustrezno število ničel, tako da skupaj s številom kilometrov ali metrov tvorijo trimestno število (npr.: 2. kilometer proge in 50. meter = 002.050).

(14) Oznake signalov se v obrazcih izpisujejo z njihovo popolno oznako.

(15) Uporaba in arhiviranje obrazcev po delovnih mestih in način izpolnjevanja posameznih obrazcev morata upravljavec oziroma prevozniki predpisati v svojem SVU.

»XXXI. PREHODNI IN KONČNI DOLOČBI

174. člen

(ukrepi pred pričetkom uporabe pravilnika)

(1) Označevanje prostornih signalov je treba uskladiti z določbami 28. člena tega pravilnika ob prvi nadgradnji proge. Do takrat se prostorni signali, ki niso kritni, označujejo z najmanj dvomestnim številom, pri katerem je enka številka 1 za smer proti začetku proge oziroma številka 2 za smer proti koncu proge; številka pred enko je številka blokovnega mesta, kateremu signal pripada; prvo blokovo mesto na začetku proge se označi s številko 1, vsa naslednja blokova mesta proti koncu proge pa z naslednjimi zaporednimi številkami.

(2) Do začetka uporabe pravilnika morajo upravljavec in prevozniki zagotoviti, da je osebje, na katero se nanašajo določbe pravilnika, z dnem uporabe tega pravilnika usposobljeno. Usposobljenost osebja se preveri na način kot ga določa pravilnik, ki ureja strokovno usposabljanje in preverjanje usposobljenosti strojevodij in SVU upravljavcev in prevoznikov.

175. člen

(sistem varnega upravljanja - SVU)

(1) Šteje se, da je v SVU upravljavca in prevoznikov, ki imajo veljavno varnostno spričevalo oziroma varnostno pooblastilo na dan uveljavitve tega pravilnika, vključena vsebina Prometnega pravilnika (Uradni list RS, št. 50/11, 21/14 in 30/18 – ZVZelP-1), kot njihov sestavni del, če ni v nasprotju s tem pravilnikom, zakonom, ki ureja varnost v železniškem prometu, zakonom, ki ureja železniški promet ali TSI.

(2) Prevozniki in upravljavci morajo uskladiti SVU s tem pravilnikom, zakonom, ki ureja varnost v železniškem prometu, zakonom, ki ureja železniški promet in TSI, v roku enega leta od pričetka njegove uporabe ter za spremembo pravil v svojem SVU, pridobiti predhodno potrditev varnostnega organa.

176. člen

(prenehanje uporabe)

Z dnem začetka uporabe tega pravilnika se preneha uporabljati Prometni pravilnik (Uradni list RS, št. 50/11, 21/14 in 30/18 – ZVZelP-1).

177. člen
(začetek veljavnosti)

Ta pravilnik začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporabljati pa se začne šest mesecev po njegovi uveljavitvi.

Št.
Ljubljana, dne
EVA 2020-2430-0097

Jernej Vrtovec
minister za infrastrukturo