



Slovenske železnice
SŽ-Infrastruktura

PROGRAM OMREŽJA

2023



Verzija 1.1

Velja od:
12. december 2021

TABELA SPREMEMB

ZAP. ŠT. SPREMEMB	ZADEVA	OBJAVLJENO	VELJA OD
1	POGLAVJA: 1.5.1 2.3.12, 2.6 4.3.2 5.3, 5.8, 5.10 6.3.3	2.12.2021	12.12.2021
	PRILOGE: 1A 2A 2B 2E 2F 6A		

RAZLAGA POJMOV IN KRATIC.....	4
1. SPLOŠNE INFORMACIJE	6
1.1 UVOD.....	6
1.2 NAMEN PROGRAMA OMREŽJA	6
1.3 PRAVNI VIDIKI	6
1.3.1 PRAVNI OKVIR	6
1.3.2 PRAVNI STATUS IN ODGOVORNOST	6
1.3.3 RAZLAGE IN PRITOŽBE V ZVEZI Z DOLOČILI PROGRAMA OMREŽJA	7
1.4 STRUKTURA PROGRAMA OMREŽJA	7
1.5 VELJAVNOST, SPREMEMBE IN OBJAVA PROGRAMA OMREŽJA.....	7
1.5.1 OBDOBJE VELJAVNOSTI.....	7
1.5.2 POSTOPEK PRIPRAVE SPREMEMB IN POSODOBITEV.....	7
1.5.3 NAČIN OBJAVE.....	7
1.6 INFORMACIJE O STIKIH	8
1.7 MEDNARODNO SODELOVANJE EVROPSKIH UPRAVLJAVCEV ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE	10
1.7.1 PREDNOSTNI TOVORNI KORIDORJI	10
1.7.2 RAILNETEUROPE IN DRUGO MEDNARODNO SODELOVANJE	12
2. INFRASTRUKTURA.....	13
2.1 UVOD.....	13
2.2 OBSEG ŽELEZNIŠKEGA OMREŽJA	13
2.2.1 MEJE OMREŽJA.....	16
2.2.2 SOSEDNJA ŽELEZNIŠKA OMREŽJA	16
2.3 OPIS ŽELEZNIŠKEGA OMREŽJA.....	17
2.3.1 VRSTE PROG	17
2.3.2 TIRNA ŠIRINA	17
2.3.3 POSTAJE IN VOZLIŠČA	17
2.3.4 NAKLADALNI PROFIL.....	18
2.3.5 MASNE OMEJITVE	19
2.3.6 NAGIBI IN UPORI	20
2.3.7 NAJVEČJE DOVOLJENE PROGОВNE HITROSTI	20
2.3.8 MAKSIMALNE DOLŽINE VLAKOV	21
2.3.9 OSKRBA Z ELEKTRIČNO ENERGIJO	23
2.3.10 SIGNALNO VARNOSTNE NAPRAVE.....	23
2.3.11 TEHNIČNI SISTEMI VODENJA PROMETA	25
2.3.12 TELEKOMUNIKACIJSKI SISTEMI	26
2.3.13 SISTEMI ZA NADZOR VLAKOV	28
2.4 OMEJITVE V PROMETU	29
2.4.1 POSEBNA INFRASTRUKTURA.....	29
2.4.2 OKOLJSKE OMEJITVE	29
2.4.3 PREVOZ NEVARNEGA BLAGA.....	30
2.4.4 OMEJITVE V PREDORI.....	30
2.4.5 OMEJITVE NA MOSTOVH	30
2.5 RAZPOLOŽLJIVOST INFRASTRUKTURE	30
2.6 RAZVOJ INFRASTRUKTURE	31
3. POGOJI ZA DOSTOP	32
3.1 UVOD.....	32
3.2 OSNOVNI POGOJI ZA DOSTOP	32
3.2.1 POGOJI ZA PRIDOBITEV VLAKOVNIH POTI	32
3.2.2 POGOJI ZA DOSTOP DO JŽI.....	32
3.2.3 LICENCA.....	32
3.2.4 VARNOSTNO SPRIČEVALO	33
3.2.5 ZAVAROVANJE.....	33
3.3 POGODBENI DOGOVORI.....	33
3.3.1 OKVIRNA POGODBA	33
3.3.2 POGODBE S PREVOZNIKI	34
3.3.3 POGODBE S PROSILCI, KI NISO PREVOZNIKI.....	34
3.3.4 SPLOŠNI POGOJI POSLOVANJA.....	34
3.4 POSEBNE ZAHTEVE ZA DOSTOP	34

3.4.1	USTREZNOST VOZNEGA PARKA.....	34
3.4.2	USPOSOBLJENOST OSEBJA	34
3.4.3	IZREDNE POŠILJKE	34
3.4.4	PREVOZ NEVARNEGA BLAGA.....	35
3.4.5	POSKUSNI VLAKI IN OSTALI VLAKI	35
4.	DODELJEVANJE KAPACITET	36
4.1	UVOD.....	36
4.2	SPLOŠNI OPIS POSTOPKA	36
4.3	REZERVIRANJE KAPACITET ZA ZAČASNO OMEJITEV KAPACITET	37
4.3.1	OSNOVNA NAČELA	37
4.3.2	OBJAVA ZAČASNIH OMEJITEV KAPACITET	37
4.4	VPLIV OKVIRNE POGODBE.....	40
4.5	POSTOPEK DODELJEVANJA VLAKOVNIH POTI.....	41
4.5.1	REDNA LETNA NAROČILA	42
4.5.2	ZAPOZNELA LETNA NAROČILA	43
4.5.3	AD-HOC NAROČILA.....	43
4.5.4	PROCES USKLAJEVANJA.....	43
4.5.5	POSTOPEK HITREGA REŠEVANJA SPOROV	44
4.6	PREOBREMENJENA INFRASTRUKTURA.....	44
4.7	IZREDNI PREVOZI IN PREVOZI NEVARNEGA BLAGA	45
4.8	MEDLETNI PROCESI DODELJEVANJA VLAKOVNIH POTI.....	45
4.8.1	SPREMEMBA NAROČIL	45
4.8.2	POPRAVEK VLAKOVNE POTI	46
4.8.3	NEUPORABA VLAKOVNE POTI.....	47
4.8.4	ODPOVEDI.....	47
4.9	PRENOVA PROCESOV IZDELAVE VOZNEGA REDA IN DODELJEVANJA KAPACITET	48
5.	STORITVE IN UPORABNINA	49
5.1	UVOD.....	49
5.2	NAČELA ZARAČUNAVANJA	49
5.3	MINIMALNI PAKET STORITEV – PAKET 1	49
5.4	DOSTOP PO TIRIH DO OBJEKTOV ZA IZVAJANJE ŽELEZNIŠKIH STORITE – PAKET 2	52
5.4.1	POTNIŠKE POSTAJE – P21	53
5.4.2	TOVORNI TERMINALI, RANŽIRNE POSTAJE IN NAPRAVE V MORSKIH PRISTANIŠČIH – P22	53
5.4.3	ODSTAVNI TIRI – P23.....	54
5.4.4	NAPRAVE ZA VZDRŽEVANJE IN DRUGE TEHNIČNE NAPRAVE – P24	54
5.5	DODATNE STORITVE – PAKET 3	54
5.5.1	ELEKTRIČNA ENERGIJA ZA VLEKO – P31	55
5.5.2	PREDHODNO OGREVANJE POTNIŠKIH VAGONOV – P32.....	55
5.5.3	STORITVE VEZANE NA PREVOZ IZREDNIH POŠILJK – P33	55
5.5.4	UPORABA INTERVENCIJSKIH NAPRAV – P34	55
5.6	POMOŽNE STORITVE – PAKET 4.....	56
5.6.1	DOSTOP IN UPORABA ELEKTRONSKEGA GRAFIKONA PROMETA VLAKOV – P41	56
5.7	FINANČNE NADOMESTILA IN SPODBUDE.....	56
5.7.1	SPODBUDA ZA UPORABO SISTEMA ETCS (S1)	56
5.7.2	PRIBITEK ZA DIZELSKO VLEKO NA ELEKTRIFICIRANI PROGI (M1)	57
5.7.3	PRIBITEK ZA POSEBNI INVESTICIJSKI PROJEKT IZGRADNJE DRUGEGA TIRA ŽELEZNIŠKE POVEZAVE NA ODSEKU DIVAČA-KOPER (M21)	57
5.7.4	DAJATEV ZA REZERVACIJO VLAKOVNE POTI (D1)	58
5.8	CENIK	58
5.9	REŽIM UČINKOVITOSTI.....	59
5.10	PREDVIDENE SPREMEMBE UPORABNINE V LETU 2023	60
5.11	POGODBE O ZARAČUNAVANJU	61
6.	OPERATIVNA PRAVILA	62
6.1	UVOD.....	62
6.2	OPERATIVNI PREDPISI	62
6.3	OPERATIVNI UKREPI.....	62
6.3.1	OSNOVNA NAČELA	62
6.3.2	OPERATIVNA PRAVILA	62

6.3.3	MOTNJE	62
6.4	INFORMACIJSKO ORODJE ZA SPREMLJANJE VOŽNJE VLAKOV(TIS)	63
7.	OPIS STORITVENIH ZMOGLJIVOSTI	65
7.1	UVOD.....	65
7.2	PREGLED STORITVENIH ZMOGLJIVOSTI	65
7.3	DOSTOP PO TIRIH DO OBJEKTOV ZA IZVAJANJE ŽELEZNIŠKIH STORITEV.....	65
7.3.1	POTNIŠKE POSTAJE	65
7.3.2	TOVORNI TERMINALI, RANŽIRNE POSTAJE IN NAPRAVE V MORSKIH PRISTANIŠČIH	67
7.3.3	ODSTAVNI TIRI	79
7.3.4	NAPRAVE ZA VZDRŽEVANJE IN DRUGE TEHNIČNE NAPRAVE.....	79
7.3.5	NAPRAVE ZA PODPORO	81
7.4	DODATNE STORITVE.....	82
7.4.1	ELEKTRIČNA ENERGIJA ZA VLEKO.....	82
7.4.2	PREDHODNO OGREVANJE POTNIŠKIH VAGONOV.....	82
7.4.3	STORITVE VEZANE NA PREVOZ IZREDNIH POŠILJK	82
7.5	POMOŽNE STORITVE	83
7.5.1	DOSTOP IN UPORABA ELEKTRONSKEGA GRAFIKONA PROMETA VLAKOV	83
7.5.2	OSTALE POMOŽNE STORITVE.....	83
	PRILOGE.....	84

RAZLAGA POJMOV IN KRATIC

Ad hoc vlakovna pot	je vlakovna pot za določen namen, ki se dodeli za posamezne vožnje vlaka glede na proste zmogljivosti infrastrukture.
Dodelitev	pomeni dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti s strani upravljavca infrastrukture.
Dostop na JŽI	je pravica do uporabe javne železniške infrastrukture pod določenimi pogoji vključno z dostopom po tirih do objektov
Druge zainteresirane stranke	pomeni tiste subjekte, na katere poslovanje ali življenje vplivajo storitve, ki jim jih ponujajo prevozniki (npr. lokalne skupnosti, gospodarske družbe).
Informativna vlakovna pot	pomeni informacijo s potrebnimi elementi o možni vlakovni poti.
Infrastrukturna zmogljivost	pomeni možnost načrtovanja zahtevanih vlakovnih poti za en del javne železniške infrastrukture za določeno obdobje.
Izdelava vlakovnih poti	pomeni izdelavo vlakovnih poti, ki jo na podlagi prosilčeve vloge za dodelitev vlakovne poti opravi upravljavec.
Izredni prevoz	je prevoz praznih ali naloženih železniških vozil, ki presegajo nakladalni profil, mejno nakladalno maso, predpisano kodo proge ali dovoljene osne ali dolžinske obremenitve proge in se opravi kot prevoz izredne pošiljke.
Javna železniška infrastruktura	je železniška infrastruktura, ki je v lasti Republike Slovenije.
Katalog razpoložljivih vlakovnih poti	je seznam prostih in informativnih vlakovnih poti (študij), ki so v veljavnem voznorednem obdobju na razpolago prosilcem v postopku naročanja ad hoc vlakovnih poti v rednem, skrajšanem in izrednem postopku.
Katalog vlakovnih poti	je seznam prostih vlakovnih poti, ki so na razpolago prosilcem v postopku naročanja vlakovnih poti za novo voznoredno obdobje.
Licenca	pomeni dovoljenje, ki ga licenčni organ izda prevozniku in s katerim se prizna njegova sposobnost, da kot prevoznik v železniškem prometu opravlja storitve železniškega prevoza; ta sposobnost je lahko omejena na opravljanje posebnih vrst storitev.
Nadomestilo za uporabo objektov	pomeni nadomestilo, ki se zaračunava za uporabo tirov, objektov in naprav za izvajanje železniških storitev
Okvirna pogodba	pomeni pogodbo, ki določa pravice in obveznosti prosilca in upravljavca v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi, ki se bodo dodeljevale in uporabnino, ki se bodo zaračunavale v obdobju, ki je daljše od obdobja veljave voznega reda.
Omrežje	pomeni celotno infrastrukturo, ki jo upravlja upravljavec.
Operativni vozni red	je vozni red, ki vsebuje podatke o vozni redih posameznih vlakov za potrebe upravljavca po posameznih progah in vozni redih posameznih vlakov za potrebe prevoznikov na teh progah.
Posebna infrastruktura	pomeni odsek ali del infrastrukture, ki je prednostno namenjen posebnim vrstam prevoza in ga opredeli upravljavec v programu omrežja.
Pravne osebe	so pravni subjekti, ki jim je na podlagi zakonodaje države, v kateri so registrirane, priznan položaj pravne osebe.
Preobremenjena infrastruktura	pomeni odsek ali del infrastrukture, na katerem tudi po usklajevanju med zahtevami prosilcev ni mogoče v celoti zadostiti povpraševanju po vlakovnih poteh oziroma infrastrukturni zmogljivosti.
Prevoznik	je pravna ali fizična oseba, ki samostojno opravlja gospodarsko dejavnost, katere glavna dejavnost je izvajanje prevoznih storitev prevozov blaga oziroma potnikov v železniškem prometu in ima za zagotavljanje omenjenih storitev licenco, pri čemer mora ta prevoznik zagotoviti vleko vlakov, ali pravna ali fizična oseba, ki samostojno opravlja gospodarsko dejavnost, ki zagotavlja le vleko vlakov.
Prosiliec	je prevoznik, mednarodno združenje prevoznikov v železniškem prometu ali druga pravna ali fizična oseba, ki zaradi javnega (država, lokalna skupnost, izvajalec gospodarske javne službe) ali komercialnega (prevoznika tovora, špediterji in prevozniki v kombiniranem prometu) interesa potrebuje vlakovno pot.

Prosta vlakovna pot	pomeni vlakovno pot ali vlakovne poti, ki jih ima upravljavec v voznem redu omrežja na voljo za dodelitev prosilcem.
Regulatorni organ	je organ, ki skrbi za enakopravno obravnavo vseh deležnikov na trgu storitev v železniškem prometu in svobodno konkurenco med ponudniki storitev v železniškem prometu in je pristojen za reševanje pritožb zoper odločitve in ravnanja upravljavca, prevoznikov ali upravljavcev objektov za izvajanje železniških storitev ter opravlja druge naloge, ki jih določa zakon.
Uporabnina	je znesek, ki ga za uporabo javne železniške infrastrukture plačuje prosilec in je namenjen kritju stroškov vzdrževanja javne železniške infrastrukture - obsega minimalni paket storitev dostopa do javne železniške infrastrukture in dostop do objektov za izvajanje železniških storitev.
Upravljavec JŽI	je pravna oseba, ki je pristojna oziroma odgovorna zlasti za upravljanje, gospodarjenje in vzdrževanje železniške infrastrukture, vključno z upravljanjem prometa, vodenjem-upravljanjem ter signalizacijo, dodeljevanjem vlakovnih poti in zaračunavanjem ter pobiranjem uporabnine.
Usklajevanje	je postopek, po katerem upravljavec in prosilci poskušajo najti rešitev, kadar obstajajo nasprotujoče si prošnje za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti.
Vlakovna pot	je infrastrukturna zmogljivost, potrebna za vožnjo vlaka med dvema krajema ob določenem času.
Vozni red	je tehnološki načrt prevoznika za določeno voznoredno obdobje, ki je izdelan na podlagi voznega reda omrežja.
Vozni red omrežja	je akt upravljavca, ki določa načrtovane vožnje vlakov in železniškega voznega parka na javni železniški infrastrukturi v obdobju, za katerega velja.
Voznoredno obdobje	je časovno obdobje, za katero je izdelan vozni red omrežja.

JŽI	javna železniška infrastruktura
ePoti	spletna aplikacija za naročilo vlakovne poti
OSS	enotna kontaktna točka (One Stop Shop)
PaP	Prearranged Path – predhodno pripravljena mednarodna vlakovna pot, rezervirana za dodelitev v okviru RFC
PCS	Path Coordination System – spletno orodje RNE za naročilo vlakovnih poti
RFC	Rail Freight Corridor - Prednostni tovorni koridor v skladu z Uredbo EU št. 913/2010
RNE	RailNetEurope
RS	Republika Slovenija
TAF TSI	tehnične specifikacije za interoperabilnost v zvezi s telematskimi aplikacijami za tovorni podsistem vseevropskega železniškega sistema
TEN-T	vseevropsko prometno omrežje
UIC	mednarodno železniško združenje
ZVZelP - 1	Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 30/18 in 54/21)
ZZelP	Zakon o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 - uradno prečiščeno besedilo, 30/18 in 82/21)
X	datum uveljavitve novega operativnega voznega reda oziroma začetek veljavnosti novega voznorednega obdobja
X-N	število mesecev pred uveljavitvijo novega voznega reda omrežja (-N je število mesecev prej)

1. SPLOŠNE INFORMACIJE

1.1 Uvod

V Republiki Sloveniji je upravljavec javne železniške infrastrukture podjetje Slovenske železnice – Infrastruktura, d.o.o.

Več podatkov o podjetju lahko dobite na [spletni strani SŽ - Infrastruktura](#).

Skladno z določili ZZelP in Uredbo o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi upravljavec za vsako posamezno voznoredno obdobje izda program omrežja, v katerem so podrobno obrazložena splošna pravila, roki, postopki in merila v zvezi ureditvijo zaračunavanja uporabnine in režimom učinkovitosti. Poleg tega vsebuje tudi informacije, potrebne za vložitev prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti, informacije o možnih dodatnih in pomožnih storitvah ter druge informacije.

1.2 NAMEN PROGRAMA OMREŽJA

Temeljni cilji, ki se želijo doseči s programom omrežja so:

- ponuditi prosilcem potrebne informacije za sodelovanje v postopku dodeljevanja vlakovnih poti,
- določiti pogoje, ki jih morajo izpolnjevati in upoštevati prosilci pri dodeljevanju vlakovnih poti,
- podati temeljne informacije o železniški infrastrukturi in storitvah,
- seznaniti prosilce s pogoji, pod katerimi bodo lahko uporabljali JŽI.

1.3 PRAVNI VIDIKI

Program omrežja je akt upravljavca javne železniške infrastrukture Republike Slovenije, ki ga v sodelovanju z ministrstvom pristojnim za promet, varnostnim in regulatornim organom, prosilci in drugimi zainteresiranimi strankami izdela upravljavec za vsako posamezno voznoredno obdobje.

V programu omrežja so predstavljene splošne značilnosti zmogljivosti JŽI in vse omejitve, ki se nanašajo na njeno uporabo. Program omrežja vključuje tudi podatke o pogojih za dostop do objektov za izvajanje železniških storitev, povezanih z omrežjem JŽI, in pogojih za upravljanje storitev v teh objektih.

1.3.1 PRAVNI OKVIR

Program omrežja je pripravljen v skladu z:

- ZZelP,
- ZVZelP - 1,
- Uredbo o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Ur.l. RS št. [44/16](#), [16/19](#), [121/20](#)),
- Uredbo o kategorizaciji prog (Ur.l. RS št. [4/09](#), [5/09](#), [62/11](#), [66/12](#), [12/13](#) in [30/18](#) - [ZVZelP-1](#)) – delno podaljšanje uporabe do uveljavitve predpisa iz četrtega odstavka 113. člena ZVZelP-1
- Delegirani sklep Komisije (EU) [2017/2075](#) o nadomestitvi Priloge VII k Direktivi 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja.

1.3.2 PRAVNI STATUS IN ODGOVORNOST

Program omrežja natančno opredeljuje pravila, roke, merila in postopke za dodeljevanje vlakovnih poti in infrastrukturnih zmogljivosti ter za zaračunavanje uporabnine. Poleg tega program omrežja natančno opredeljuje pravila, merila in postopke v zvezi z režimom učinkovitosti v železniškem prometu.

Program omrežja je v delu, ki se nanaša na pogoje za dostop, dodeljevanje kapacitet, uporabnino in operativna pravila pravno zavezujoč akt.

Upravljavec JŽI ni odgovoren za napačne informacije, podane v programu omrežja glede infrastrukture in storitev, ki so zunaj njegovih pristojnosti.

Ta program omrežja je izdelan na podlagi dostopnih informacij in veljavne zakonodaje 20. novembra 2021. Zakonodaja v pripravi ni upoštevana. V primeru neskladnosti določil programa omrežja z veljavno zakonodajo veljajo določila zakonodaje. Vse predpise in tehnične dokumente, ki stopijo v veljavo po objavi v programu omrežja, je potrebno upoštevati pri razlagi določil programa omrežja.

V programu omrežja objavljene informacije o načrtovanih spremembah JŽI in/ali o pogojih, ki se nanašajo na njeno uporabo, se lahko za posamezno voznoredno obdobje uporabijo za obveščanje in kot pomoč v postopku dodeljevanja vlakovnih poti, vendar za upravljavca JŽI ne pomenijo zavezujoče obveznosti, da te spremembe tudi izvede.

1.3.3 RAZLAGE IN PRITOŽBE V ZVEZI Z DOLOČILI PROGRAMA OMREŽJA

Prosilci lahko v pisni obliki ali po elektronski pošti od upravljavca JŽI (kontaktne osebe so navedene v točki 1.6) zahtevajo razlago ali dodatne informacije glede vsebin programa omrežja. Upravljavec JŽI odgovori na zahtevo najpozneje v 15 dneh.

Pritožbe v zvezi s programom omrežja in v programu omrežja vsebovanimi merili rešuje regulatorni organ pri Agenciji za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije, Sektor za regulacijo trga železniških storitev.

1.4 STRUKTURA PROGRAMA OMREŽJA

Struktura in vsebina programa omrežja je predpisana v priročniku za izdelavo, ki ga izdaja RNE. Priročnik se sproti vsakoletno posodablja. Zadnja verzija dokumenta je dostopna v angleški verziji na [spletni strani RNE](#).

Program omrežja je razdeljen v sedem temeljnih poglavij:

1. Splošne informacije
2. Infrastruktura
3. Pogoji za dostop
4. Dodeljevanje kapacitet
5. Storitve in uporabnina
6. Operativna pravila
7. Opis storitvenih zmogljivosti

1.5 VELJAVNOST, SPREMEMBE IN OBJAVA PROGRAMA OMREŽJA

1.5.1 OBDOBJE VELJAVNOSTI

Informacije, ki jih vsebuje ta program omrežja, veljajo za voznoredno obdobje 2022/2023, ki traja od 11. decembra 2022 do 10. decembra 2023. Določbe veljajo tudi za vsa naročila vlakovnih poti za to voznoredno obdobje, opravljena v letu 2022.

1

1.5.2 POSTOPEK PRIPRAVE SPREMEMB IN POSODOBITEV

Program omrežja upravljavec sproti dopolnjuje in po potrebi spreminja. Pri pripravi sprememb sodeluje z ministrstvom, pristojnim za promet, varnostnim in regulatornim organom, prosilci in drugimi zainteresiranimi strankami.

O spremembah programa omrežja mora upravljavec najmanj 15 dni pred uveljavitvijo sprememb obvestiti vse prosilce, katerim so bile dodeljene vlakovne poti.

Če se namerava spremeniti bistvene elemente sistema zaračunavanja uporabnin, se te spremembe objavi vsaj 3 mesece pred začetkom naslednjega voznorednega obdobja (X – 15).

V primeru, ko se program omrežja spremeni zaradi novih ali spremenjenih nacionalnih predpisov, pričnejo spremembe veljati takoj oziroma skupaj s pričetkom učinkovanja teh predpisov.

1.5.3 NAČIN OBJAVE

Program omrežja je objavljen in dostopen uporabnikom na [spletni strani upravljavca](#).

V primeru sprememb programa omrežja je na spletni strani objavljena zadnja veljavna verzija programa omrežja. Številka verzije in datum izdaje sta objavljena na naslovni strani programa omrežja.

Program omrežja je izdelan tudi v angleškem jeziku. V primeru nejasnosti v angleški verziji se za razlago uporabi slovenska verzija. Angleška verzija programa omrežja je dostopna na [spletni povezavi](#).

Tiskano izdajo programa omrežja se lahko naroči pisno ali po elektronski pošti pri upravljavcu JŽI, pri čemer je treba plačati stroške tiskanja in dostave v Republiki Sloveniji, ki znašajo 87,50 EUR.

1.6 INFORMACIJE O STIKIH

Za vse dodatne informacije v zvezi z določili programa omrežja, za razlago nejasnosti in za naročilo programa omrežja v tiskani obliki se lahko prosilci obrnejo na:

Slovenske železnice - Infrastruktura d.o.o.
Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana

Kontaktne osebe za posamezna področja dela so navedene v spodnjih preglednicah.

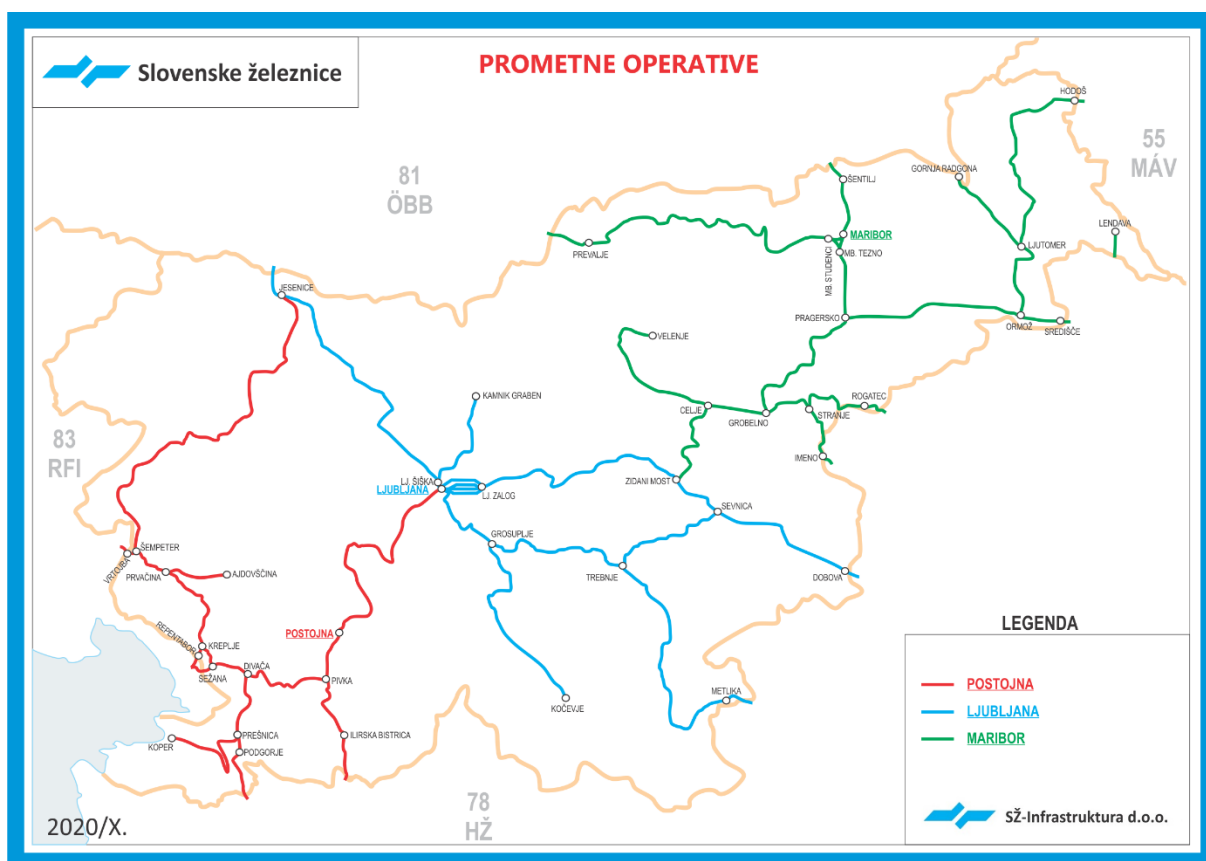
DELOVNO PODROČJE	KONTAKTNA PISARNA	KONTAKTNI PODATKI
Splošne informacije	OneStopShop (OSS)	Tel.: 01 29 13 474 E-pošta: oss@slo-zeleznice.si Naslov: Trg OF 6, 1000 Ljubljana
Dodeljevanje kapacitet Uporabnina	Služba za načrtovanje, tehnologijo in inženiring	Tel.: 01 29 13 226 E-pošta: uros.zupan@slo-zeleznice.si Naslov: Trg OF 6, 1000 Ljubljana
Režim učinkovitosti	Služba za načrtovanje, tehnologijo in inženiring	Tel.: 01 29 13 075 E-pošta: marjan.rozic@slo-zeleznice.si Naslov: Trg OF 6, 1000 Ljubljana
Program omrežja Pogodbe o dostopu	Služba za načrtovanje, tehnologijo in inženiring	Tel.: 01 29 12 263 e-pošta: tomi.mohorko@slo-zeleznice.si Naslov: Trg OF 6, 1000 Ljubljana
Naročila vlakovnih poti v rednem in zapoznelem postopku	Služba za načrtovanje, tehnologijo in inženiring	Tel.: 01 29 13 474 E-pošta: peter.lesnik@slo-zeleznice.si Naslov: Trg OF 6, 1000 Ljubljana
Dovoljenja za izredne prevoze	Služba za načrtovanje, tehnologijo in inženiring	Tel.: 01 29 13 077 E-pošta: kristijan.krapse@slo-zeleznice.si Naslov: Trg OF 6, 1000 Ljubljana
Licence in varnostna spričevala	Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije (AŽP)	Tel.: 02 234 14 27 E-pošta: gp.azp@azp.si Naslov: Kopitarjeva ulica 5, 2000 Maribor

Naročanje ad – hoc vlakovnih poti v skrajšanem postopku

DELOVNO MESTO	PODROČJE
Služba za načrtovanje, tehnologijo in inženiring	<u>VLA KOVNE POTI ZA POTNIŠKI PROMET</u> Tel.: 01 29 13 474 E-pošta: peter.lesnik@slo-zeleznice.si Naslov: Trg OF 6, 1000 Ljubljana
Vlakovni dispečer	<u>ODSEK LJUBLJANA – DOBOVA</u> Tel.: 01 29 15 733 E-pošta: ljubljana.disvl@slo-zeleznice.si Naslov: Trg OF 6, 1000 Ljubljana
Dispečer prometne operative Ljubljana	<u>VLA KOVNE POTI ZA MEDNARODNI TOVARNI PROMET IN VLA KOVNE POTI PREKO VEČ PROMETNIH OPERATIV IN OBMOČJE PROMETNE OPERATIVE LJUBLJANA RAZEN ODSEKA LJUBLJANA - DOBOVA</u> Tel.: 01 29 13 361 E-pošta: ljubljana.dispecerst@slo-zeleznice.si

SPLOŠNE INFORMACIJE

	Naslov: Trg OF 6, 1000 Ljubljana
Dispečer prometne operative Maribor	OBMOČJE PROMETNE OPERATIVE MARIBOR Tel.: 02 29 22 361 E-pošta: maribor.dispecerst@slo-zeleznice.si Naslov: Partizanska 50, 2000 Maribor
Dispečer prometne operative Postojna	OBMOČJE PROMETNE OPERATIVE POSTOJNA Tel.: 05 29 62 361 E-pošta: postojna.dispecerst@slo-zeleznice.si Naslov: Kolodvorska 25b, 6230 Postojna



Sosednji upravljavci železniške infrastrukture

DRŽAVA	UPRAVLJAVEC INFRASTRUKTURE	KONTAKTNI PODATKI
Avstrija	ÖBB Infrastruktur AG www.oebb.at/infrastruktur	Praterstern 3 1020 Wien Tel.: +43 1 93000-0
Hrvaška	HŽ – Infrastruktura d.o.o. www.hzinfra.hr	Antuna Mihanovića 12 10000 Zagreb Tel.: +385 1 378 33 01
Italija	RFI – Rete Ferrovia Italia SpA. www.rfi.it	Piazza della Croce Rossa 1 Roma
Madžarska	MAV Co. www.mav.hu	H-1087 Budapest Könyves Kalman krt. 54-60

Enotne kontaktne točke – sistem vse na enem mestu

Seznam enotnih kontaktnih točk evropskih upravljavcev infrastrukture je na voljo na: www.rne.eu/organisation/oss.

1.7 MEDNARODNO SODELOVANJE EVROPSKIH UPRAVLJAVCEV ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

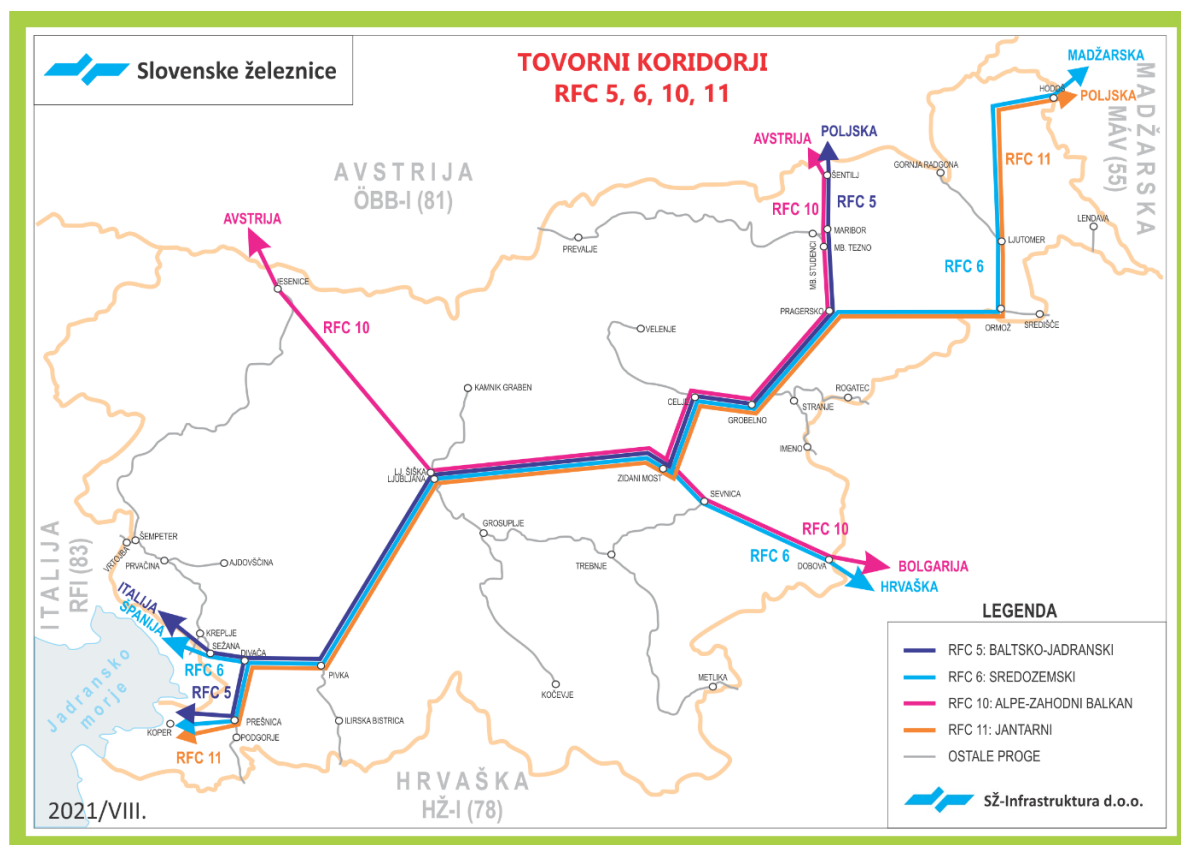
1.7.1 PREDNOSTNI TOVARNI KORIDORJI

Uredba EU 913/2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovarni promet zahteva od članic, da ustanovijo tržno usmerjene prednostne tovarne koridore (RFC) z namenom:

- krepitev sodelovanja med upravljavci infrastrukture pri ključnih vidikih poslovanja, kot je dodeljevanje vlakovnih poti;
- uvajanja interoperabilnih sistemov in razvoj infrastrukture;
- zagotovitev ustreznega ravnovesja med tovarnim in potniškim prometom vzdolž RFC-jev, pri čemer se zagotovi zmogljivosti za potrebe tovarnega prometa skladno s potrebami trga in izpolnjuje skupne cilje v zvezi s točnostjo tovarnih vlakov
- promoviranja intermodalnosti med železniškim in drugimi oblikami transporta z vključevanjem terminalov v procese upravljanja koridorjev.

Preko železniškega omrežja, s katerim upravlja SŽ – Infrastruktura, potekajo štirje prednostni tovarni koridori:

- RFC 5 - Baltik – Jadran;
- RFC 6 – Sredozemlje;
- RFC 10 - Alpe – Zahodni Balkan;
- RFC 11 – Jantarni koridor.





Baltsko – jadranski tovorni koridor poteka na relaciji Świnoujście / Gdynia – Katowice – Ostrava / Žilina – Bratislava / Dunaj / Celovec – Videm – Benetke / Trst / Bologna / Ravenna / Gradec - Maribor – Ljubljana – Koper / Trst.

RFC 5, ki predstavlja osrednjo železniško os sever - jug, povezuje pristanišča na Poljskem, Sloveniji in Italiji s kopenskimi terminali v Poljski, Češki, Slovaški, Avstriji, Italiji in Sloveniji. Vzpostavlja železniško povezavo, ki odpravlja ovire med industrijsko razvito severno in južno Evropo ter državami, ki nimajo direktne povezave z morjem.

Sedež skupne pisarne koridorja, katera v okviru sistema vse na enem mestu – C-OSS prosilcem omogoča, da na enem mestu in z enim samim postopkom zaprosijo in prejmejo vse odgovore v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi koridorja, je v Mestrah (Italija).

Naslov:

RFC 5 Permanent Management Office
Via Trento 38
30171 Venezia Mestre (VE)
Italy

C-OSS:

Telefon: +39 313 804 7616

E-pošta: c-oss@rfc5.eu

Več informacij v zvezi z delovanjem RFC 5 je dostopnih na <http://www.rfc5.eu/>.



Sredozemski tovorni koridor poteka na relaciji Almeria – Valencia / Algeciras / Madrid – Zaragoza / Barcelona – Marseille – Lyon – Torino – Milano – Verona – Padova / Benetke – Trst / Koper – Ljubljana / Reka – Zagreb – Budimpešta – Záhony.

RFC 6 je eden izmed nosilnih evropskih koridorjev in neposredno povezuje države jugozahodne in vzhodne Evrope ter omogoča vhodni portal v Ukrajino. Predstavlja najpomembnejšo železniško povezavo zahod - vzhod, saj omogoča direkten transport tovora med Evropo in Azijo. RFC6 je tudi najbolj povezljiv tovorni koridor saj se prekriva ali križa z osmimi tovarnimi koridorji (1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 in 11).

Sedež skupne pisarne koridorja, katera v okviru sistema vse na enem mestu – C-OSS prosilcem omogoča, da na enem mestu in z enim samim postopkom zaprosijo in prejmejo vse odgovore v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi koridorja, je v Milanu (Italija). Kontaktni podatki skupne pisarne:

Naslov:

RFC 6 Permanent Management Office
Greco Pirelli, Via Ernesto Breda 38 (CAP)
Milano (Italy)

C-OSS:

Telefon: +39 324 829 8130

E-pošta: OSS@railfreightcorridor6.eu

Več informacij v zvezi z delovanjem RFC 6 je dostopnih na <http://www.railfreightcorridor6.eu/>.



Alpine-Western Balkan
rail freight corridor

Alpsko – zahodno balkanski tovorni koridor poteka na relaciji Salzburg – Beljak – Ljubljana / Wels / Linz – Gradec – Maribor – Zagreb – Vinkovci / Vukovar – Tovarnik – Beograd – Sofija – Svilengrad (bolgarsko – turška meja).

RFC10 je ključna železniška os za tovorni promet v regiji Zahodnega Balkana. Namen vzpostavitve novega tovarnega koridorja je osnova za boljšo medsebojno povezanost držav članic in evropskih tretjih držav, saj vključuje tudi Srbijo (kandidatka za vključitev v Evropsko unijo) in omogoča povezavo s Turčijo na bolgarsko - turški meji, s čimer nudi neposredno povezavo med zahodno in srednjo Evropo ter Turčijo. S svojo vzpostavitvijo RFC10 zadostuje velikemu povpraševanju po intermodalnih storitvah železniškega tovarnega prometa med EU in Turčijo in zaokrožuje geografsko pokritje celotne Evrope s koridorji konkurenčnega tovarnega prometa.

Sedež skupne pisarne koridorja, katera v okviru sistema vse na enem mestu – C-OSS prosilcem omogoča, da na enem mestu in z enim samim postopkom zaprosijo in prejmejo vse odgovore v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi koridorja, je v Ljubljani. Kontaktni podatki skupne pisarne:

Naslov:

Alpine – Western Balkan RFC Permanent Management Office
Zaloška cesta 214b
1000 Ljubljana

Več informacij v zvezi z delovanjem RFC 10 je dostopnih na <https://www.rfc-awb.eu/>.



Jantarni tovorni koridor poteka na relaciji Koper – Ljubljana – Zalaszentiván – Sopron / Csorna (madžarsko – srbska meja) – Kelebia – Budimpešta / Komárom – Leopoldov / Rajka – Bratislava – Žilina – Katowice / Krakov – Varšava / Łuków – Terespol (poljsko – beloruska meja).

Namen vzpostavitve novega tovarnega koridorja RFC11 je povezava vzhodne meje Evropske unije z Jadranskim morjem za povečanje tržnega deleža železniškega prevoza na tej pomembni transportni osi.

C-OSS:

Telefon: +48 22 473 34 69

E-pošta: roman.stanczak@plk-sa.pl

Več informacij v zvezi z delovanjem RFC 11 je dostopnih na <https://rfc-amber.eu/>.

1.7.2 RAILNETEUROPE IN DRUGO MEDNARODNO SODELOVANJE



SŽ – Infrastruktura je član RailNetEurope (RNE), ki je krovna evropska organizacija upravljavcev železniške infrastrukture in organov za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti. RNE omogoča poenostavitev poslovanja v mednarodnem železniškem prometu z razvojem poenotениh poslovnih procesov v obliki predlog, priročnikov in smernic, kot tudi informacijskih orodij.

Več informacij o RNE je dostopnih na www.rne.eu/organisation/rne-Approach-structure/.



PRIME - platforma upravljavcev železniške infrastrukture v Evropi je bila ustanovljena med GD MOVE in upravljavci železniške infrastrukture konec leta 2013 z namenom izboljšati čezmejno sodelovanje upravljavcev železniške infrastrukture, podpirati izvajanje evropske železniške politike in razviti primerjalno uspešnost za izmenjavo najboljših praks.

Gradnja vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), ki temelji na medsebojni povezanosti in interoperabilnosti nacionalnih prometnih omrežij, vključno z železniškim, je zelo pomembna za gospodarsko konkurenčnost EU ter njen uravnotežen in trajnostni razvoj. V okviru programa TEN-T v EU so številni evropski koordinatorji zadolženi za lažje izvajanje nekaterih več državnih železniški projektov (šest jih vključuje ERTMS), ki jih omrežje obravnava kot visoko prednostno nalogo.

Več informacij je dostopnih na:

https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/2016-06-03-prime-members-and-chair_en.



CER - skupnost evropskih železniških in infrastrukturnih podjetij združuje blizu 70 železniških podjetij, njihovih nacionalnih združenj, pa tudi upravljavcev infrastrukture in družb za lizing vozil. Člani CER predstavljajo 71% dolžine evropskega železniškega omrežja, 76% evropskega tovarnega prometa in 92% železniškega potniškega prometa v Evropi. Več informacij je dostopnih na <https://www.cer.be/>.



EIM – evropski upravljavci železniške infrastrukture je leta 2002 ustanovljeno mednarodno neprofitno združenje s sedežem v Bruslju, ki sodeluje pri delu evropske agencije za železnice (ERA) v različnih delovnih skupinah.

Več informacij je dostopnih na <https://eimrail.org/>.

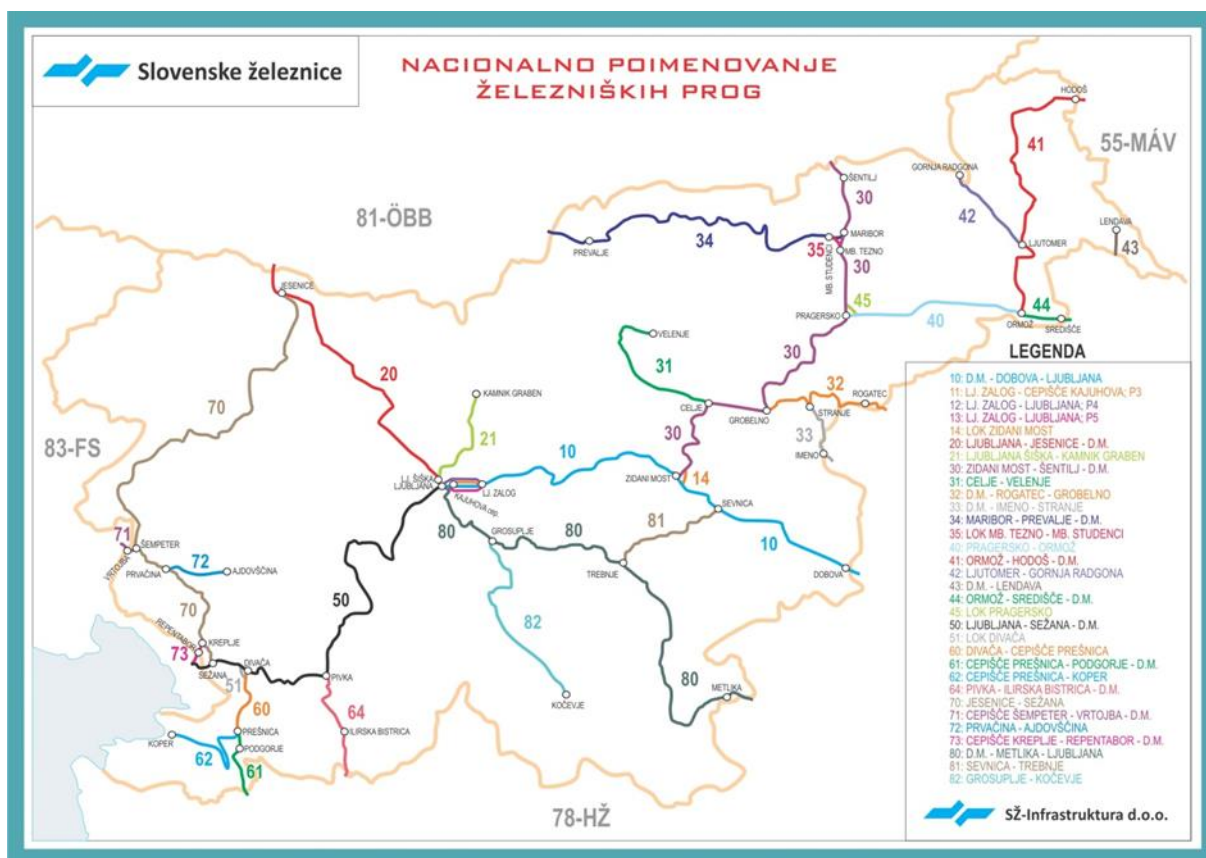
2. INFRASTRUKTURA

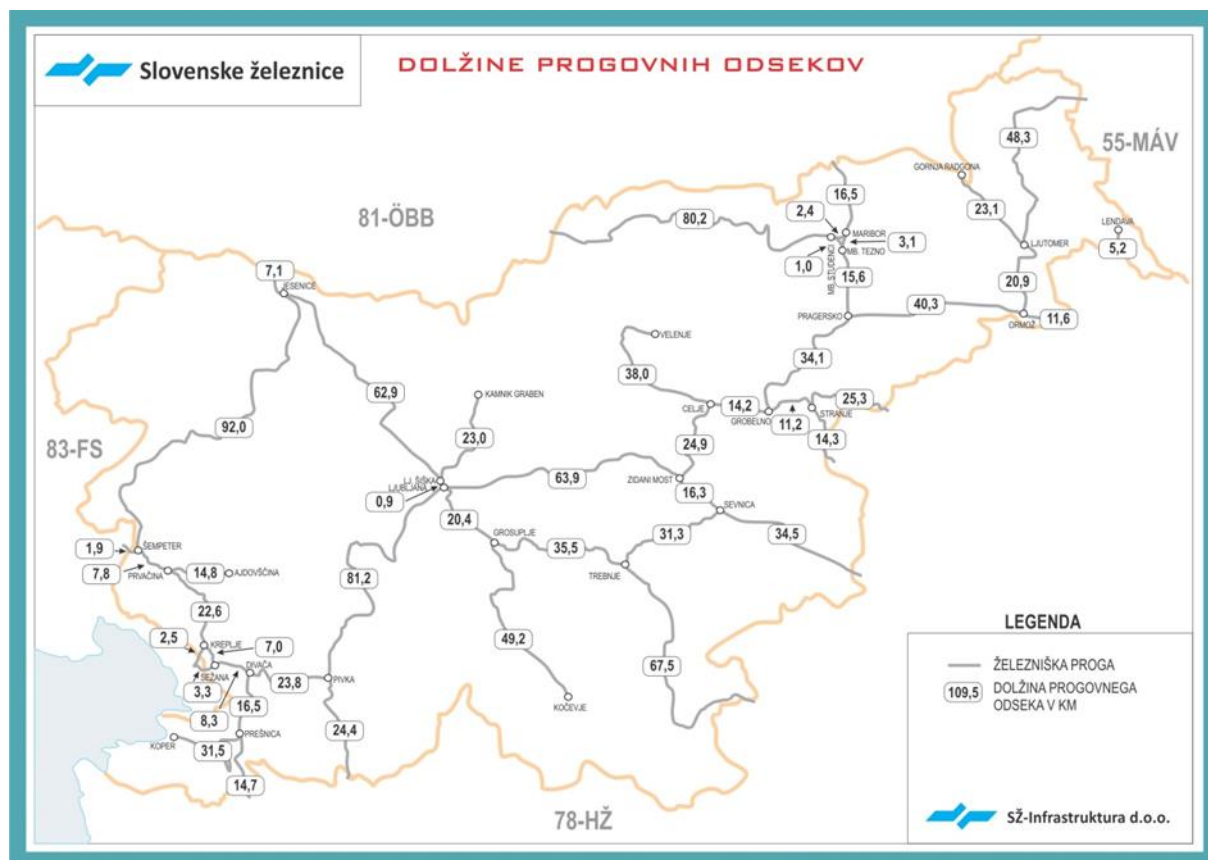
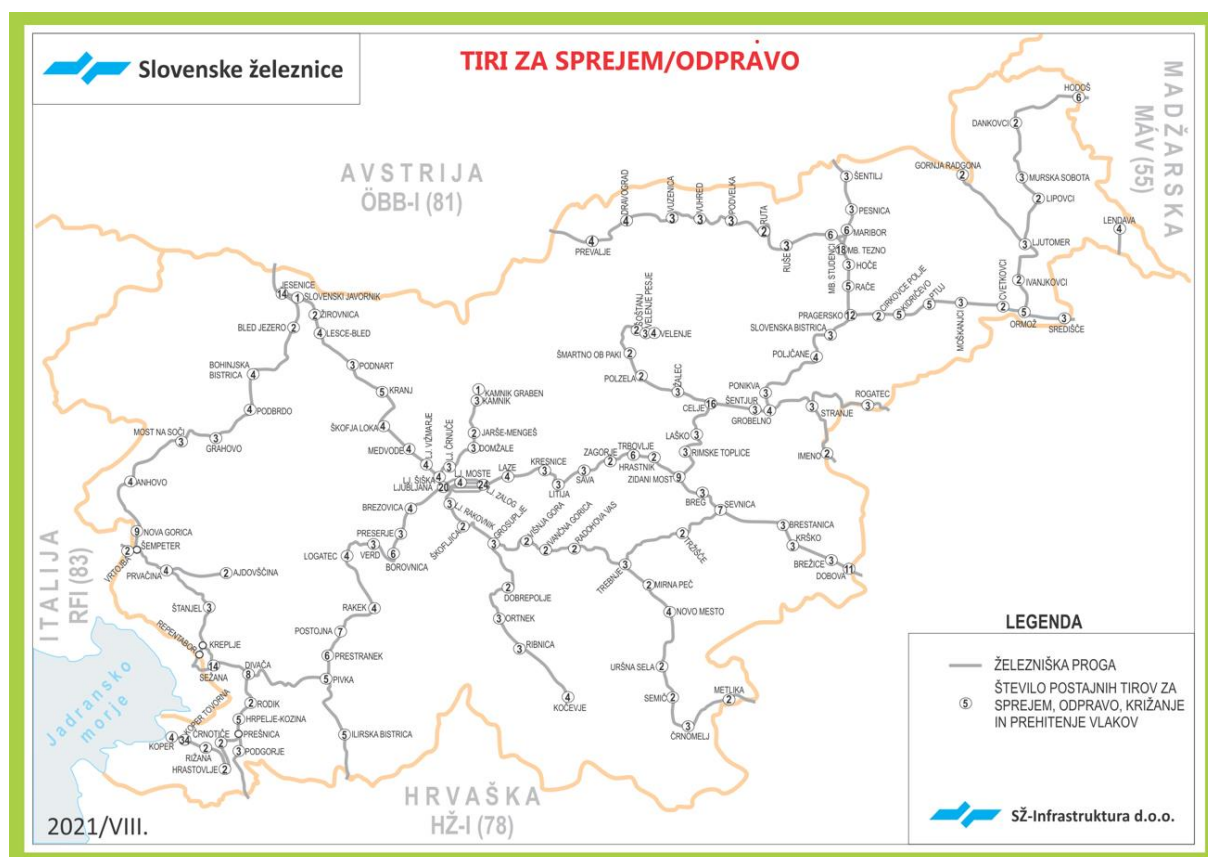
2.1 Uvod

Javna železniška infrastruktura so objekti in naprave, potrebni za nemoteno odvijanje javnega železniškega prometa ter pripadajoča zemljišča, ki funkcionalno služijo njihovi namenski rabi. JŽI je grajeno javno dobro v lasti države in se uporablja na način in pod pogoji, določenimi v ZZelP in na njegovi podlagi izdanimi predpisi.

2.2 OBSEG ŽELEZNIŠKEGA OMREŽJA

Železniško omrežje v Republiki Sloveniji je opredeljeno v Uredbi o kategorizaciji prog. Glede na obseg prometa, gospodarski pomen in povezovalno vlogo železniškega prometa v prostoru proge delimo na glavne in regionalne proge. V spodnji skicah in tabelah so prikazane proge JŽI z nekaterimi osnovnimi podatki. Natančnejši podatki o progah so v prilogi 2A, o postajah pa v prilogi 2B.





INFRASTRUKTURA

ŠTEVILKA PROGE	NACIONALNO POIMENOVANJE PROGE	NACIONALNA KATEGORIJA PROGE	ŠTEVILKA E - PROGE	KATEGORIJA PROGE	GRADBENA DOLŽINA PROGE Z GLAVNIMI PREVOZNIMI TIRI (m)			
					CELOTNA PROGA	ENOTIRNA PROGA	DVOTIRNA PROGA	DOLŽINA TIROV
10	d.m. – Dobova - Ljubljana	G	E70 E69	D3	114,751		114,751	229,502
20	Ljubljana – Jesenice – d.m.	G	E65	D3	70,898	70,898		70,898
21	Ljubljana Šiška – Kamnik Graben	R		C4	23,010	23,010		23,010
30	Zidani Most – Šentilj – d.m.	G	E67 E69	D3	108,274	15,647	92,627	200,901
31	Celje – Velenje	R		C3	37,967	37,967		37,967
32	d.m. – Rogatec – Grobelno	R		C3	36,496	36,496		36,496
33	d.m. – Imeno - Stranje	R		C4	14,236	14,236		14,236
34	Maribor – Prevalje – d.m.	R		B2	82,672	82,672		82,672
40	Pragersko – Ormož	G	E69	D3	40,273	40,273		40,273
41	Ormož – Hodoš – d.m.	G	T69	D4	69,215	69,215		69,215
42	Ljutomer – Gornja Radgona	R		C2	23,050	23,050		23,050
43	d.m. – Lendava	R		B2	5,216	5,216		5,216
44	Ormož – Središče – d.m.	G	E69	C3	11,615	11,615		11,615
50	Ljubljana – Sežana – d.m.	G	E70 E69 E65	D3	116,592		116,592	233,184
60	Divača – cepišče Prešnica	G	E69	D3	16,479	16,479		16,479
61	cep. Prešnica – Podgorje – d.m.	R		C2	14,721	14,721		14,721
62	cepišče Prešnica – Koper	G	E69	D3	31,553	31,553		31,553
64	Pivka – Ilirska Bistrica – d.m.	G	E65	C2	24,405	24,405		24,405
70	Jesenice – Sežana	R		C2	129,185	129,185		129,185
71	cepišče Šempeter pri Gorici – Vrtojba – d.m.	R		C2	1,855	1,855		1,855
72	Prvačina – Ajdovščina	R		C2	14,833	14,833		14,833
73	cepišče Kreplje – Repentabor – d.m.	R		C2	2,501	2,501		2,501
80	d.m. – Metlika – Ljubljana	R		C2	123,362	123,362		123,362
81	Sevnica – Trebnje	R		C2	31,345	31,345		31,345
82	Grosuplje – Kočevje	R		D4	49,184	49,184		49,184
14	lok Zidani Most	G		D3	1,284	0,809	0,475	1,759
45	lok Pragersko	G		C3	0,636		0,636	1,272
35	lok Maribor Tezno – Maribor Studenci	R		C3	1,033	1,033		1,033
51	lok Divača	G		D3	1,040	1,040		1,040
11	Ljubljana Zalog – cepišče Kajuhova (P3)	R		D3	2,660	2,660		2,660
12	Ljubljana Zalog – Ljubljana (P4)	R		D3	3,854	3,854		3,854
13	Ljubljana Zalog – Ljubljana (P5)	R		C3	3,506	3,506		3,506

Kategorija proge glede na dolžinsko in osno obremenitev, prikazana v petem stolpcu zgornje tabele, velja za celotno progo upoštevajoč odsek z najnižjo kategorijo. Kategorije za posamezne odseke prog glede na dejansko stanje proge so prikazane v prilogi 2A in v skici v točki 2.3.5.

2.2.1 MEJE OMREŽJA

Meje omrežja, s katerim upravlja upravljavec JŽI, so točke državne meje na posameznih odsekih prog.

V skladu z določili ZZelP ne sodijo v JŽI naslednje vrste tirov in pripadajočih tirnih naprav:

- popravljalni tiri (tiri za popravilo železniških vozil in odstranjevanje napak, nastalih pri natovarjanju tovorov),
- tiri v lokomotivskih depojih,
- industrijski tiri, tiri in proge v zasebni lasti.

2.2.2 SOSEDNJA ŽELEZNIŠKA OMREŽJA

Na JŽI Republike Slovenije mejijo upravljavci železniških infrastruktur naslednjih držav:

- Avstrija – ÖBB Infrastruktur Betrieb AG
- Hrvaška – HŽ Infrastruktura d.o.o.
- Italija - RFI – Rete Ferroviaria Italiana
- Madžarska - MAV/GYSEV

V spodnji tabeli so podatki o mejnih progah in postajah s sosednjimi železniškimi upravami.

SOSEDNJA DRŽAVA	MEJNA PROGA	POSTAJA IZMENJAVE PROMETA
Avstrija	Jesenice – Rosenbach (Področca)	Jesenice
	Prevalje – Bleiburg (Pliberk)	Bleiburg
	Šentilj – Spielfeld-Straß (Špilje)	Spielfeld-Straß
Hrvaška	Lendava – Čakovec	Čakovec
	Središče – Čakovec	Čakovec
	Rogatec – Đurmanec	Rogatec
	Imeno – Kumrovec	Kumrovec
	Dobova – Savski Marof	Dobova
	Metlika – Kamanje	Metlika
	Ilirska Bistrica – Šapjane	Šapjane
	Rakitovec – Buzet	Buzet
Italija	Nova Gorica – Gorizia Cle. (Gorica)	Nova Gorica
	Sežana – Villa Opicina (Opčine)	Villa Opicina
Madžarska	Hodoš – Óriszentpéter	Hodoš

Dodatne informacije in tehnični podatki o progah, napravah in postajah so opisane v prilogah k tretjemu poglavju programa omrežja.

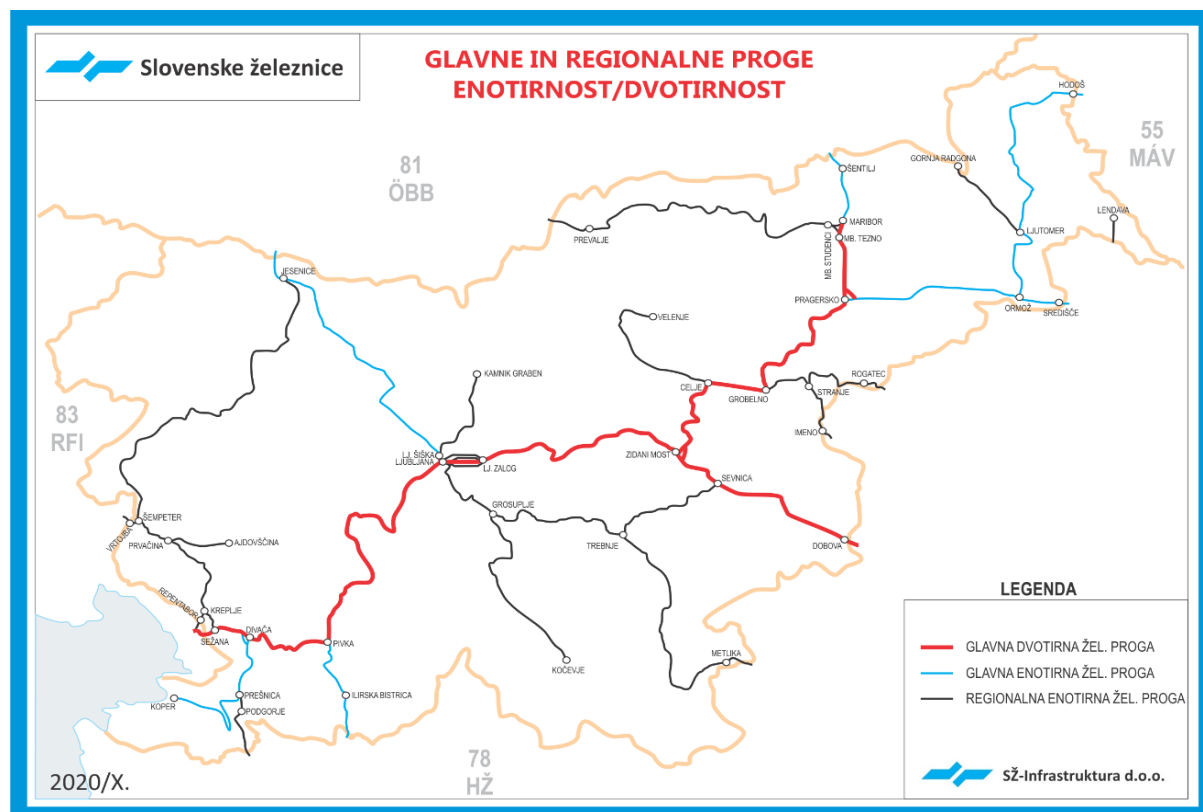
Upravljavec omogoča prevoznikom dostop do nekaterih tehničnih podatkov o JŽI Republike Slovenije tudi preko [spletne strani](#) v rubriki "Tehnični podatki o JŽI".

2.3 OPIS ŽELEZNIŠKEGA OMREŽJA

2.3.1 VRSTE PROG

Glede na obseg prometa, gospodarski pomen in povezovalno vlogo železniškega prometa v prostoru proge delimo na glavne in regionalne proge. Proge JŽI so razdeljene tudi po številu tirov na:

enotirne proge - vlaki po istem tiru vozijo v obeh smereh	882,6 km
dvotirne proge - vsak tir namenjen prometu vlakov v določeni smeri	325,1 km



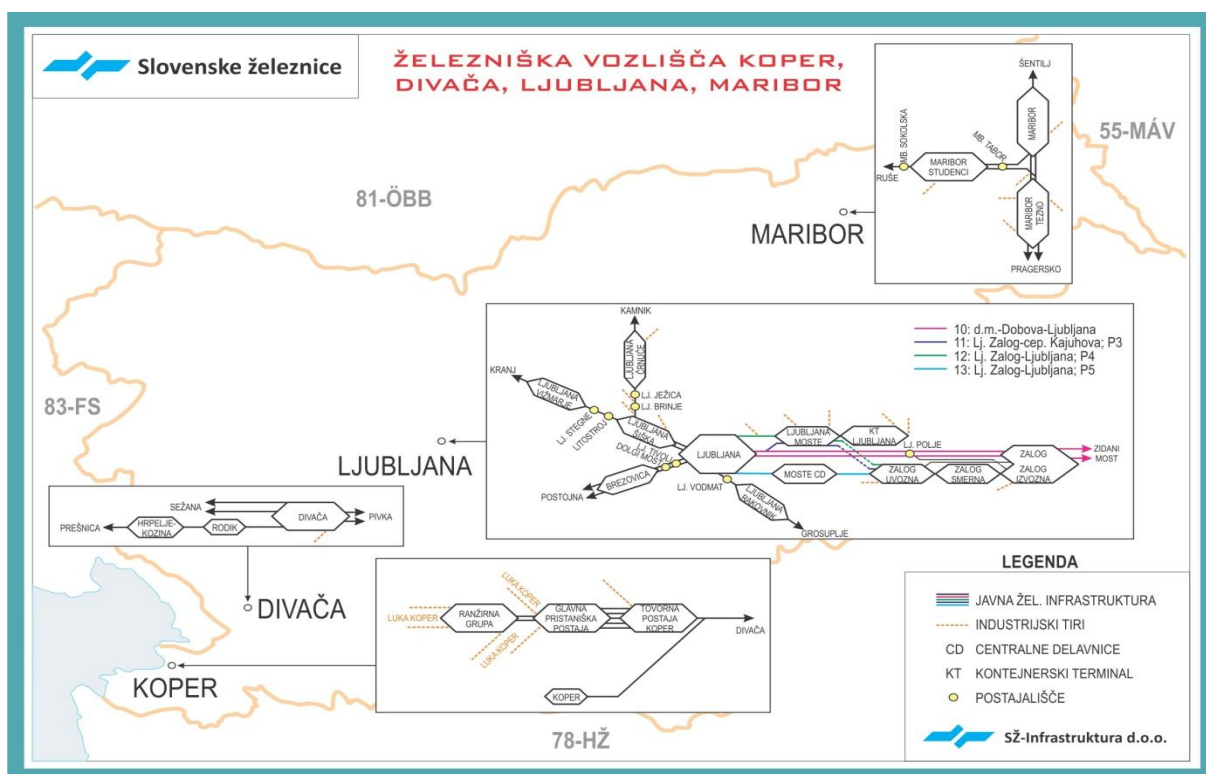
2.3.2 TIRNA ŠIRINA

Tirna širina je najmanjša razdalja med notranjima robovoma tirničnih glav v območju med 0 in 14 milimetrom pod ravnino zgornjih robov obeh tirnic. Na vseh progah JŽI v Republiki Sloveniji znaša tirna širina 1435 mm.

2.3.3 POSTAJE IN VOZLIŠČA

Tehnične karakteristike in razdalje med posameznimi postajami na JŽI ter oznake prog v mednarodnem merilu (številka proge in koridor) so prikazane v prilogah o tehničnih podatkih o progah (priloga 2A) in tehničnih podatkih o postajah (priloga 2B). Območja več železniških postaj, ki glede na potrebe železniškega prometa v pomenu uravnavanja prometa sestavljajo celoto, so vozlišča. Območja vozlišč na JŽI so:

VOZLIŠČE	ŽELEZNIŠKE POSTAJE
Divača	Divača, Rodik, Hrpelje Kozina
Koper	Koper, Koper tovarna
Ljubljana	Ljubljana, Ljubljana Zalog, Ljubljana Moste, Lokomotivska postaja Ljubljana Moste, Ljubljana Šiška
Maribor	Maribor, Maribor Studenci, Maribor Tezno



2.3.4 NAKLADALNI PROFIL



Glede na največje dopustne dimenzije vozil in naklada se proge delijo po vrstah dopustnih nakladalnih profilov. Vse proge JŽI dovoljujejo prevoz vozil in tovora v skladu z mednarodnim nakladalnim profilom, nakladalnim profilom SŽ I ter nakladalnim profilom za kombinirani transport GA in GB. Nakladalni Profil SŽ I in mednarodni nakladalni profil sta prikazana v prilogi 2D.

Vsako vozilo ali naklad, ki presega nakladalni profil določene proge ali odseka proge, se mora obravnavati kot izredna pošiljka.

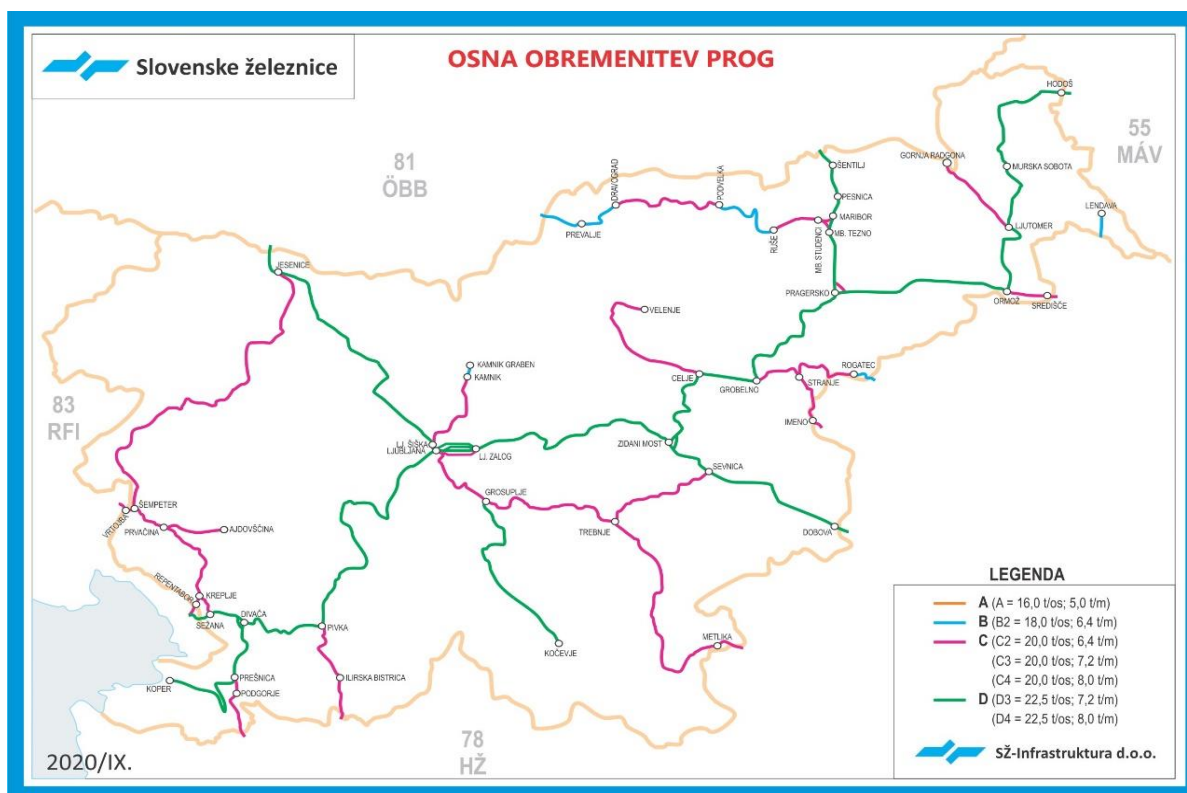
Izjemoma se kot izredne pošiljke ne prevažajo enote kombiniranega transporta, katerih prečni prerez presega dovoljene nakladalne profile in se prevažajo kot kodificirane pošiljke. Kodifikacija enot kombiniranega transporta se uporablja na železniških vagonih, ki so posebej označeni za prevoz kodificiranih pošilk na kodificiranih progah.

Kode prog za kombinirani promet na področju JŽI so prikazane v skici. Koda P se uporablja za polprikolice, koda C pa za izmenljive zabojnike.

2.3.5 MASNE OMEJITVE

Glede na dovoljeno masno obremenitev prog JŽI s tovornimi vagoni se razvrščajo proge glede na dovoljeno osno in dovoljeno dolžinsko obremenitev.

Osnovni pregled kategorij prog JŽI glede na dovoljeno obremenitev na os in na tekoči meter je prikazan v tabeli v točki 2.2, natančnejši pregled dovoljenih obremenitev na posameznih odsekih vseh prog JŽI pa je prikazan v spodnji skici in v prilogi 2A.



Dovoljena obremenitev na os je največja masa v tonah, ki lahkobremeni eno os železniškega vozila na določeni progi ali relaciji, ne glede na njegovo skupno število osi.

Dovoljena obremenitev na tekoči meter je največja masa v tonah, ki lahkobremeni en tekoči meter železniškega vozila na določeni progi ali relaciji.

Glede na dovoljeno osno in dolžinsko obremenitev s tovornimi vagoni se proge ali odseki prog razvrščajo v kategorije, ki so prikazane v spodnji tabeli.

DOLŽINSKA OBREMENITEV (t/m) (VSOTA MASE VOZILA IN NAKLADA, DELJENA Z DOLŽINO VOZILA MED ODBOJNIKOMA)	OSNA OBREMENITEV (t) (VSOTA MASE VOZILA IN NAKLADA, DELJENA S ŠTEVILOM OSI)			
	16	18	20	22,5
5,0	A	B1		
6,4		B2	C2	D2
7,2			C3	D3
8,0			C4	D4

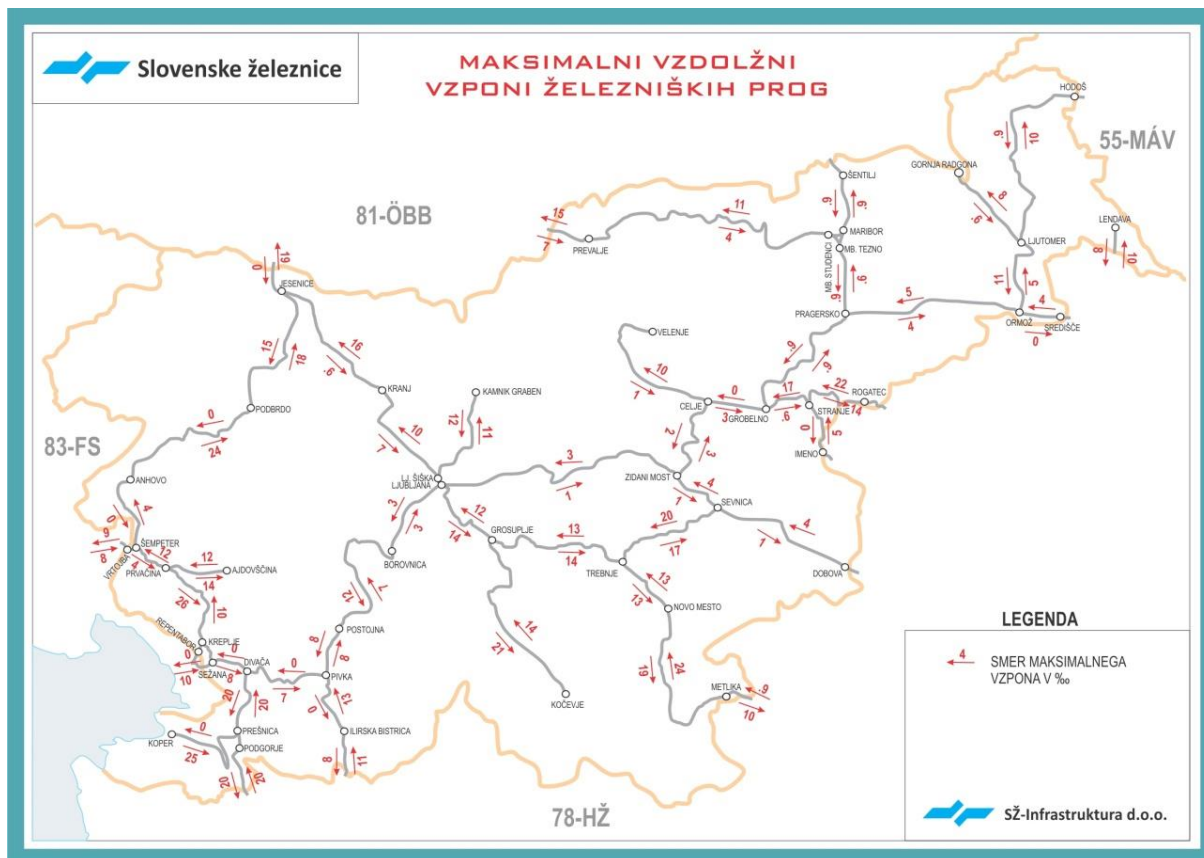
Ker pretežni del prog v Republiki Sloveniji, odprtih za mednarodni tranzitni promet, ustreza kategoriji D3, je ta kategorija določena za normalno kategorijo prog JŽI Republike Slovenije.

2.3.6 NAGIBI IN UPORI

Merodajni (odločilni) nagib proge je največji vzpon oziroma padec proge, izražen v promilih (‰), ki je podlaga za določanje zavernega odstotka, izračun voznih časov, obremenljivosti lokomotiv itd.

Merodajni (odločilni) upor proge je merodajni nagib proge, izražen v daN/t, kateremu se dodata še upor zaradi krivin in upor zaradi predorov.

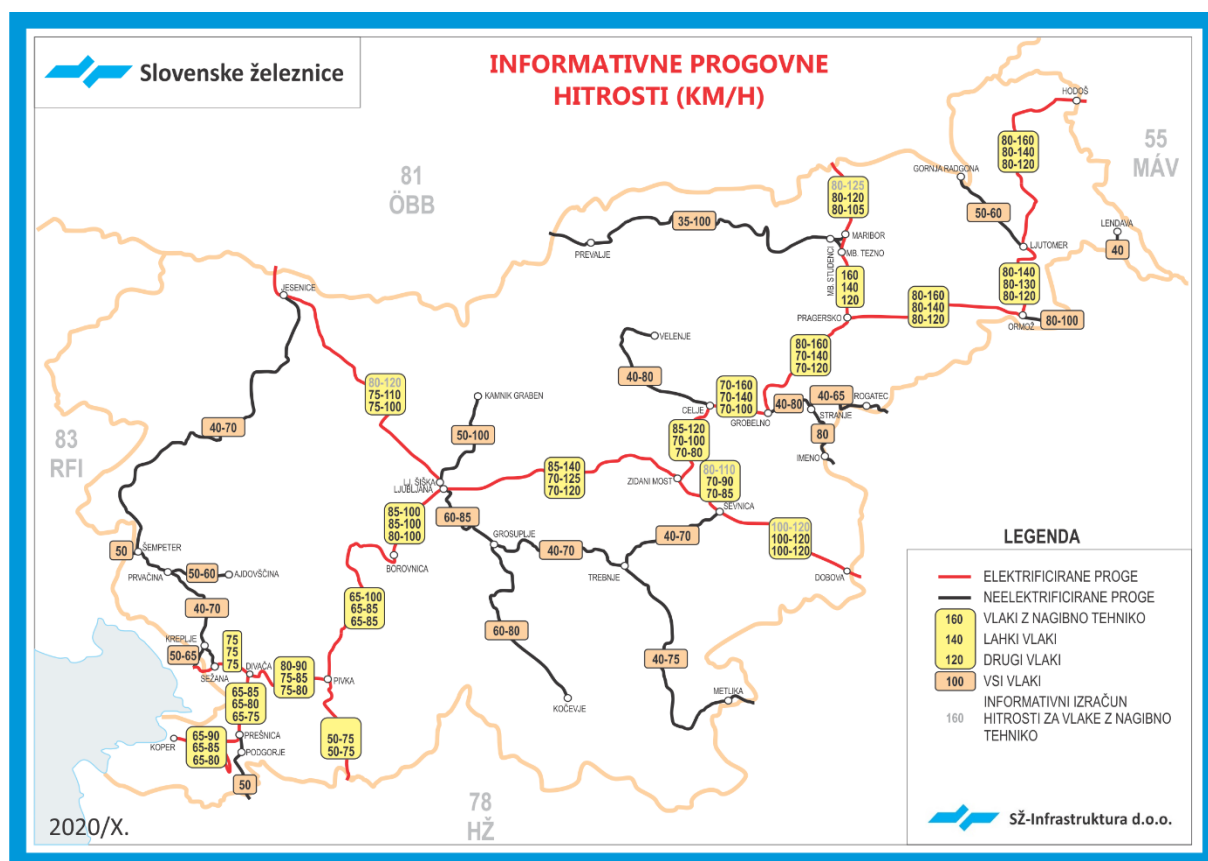
Tabelarni pregled merodajnih nagibov in uporov na posameznih progah je prikazan v prilogi 2E. V spodnji skici so prikazani največji vzponi na omrežju JŽI.



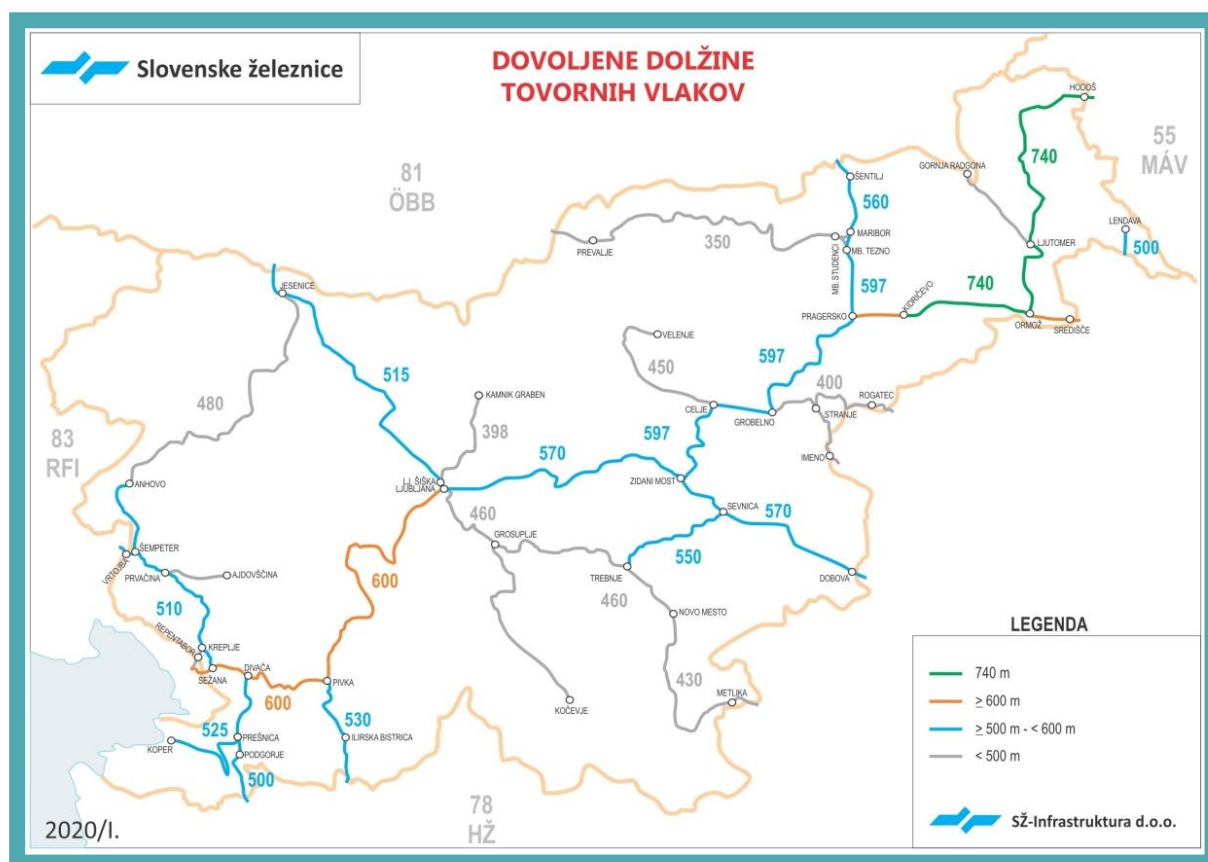
2.3.7 NAJVEČJE DOVOLJENE PROGОВNE HITROSTI

Glede na največje dovoljene progovne hitrosti se proge delijo na proge za visoke hitrosti in na konvencionalne proge. Vse proge JŽI sodijo v kategorijo konvencionalnih prog.

Pregled največjih dovoljenih progovnih hitrosti na progah JŽI je prikazan v prilogi 2F, informativne hitrosti pa v spodnji skici.



2.3.8 MAKSIMALNE DOLŽINE VLAKOV



Glede na uporabne dolžine postajnih tirov, ki vplivajo na izdelavo vlakovnih poti in čim boljšo izrabo JŽI, predpisuje upravljavec največje dovoljene dolžine vlakov, ki smejo voziti po posameznih progah JŽI Republike Slovenije.

Največja dovoljena dolžina potniških vlakov na JŽI je 430 m, tovornih vlakov pa 740 metrov, razen na določenih progah, kjer je zaradi krajših postajnih tirov dolžina vlakov dodatno omejena, kot je razvidno iz spodnje tabele.

ŠT. PROGE	IME PROGE	ODSEK PROGE	NAJVEČJA DOVOLJENA DOLŽINA VLAKA ¹⁾
10	d.m. – Dobova – Ljubljana	d.m. – Dobova – Ljubljana	570 m
20	Ljubljana – Jesenice – d.m.	Ljubljana – Jesenice – d.m.	515 m
21	Ljubljana Šiška – Kamnik Graben	Ljubljana Šiška – Kamnik Graben	398 m ³⁾
30	Zidani Most – Šentilj – d.m.	Zidani Most – Maribor Tezno Maribor Tezno – Šentilj – d.m.	597 m 560 m
31	Celje – Velenje	Celje – Velenje	450 m
32	d.m. - Rogatec – Grobelno	d.m. - Rogatec – Grobelno	400 m
34	Maribor – Prevalje – d.m.	Maribor – Prevalje – d.m.	350 m
40	Pragersko – Ormož	Pragersko – Ormož	740 m ²⁾
41	Ormož – Hodoš – d.m.	Ormož – Hodoš – d.m.	740 m
43	d.m. – Lendava	d.m. – Lendava	500 m
44	Ormož – Središče – d.m.	Ormož – Središče – d.m.	600 m
50	Ljubljana – Sežana – d.m.	Ljubljana – Sežana – d.m.	600 m ³⁾
60	Divača – cepišče Prešnica	Divača – cepišče Prešnica	525 m
61	Prešnica – Rakitovec – d.m.	Prešnica – Rakitovec – d.m.	500 m ³⁾
62	cepišče Prešnica – Koper	cepišče Prešnica – Koper	525 m
64	Pivka – Ilirska Bistrica – d.m.	Pivka – Ilirska Bistrica – d.m.	530 m ³⁾
70	Jesenice – Sežana	Jesenice – Anhovo Anhovo - Sežana	480 m ³⁾ 510 m
80	d.m. – Metlika – Ljubljana	d.m. – Metlika – Novo mesto Novo mesto – Ljubljana	430 m 460 m
81	Sevnica – Trebnje	Sevnica – Trebnje	550 m
82	Grosuplje – Kočevje	Grosuplje – Kočevje	261 m

1) V izjemnih posameznih primerih lahko vozijo po posameznih progah tudi vlaki, ki imajo preseženo največjo dovoljeno dolžino. Poleg dodeljenih vlakovnih poti za vlake s preseženo dolžino v okviru rednih letnih naročil dovoljenja za ad-hoc naročene vlake s preseženo dolžino izdaja glavni prometni dispečer upravljavca glede na zmožnosti trenutne dnevne prometne situacije, s tem, da tak vlak ne sme ovirati voznega reda drugih vlakov.

2) Dolžina 740 metrov je dovoljena na odseku Kidričevo – Ormož, na odseku Pragersko – Kidričevo je največja dovoljena dolžina 600 m.

3) Zaradi krajših tirov na določenih postajah je potrebno pri izdelavi voznega reda omrežja in pri sestajanju vlakov upoštevati naslednje izjeme:

ŠT. PROGE	IME PROGE	POSTAJA	NAJVEČJA DOVOLJENA DOLŽINA VLAKA
21	Ljubljana Šiška – Kamnik Graben	Jarše - Mengeš	316 m

50	Ljubljana – Sežana – d.m.	Verd Gornje Ležeče	590 m 196 m
61	Prešnica – Rakitovec – d.m.	Podgorje potek HŽ	269 m 350 m
64	Pivka – Ilirska Bistrica – d.m.	potek HŽ	400 m
70	Jesenice – Sežana	Bohinjska Bistrica	395 m

2.3.9 OSKRBA Z ELEKTRIČNO ENERGIJO

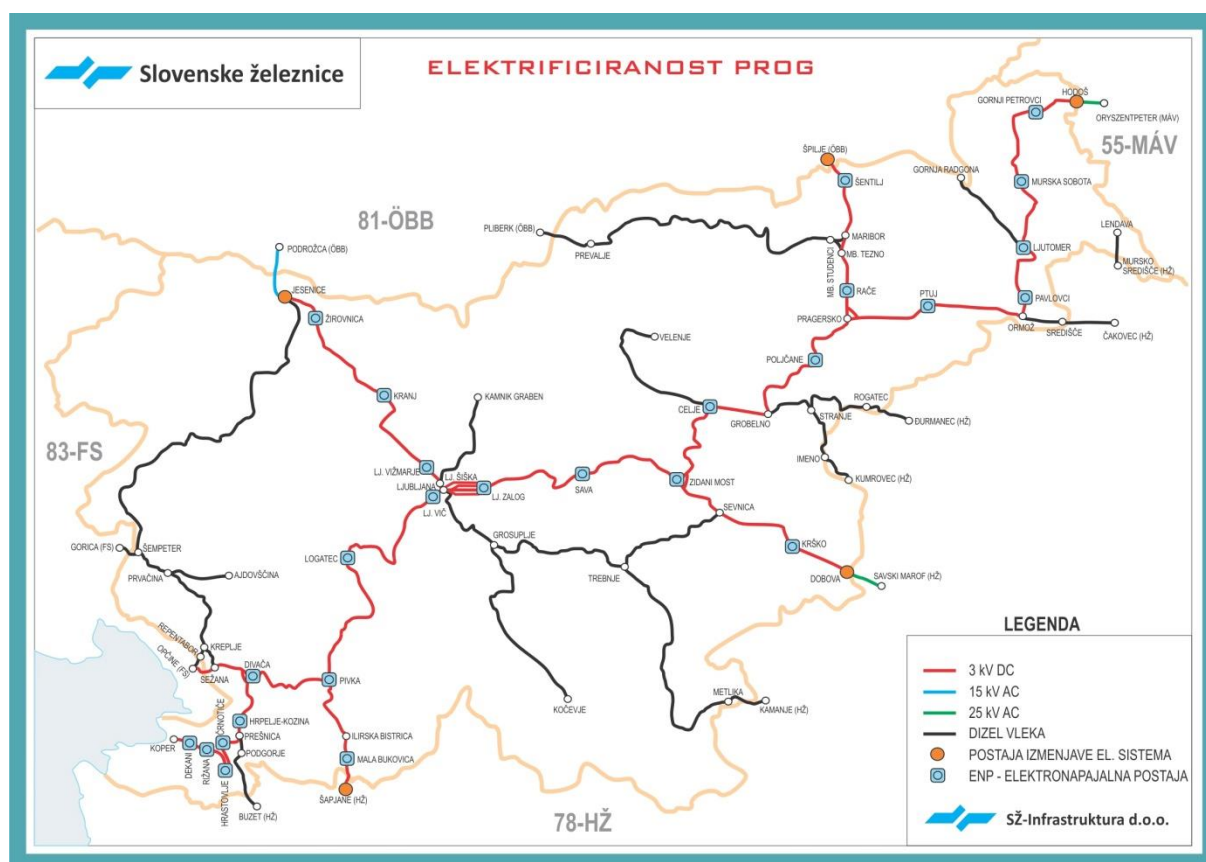
Proge JŽI, razen na stičiščih s tujimi železniškimi infrastrukturami, so elektrificirane z enotnim enosmernim sistemom nominalne napetosti 3 kV.

Na stičiščih s tujimi železniškimi infrastrukturami se pojavljajo tudi drugi sistemi elektrifikacije, in sicer:

- z Republiko Hrvaško na postaji Dobova in na postaji Šapjane – 25 kV izmenične napetosti, frekvenca 50 Hz,
- z Republiko Madžarsko na postaji Hodoš – 25 kV izmenične napetosti, frekvenca 50 Hz,
- z Republiko Avstrijo na postaji Jesenice – 15 kV izmenične napetosti, frekvenca 16 2/3 Hz.

Na stičnih točkah različnih sistemov elektrifikacije je potrebno eno sistemske električne lokomotive zamenjati ali uporabljati več sistemske električne lokomotive.

Na omrežju javne železniške infrastrukture v RS, katero se napaja z enosmerno napetostjo 3 kV, je dovoljeno obratovanje elektrovlečnih vozil z odjemnikom toka širine 1450 mm. Izjema je odsek Pragersko – Hodoš, kjer je dovoljena tudi uporaba odjemnika toka širine 1600 mm skladno s tehničnimi standardi za interoperabilnost.

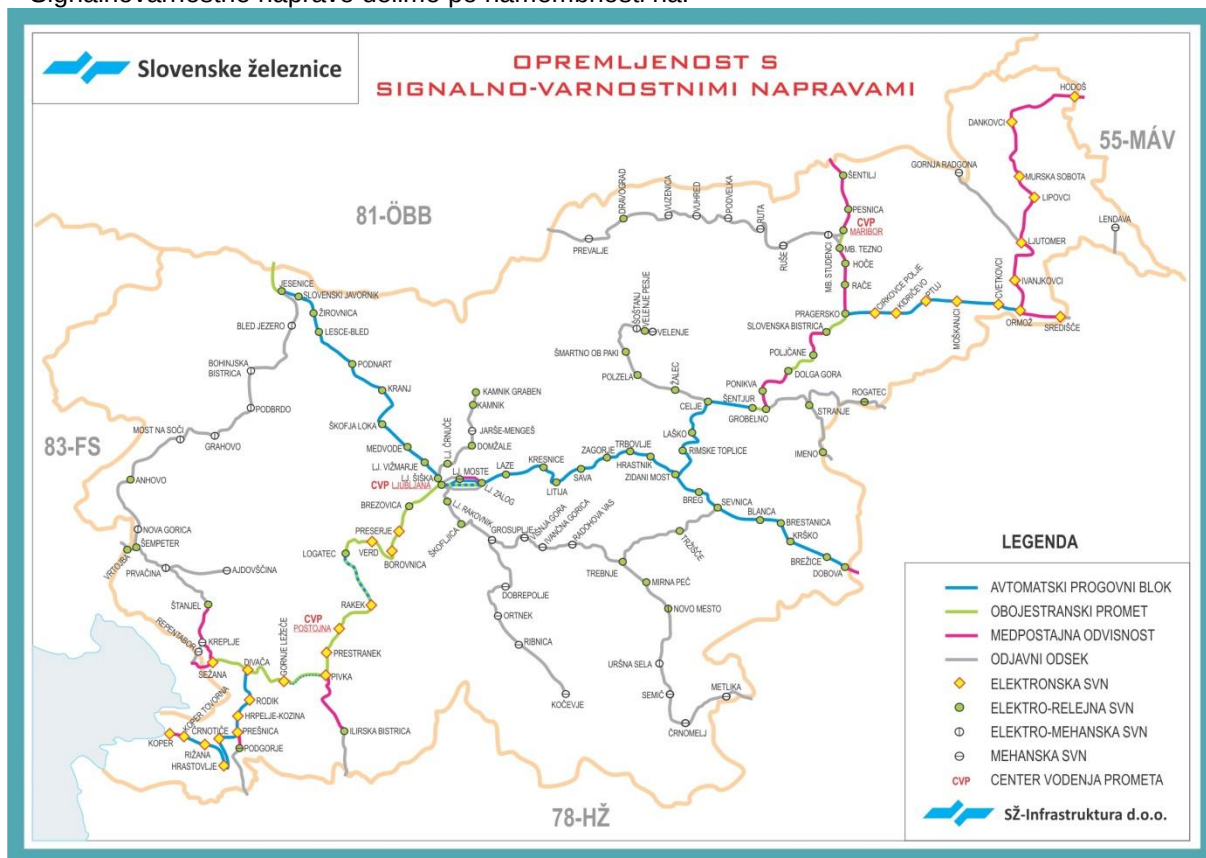


2.3.10 SIGNALNO VARNOSTNE NAPRAVE

Signalnovarnostne naprave so naprave za zavarovanje in vodenje prometa, svetlobni ali likovni signali ob progi, ki so prek centralne naprave v medsebojni odvisnosti in odvisnosti s kretnicami in drugimi napravami na voznih poteh, po katerih vozi vlak.

Z njimi se prikazujejo signalni znaki za dovoljeno ali prepovedano vožnjo vlakov ter znaki za dovoljeno vožnjo z redno ali zmanjšano hitrostjo, odvisno od položaja in geometrije proge, oblike vozne poti (v premo ali v odklon), prometne situacije ipd.

Signalnovarnostne naprave delimo po namembnosti na:



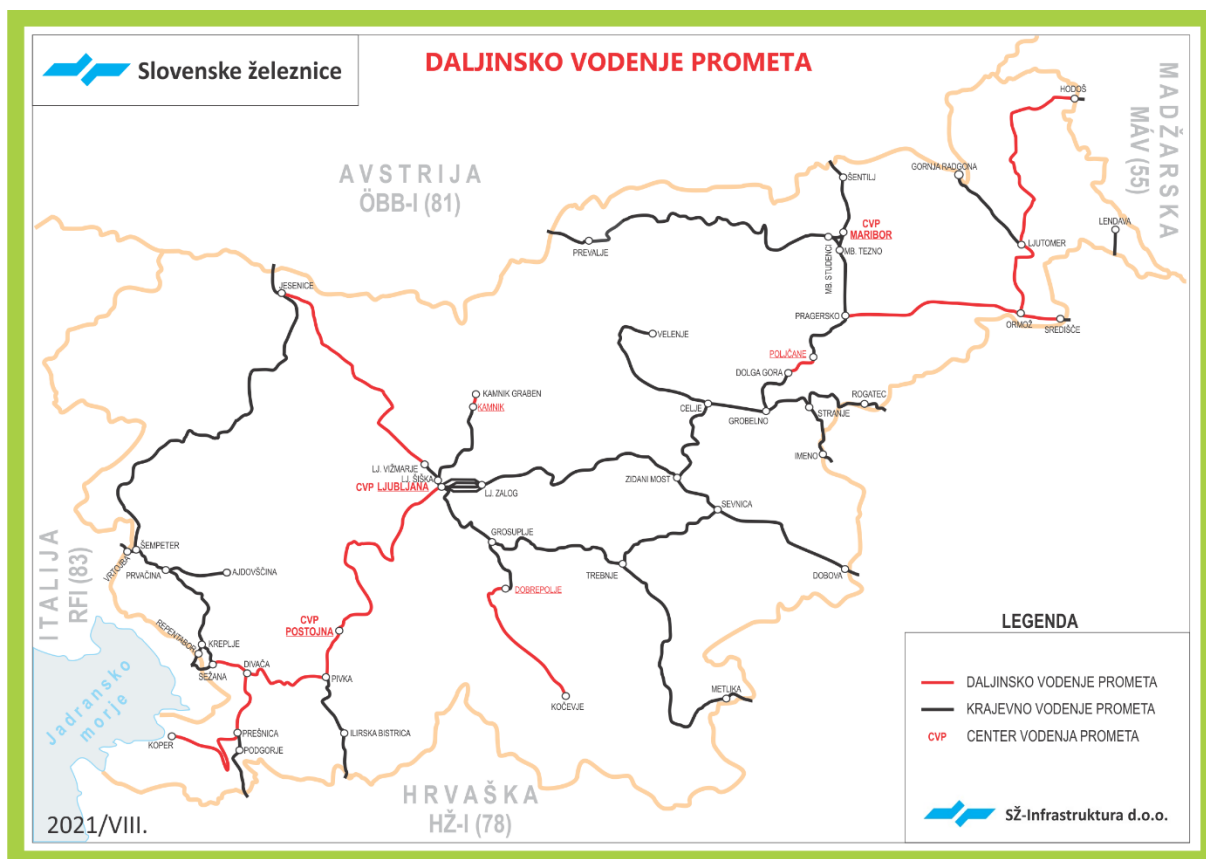
- Naprave za zavarovanje postaj:
 - elektronske signalnovarnostne naprave (ILTIS, THALES, TRIS, CAF),
 - elektrorelejne signalnovarnostne naprave,
 - elektromehanske signalnovarnostne naprave,
 - mehanske signalnovarnostne naprave,
 - kombinirane signalnovarnostne naprave.
- Naprave za zavarovanje nivojskih prehodov:
 - zavarovani nivojski prehodi:
 - avtomatsko oziroma električno zavarovani nivojski prehodi,
 - DK – daljinska kontrola,
 - DKPO – daljinska kontrola v postajnem območju,
 - PO – postajno območje,
 - KS – kontrolni signal.
 - mehansko zavarovani nivojski prehodi,
 - mehanske zapornice.
 - pasivno zavarovani nivojski prehodi, označeni s cestno prometnimi znaki.
 - glede na način zavarovanja prehoda:
 - zapornice,
 - polzapornice,
 - cestni signali.
- Naprave za avtomatski progovni blok (APB) – zagotavljajo popolno zavarovanje voženj več zaporednih vlakov od izvoznega signala ene do uvoznega signala druge postaje.
- Naprave za medpostajno odvisnost (MO) – so naprave za avtomatsko zavarovanje in uravnavanje vožnje enega vlaka med izvoznim signalom ene in uvoznim signalom druge postaje.
- Naprave za obojestranski promet (OP) – popolno zavarovanje in signalizacija vožnje vlakov na dvotirnih progah v obe smeri – obojestranski promet.

- Naprave za daljinsko vodenje prometa (DVP) – aktivno daljinsko vodenje prometa na določeni progi ali vozlišču iz centra vodenja prometa.
- Avtostop naprave (ASN) – avtomatično zaustavljanje vlakov v primeru nekontroliranega prepeljevanja glavnih signalov.
- Ranžirna tehnika – izvajanje tehnološkega procesa dela; krmiljenje hitrosti vagonov pri razpuščanju, sortiranju vlakov oziroma vagonov prek drče, naprave za zaznavanje ploščatih mest na kolesih, naprave za zaznavanje vročih osi, naprave za zaznavanje prekoračitve osne obremenitve, javljalniki nevarnosti.



2.3.11 TEHNIČNI SISTEMI VODENJA PROMETA

Na JŽI se uporabljajo različni tehnični sistemi za vodenje prometa. Prikaz opremljenosti prog in postaj z daljinskim vodenjem prometa je v spodnji skici.



2.3.12 TELEKOMUNIKACIJSKI SISTEMI

Slovenske železnice imajo svoj lastni telekomunikacijski sistem, katerega pglavitni namen je zagotavljanje zmogljivosti in potreb pri vodenju železniškega prometa in delovanje poslovnega sistema. Telekomunikacijski sistem je razdeljen na več podsklopov, ki logično zaokrožujejo opremo, katera opravlja določeno funkcijo. Telekomunikacijski del sestavljajo naslednji sklopi:

- prenosni sistem,
- TK pulti DDS,
- telefonske centrale,
- sistemi ozvočenja na postajah,
- potniške informacijske table,
- telekomunikacijska govorna mesta
- pomožni telefoni,
- registrofoni,
- urne naprave,
- podatkovno omrežje (Gbit Ethernet),
- sistem za avtomatsko najavo vlakov (RINS),
- sistem za klic v sili (SOS stebrički)
- GSM-R.

Prenosni sistemi prenašajo podatke med posameznimi postajami. Uporablja se tehnologija SDH/PDH. SDH je hrbitenični sistem, PDH pa pristopovni na lokalnem nivoju. Glavni medij za prenos med postajami so optična vlakna. Na prenosni sistem se povezujejo sistemi: PTS, podatkovno omrežje, sistem ozvočenja, sistem za avtomatsko najavo vlakov, ILTIS in SIMIS-W in drugo.

TK pulti DDS (digitalni dispečerski sistem) je komunikacijska naprava, ki omogoča vzpostavitev operativnih komunikacijskih zvez na SŽ. TK pulti na delovnih mestih so preko Ethernet omrežja povezani z jedrnim omrežjem. Sestavljen je iz LCD zaslona na dotik, na katerem je GSM-R okno ter slušalk z integriranim gumbom. Na TK pult DDS so priključeni LB, CB, analogni in digitalni telefonski naročniki, sistem ozvočenja, interfoni ter ostale komunikacijske zveze v sklopu GSM-R omrežja. Vsi pogovori se snemajo na centralnem snemalniku BBRC v Ljubljani.

Telefonske centrale omogočajo priključevanje analognih ISDN in IP telefonskih naročnikov ter priključevanje analognih vodov z E&M signalizacijo. Prek central ISDN je na S2M nivoju izvedena tudi povezava v javno telefonsko omrežje.

Sistemi ozvočenja na postajah so namenjeni dvema skupinama uporabnikov, in sicer železniškemu osebju in potnikom na postaji. Sestavljeni so iz ojačevalnikov in zvočnikov. Uporabljajo se za govorna sporočila, ki jih prometnik v živo govori v mikrofonski PTS in za sporočila sistema za avtomatsko najavo vlakov. Ta sistem se priključuje neposredno ali preko prenosnega sistema na PTS.

Telekomunikacijska govorna mesta so namenjena železniškemu osebju, ki se ob izvajanju delovnih dolžnosti nahaja ob progi. Vsebujejo LB ali CB telefonske aparate za govorno komunikacijo s prometnim in vzdrževalnim osebjem na postajah. Govorna mesta so v principu v dveh izvedbah, omarice in stebrički. Telekomunikacijska govorna mesta se vgrajujejo ob nivojskih prehodih, uvoznih in izvoznih signalih na postaji, na postajnem območju, opremljeni za avtomatski progovni blok, na odprti progi in drugje.

Pomožni telefoni oziroma stenske deske so nameščeni v prometnih uradih na vsaki postaji. Vzporedno so priključeni na progovne vode in so namenjeni uporabi v primerih, ko odpovedo drugi sistemi. Na stenski deski so nameščeni tudi zvonci, pretikala (zagotavljajo izbiro posameznih progovnih vodov) in LB telefon.

Registroni so namenjeni za registracijo pogovorov, ki potekajo na progovnih vodih, radijskih zvezah in telekomunikacijskih pulzih prometnikov, progovnih prometnikov in dispečerjev.

Urne naprave so namenjene za prikaz točnega časa tako uporabnikom železniških storitev kot tudi zaposlenim.

Podatkovno omrežje je sestavljeno iz pasivnega dela (ožičenje) in aktivnega dela (Ethernet stikala in usmerjevalniki). Stikala so na eni strani povezana na prenosni sistem, na strani postajnih sistemov pa omogočajo lokalno Ethernet omrežje.

Sistem za avtomatsko najavo vlakov sproža avtomatska govorna (posneta) sporočila v odvisnosti od gibanja vlakov. Sistem prejme informacijo o poziciji določenega vlaka iz sistema SV, na podlagi tega vnesenega voznega reda in naprej posnetih sporočil sproži ustrezen posnetek na ustrezni postaji. Sporočila opozarjajo potnike na redne prihode in zamude vlakov. Sporočila so posneta v slovenščini, v razširjenih tujih jezikih in jezikih narodnostnih manjšin.

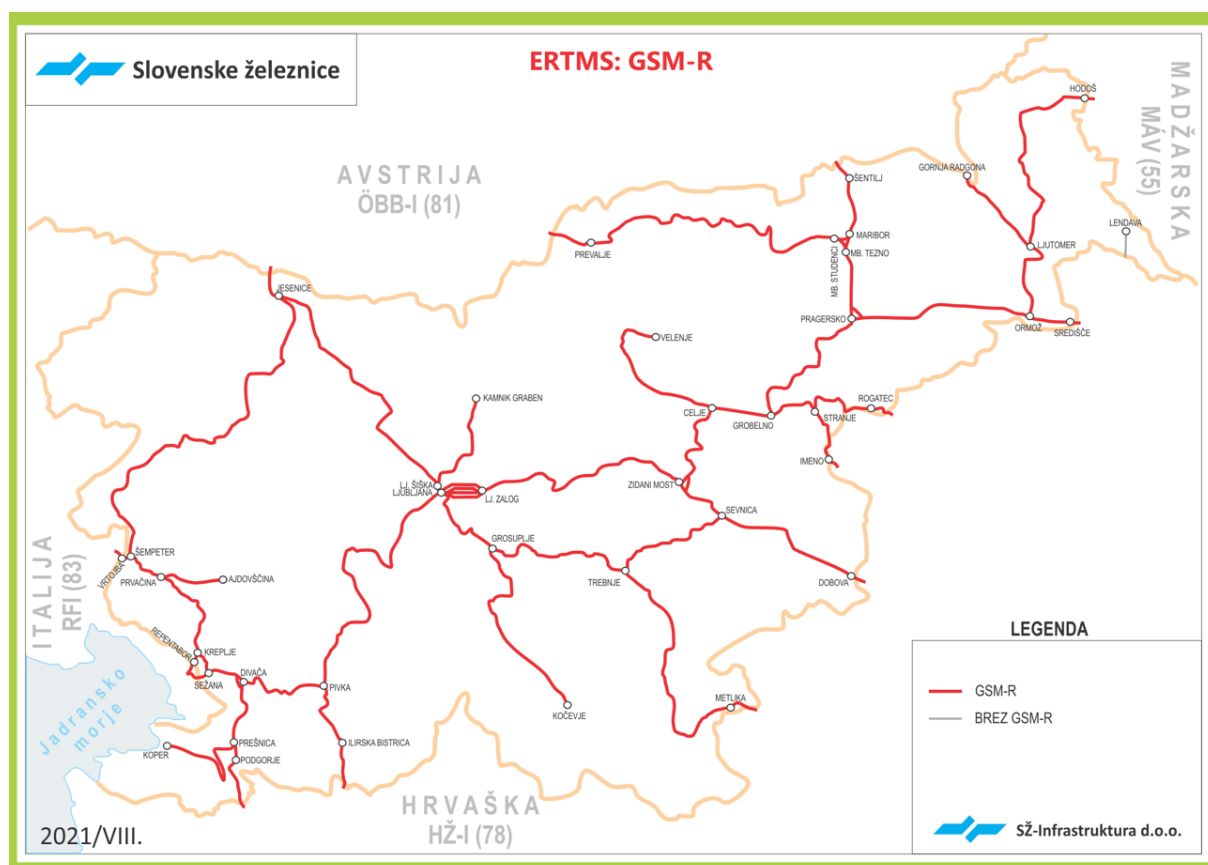
Sistem za klic v sili sestavljajo stebrički klica v sili (SOS), ki se postavijo po eden na postaji, blizu območja, kjer se zadržujejo potniki. Sistem zagotavlja neposredno in takojšnjo povezavo med uporabnikom in delovnim mestom, ki je zasedeno 24 ur na dan. Sistem je namenjen za obveščanje o interventnih dogodkih, hkrati pa uporabnikom omogoča dostop do vrste informacij. Stebrički za klic v sili se neposredno ali pa po prenosnem sistemu fizično priključujejo na PTS, funkcionalno pa se vse zveze iz stebričev za klic v sili usmerjajo v center vodenja prometa.

Vse glavne proge JŽI so opremljene z digitalnimi povezavami, medtem ko je večina regionalnih prog opremljenih z analognimi povezavami.

Sistem GSM-R digitalni radijski komunikacijski sistem za železnice, ki zagotavlja tehnično in tehnološko interoperabilnost evropskih železniških omrežij in je eden od sistemov, ki služi zagotavljanju varnosti ter urejenosti prometa na železniških progah. Sistem GSM-R nudi govorno komunikacijo in prenos kratkih tekstovnih sporočil ter v okviru sistema ERTMS tudi prenos podatkov za sistem ETCS 2 in ETCS 3.

Na omrežju Slovenskih železnic je sistem GSM-R vgrajen na vseh glavnih in regionalnih progah (razen proge 43 d.m. – Lendava), s čimer je zagotovljena pokritost z radijskim signalom na celotnem železniškem omrežju vključno s pokritostjo predorov. Radijski signal pokriva tudi mejna območja s sosednjimi državami. Pri komuniciranju med osebjem upravljavca in osebjem prevoznikov je pri upravljanju in vodenju železniškega prometa obvezna uporaba sistema GSM-R v skladu s predpisi.

Trenutno veljavne informacije o GSM-R omrežju SŽ, pogojih uporabe in dokumentih za naročilo storitev so na voljo na internetni strani: <https://www.slo-zeleznice.si/sl/infrastruktura/javna-zelezniska-infrastruktura/telekomunikacije/gsm-r>.



2.3.13 SISTEMI ZA NADZOR VLA KOV

Na območju prog JŽI se vgrajuje evropski varnostni sistem za nadzor vlakov ETCS Nivo 1, verzija 2.3.0d, ki je eden od sistemov za zagotavljanje interoperabilnosti železniškega signalnovarnostnega sistema.

ETCS Nivo 1 sestavljata dva dela, vlakovni in progovni. Vlakovni del služi za komunikacijo s progovnim delom in zagotavlja zaščito vlakov ter prikaz hitrostnih profilov. Progovni del komunicira s signalnovarnostno napravo in vlakovnemu delu pošilja potrebne informacije.

Sistem je osnovan na podlagi točkovnega prenosa informacije iz proge preko vgrajenih evrobaliz (fiksni ali transparentni) na vlečno vozilo. V tem nivoju se uporablja obstoječe SV naprave za zavarovanje železniškega prometa. Sistem na vlaku neprekinjeno nadzira največjo hitrost in ob približevanju točke zaustavitve ali spremembe hitrosti izračuna zavorno krivuljo glede na lastnosti vlaka, hitrost in karakteristiko proge. Za povečanje prepustnosti odseka proge so med posameznimi glavnimi signali nameščene še dodatne "infill" balize.

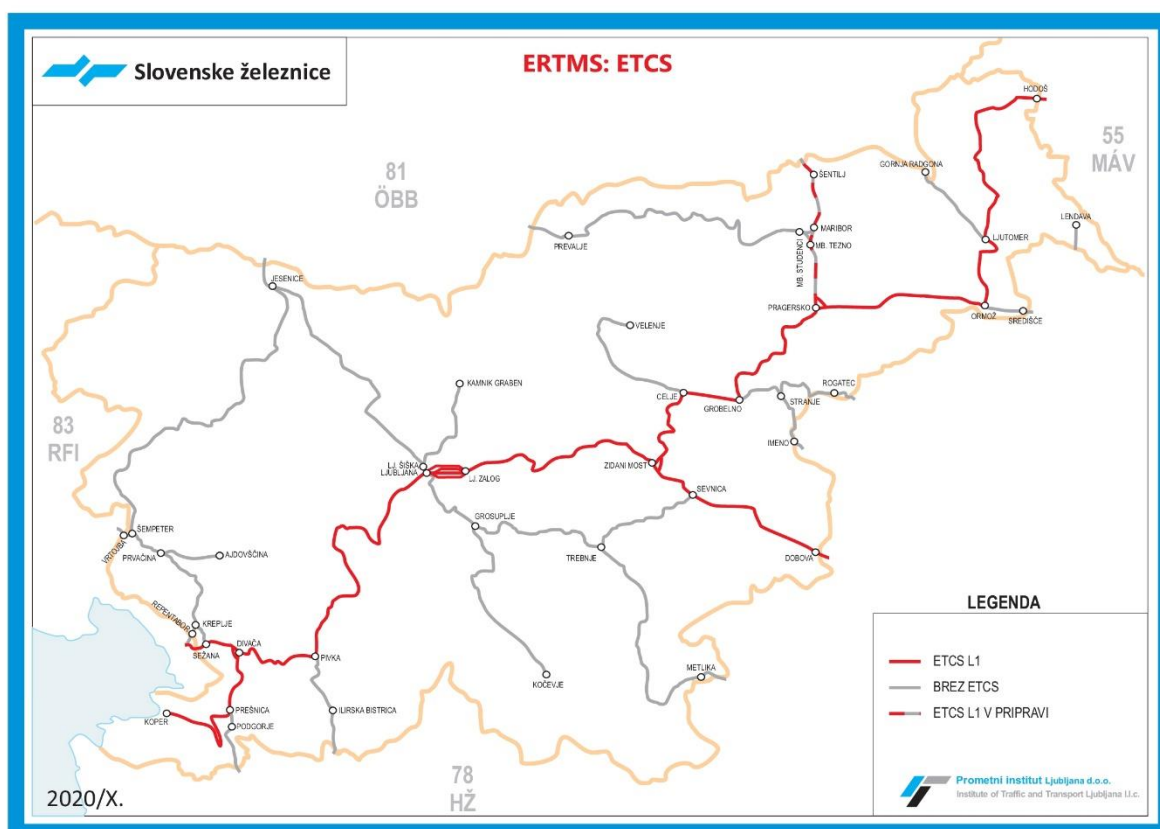
Za povečanje varnosti so v sistem ETCS Nivo 1 vključeni tudi nivojski prehodi, kjer se na sistem vlečnega vozila prenaša informacija o napaki na napravi za zavarovanje posameznega nivojskega prehoda.

S sistemom ETCS Nivo 1 so v RS opremljene naslednje proge:

ŠT. PROGE	PROGA ALI ODSEK PROGE	PREDAJA V REDNO OBRATOVANJE
10	Zidani Most – Ljubljana	01.09.2017
	Zidani Most – Dobova	01.09.2020
30	Zidani Most – Pragersko	po končani nadgradnji postaje Pragersko
40	Pragersko – Ormož	01.08.2017
41	Ormož – Hodoš – d.m.	01.08.2017
50	Ljubljana – Sežana – d.m.	01.07.2017
60	Divača – cepišče Prešnica	01.07.2017

62	cepišče Prešnica – Koper	01.07.2017 (Izvlačni tir)
11	Ljubljana Zalog – cepišče Kajuhova (P3)	01.09.2017
12	Ljubljana Zalog – Ljubljana (P4)	01.09.2017
13	Ljubljana Zalog – Ljubljana (P5)	01.09.2017
14	lok Zidani Most	01.09.2017
45	lok Pragersko	po končani nadgradnji postaje Pragersko
51	lok Divača	01.07.2017

Na območju prog JŽI, ki so opremljene s sistemom ETCS Nivo 1, je uporabljena decentralizirana rešitev, tako da elektronske enote vgrajene ob progi prejemajo podatke neposredno iz signala (signalne omarice) in ne centralno iz postavljalnice.



2.4 OMEJITVE V PROMETU

2.4.1 POSEBNA INFRASTRUKTURA

Za voznoredno obdobje 2022/2023 so kot posebna infrastruktura opredeljene naslednje proge:

- (Čakovec) - državna meja - Lendava, ki nima neposredne povezave z matično državo,
- Ljutomer – Gornja Radgona, ki je namenjena le tovornemu prometu (potniški promet je možen le izjemoma po posebnih pogodbah),
- Cepišče Kreplje - Repentabor - d.m. - (Villa Opicina), ki je namenjena le omejenemu prometu po posebnih pogodbah.

2.4.2 OKOLJSKE OMEJITVE

Prevozniki morajo pri opravljanju prevoza na območju RS:

- pri svojem ravnanju upoštevati vsa pravila, ki so potrebna za preprečevanje in zmanjševanje obremenjevanja okolja,
- izvesti vse potrebne ukrepe, s katerimi preprečujejo in zmanjšujejo onesnaževanja okolja, tako da njihove emisije v okolje ne presegajo zakonsko predpisanih mejnih vrednosti,

- v primeru okoljske nesreče nemudoma obvestiti upravljavca JŽI, ki je pristojen za obveščanje ustreznih organov, in izvesti tiste nujne ukrepe, s katerimi je mogoče zmanjšati škodljive posledice za okolje.

Okoljske omejitve v zvezi z opravljanjem železniškega prevoza, ki morajo biti izpolnjene pri opravljanju železniškega prevoza, so opredeljene v:

- Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNOrg, 84/18 – ZIURKOE in 158/20)
- Zakon o državni meteorološki, hidrološki, oceanografski in seizmološki službi (ZDMHS) (Uradni list RS, št. 60/17)
- Zakonu o prostorskem načrtovanju - ZPNačrt (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 - ZVO-1B, 108/09, 80/10 - ZUPUDPP, 43/11 - ZKZ-C, 57/12, 57/12 - ZUPUDPP-A, 109/12, 35/13 - skl. US, 76/14 - odl. US, 14/15 - ZUUJFO, 61/17 - ZUreP-2)
- Zakon o financiranju občin - ZFO-1 (Uradni list RS, št. 123/06, 57/08, 36/11, 14/15 - ZUUJFO, 71/17, 21/18 - popr., 80/20 – ZIUOOPE in 189/20) podzakonskih predpisov iz ZVO-1, ki so objavljeni na [spletni strani Ministrstva za okolje in prostor](#).

2.4.3 PREVOZ NEVARNEGA BLAGA

Prevoz nevarnega blaga se ob upoštevanju zahtev državnih organov, določil Pravilnika o prevozu nevarnega blaga, določil ZVZelP - 1 in na njegovi podlagi izdanih predpisov lahko opravlja po vseh progah JŽI.

2.4.4 OMEJITVE V PREDORIH

Omejitve v predorih, ki se nanašajo na prostorske dimenzije posameznih vagonov v vlaku, so za pošiljke kombiniranega prometa upoštevane pri kodifikaciji prog. Za ostale pošiljke veljajo prostorske omejitve, določene s svetlim in nakladalnim profilom, ki so prikazane v prilogi 2D.

V predoru Bohinj na progi št. 70 Jesenice – Sežana so predvidene omejitve prometa v primeru narasle vode v predoru. Te omejitve so opisane v Postajnem poslovnem redu postaje Bohinjska Bistrica. Drugih posebnih omejitev v predorih na JŽI ni.

2.4.5 OMEJITVE NA MOSTOVIH

Omejitve mase vagonov oziroma mase vlaka, ki se nanašajo na mostove, so upoštevane pri dovoljenih osnih in dolžinskih obremenitvah, ki so prikazane v točki 2.3.5 in v prilogi 2A.

Omejitve zaradi pričakovanih vremenskih vplivov, odpiralnih časov ipd. na mostovih JŽI niso predvidene.

2.5 RAZPOLOŽLJIVOST INFRASTRUKTURE

Upravljavec pri pripravi voznega reda omrežja upošteva in prikaže po posameznih progovnih odsekih rezerviran čas oziroma rezervirane termine za vzdrževalna in obnovitvena dela ter novogradnje, kakor tudi vlakovne poti, rezervirane za vožnjo vozil za vzdrževanje, obnovo, nadgradnjo ali gradnjo JŽI.

Posredovanje informacij o omejitvah na JŽI zagotavlja upravljavec preko kontaktnih oseb, navedenih v točki 1.6 oziroma preko kontaktnih oseb, določenih v pogodbah o dostopu na JŽI.

Poleg tega zagotavlja informacije o predvidenih zaporah proge ali tirov za dva meseca vnaprej na [spletni strani](#) v rubriki "Priročniki in obvestila za prevoznike".

Na isti povezavi v dokumentu "Podatki upravljavca za Navodilo o progi" upravljavec objavi pregled postaj in službenih mest s pretrgano službo.

V primeru, da je potrebno določeno nezasedeno postajo ali službeno mesto zaradi potreb prevoznika (dostava ali odvoz vagonov, oskrbovanje službenih mest, vožnja izrednega vlaka ipd.) zasesti z delavcem upravljavca, se mora prevoznik o tej zasedbi pred naročilom vlakovne poti dogovoriti z odgovornim delavcem upravljavca. O zasedbi take postaje ali službenega mesta se mora dogovoriti pravočasno, najmanj pa tri delovne dni pred predvideno zasedbo.

O tem, da se je za zasedbo dogovoril, mora prevoznik ob naročilu vlakovne poti obvestiti upravljavca z vpisom naslednje opombe v naročilnico vlakovne poti: 'Zasedba postaje (ime postaje oz. službenega mesta) dogovorjena.

2.6 RAZVOJ INFRASTRUKTURE

Razvojni projekti na slovenski železniški infrastrukturi temeljijo na Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30, Ur.l. št. 75/2016), Strategiji razvoja prometa v RS do leta 2030, Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (Ur. l. EU št. L 348/1) in Uredbi (EU) št. Uredba (EU) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2021 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope ter razveljavitvi uredb (EU) št. 1316/2013 in (EU) št. 283/2014 (Ur.l. EU št. L 249/38).

Cilji, ki si z razvojnimi načrti infrastrukture sledijo, so:

- zagotovitev osnega pritiska D4 (22,5 t) na RFC koridorjih,
- doseganje hitrosti na koridorskih progah do 160 km/h,
- zgraditev drugega tira ali dodatne enotirne proge na enotirnih odsekih prog na RFC koridorjih, kjer je to potrebno za zagotovitev potrebne zmogljivosti prog,
- izboljšanje varnosti na nivojskih prehodih ceste z železnico,
- modernizacija signalnovarnostnih naprav s ciljem obojestranskega prometa na dvotirnih progah,
- modernizacija signalnovarnostnih naprav s ciljem daljinskega vodenja prometa.

Glavni projekti, ki so že v teku oziroma se bo njihovo izvajanje začelo, so:

- ureditev križanj cest z železnico na odseku železnice Pesnica - Šentilj - d.m.,
- gradnja odseka železniške proge Maribor – Šentilj – d.m. od km 595.870 do km 599.600,
- izgradnja vozlišča z ureditvijo železniške postaje Pragersko,
- uvedba sistema ECTS nivoja 1 na odseku Pragersko – Šentilj – d.m.
- uvedba daljinskega vodenja prometa na progah 10 d.m. – Dobova – Ljubljana in 30 Zidani Most – Šentilj – d.m.,
- gradnja drugega tira Divača – Koper,
- nadgradnja odseka proge 50 Ljubljana – Divača,
- ureditev ljubljanskega železniškega vozlišča,
- gradnja izven nivojskih dostopov na perone na postajah in postajališčih,
- nadgradnja železniške postaje Grosuplje,
- drugi projekti na omrežju za zagotovitev podpornih dejavnosti in storitev za potnike.
- tehnično zavarovanje nezavarovanih železniških prehodov in zmanjšanje njihovega števila.

1

Podroben opis projektov in slikovno gradivo se nahaja na spletnih straneh Direkcije RS za infrastrukturo <http://www.krajsamorazdalje.si/> in družbe 2TDK [drugi-tir](#).

3. POGOJI ZA DOSTOP

3.1 Uvod

Pogoji za dostop do javne železniške infrastrukture so določeni z ZZelP, Uredbo o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi, Izvedbeno Uredbo Komisije (EU) 2018/763 z dne 9. aprila 2018 o določitvi praktičnih ureditev za izdajo enotnih varnostnih spričeval prevoznikom v železniškem prometu v skladu z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 653/2007.

3.2 OSNOVNI POGOJI ZA DOSTOP

Prevozniki so dolžni pri opravljanju prevoza in drugih del na JŽI spoštovati pravila in postopke, ki jih določajo tako mednarodni kot nacionalni predpisi, kateri urejajo varnost železniškega prometa, med drugim:

- ZVZelP - 1,
- Postajni poslovni redi I. in II. del, tehnološki procesi dela, priročniki in obvestila upravljavca ter tehnični podatki o JŽI, ki so z dodeljenim uporabniškim imenom in geslom prevoznikom dostopna na [spletni strani upravljavca](#) v rubriki "Operativni predpisi za prevoznike".

3.2.1 POGOJI ZA PRIDOBITEV VLAKOVNIH POTI

Dodeljevanje vlakovnih poti opravlja upravljavec pod pogoji, ki so predpisani v ZZelP.

Vlakovna pot na JŽI se lahko dodeli prosilcem, ki so prevozniki ali druge pravne osebe, če so registrirani v državi članici Evropske unije in potrebujejo vlakovno pot za prevoz potnikov in/ali blaga zaradi javnega ali komercialnega interesa. Vlakovna pot se lahko dodeli tudi prosilcu, ki nima sedeža v državi članici Evropske unije, če je zagotovljena vzajemnost pogojev in postopkov dodeljevanja vlakovnih poti z državo, kjer je prosilec registriran.

Pravice do uporabe vlakovne poti, ki je dodeljena prosilcu, ni dovoljeno prenesti na drugega prosilca ali jo uporabiti za drugo storitev.

Prevoznik je dolžan nacionalnemu OSS posredovati poleg tehničnih podatkov o novih vlečnih vozilih še podatke o vlečni sili lokomotive v tabelarni obliki v kN za vsakih 5 km/h.

V okviru RFC je možno pridobiti vlakovno pot direktno pri koridorni enotni kontaktni točki – C-OSS. Postopek naročanja vlakovne poti na RFC ja natančneje opisan v točki 4.2.

3.2.2 POGOJI ZA DOSTOP DO JŽI

Opravljanje oziroma zagotavljanje prevoznih storitev v železniškem prometu lahko izvaja samo prevoznik. Prosilec, ki ni prevoznik, mora imenovati prevoznika, ki bo zanj opravljal prevozno storitev. Imenovani prevoznik mora imeti veljavno varnostno spričevalo za odsek proge, za katerega je prosilcu dodeljena vlakovna pot. Prosilec mora imenovati prevoznika najkasneje 30 dni pred operativnim izvajanjem prevozne storitve, to je 30 dni pred načrtovanim dnem vožnje vlaka na dodeljeni vlakovni poti in o tem obvestiti upravljavca.

Prevoznik mora izpolnjevati naslednje pogoje:

- da je imetnik veljavne licence, ki jo je izdal licenčni organ države članice Evropske unije,
- da je imetnik veljavnega enotnega varnostnega spričevala, ki ga je izdala Agencija Evropske unije za železnice (ERA) ali varnostni organ RS,
- da ima z upravljavcem JŽI sklenjeno Pogodbo o dostopu prevoznika na JŽI.

3.2.3 LICENCA

V Republiki Sloveniji veljajo licence, ki jih izda varnostni organ RS in tudi licence, ki jih izdajajo licenčni organi držav članic Evropske unije.

Varnostni organ izdaja oziroma po preteku petih let od izdaje podaljša veljavnost licence prevoznikom, ki so registrirani v Republiki Sloveniji, če izkažejo, da izpolnjujejo pogoje za pridobitev licence, določene v 16. členu ZZelP. Licenca, ki jo prevozniku izda varnostni organ RS, je veljavna do preklica njene

veljavnosti. Varnostni organ prevozniku odvzame licenco ali prekliče njeno veljavnost, če so podani razlogi, določeni v 17. členu ZZelP.

Podrobnejše informacije v zvezi s postopki za ugotavljanje izpolnjevanja pogojev za izdajo licence, začasni odvzem, preklic veljavnosti in podaljšanje licence je mogoče dobiti pri varnostnem organu (kontakti so navedeni v točki 1.6).

3.2.4 VARNOSTNO SPRIČEVALO

Prevoznik mora za pridobitev vlakovne poti dokazati, da ima veljavno varnostno spričevalo, s katerim dokazuje, da izvaja sistem varnega upravljanja v skladu z ZVZelP-1 in s katerim se potrjuje, da je sprejel ustrezne ukrepe, potrebne za izpolnjevanje posebnih zahtev za varnost železniškega prometa. Prosilec, ki ni prevoznik, mora za pridobitev vlakovne poti dokazati, da bo prevozne storitve na zahtevani vlakovni poti zanj izvajal prevoznik, ki ima varnostno spričevalo.

Varnostno spričevalo izda Agencija Evropske unije za železnice (ERA) ali varnostni organ RS prevozniku, ki je imetnik veljavne licence, če dokaže:

- da izpolnjuje predpisane tehnične in obratovalne pogoje za prevozne storitve v železniškem prometu ter varnostne zahteve, predpisane za osebje,
- da je njegovo osebje, ki je zaposleno za upravljanje in spremljanje vlakov, s katerimi se opravlja prevoz, ustrezno usposobljeno za izpolnjevanje prometnih pravil, ki zagotavljajo varnost v železniškem prometu,
- da vozni park, ki ga sestavljajo vlaki, ki bodo vozili po progah javnega železniškega omrežja v Republiki Sloveniji, ustrezajo pogojem in zahtevam, določenim z ZVZelP-1 in na njegovi podlagi izdanim predpisom.

Kriteriji za pridobitev varnostnega spričevala so natančneje opredeljeni v Izvedbeni Uredbi Komisije (EU) 2018/763 z dne 9. aprila 2018 o določitvi praktičnih ureditev za izdajo enotnih varnostnih spričeval prevoznikom v železniškem prometu v skladu z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 653/2007).

Veljavna so samo tista varnostna spričevala, ki jih izda Agencija Evropske unije za železnice (ERA) ali varnostni organ RS. Varnostno spričevalo je veljavno, dokler prevoznik izpolnjuje pogoje za njegovo pridobitev, vendar največ pet let od njegove izdaje.

Podrobnejše informacije v zvezi s postopki za pridobitev in podaljšanje varnostnega spričevala ter razlogi za njegovo razveljavitev je mogoče dobiti pri varnostnem organu (kontaktni podatki so navedeni v točki 1.6).

3.2.5 ZAVAROVANJE

Prevoznik mora za pridobitev vlakovne poti izkazati, da je zmožen kriti morebitno škodo, ki izhaja iz njegove odškodninske odgovornosti in bi nastala pri opravljanju njegove dejavnosti na JŽI, ki je v lasti Republike Slovenije.

Za dokazovanje izpolnjevanja tega pogoja lahko upravljavec od prevoznika zahteva, da pred sklenitvijo Pogodbe o dostopu predloži izjavo zavarovalnice ali drug dokument, s katerim izkazuje način in zmožnost kritja škodnih zahtevkov, ki bodo nastali kot posledica opravljanja dejavnosti na JŽI v lasti Republike Slovenije.

3.3 POGODBENI DOGOVORI

3.3.1 OKVIRNA POGODBA

Upravljavec in prosilec lahko skleneta okvirno pogodbo, v kateri določita pravice in obveznosti v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi, ki se bodo dodeljevale in uporabnino, ki se bodo zaračunavale v obdobju, ki je daljše od obdobja veljavnosti voznega reda omrežja. Okvirna pogodba ne določa podrobnosti posamezne infrastrukturne zmogljivosti, ampak je oblikovana tako, da navaja upravičene komercialne potrebe prosilca.

Določila za sklenitev okvirne pogodbe in vsebine pogodbe so natančno predpisane v 15.e členu ZZelP. Pred sklenitvijo okvirne pogodbe mora prosilec pridobiti predhodno odobritev regulatornega organa.

3.3.2 POGODBE S PREVOZNIKI

Za uporabo javne železniške infrastrukture mora prevoznik z upravljavcem JŽI skleniti Pogodbo o dostopu na JŽI in o dostopu po tirih do objektov za izvajanje železniških storitev. S pogodbo, ki vsebuje splošne in tehnične določbe, prevoznik in upravljavec JŽI natančneje uredita medsebojna razmerja v zvezi z zagotavljanjem tehničnih in drugih pogojev varnosti železniškega prometa. Poleg tega s pogodbo uredita razmerja v zvezi z dostopom po tirih do objektov za izvajanje železniških storitev, navedenih v točki 7.2.

Pred začetkom izvajanja prevoznih storitev mora prevoznik skleniti še potrebne pogodbe iz točke 5.11.

3.3.3 POGODBE S PROSILCI, KI NISO PREVOZNIKI

Prosilec, ki ni prevoznik, mora z upravljavcem skleniti pogodbo o plačevanju uporabnine za uporabo JŽI iz točke 5.11.

3.3.4 SPLOŠNI POGOJI POSLOVANJA

Sestavni del vsake pogodbe o dostopu, ki jo upravljavec JŽI sklene s prevozniki, so Splošni pogoji poslovanja za uporabo javne železniške infrastrukture, ki so objavljeni v prilogi 1A. V Splošnih poslovnih pogojih za uporabo JŽI so določene splošne pravice in obveznosti upravljavca JŽI in prevoznika.

3.4 POSEBNE ZAHTEVE ZA DOSTOP

3.4.1 USTREZNOST VOZNEGA PARKA

Prevoznik v železniškem prometu s pridobitvijo varnostnega spričevala dokaže, da vozni park, ki ga sestavljajo vozna sredstva, ki bodo vozila po progah železniškega omrežja Republike Slovenije, ustrezajo pogojem in zahtevam, določenim z zakonom, ki ureja varnost v železniškem prometu in na njegovi podlagi izdanim predpisom.

Podrobnejše informacije glede pogojev in zahtev v zvezi z voznim parkom je mogoče dobiti pri kontaktni osebi za licence in varnostna spričevala pri varnostnem organu, ki je naveden v točki 1.6.

3.4.2 USPOSOBLJENOST OSEBJA

Zahteve, ki se nanašajo na strokovno usposobljenost osebja prevoznika so izpolnjene, ko prevoznik dokaže, da ima vzpostavljeno organiziranost upravljanja, ki zagotavlja ustrezno znanje oziroma izkušnje, potrebne za varen in zanesljiv nadzor obratovanja in nadzor nad postopki, katerih vrsta je opredeljena v varnostnem spričevalu.

Za potrebe pridobitve varnostnega spričevala mora prevoznik med drugim dokazati usposobljenost osebja za vožnjo po določenih progah ali odsekih prog. Za pridobitev teh znanj mora prevoznik, ki želi pridobiti varnostno spričevalo, za spremljavo na poskusni vožnji s strojevodjem – pilotom skleniti pogodbo z enim od prevoznikov, ki varnostno spričevalo za to progo oziroma odsek že ima. Prevoznik, ki bo zagotovil spremljavo, tudi naroči potrebne vlakovne poti za poskusne vožnje.

Podrobnejše informacije glede zahtev v zvezi s strokovno usposobljenostjo je mogoče dobiti pri varnostnem organu RS.

3.4.3 IZREDNE POŠILJKE

Izredni prevoz se opravlja kot prevoz izredne pošiljke v rednem vlaku ali kot prevoz izredne pošiljke s posebnim vlakom. Za prevoz izredne pošiljke je potrebno dovoljenje upravljavca, s katerim se prevozniku določijo način in pogoji prevoza ter višina povračila za prevoz izredne pošiljke. O izvedbi prevoza izredne pošiljke odloči upravljavec najpozneje v 15 dneh po vložitvi zahteve.

Tehnični predpisi, definicije izredne pošiljke, pogoji za pridobitev dovoljenja in način za določitev pogojev prevoza so določeni v nacionalnem predpisu, ki ureja prevoz izrednih pošiljk (Prometni pravilnik). Kot izredni prevoz se lahko obravnava tudi testna vožnja železniškega vozila.

Podrobnejša določila glede prevoza izrednih pošiljk so v točki 4.7. Vse nadaljnje informacije v zvezi s pogoji prevoza po JŽI lahko prevoznik pridobi pri upravljavcu (kontaktna oseba je navedena v točki 1.6).

3.4.4 PREVOZ NEVARNEGA BLAGA

Za nevarno blago se šteje vse blago, ki je uvrščeno v seznam nevarnega blaga in je del Pravilnika o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga (RID). Za prevoz nevarnega blaga morajo vozna sredstva prevoznika, ki bodo vozila po progah JŽI in njegovo osebje, ki je zaposleno za upravljanje in spremljanje vlakov, s katerimi se opravlja prevoz nevarnega blaga, ustrezati pogojem oziroma biti ustrezno usposobljeno glede na zahteve, določene z ZVZelP-1 in na njegovi podlagi izdanim predpisom. Prevoznik v železniškem prometu izpolnjevanje teh pogojev dokaže s pridobitvijo varnostnega spričevala.

Podrobnejša določila kot tudi omejitve pri prevozu nevarnih snovi so v točki 4.7.

3.4.5 POSKUSNI VLAKI IN OSTALI VLAKI

Poskusne vlake delimo na dve kategorije in sicer:

- poskusni vlaki za ugotavljanje zmožnosti in brezhibnosti novih vozil,
- poskusni vlaki za ugotavljanje zmožnosti in brezhibnosti vozil, ki so izstopila iz popravila.

Za vožnjo poskusnih vlakov z novimi vozili mora prevoznik pridobiti ustrezno dokumentacijo pri varnostnem organu ter ob naročilu vlakovne poti podati tehnične informacije o novih vozilih, potrebne za izdelavo voznega reda.

4. DODELJEVANJE KAPACITET

4.1 Uvod

To poglavje določa postopke dodeljevanja kapacitet prosilcem. Te postopke urejajo ZZelP, Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabniki in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi ter mednarodni sporazumi.

4.2 SPLOŠNI OPIS POSTOPKA

Upravljevec pred pričetkom izdelave vlakovnih poti izdela katalog vlakovnih poti, iz katerega so razvidne proste vlakovne poti, ki so na razpolago prosilcem v postopku njihovega naročanja za novo voznoredno obdobje.

Prosilci, ki želijo pridobiti vlakovno pot na JŽI, vložijo vlogo za dodelitev vlakovne poti pri upravljavcu. Vlogo vложи prosilec v predpisanih časovnih terminih preko spletne aplikacije ePoti ali orodja PCS.

Spletna aplikacija ePoti je z dodeljenim uporabniškim imenom in geslom dostopna na spletni strani upravljavca. V primeru nedelovanja spletne aplikacije je možno vlogo za dodelitev vložiti ročno na v programu omrežja objavljeni tiskovini (priloga 4A).

Spletna aplikacija PCS je namenjena prevoznikom in ostalim prosilcem, upravljavcem, dodeljevalnim organom in RFC koridorjem za usklajevanje vlog za dodelitev mednarodnih vlakovnih poti. PCS optimizira mednarodno usklajevanje vlakovnih poti na način, da so vse vloge in ponudbe usklajene med vsemi udeleženi strankami. PCS je tudi edino orodje za objavo ponudbe obvezujočih PaP in rezervnih kapacitet ter za obdelavo vlog v mednarodnem prometu na RFC.

Dostop do PCS je brezplačen, kontakt za dodelitev uporabniškega imena je služba za podporo RNE na support.pcs@rne.eu.

Vloga za dodelitev vlakovnih poti mora biti popolna in pravilno izpolnjena z zahtevanimi podatki.

Za evidentiranje prejetih naročil vlakovnih poti ter sledenje postopkov pri izdelavi in usklajevanju upravljavec vodi evidenco naročil vlakovnih poti. Evidenca vsebuje vse temeljne in tehnične podatke iz naročila za izdelavo, vse sestavine pripravljenih izdelav vlakovnih poti ter podatke o kronološkem poteku usklajevanja in potrditvi izdelave vlakovnih poti.

Če prosilec pravočasno vložijo nepopolno ali nerazumljivo vlogo, upravljavec najkasneje v roku petih delovnih dni po prejemu vloge le-to vrne prosilcu in ga pozove, da v roku 14 dni vlogo ustrezno dopolni oziroma odpravi pomanjkljivosti, sicer takšna vloga v postopku dodeljevanja vlakovnih poti ne bo obravnavana.

Vloga za dodelitev vlakovne poti sestavljajo tematsko ločena poglavja s podatki o:

- prosilcu,
- obsegu naročenih storitev,
- vrsti naročenih storitev,
- splošnih podatkih o vlaku na naročeni vlakovni poti,
- dodatnih podatkih o vlaku na naročeni vlakovni poti,
- tehničnih podatkih o vlaku na naročeni vlakovni poti,
- drugih posebnostih na vlakovni poti,
- prilogah.

Naročila vlakovnih poti in storitev se delijo na:

- redna letna naročila,
- zapoznala letna naročila,
- ad-hoc naročila,
- spremembe naročil.

Vsi podatki, ki jih navedejo prosilci v vlogi za dodelitev vlakovne poti, so poslovna skrivnost in jih upravljavec ne sme brez privolitve prosilca posredovati tretjim osebam ali uporabljati za kakšen drug namen.

Vlogo za dodelitev celotne mednarodne vlakovne poti vložijo prosilec pri enem od pristojnih organov na vlakovni poti. Le-ta vlogo obravnava z ostalimi pristojnimi organi na vlakovni poti v skladu z veljavnimi predpisi in mednarodnimi sporazumi.

Pred naročilom mednarodne vlakovne poti mora prosilec tako vlakovno pot uskladiti s prosilci na tujih železniških omrežjih. Mednarodna vlakovna pot mora biti pred naročilom usklajena med prosilci na celotni vlakovni poti.

Prosilec za izvajanje storitev v mednarodnem potniškem prometu mora vlogi za dodelitev takšne vlakovne poti priložiti dokazilo, da je o nameravani vlogi za dodelitev takšne vlakovne poti obvestil vse subjekte iz 15.a člena ZZelP.

Na osnovi naročila vlakovnih poti ter izdelanih in usklajenih vlakovnih poti za obdobje veljavnosti voznega reda omrežja upravljavec prosilcu dodeli vlakovno pot z izdajo odločitve o dodelitvi v spletni aplikaciji. Vlakovno pot upravljavec dodeli prosilcu za dogovorjeno obdobje vendar največ za obdobje veljavnosti voznega reda omrežja.

Naročanje mednarodne vlakovne poti pri enem upravljavcu oz. dodeljevalnem organu za celoten potek vlakovne poti:

- postopek naročanja začel v Republiki Sloveniji:
 - Med prosilci usklajeno naročilo se izvede na predpisan način pri upravljavcu. Upravljavec izdelava v sodelovanju z drugimi upravljavci celotno vlakovno pot. Usklajeno ponudbo za celotno vlakovno pot posreduje naročniku in dodeli vlakovno pot le za potek na področju JŽI RS.
- postopek naročanja začel pri upravljavcu tuje železniške infrastrukture:
 - Tuj upravljavec naroči izdelavo konstrukcije vlakovne poti pri upravljavcu kot naročilo informativne vlakovne poti. Upravljavec v sodelovanju s tujimi upravljavci izdelava vlakovno pot na poteku po JŽI RS. Izdelano in usklajeno vlakovno pot upravljavec posreduje naročniku – tujemu upravljavcu. Prevoznik/naročnik vlakovne poti na osnovi te pripravljene in usklajene vlakovne poti naroči vlakovno pot po uradnem postopku pri upravljavcu.

Naročanje mednarodne vlakovne poti na RFC:

V skladu z določili Uredbe št. [913/2010/EU](#) o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet se vlakovne poti na RFC dodeljujejo v okviru enotnih kontaktnih točk koridorjev (C-OSS), ki omogočajo prosilcem, da na enem mestu in z enim samim postopkom zaprosijo za vse potrebne informacije in prejmejo vse odgovore v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi RFC.

V okviru C-OSS so prosilcem za naročilo na razpolago vnaprej določene mednarodne vlakovne poti za tovarne vlake, ki jih je mogoče naročiti neposredno pri C-OSS.

Podrobnejša pravila o dodeljevanju vlakovnih poti in izvajanju prevoznih storitev v tovarnem železniškem prometu na RFC so opisana v CID, dostopnem v angleškem jeziku na spletnih straneh koridorjev. Kontaktni podatki koridorjev vključno s C-OSS so v točki 1.7.1.

4.3 REZERVIRANJE KAPACITET ZA ZAČASNO OMEJITEV KAPACITET

Zmanjšanje kapacitet vključuje popolne ali delne zapore dela železniške infrastrukture zaradi izvajanja vzdrževalnih, obnovitvenih in investicijskih del na JŽI. Upravljavec vnaprej rezervira del razpoložljivih kapacitet za potrebe izvajanja zapor. V teh primerih gre za začasno omejitev kapacitet.

4.3.1 OSNOVNA NAČELA

Sosednji upravljavci v fazi načrtovanja sodelujejo z namenom čim boljšega načrtovanja zapor. Cilj usklajevanja med upravljavci je iskanje najboljših rešitev za načrtovanje omejitve kapacitet ob upoštevanju zahtev izvajalcev del in zahtev trga storitev železniškega transporta.

Roki za objavo začasnih omejitev kapacitet so opisani v Splošnih poslovnih pogojih v prilogi 1A.

4.3.2 OBJAVA ZAČASNIH OMEJITEV KAPACITET

Ključne omejitve kapacitet, ki bodo v letu 2023 na omrežju, bodo povezane z izvajanjem rednega vzdrževanja, obnov in nadgradenj infrastrukture (zapore tirov in občasne počasne vožnje) na odsekih, kjer bodo potekala dela.

O točnih terminih izvajanja teh zapor kot tudi o ostalih predvidenih zaporah zaradi vzdrževanja infrastrukture bodo prevozniki obveščeni z mesečnim planom zapor, ki je prevoznikom dostopen dva meseca pred začetkom zapore na spletni strani upravljavca v rubriki "Priročniki in obvestila za prevoznike".

Predvidene zapore na glavnih progah v letu 2023 so prikazane v spodnji tabeli.

DODELJEVANJE KAPACITET

ŠTEVILKA PROGE	ODSEK PROGE	DATUM	OD	DO
10	d.m. – Dobova (LT)	Od 16.09. (07:00) do 18.09.2023 (19:00)	neprekinjena	
10	d.m. – Dobova (DT)	Od 30.09. (07:00) do 02.10. 2023 (19:00)	neprekinjena	
10	Litija - Kresnice (LT)	Od 08.07. (07:00) do 30.08.2023 (19:00)	neprekinjena	
10	Litija - Kresnice (DT)	Od 24.06. (07:00) do 25.06.2023 (19:00)	neprekinjena	
10	Kresnice – Laze (LT)	Od 01.07. (7:00) do 07.07.2023 (19:00)	neprekinjena	
20	Lj. Šiška – Jesenice	08.01., 22.01., 05.02., 19.02., 03.12., 17.12.2023	09:45	13:30
20	Lj. Šiška – Jesenice	09.07., 23.07., 13.08.2023	00:50	04:30
20	Lj. Šiška – Kranj	26.03., 09.04., 23.04., 07.05., 21.05., 18.06., 10.09., 24.09., 08.10., 22.10., 05.11.2023	08:40	17:30
20	Zapora tirov št. 1,2,201 in 102 Lj. Šiška	Od 20.10. (14:00) do 23.10.2023 (17:00)	neprekinjena	
20	Kranj – Jesenice	19.03.,04.06.,19.11.2023	08.40	17:30
20	Jesenice – d.m.	22/23.04. in 04/05.11.2023	00:50	04:30
30	Šentjur - Grobelno (L30)	Od 07.10. (07:00) do 09.10.2023 (19:00)	neprekinjena	
30	Šentjur - Grobelno (D30) in Grobelno – Ponikva	Od 14.10. (07:00) do 16.10.2023 (19:00)	neprekinjena	

1

DODELJEVANJE KAPACITET

	(DT) in zapora proge Stranje – Grobelno		
30	Šentjur – Grobelno (D30) in Grobelno – Ponikva (DT) in zapora proge Stranje - Grobelno	Od 21.10. (07:00) do 23.10.2023 (19:00)	neprekinjena
30	Pragersko – Rače – Hoče (LT)	Od 09.10. (07:00) do 11.10.2023 (19:00)	neprekinjena
30	Rače – Hoče (DT)	Od 17.10. (07:00) do 19.10.2023 (19:00)	neprekinjena
30	Rače – Hoče – Maribor Tezno (LT)	Od 23.10. (07:00) do 25.10.2023 (19:00)	neprekinjena
30	Maribor – Pesnica	Od 11.02. (07:00) do 19.02.2023 (17:00)	neprekinjena
30	Maribor – Pesnica	28.02., 11. – 16.03., 22. – 23.03., 26. – 31.03., 06.04.2023	07:00 15:00
40	Pragersko - Ormož	04.03., 05.03., 08.04., 09.04., 06.05., 07.05., 16.09., 17.09., 14.10., 15.10.2023	07:00 11:00 12:00 14:00
41	Ormož – Hodoš – d.m.	15.04., 16.04., 20.05., 21.05., 07.10., 08.10., 28.10., 29.10., 11.11., 12.11.2023	07:00 11:30
43	d.m. – Lendava	Od 01.06. (07:00) do 30.06.2023 (14:00)	neprekinjena
50	Brezovica – Ljubljana - Borovnica (D50)	Od 01.01. (00:00) do 10.03.2023 (22:00)	neprekinjena
50	Logatec – Rakek (L50), tiri 4, 5 in 6 Rakek	Od 26.08.(07:00) do 30.08.2023 (19:00)	neprekinjena
50	Logatec – Rakek – (D50), tiri št. 1, 2 in 3 Rakek	Od 02.09. (07:00) do 06.09.2023 (19:00)	neprekinjena
50	Rakek – Postojna (L50), tiri št. 4, 5 in 6 Rakek	Od 16.09.(07:00) do 20.09.2023 (19:00)	neprekinjena
50	Rakek – Postojna (D50), tiri št. 1, 2 in 3 Rakek	Od 23.09. (07:00) do 27.09.2023 (19:00)	neprekinjena

1

50	Logatec – Rakek – Postojna (D50)	Od 12.08. (07:00) do 15.08.2023 (15:00)	neprekinjena
50	Logatec – Rakek – Postojna (L50)	Od 26.08. (07:00) do 29.08.2023 (15:00)	neprekinjena
50	Postojna – Prestranek (L50), tir št. 102, 1, 2	Od 13.05. (07:00) do 18.05.2023 (19:00)	neprekinjena
50	Postojna – Prestranek (D50), tir št. 103, 3, 4	Od 20.05. (07:00) do 25.05.2023 (18:00)	neprekinjena
50	Prestranek – Pivka (L50), tir št. 3, 203, 303 Prestranek	Od 29.04. (07:00) do 02.05.2023 (15:00)	neprekinjena
50	Prestranek – Pivka (D50), tir št. 1, 2, 201, 202 Prestranek	Od 06.05. (07:00) do 09.05.2023 (19:00)	neprekinjena
60	Divača - cepišče Prešnica	2x mesečno ob ponedeljkih skladno z mesečnim planom PO Postojna	08:00 17:00
		Od 29.04. (07:00) do 02.05.2023 (15:00)	neprekinjena
		Od 12.08. (07:00) do 15.08.2023 (15:00)	neprekinjena
		Od 26.08. (07:00) do 29.08.2023 (15:00)	neprekinjena
62	cepišče Prešnica - Koper	2x mesečno ob ponedeljkih skladno z mesečnim planom PO Postojna	09:00 18:00
		Od 29.04. (07:00) do 02.05.2023 (15:00)	neprekinjena
		Od 12.08. (07:00) do 15.08.2023 (15:00)	neprekinjena
		Od 26.08. (07:00) do 29.08.2023 (15:00)	neprekinjena

1

Omejitve kapacitet zaradi omejenega obratovalnega časa postaj so vezane na veljavnost voznega reda omrežja in so ob uveljavitvi objavljene v Določbah za uveljavitev voznega reda in v Podatkih upravljavca za izdelavo Navodila o progi.

4.4 VPLIV OKVIRNE POGODBE

Upravljavec in prosilec lahko skleneta okvirno pogodbo, v kateri določita značilnosti infrastrukturnih zmogljivosti za obdobje, ki je daljše od veljavnosti voznega reda omrežja. Okvirna pogodba ne določa podrobnosti posamezne infrastrukturne zmogljivosti, ampak je oblikovana tako, da navaja upravičene komercialne potrebe prosilca.

Okvirna pogodba se praviloma sklepa za obdobje petih let in se obnavlja za obdobja, enaka njenemu prvotnemu trajanju. Upravljavec lahko v določenih primerih sklene okvirno pogodbo za daljše ali krajše obdobje.

V primeru obsežnih in dolgoročnih naložb v posebno infrastrukturo, ki jih prosilec ustrezno utemelji, se okvirna pogodba na tem delu infrastrukture lahko sklene za obdobje do 15 let. Obdobje, daljše od 15

let, je dopustno le v izjemnih primerih, zlasti v primeru obsežnih in dolgoročnih naložb in predvsem, kadar so take naložbe vezane na pogodbene obveznosti, vključno z večletnim amortizacijskim načrtom.

Sklenjena okvirna pogodba ne preprečuje, da bi določeno infrastrukturo uporabljali tudi drugi prosilci ali da bi se uporabljala za druge storitve v železniškem prometu.

V okvirni pogodbi opredeljene prosilčeve potrebe po vlakovnih poteh ne smejo zasesti vseh infrastrukturnih zmogljivosti proge ali progovnega odseka v eni uri. Vlada RS določi minimalni paket prostih zmogljivosti, ki jih je mogoče zasesti z okvirnimi pogodbami.

Pred sklenitvijo okvirne pogodbe mora prosilec pridobiti predhodno odobritev regulatornega organa.

Upravljevec lahko zlasti v primeru preobremenjene infrastrukture zmanjša rezervirane zmogljivosti, ki so se najmanj en mesec uporabljale v manjšem obsegu, kot ga določa program omrežja, razen če se to zgodi zaradi neekonomskih razlogov, na katere prevoznik nima vpliva.

4.5 POSTOPEK DODELJEVANJA VLAKOVNIH POTI

Postopke dodeljevanja in časovne roke določa Delegirani sklep komisije (EU) 2017/2075 o nadomestitvi Priloge VII Direktive 2012/34.

OPIS AKTIVNOSTI	IZVAJALEC	ROK
Določitev tehničnih elementov na JŽI, potrebnih za izdelavo vlakovnih poti	upravljevec	X – 12
Objava programa omrežja	upravljevec	X – 12
Vzpostavitev začasnih mednarodnih vlakovnih poti	upravljevec	X – 11
Izdelava in objava kataloga vlakovnih poti	upravljevec	X – 11
Naročilo vlakovnih poti v rednem postopku pri upravljavcu	prosilci	X – 12 do X – 8
Naročilo vlakovnih poti v zapoznelem postopku in naročila informativnih vlakovnih poti	prosilci	X – 8 do X – 2
Priprava in izdaja osnutka novega voznega reda omrežja ter posredovanje le tega prosilcem	upravljevec	X – 5
Pripombe prosilcev na osnutek voznega reda omrežja	prosilci	X – 4
Usklajevalni postopek glede na prejete pripombe	upravljevec prosilci	X – 4 do X – 3
Posvetovalni postopek s prilagoditvijo ponudbe	upravljevec	do X – 2
Dodelitev vlakovnih poti	upravljevec	X – 2
Sprejem in objava novega voznega reda omrežja	upravljevec	X – 2
Dostava novega voznega reda ločeno posameznim prosilcem	upravljevec	X – 2
Javna objava voznega reda potniških vlakov za izvajanje obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu	prevozniki	X – 0,5
Objava dokumentov operativnega voznega reda	upravljevec prevozniki	X – 0,5

Uveljavitev novega voznega reda omrežja	upravljavec	X
Izdelava sprememb veljavnega voznega reda omrežja in objava le teh v operativnem voznem redu	upravljavec	X + 12

4.5.1 REDNA LETNA NAROČILA

Proces dodeljevanja vlakovnih poti v okviru rednih letnih naročil poteka v naslednjih treh fazah:

Posvetovanje

Poteka v obdobju od X-48 do X-11, v tej fazi imajo prosilci in upravljavec možnost izmenjave informacij o bodoči razpoložljivosti infrastrukture glede na komercialne potrebe. Upravljavec pred pričetkom izdelave vlakovnih poti izdela katalog vlakovnih poti, iz katerega morajo biti razvidne proste vlakovne poti, ki so na razpolago prosilcem v postopku njihovega naročanja za novo voznoredno obdobje.

Študije izvedljivosti

V obdobju X-11 do X-9 – prikažejo možnosti uvrstitve vlakovnih poti v vozni red, preden prosilci oddajo vloge. Odgovor na študijo izvedljivosti ni zaveza k dodelitvi vlakovne poti.

Obravnavanje vlog za dodelitev vlakovne poti

Za pravočasno vložene vloge za dodelitev vlakovne poti za voznoredno obdobje 2022/2023 se štejejo vloge, ki jih prosilci vložijo pri upravljavcu do 11. aprila 2022.

Vlakovno pot izdela upravljavec na način, da se na najboljši način izkoristi železniška infrastruktura in se pri tem upoštevajo želje prosilcev. Pri izdelavi vlakovnih poti upravljavec, če je mogoče, izpolni vse zahteve iz vloge za dodelitev vlakovne poti.

V postopkih dodeljevanja vlakovnih poti za novo voznoredno obdobje upravljavec ob upoštevanju vseh omejitev infrastrukture izdela omejeno število vlakovnih poti za vlake s preseženo dolžino glede na določila točke 2.3.8 (maksimalne dolžine vlakov). Te vlakovne poti so konstrukcijsko narejene tako, da taki vlaki nimajo sestajanj na postajah, kjer bi lahko prišlo do ovir pri operativnem izvajanju prometa. Na ta način je omogočena vožnja omejenega števila vlakov s preseženo dolžino na posameznem odseku proge.

Vlakovne poti za vožnjo vlakov s preseženo dolžino upravljavec objavi v katalogu vlakovnih poti skladno z določili točke 4.5. Naročilo teh vlakovnih poti je možno izključno v okviru rednih letnih naročil. Če za isto vlakovno pot za vožnjo vlakov s preseženo dolžino vloži zahtevo več prosilcev, upravljavec dodeli vlakovno pot ob upoštevanju določil točke 4.5.4.

Pri izdelavi vlakovnih poti za novo voznoredno obdobje v rednem postopku upravljavec upošteva naslednja načela:

- vlakovne poti se izdelajo za vsa naročila,
- vlakovne poti se izdelajo za vse prosilce brez razlikovanj,
- vlakovne poti se izdelajo tako, da se zagotovi učinkovito izvajanje železniških storitev in da se zagotovita vzdrževanje JŽI ter izboljšanje zanesljivosti in kakovosti storitev.

Izdelava vlakovnih poti se opravi po naslednjem zaporedju:

- vlakovne poti potniških vlakov, ki sodijo v okvir obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu pred vsemi ostalimi,
- vlakovne poti ostalih potniških vlakov,
- vnaprej določene mednarodne vlakovne poti za tovarne vlake v skladu z Uredbo 913/2010,
- vlakovne poti iz okvirne pogodbe se upoštevajo pred novo naročenimi,
- vlakovne poti glede na čas naročila,
- vlakovne poti za mednarodni promet pred notranjim prometom,
- vlakovne poti, ki zagotavljajo večjo izkoriščenost JŽI in večji paket storitev pred vlakovnimi potmi, ki izkoriščajo JŽI v manjšem obsegu,
- vlakovne poti, ki na delu poti vozijo po enotirni progi.

Za lokomotivske vlake, ki vozijo v vozliščih, se izdelava vlakovnih poti ne opravlja, določijo se le hitrost in vozni časi.

Upravljaec v roku X-5 izdela in objavi osnutek voznega reda omrežja in ga posreduje proslcem. Osnutek obsega izdelane vlakovne poti na podlagi naročil in proste vlakovne poti. V osnutku voznega reda omrežja niso zajete vlakovne poti lokomotivskih vlakov, ki vozijo v vozliščih.

Prosilci imajo po prejemu osnutka en mesec časa za morebitne pripombe in predloge. Upravljaec v naslednjih dveh tednih zbere morebitne pripombe proslcev in drugih zainteresiranih strank na osnutek novega voznega reda omrežja ter poskuša morebitne nasprotujoče si zahteve uskladiti v procesu usklajevanja, opisanem v točki 4.5.4.

Po preteku tega roka ima upravljaec možnost prilagoditve ponudbe, nakar objavi končno ponudbo. Če prosllec to ponudbo potrdi, upravljaec dodeli ustrezno vlakovno pot.

Vlakovna pot, ki je bila izdelana in usklajena na podlagi rednega letnega naročila, je od prejema pisne potrditve s strani proslca rezervirana do dodelitve vlakovne poti (najkasneje do X – 2).

4.5.2 ZAPOZNELA LETNA NAROČILA

Vsa letna naročila vlakovnih poti, ki so vložena po izteku roka za redna naročila (11.4.2022) se obravnava kot zapozneta letna naročila. Rok za vložitev zapoznelih naročil za voznoredno obdobje 2022/2023 je 17. oktober 2022.

Pri izdelavi vlakovnih poti imajo redna letna naročila prednost pred zapoznelimi. To pomeni, da upravljaec zapozneta naročila obravnava potem, ko je ustrezno izpolnil vse zahteve iz rednih naročil. Izdelanih ponudb upravljaec ne pošilja proslcem, dokler niso objavljene končne ponudbe za redna naročila.

V primeru, da upravljaec ne more izpolniti zahtev iz zapoznelega naročila vlakovne poti, o tem takoj obvesti proslca in ponudi alternativni predlog, če je to mogoče.

Končno ponudbo za zapozneta letna naročila upravljaec izdela najkasneje en mesec pred začetkom veljavnosti voznega reda omrežja.

Vlakovna pot, ki je bila izdelana in usklajena na podlagi zapoznelega letnega naročila, je od prejema pisne potrditve s strani proslca rezervirana do dodelitve vlakovne poti.

4.5.3 AD-HOC NAROČILA

Upravljaec po izdelavi voznega reda omrežja in rednih sprememb izdela katalog razpoložljivih vlakovnih poti, iz katerega so razvidne razpoložljive vlakovne poti za hiter odziv na posredovane vloge za dodelitev ad-hoc vlakovnih poti.

Ad-hoc vlakovne poti se lahko naroči z vlogo za dodelitev največ 30 dni in najmanj 6 ur pred nameravano vožnjo vlaka. Izjemoma je najkrajši rok lahko manj kot 6 ur v primeru naročanja ad-hoc vlakovnih poti zaradi izrednih dogodkov.

Za izdelavo vlakovnih poti za določen namen se uporabi:

- informativna vlakovna pot, ki v tem času ni v uporabi in je izdelana z elementi, ki ustrezajo naročilu,
- prosta vlakovna pot,
- vlakovna pot rednega vlaka, za katerega je vnaprej izdelan vozni red posameznega vlaka s tem, da se vlaku določi novi koledar vožnje ali
- nova vlakovna pot, ki se izdela po elementih iz vloge za dodelitev vlakovne poti.

Pri izdelavi ad-hoc vlakovnih poti se upošteva načelo, da ima prej prejeta vloga prednost pred kasneje prejetimi.

Upravljaec o vlogi za dodelitev vlakovne poti odloči čim hitreje, za vloge, prejete več kot 6 dni pred nameravano vožnjo vlaka pa najkasneje v petih dneh.

Podrobni postopki dodeljevanja vlakovnih poti za določen namen (ad hoc vlakovnih poti) so opisani v prilogi 4D.

4.5.4 PROCES USKLAJEVANJA

V postopku dodeljevanja vlakovne poti mora biti vsaka pripravljena vlakovna pot pred dodelitvijo usklajena in s strani proslca potrjena. V postopku priprave in izdelave vlakovnih poti poteka usklajevanje na mednarodni in lokalni ravni med upravljavci, dodeljevalnimi organi in proslci.

Če za isto vlakovno pot na JŽI vloži zahtevo več prosilcev ali se zahtevane vlakovne poti na delu JŽI prekrivajo, upravljavec lahko prosilcu predloži vlakovno pot, ki se bistveno ne razlikuje od zahtevane. Pri tem upravljavec izhaja iz naslednjih načel:

- upoštevanje prosilcev glede na prihodnji razvoj njihovega poslovanja,
- prožnost pri dodeljevanju vlakovnih poti, ki mora upoštevati razumne zahteve prosilcev in optimalno izkoriščenost infrastrukture,
- preprečevanje možnosti, da bi prosilec z dodeljeno vlakovno potjo neupravičeno oviral poslovanje drugega prosilca.

V okviru usklajevalnega postopka upravljavec uskladi nasprotujoče si vloge. Postopek usklajevanja se začne s pisnim dialogom med upravljavcem in prosilci z nasprotujočimi vlogami. Upravljavec te prosilce pisno, po elektronski pošti ali po faksu obvesti takoj, ko ugotovi nasprotja med zahtevami prosilcev (da se za isto vlakovno pot poteguje več prosilcev). Ponudi jim razpoložljivo nadomestno vlakovno pot oziroma drugo možno rešitev. Prosilec mora v roku petih dni od prejema takšnega predloga pisno, po elektronski pošti ali po faksu posredovati upravljavcu svoje stališče glede predlaganih rešitev, sicer se šteje, da s predlaganimi rešitvami soglaša.

Če po prejemu stališč s strani prosilcev upravljavec še vedno ne more ustrezno rešiti nasprotujočih si vlog, vzpostavi z vpletenimi prosilci ustni dialog in poskuša doseči sporazumno rešitev. Če se v okviru ustnega dialoga taka rešitev doseže, upravljavec pripravi pisni sporazum v obliki zapisnika, ki ga podpišejo vsi vpleteni prosilci in skladno s tem sporazumom najpozneje v roku sedmih dni od podpisa zapisnika predložijo upravljavcu spremenjene vloge za dodelitev vlakovne poti.

Če po izvedbi usklajevalnega postopka še vedno obstajajo nasprotja med posameznimi zahtevki prosilcev oziroma drugih zainteresiranih strank in na podlagi vrednotenja kriterijev, določenih v prilogi 4C, prosilci dosegajo izenačeno pravico do dodelitve vlakovne poti, se izvede postopek dodelitve vlakovne poti na preobremenjeni infrastrukturi, opisan v točki 4.6.

4.5.5 POSTOPEK HITREGA REŠEVANJA SPOROV

Pri dodeljevanju vlakovnih poti je poleg obstoječih pravnih sredstev in možnosti pritožbe na regulatorni organ zagotovljen še postopek za hitro reševanje sporov, ki ga vodi upravljavec in je možen samo kot vmesni člen v usklajevalnem procesu. Odločitev v tem postopku mora biti sprejeta v desetih delovnih dneh.

Kontaktne osebe upravljavca, odgovorne za reševanje sporov, so navedene v točki 1.6.

4.6 PREOBREMENJENA INFRASTRUKTURA

Če po opravljenem usklajevanju ni mogoče zadostiti vsem zahtevam za vlakovne poti oziroma ni mogoče zadostiti potrebam po infrastrukturnih zmogljivostih, mora upravljavec takšen odsek infrastrukture takoj razglasiti za preobremenjeno infrastrukturo. Enako velja tudi za infrastrukturo, za katere zmogljivosti je očitno, da v bližnji prihodnosti ne bodo zadoščale.

S sklepom upravljavca št. 403-6/2015-18 z dne 17.07.2018 sta bili progi 60 Divača – cepišče Prešnica in 62 cepišče Prešnica – Koper razglašeni za preobremenjeno infrastrukturo.

Skladno z določili 28. člena Uredbe o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi je upravljavec izdelal analizo zmogljivosti progovnega odseka Divača – Koper.

V mesecu juliju 2019 je bil dokončan [načrt razširitve zmogljivosti](#), ki na podlagi ugotovitev o vzrokih za preobremenjenost infrastrukturnih zmogljivosti, verjetnem razvoju prometa, ovir pri razvoju JŽI in možnostmi ter stroški razširitve zmogljivosti vključno z možnimi spremembami uporabnine določa možne kratkoročne in dolgoročne ukrepe za zmanjšanje preobremenjenosti.

Po posvetovanju s prosilci in drugimi zainteresiranimi strankami ter uskladitvi s pristojnim ministrstvom so sprejeti ukrepi za razširitev infrastrukturnih zmogljivosti s časovnim načrtom izvajanja.

Upravljavec pri dodeljevanju vlakovnih poti na preobremenjeni infrastrukturi poleg načel iz točke 4.5.2 uporabi kot dodatne dejavnike pri njihovem vrednotenju še:

- pomembnost prevozne storitve za širšo skupnost glede na drugo storitev, ki bi bila zaradi tega neizvedljiva, ob upoštevanju posledic dodelitve oziroma nedodelitve vlakovne poti,
- pomembnost prevozne storitve prevoza blaga glede na izvajanje mednarodnih železniških storitev prevoza blaga.

Če na preobremenjeni infrastrukturi tudi po izvedenem postopku izdelave in usklajevanja ni mogoče dodeliti vseh vlakovnih poti, ker prosilci, ki jih zahtevajo, na podlagi kriterijev in njihovega vrednotenja dosegajo izenačeno pravico do dodelitve, jih upravljavec pozove, da ponudijo za posamezni progovni odsek čim višjo uporabnino. O tem je upravljavec dolžan obvestiti regulatorni organ, ki nadzira pogajanja o dodelitvi.

Zainteresirani prosilci morajo v roku petih delovnih dni od prejema poziva poslati pisno ponudbo za zadevne vlakovne poti.

Če prosilec z nasprotujočo si vlogo pravočasno ne pošlje upravljavcu pisne ponudbe za plačilo uporabnine, se šteje, da od vloge za dodelitev vlakovne poti odstopa in je dolžan upravljavcu povrniti stroške postopka.

Upravljavec po prejemu pisnih ponudb te pregleda in v roku petih delovnih dni sprejme odločitev o dodelitvi vlakovne poti. Vlakovno pot dodeli tistemu prosilcu, ki je ponudil najvišjo uporabnino, ter o tem obvesti regulatorni organ. Regulatorni organ preuči pravilnost postopka in v primeru, da ne ugotovi nepravilnosti, potrdi odločitev upravljavca. Če regulatorni organ ugotovi nepravilnosti, upravljavec te odpravi in sprejme ustrezno odločitev o dodelitvi vlakovne poti.

Upravljavec po prejemu mnenja regulatornega organa o dodelitvi vlakovne poti obvesti vse udeležence.

4.7 IZREDNI PREVOZI IN PREVOZI NEVARNEGA BLAGA

Prevoznik mora zagotoviti prevoz izrednih pošilk in nevarnega blaga na način in pod pogoji, ki so predpisani v nacionalnih predpisih in predpisih Evropske unije, ki urejajo prevoz izrednih pošilk in nevarnega blaga.

Podrobnejše informacije o nacionalnih predpisih pridobi prevoznik pri varnostnem organu RS – Javni agenciji za železniški promet.

Za prevoz izredne pošiljke je potrebno dovoljenje upravljavca, s katerim se prevozniku določijo način in pogoji prevoza ter višina povračila za prevoz izredne pošiljke. O izvedbi prevoza izredne pošiljke odloči upravljavec najpozneje v 15 dneh po vložitvi zahteve.

Po prejemu zahteve za prevoz izredne pošiljke upravljavec ugotovi možnost prevoza in določi prevozne pogoje. Upravljavec izda dovoljenje skupaj s pogoji za prevoz izredne pošiljke. Če izredne pošiljke ni mogoče prevzeti na prevoz, upravljavec o zavrnitvi obvesti prevoznika s pisno obrazložitvijo.

Tehnični predpisi, definicije izredne pošiljke, pogoji za pridobitev dovoljenja in način za določitev pogojev prevoza so določeni v nacionalnem predpisu, ki ureja prevoz izrednih pošilk in v Priročniku upravljavca, kjer se nahajajo tudi vsi potrebni obrazci za naročilo prevoza izredne pošiljke. Priročnik je dostopen na [spletni strani upravljavca](#) v rubriki "Priročniki in obvestila za prevoznike".

Prevoznik je dolžan obvestiti upravljavca o blagu, ki ga namerava peljati in bi zaradi svoje narave ali količine prevoza lahko povzročil škodo okolju, ki jo je razumno mogoče predvideti. Prosilec v vlogi za dodelitev vlakovnih poti v poglavju opombe vpiše številke nevarnih snovi po Pravilniku o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga, ki se bodo predvidoma prevažale v vlaku.

Ob primopredaji vlaka med prevoznikom in upravljavcem, ki poteka na odpravni postaji oziroma postaji izmenjave prometa, mora prevoznik obvestiti upravljavca (prometnika ali progovnega prometnika) o dejanski uvrstitvi vagonov z nevarnim blagom v vlak z navedbo vrste nevarnih snovi.

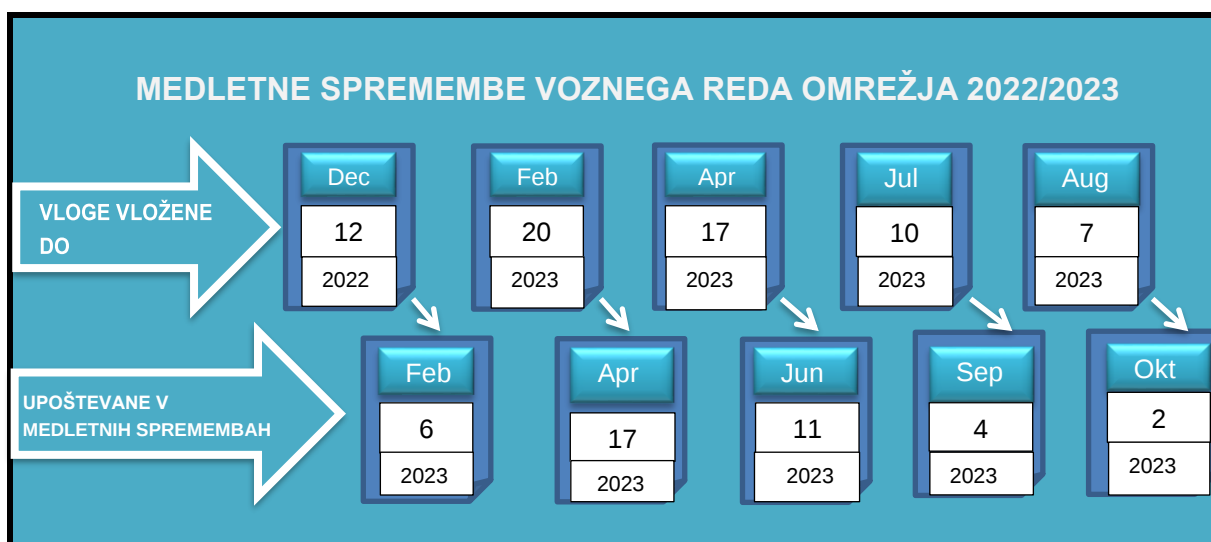
Na podlagi 18. člena Uredbe o vodovarstvenem območju za vodna telesa vodonosnikov za območja občin Šmartno ob Paki, Polzela in Braslovče (Ur. L. RS, št. [98/2011](#)) je na odseku železniške proge Polzela – Šmartno ob Paki, ki je del regionalne železniške proge št. 31 Celje – Velenje, v celoti prepovedan prevoz nevarnega blaga po železnici.

Vse nadaljnje informacije je mogoče dobiti pri upravljavcu JŽI (kontaktna oseba je navedena v točki 1.6).

4.8 MEDLETNI PROCESI DODELJEVANJA VLAKOVNIH POTI

4.8.1 SPREMEMBA NAROČIL

Prosilec, ki mu je bila dodeljena vlakovna pot, lahko kadarkoli med veljavnostjo voznega reda omrežja vloži vlogo za spremembo naročila, s katero zahteva spremembo osnovnih podatkov dodeljene voznoredno veljavne vlakovne poti. Sprememba bo upoštevana ob naslednjih medletnih spremembah voznega reda omrežja:



Upravljaec v primeru, da bo imela sprememba vlakovne poti vpliv na vozne rede drugih upravljavcev, o tem obvesti zadevne upravljavce. Po uskladitvi spremenjene vlakovne poti posreduje ponudbo prosilcu, ki je naročil spremembo.

Če prosilec ponudbo potrdi, se izdela vlakovna pot s spremenjenimi elementi, do aktivacije le te ostane aktivna osnovna vlakovna pot..

Če se prosilec s ponudbo ne strinja, lahko predlaga alternativno rešitev, ki jo upravljavec poskuša upoštevati. Če alternativna rešitev ni možna in prosilec zavrne ponujeno spremenjeno vlakovno pot, osnovna vlakovna pot ostane aktivna. Prosilec se mora sam odločiti, ali bo obdržal osnovno vlakovno pot ali jo bo storniral ter naročil novo.

Vlogo za spremembo in odpoved vlakovne poti vloži prosilec na enak način kakor novo naročilo vlakovne poti v predpisanih časovnih terminih preko spletne aplikacije ePoti.

Spremembe vloge za dodelitev vlakovne poti, ki nastanejo kot rezultat usklajevalnega postopka, se v postopku dodeljevanja vlakovnih poti štejejo kot pravočasno predložene popolne vloge. Prosilci morajo ustrezno spremenjene vloge upravljavcu posredovati na način, ki je opisan v točki 4.2.

4.8.2 POPRAVEK VLAKOVNE POTI

S pogodbo o dostopu je prevozniku omogočena uporaba dodeljene vlakovne poti v polnem obsegu, vendar pa v določenih izjemnih primerih lahko upravljavec popravi, prilagodi, zamenja ali odpove že dodeljeno vlakovno pot.

Popravek vlakovne poti se lahko nanaša na posamezen dan ali na več dni vožnje vlaka ali na vse vožnje do konca veljavnosti dodeljene vlakovne poti. Lahko se nanaša na del vlakovne poti ali na celotno vlakovno pot. Popravek vlakovne poti je možen tako na vlakovnih poteh iz letnih naročil kot na ad-hoc vlakovnih poteh.

Popravek vlakovne poti pomeni:

- odpoved vožnje vlaka ob določenih dneh,
- spremenjen čas odhoda ali prihoda vlaka,
- sprememba trase vlaka,
- sprememba parametrov vlaka,
- prilagoditev časov na mejah ali postajah izmenjave prometa,
- odpoved vlakovne poti – vlakovna pot ni na razpolago

Uporaba popravka vlakovne poti mora biti zmanjšana na minimum in se lahko uporabi izjemoma v naslednjih primerih:

- ko postane znan rok izvajanja zapor, za katere upravljavec ni mogel vedeti točnega dneva izvajanja ob objavi začasnih omejitev kapacitet,
- ko pride do začasne omejitve kapacitet zaradi višje sile,
- ko so nujne nepričakovane prestativte, podaljšanja ali skrajšanja že objavljenih začasnih omejitev kapacitet

- ko naknadno postane znan natančen čas začasnih omejitev kapacitet, za katere izvajanje prvotno ni odgovoren upravljavec,
- za ponovno vzpostavitev varnega obratovanja železniške infrastrukture,
- za zagotovitev najboljšega ujemanja vseh zahtev, pri čemer je potrebno pridobiti soglasje prosilcev, katerim so bile vlakovne poti dodeljene,
- pravno obvezujočih prednostnih zahtev po kapacitetah s strani oboroženih sil.

Upravljavec mora takoj, ko izve za okoliščine, zaradi katerih bo potreben popravek vlakovne poti, o tem obvestiti prosilca, ki mu je bila vlakovna pot dodeljena. Če bo imel popravek vlakovne poti vpliv na vozne rede drugih upravljavcev, o tem obvesti zadevne upravljavce.

Izdelava alternativne vlakovne poti je v izključni pristojnosti upravljavca, pri čemer mora ta v čim večji meri upoštevati komercialne in operativne potrebe prevoznika, ki ga popravek zadeva. Če ni nobene ekonomsko vzdržne alternative, upravljavec obvesti prosilca, da bo vlakovna pot odpovedana.

Po izdelavi alternativne vlakovne poti upravljavec pošlje ponudbo prosilcu, ki lahko tako ponudbo sprejme ali zavrne. V primeru zavrnitve mora upravljavec pripraviti drugo ponudbo. Na vsako ponudbo mora prosilec odgovoriti najkasneje v petih delovnih dneh od prejema ponudbe.

Če prosilec zavrne tudi drugo ponudbo, upravljavec lahko vlakovno pot odpove. Odpove tudi vlakovno pot, če od prosilca ni prejel odgovora v predpisanem roku.

Osnovna vlakovna pot v vseh primerih po preteku vzrokov, zaradi katerih je prišlo do popravka vlakovne poti, ostane prosilcu, ki mu je bila dodeljena.

Če zaradi omejenih infrastrukturnih zmogljivosti obstoječe kapacitet vključno z alternativnimi ne omogočajo ekonomsko vzdržne uporabe vseh vlakovnih poti, je pri določanju prednostnih pravil treba upoštevati načelo nediskriminatorne obravnave prosilcev.

V primeru izdelave vlakovne poti za vožnjo intervencijskega vlaka, ima le-ta prednost pred vsemi ostalimi, kadar se pošilja na odpravljanje posledic izrednega dogodka zaradi vzpostavitve prevoznosti proge.

4.8.3 NEUPORABA VLA KOVNE POTI

Če prevoznik vlakovne poti na določen dan ne bo uporabil, mora za ta dan vožnjo vlaka odpovedati v predpisanem roku. Če vožnje vlaka ne odpove v roku, za neuporabo vlakovne poti plača nadomestilo. Roki odpovedi in višina nadomestila je predpisana v točki 5.6.4. Za delno nerealizirane vlakovne poti – skrajšanje relacije vlaka – vožnje ni potrebno odpovedati.

Upravljavec lahko odvzame vlakovno pot, ki je bila dodeljena prosilcu, če je prosilec dodeljeno vlakovno pot v neprekinjenem obdobju najmanj enega meseca izkoristil manj kot 30%.

Upravljavec odvzame vlakovno pot, če je prosilec dodeljeno vlakovno pot na preobremenjeni infrastrukturi ali na infrastrukturi, dodeljeni v postopku usklajevanja, uporabljal manj kot 75% od odobrene možnosti uporabe v obdobju najmanj enega meseca.

Preden bo upravljavec prosilcu odvzel neizkoriščeno vlakovno pot in jo oddal na razpolago drugim proslcem, ga bo o tem pisno obvestil in mu dal možnost, da pojasni vzroke za neizkoriščenost. Če prevoznik ne more dokazati, da je zmanjšanje uporabe vlakovne poti posledica neekonomskih razlogov, na katere ni mogel vplivati, upravljavec vlakovne poti odvzame.

4.8.4 ODPOVEDI

Odpovedi vključujejo:

- Odpoved vlakovne poti, kar pomeni odpoved dodeljene vlakovne poti do konca njene veljavnosti. Odpoved vlakovne poti lahko prosilec izvrši v okviru medletnih sprememb voznega reda omrežja, prikazanih v točki 4.8.1. Do začetka veljavnosti medletnih sprememb mora prosilec odpovedovati posamezne vožnje vlaka. Upravljavec izvrši odpoved vlakovne poti v primeru popravka vlakovne poti skladno s točko 4.8.2 ali odvzema vlakovne poti skladno s točko 4.8.3.
- Odpoved vožnje vlaka, kar pomeni odpoved posamezne vožnje vlaka na dodeljeni vlakovni poti. Dodeljena vlakovna pot ostane na razpolago prosilcu, kateremu je bila dodeljena.

Odpovedi prosilec izvrši izključno z uporabo spletne aplikacije ePoti. Za zapoznele odpovedi vlakovne poti ali odpovedi vožnje vlaka se zaračuna dajatev, katere višina je odvisna od časa odpovedi. Časovni roki in višine dajatve so določeni v točki 5.6.4.

4.9 PRENOVA PROCESOV IZDELAVE VOZNEGA REDA IN DODELJEVANJA KAPACITET

Projekt TTR – prenova procesov izdelave voznega reda in dodeljevanja kapacitet, ki ga vodi evropsko združenje upravljavcev RailNetEurope ob sodelovanju združenja prevoznikov Forum Train Europe in podpori združenja evropskih železniških prevoznikov v tovornem prometu ERFA,

Namen projekta je poenostavitev in poenotenje evropskega sistema voznih redov z namenom znatnega povečanj konkurenčnosti železniškega prometa. Potrebna je sistematična prenova procesov, saj se le ti med evropskimi državami zelo razlikujejo, kar otežuje mednarodno sodelovanje. Mednarodni promet je za železniški sektor najbolj pomemben, vendar sedanji sistem povzroča nepotrebne zamude zaradi slabo usklajenih terminov izvajanja gradbenih del in konfliktov v voznih redih posameznih vlakov. Poleg tega produkti, vezani na razpoložljive kapacitete, ki jih trenutno zagotavljajo upravljavci infrastrukture, ne izpolnjujejo v zadostni meri naslednjih zahtev trga:

- fleksibilnost, posebej v tovornem prometu,
- možnost zgodnejše komercialne uporabe vlakovne poti, npr. predčasna prodaja vozovnic,
- zmanjšanje nepotrebne dela upravljavcev in prevoznikov zaradi neuporabe vlakovnih poti,
- zmanjšanje zasedanja kapacitet, ki dejansko niso v uporabi,
- večja stabilnost voznih redov.

Vpeljava novih procesov je predvidena z voznim redom 2025. Več informacij je dostopnih na spletni strani <https://ttr.rne.eu/>

5. STORITVE IN UPORABNINA

5.1 Uvod

Storitve, ki se zagotovijo prevozniku v železniškem prometu so:

- minimalni paket storitev dostopa do JŽI (P1);
- paket 2 – dostop po tirih do objektov za izvajanje železniških storitev in storitve, ki se izvajajo v teh objektih – (P2);
- paket 3 – dodatne storitve (P3);
- paket 4 – pomožne storitve (P4).

Upravljaavec omogoča dostop po tirih JŽI do objektov za izvajanje železniških storitev s pogodbo o dostopu. Če želi prevoznik uporabljati katero od teh storitev, si jo mora zagotoviti s posebno pogodbo, ki jo sklene z upravljavcem objektov za izvajanje železniških storitev.

5.2 NAČELA ZARAČUNAVANJA

Načine izračunavanja stroškov, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa, določa izvedbena uredba komisije (EU) 2015/909.

Upravljaavec določi metodologijo zaračunavanja uporabnine na podlagi V. poglavja Uredbe o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi in na podlagi 15.d člena Zzep, ob upoštevanju strokovnih dognanj in podlag s področja učinkovite rabe železniške infrastrukture.

Uporabnina za dostop in uporabo storitev na JŽI se obračuna v okviru osnovnih paketov uporabnine. Upravljaavec v okviru uporabnine spodbuja uporabo tehnološko naprednejših in okoljsko prijaznejših načinov uporabe. To se odraža v finančnih spodbudah za uporabo s pozitivnim učinkom (npr. uporaba naprav ETCS na vlaku) oz. v finančnih pribitkih za uporabo z negativnim učinkom ali za odpravo negativnih učinkov (npr. uporaba dizel lokomotiv na elektrificiranih progah, dajatev za posebni investicijski projekt izgradnje nove proge Divača – Koper). V modelu so predvidene tudi dajatve, npr. dajatev za neizkoriščeno dodeljeno vlakovno pot.

Celotna uporabnina se izračuna po naslednji formuli:

$$U = U_P - U_S + U_M + U_D$$

kjer pomeni:

- U – celotna vrednost uporabnine
- U_P – uporabnina, obračunana v paketih P1, P2, P3 in P4
- U_S – spodbude
- U_M – pribitki
- U_D – dajatve

Uporabnina za posameznega prevoznika sestoji iz enega ali več členov (U_P , U_S , U_M).

5.3 MINIMALNI PAKET STORITEV – PAKET 1

Minimalni paket storitev dostopa do javne železniške infrastrukture, do katerega so upravičeni vsi, ki jim je bila vlakovna pot dodeljena, obsega:

- obravnavo prošelj za dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti;
- pravico do uporabe dodeljenih zmogljivosti;
- uporabo železniške infrastrukture, vključno s kretnicami in tirnimi zvezami;
- vodenje – upravljanje in signalizacijo z urejanjem, odpravo ter sporočanjem in zagotavljanjem informacij o vožnjah vlakov;
- uporabo napajalnega sistema za električno vleko, kjer je na voljo;
- vse druge informacije, potrebne za izvajanje ali opravljanje prevoznih storitev, za katere so bile zmogljivosti dodeljene.

Uporabnina za storitve paketa 1 se za izvedeno vlakovno pot izračuna po formuli, ki predstavlja seštevek vrednosti uporabnine po homogenih odsekih proge, za katere veljajo isti ponderji proge, vlaka in vlečnega vozila:

$$U_{P1} = C_{P1} * \sum_i (KM_i * P_{Pi} * P_{ti} * P_{li})$$

kjer pomeni:

- U_{P1} – uporabnina za izvedeno vlakovno pot
- C_{P1} – osnovna cenovna postavka uporabnine za Paket 1 – $C_{P1} = \underline{2,01 \text{ EUR}}$
- KM_i – število vlakovnih kilometrov na homogenem segmentu proge (i)
- P_{Pi} – ponder proge za homogeni segment proge (i)
- P_{ti} – ponder vlaka na homogenem segmentu proge (i)
- P_{li} – ponder vlečnega vozila za homogeni segment proge (i)

1

Ponder proge je določen na osnovi tehničnih karakteristik prog:

Progovni razred	Številka proge	Ime proge	Ponder progovnega razreda (P_{Pi})
R1	13	Ljubljana Zalog – Ljubljana	0,47
	14	lok Zidani Most	
	43	d.m. – Lendava	
	61	cepišče Prešnica – Podgorje – d.m.	
	82	Grosuplje – Kočevje	
R2	12	Ljubljana Zalog – Ljubljana	0,76
	21	Ljubljana Šiška – Kamnik Graben	
	31	Celje – Velenje	
	32	d.m. – Rogatec – Grobelno	
	34	Maribor – Prevalje – d.m.	
	42	Ljutomer – Gornja Radgona	
	70	Jesenice – Sežana	
	71	cepišče Šempeter – Vrtojba – d.m.	
	72	Prvačina – Ajdovščina	
R3	73	cepišče Kreplje – Repentabor – d.m.	0,98
	11	Ljubljana Zalog – cepišče Kajuhova	
	33	d.m. – Imeno – Stranje	
	35	lok Maribor Tezno – Maribor Studenci	
	44	Ormož – Središče – d.m.	
	45	lok Pragersko	
	64	Pivka – Ilirska Bistrica – d.m.	
	80	d.m. – Metlika – Ljubljana	
R4	81	Sevnica – Trebnje	1,44
	10	d.m. – Dobova – Ljubljana	
	20	Ljubljana – Jesenice – d.m.	
	30	Zidani Most – Šentilj – d.m.	
	40	Pragersko – Ormož	
	41	Ormož – Hodoš – d.m.	
	50	Ljubljana – Sežana – d.m.	
	51	lok Divača	
	60	Divača – cepišče Prešnica	
	62	cepišče Prešnica – Koper	

Ponder vlaka je produkt ponderjev dolžine, mase in hitrosti vlaka ter vrste prometa:

$$P_{ti} = P_{Di} * P_{Mti} * P_{Vi} * P_{TPi}$$

- ponder dolžine vlaka:

Dolžinski razred	Razpon dolžine	Ponder dolžine vlaka (P_{Di})
D1	0 – 100 m	0,95
D2	101 m – 300 m	1,00
D3	nad 300m	1,05

1

- ponder mase vlaka:

Masni razred	Razpon bruto mase	Ponder mase vlaka (P_{Mi})
M1	do 250 t	0,68
M2	251 t – 1.000 t	0,75
M3	1.001 t – 1.500 t	1,00
M4	1.501 t – 1.750 t	1,15
M5	1.751 t – 2.000 t	1,33
M6	nad 2.001 t	1,56

- ponder hitrosti vlaka:

Hitrostni razred	Vrsta vlaka	Maksimalna dovoljena hitrost	Ponder hitrosti vlaka (P_{Vi})
H1	tovorni vlaki in lokomotivski vlaki	100 km/h	0,97
H2	ostali potniški vlaki, prazne garniture	120 km/h	1,00
H3	lahki potniški vlaki	140 km/h	1,03
H4	vlaki z nagibno tehniko	160 km/h	1,05

- ponder vrste prometa na homogenem segmentu proge (i):

Vrsta prometa	Ponder vrste prometa (P_{Tpi})
Potniški promet	1,00
Tovorni promet	0,81

Ponder vlečnega vozila je določen na osnovi tehničnih karakteristik vozil:

Serijska številka vlečnega vozila	Opis vlečnega vozila	Ponder vlečnega vozila (P_{li})*
312	SŽ el. Potniška garnitura Siemens dvočlenik	1,02
642	SŽ Diesel	1,00
643	SŽ Diesel	1,00
711	SŽ Diesel potniška garnitura	0,94
713	SŽ Diesel potniška garnitura	0,94
714	SŽ Diesel potniška garnitura	0,94
732	SŽ Diesel	1,00
813	SŽ Diesel potniška garnitura	0,94
300	SŽ parna	0,94
601	SŽ parna	0,94
170	SŽ parna	0,94
250	SŽ parna	0,94
330	SŽ parna	0,94
121	ÖBB električna	1,09

Serija vlečnega vozila	Opis vlečnega vozila	Ponder vlečnega vozila (P_{li})*
201	ÖBB Diesel	1,06
310	SŽ električna potniška garnitura ICS	1,02
342	SŽ električna	1,09
541	SŽ električna	1,09
644	SŽ Diesel	1,00
0	neznana	1,00
311	SŽ električna potniška garnitura	1,02
363	SŽ električna	1,09
661	SŽ Diesel	1,06
664	SŽ Diesel	1,06
1930	Siemens Vectron, ELOK 4 osi	1,09
1820	Siemens Taurus, ELOK 4 osi	1,09
1890	Siemens ES 64, ELOK 4 osi	1,09
2230/6450	Siemens EuroRunner, DLOK 4 osi	1,06
646	CZ loko dizel premikalka	1,06
610	DMG Stadler Flirt	1,06
510	EMG Stadler Flirt	1,06
313	EMG dvopodna Stadler Kiss	1,06
655	ELOK Italijanski (3 kV)	1,07
1822	ELOK (OBB, 3 in 15 kV) v najemu ADT	1,07
025	SŽ parna lok 025-026	0,96
033	SŽ parna lok 033-037	0,96

*V primeru, če uporabljeno vlečno vozilo ni navedeno v tabeli, se ponder vlečnega vozila (P_{li}) izračuna po formuli za izračun P_{li} . Če podatki za izračun P_{li} po formuli niso znani, se vlečnemu vozilu pripiše $P_{li}=1$.

Formula za izračun P_{li}		
$P_{li} = P_{oi} * P_{ei}$	P_{oi}	ponder osne mase vlečnega vozila (i)
	P_{ei}	ponder električnega vlečnega vozila

- ponder osne mase vlečnega vozila

Vlečno vozilo	Razpon osne mase	Ponder osne mase vlečnega vozila (P_{oi})
OM1	0 – 12 t/os	0,96
OM2	12 – 18 t/os	1,00
OM3	18 t/os -	1,05

- ponder električnega vlečnega vozila

Vrsta vlečnega vozila	Ponder električnega vlečnega vozila (P_{ei})
Električno vlečno vozilo	1,02
Ostala vlečna vozila	1,00

5.4 DOSTOP PO TIRIH DO OBJEKTOV ZA IZVAJANJE ŽELEZNIŠKIH STORITE – PAKET 2

Objekti in naprave, do katerih je omogočen dostop, so:

- potniške postaje, njihova poslopja in druge naprave, vključno s prikazovalniki potovalnih informacij in primernimi prostori za izdajo vozovnic;

- tovarni terminali;
- ranžirne postaje in naprave za sestavo vlakov, vključno z napravami za ranžiranje;
- odstavni tiri;
- naprave za vzdrževanje, z izjemo vzdrževalnih naprav, namenjenih za hitre vlake ali druge vrste voznega parka, ki potrebujejo posebne naprave;
- druge tehnične naprave, vključno z napravami za čiščenje in pranje;
- naprave v morskih pristaniščih, povezane z železniškimi dejavnostmi;
- naprave za podporo;
- naprave za oskrbo z gorivom in oskrba z gorivom, za katere se nadomestilo na računih prikaže ločeno.

Podroben opis objektov in storitev je v sedmem poglavju tega dokumenta, v nadaljevanju so prikazane formule za izračun in cene posameznih storitev.

Uporabnina za paket 2 se izračuna kot seštevek uporabnin za dostop do objektov za izvajanje železniških storitev, ki jih prevoznik uporabi na realizirani vlakovni poti:

$$U_{P2} = U_{P21} + U_{P22} + U_{P23} + U_{P24}$$

5.4.1 POTNIŠKE POSTAJE – P21

Uporabnina za storitev P21 se obračuna za vsak postanek potniškega vlaka na postaji ali postajališču. Postaje in postajališča so razdeljena na 4 kategorije, ki so izražene s faktorjem kategorije postaje/postajališča. Uporabnina se izračuna po naslednji formuli:

$$U_{P21} = \sum_{i=1}^4 C_{P21} * NP_{P21i} * F_{P21i}$$

kjer pomeni:

- U_{P21} – uporabnina za postanke potniškega vlaka na eni vlakovni poti
- C_{P21} – cenovna postavka za postanek potniškega vlaka na postaji/postajališču kategorije – $C_{P21} = \underline{2,96 \text{ EUR}}$
- NP_{P21i} – število postankov na postaji/postajališču kategorije (i) na eni vlakovni poti
- F_{P21i} – faktor postaje/postajališča kategorije (i):

Kat.	Faktor postaje/ postajališča (F_{P21})
1	1,28
2	1,17
3	1,09
4	1,00

5.4.2 TOVARNI TERMINALI, RANŽIRNE POSTAJE IN NAPRAVE V MORSKIH PRISTANIŠČIH – P22

Uporabnina za storitev P22 se zaračuna za vsak odhod z začetne in prihod na končno postajo vlakovne poti ter za dostop do ostalih postaj, kjer se izvaja premik ali manipulacija na naročeni vlakovni poti, po naslednji formuli:

$$U_{P22} = C_{P22} * (F_R * ND_{P22R} + F_R * ND_{P22T})$$

kjer pomeni:

- U_{P22} – uporabnina za dostop po tirih JŽI do tovarnih terminalov, ranžirne postaje ali naprav v pomorskem terminalu na eni vlakovni poti
- C_{P22} – cenovna postavka dostopa (začetna in končna postaja, vmesni postanki) do tovarnih terminalov, ranžirne postaje ali pomorskega terminala – $C_{P22} = \underline{13,27 \text{ EUR}}$
- ND_{P22R} – število dostopov po tirih JŽI do tovarnih terminalov, ranžirne postaje in pomorskega terminala na eni vlakovni poti z ranžiranjem

- ND_{P22T} – število dostopov po tirih JŽI do tovornih terminalov, ranžirne postaje in pomorskega terminala na eni vlakovni poti brez ranžiranja
- F_R – faktor ranžiranja:

Tovorna postaja	Faktor ranžiranja (F_R)
Dostop do ranžirne postaje Zalog skupaj z dostopom do ranžirne drčne naprave	2,29
Dostop do tovarnega terminala, pomorski terminal ali ranžirno postajo Zalog, brez dostopa do ranžirne drčne naprave	1,00

5.4.3 Odstavni tiri – P23

Uporabnina za dostop in zadrževanje na odstavnih tirih se zaračuna za vsako z voznim redom nenačrtovano zadrževanje potniškega ali tovarnega vlaka, ki je daljše od 1 ure in je zadrževanje posledica odločitev ali drugih dejanj na strani prevoznika. Uporabnina za zadrževanje na odstavnih tirih se ne obračuna, kadar je vzrok za zadrževanje na strani upravljavca, posledica naravnih nesreč, izrednih dogodkov ali drugih zunanjih vzrokov.

Uporabnina se zaračuna za potniške in tovarne vlake, kadar je njihov postanek na posamezni postaji ali postajališču za več kot 60 min daljši od voznorednega postanka in je vzrok evidentirane zamude označen s kodo iz naslednjega seznama:

- 50, 51, 52, 53, 54, 58, 59: komercialni vzroki,
- 60, 61, 62, 63, 64, 68, 69: vozila,
- 92, 93, 94: sekundarni vzroki.

Uporabnina se obračuna za vsako minuto evidentirane uporabe odstavnega tira, ki je daljša od 60 min, skladno s formulo:

$$U_{P23} = \sum_{i=1}^N C_{P23} * [\check{s}_{min_i} - 60]_{>0min}$$

kjer pomeni:

- U_{P23} – uporabnina za dostop in zadrževanje vlaka »i« na odstavnih tirih JŽI
- C_{P23} – osnovna cenovna postavka za pod-storitev P23 na uro – $C_{P23} = \underline{0,17 \text{ EUR}}$
- $\check{s}_{min_i}$ – število min posamezne uporabe odstavnega tira na postanku (i)

5.4.4 Naprave za vzdrževanje in druge tehnične naprave – P24

Uporabnina za dostop do naprav za vzdrževanje in drugih tehničnih naprav se prevozniku zaračuna za vsak posamezni dostop vlaka do naprave. Določi se po formuli:

$$U_{P24} = C_{P24} * D_p$$

kjer pomeni:

- U_{P24} – uporabnina za dostop in zadrževanje na tirih zaradi uporabe naprav za vzdrževanje in drugih naprav
- C_{P24} – cenovna postavka za dostopa do naprav za vzdrževanje, drugih tehničnih naprav in naprav za oskrbo z gorivom – $C_{P24} = \underline{20,46 \text{ EUR}}$
- D_p – število dostopov za prevoznika (p) do naprav za vzdrževanje, drugih tehničnih naprav in naprav za oskrbo z gorivom

5.5 DODATNE STORITVE – PAKET 3

Upravljavca JŽI ali drugi ponudniki storitev lahko prosilcem oziroma njihovim prevoznikom, brez razlikovanja s posebno pogodbo, ki temelji na tržnih načelih, ponujajo tudi dodatne storitve, kot so:

- električna energija za vleko, za katero se znesek za plačilo na računih prikaže ločeno od uporabnine za električni napajalni sistem;
- predhodno ogrevanje potniških vlakov;
- posebne pogodbe za nadzor prevoza nevarnega blaga in pomoč pri vožnji izrednih pošiljk;
- uporaba intervencijskih naprav

5.5.1 ELEKTRIČNA ENERGIJA ZA VLEKO – P31

Dobava električne energije v okviru storitve P31 obsega obračun dejansko porabljene električne energije za vleko ter električno omrežnino in se izračuna po naslednji formuli:

$$U_{P31} = U_{P31e} + U_{P31o}$$

- U_{P31} – uporabnina za električno energijo za vleko na vlakovni poti
- U_{P31e} – obračunana dejansko porabljena električna energija v kWh za vleko na vlakovni poti po dejanski ceni kWh dobavitelja električne energije iz javnega omrežja
- U_{P31o} – električna omrežnina na vlakovni poti – ta se izračuna po naslednji formuli:

$$U_{P31o} = C_{P31o} * KM_E$$

- C_{P31o} – cenovna postavka električne omrežnine – $C_{P31o} = \underline{0,46 \text{ EUR}}$
- KM_E – število opravljenih kilometrov električne vleke na vlakovni poti

5.5.2 PREDHODNO OGREVANJE POTNIŠKIH VAGONOV – P32

Upravljaivec JŽI storitve P32 ne zaračunava, ker ne upravlja teh naprav.

5.5.3 STORITVE VEZANE NA PREVOZ IZREDNIH POŠILJK – P33

Uporabnina za storitev P33 se obračuna za:

- obravnavo izredne pošiljke (višina uporabnine se obračuna za posamezno obravnavo, ne glede na dejansko število opravljenih vlakovnih voženj),
- spremljanje prevoza izredne pošiljke (višina uporabnine je sorazmerna s številom ur spremljanja prevoza).

Uporabnina se obračuna po naslednji formuli:

$$U_{P33} = C_{P33o} * N_o + C_{P33s} * T_s$$

kjer pomeni:

- U_{P33} – uporabnina za prevoz izrednih pošiljk
- C_{P33o} – cenovna postavka za obravnavo vloge za prevoz izredne pošiljke – $C_{P33oR} = \underline{130,09 \text{ EUR}}$
- N_o – število obravnav (vlog) prevozov izrednih pošiljk
- C_{P33s} – cenovna postavka za spremljanje izredne pošiljke – $C_{P33s} = \underline{44,41 \text{ EUR}}$
- T_s – število ur spremljanja prevoza izredne pošiljke

5.5.4 UPORABA INTERVENCIJSKIH NAPRAV – P34

Uporabnina za storitev P34 se določi za vsak intervencijski poseg posebej in se izračuna po naslednji formuli:

$$U_{P34} = C_{P1} * KM_{IN} + C_{P34tm} * H_{tm} + C_{P34sm} * H_{sm}$$

kjer pomeni

- U_{P34} – uporabnina za uporabo intervencijskih naprav (P34) pri posameznem izrednem dogodku
- C_{P1} – osnovna cenovna postavka uporabnine za Paket 1

- KM_{IN} – dolžina vlakovne poti med lokacijo depoja intervencijske naprave in izrednega dogodka, ki obsega dostavo naprave iz depoja na lokacijo izrednega dogodka in dostavo naprave z lokacije izrednega dogodka nazaj na lokacijo depoja
- C_{P34tm} – cenovna postavka za uporabo tirne mehanizacije za odpravo posledic izrednih dogodkov – $C_{P34tm} = \underline{1.407,76 \text{ EUR}}$
- C_{P34sm} – cenovna postavka za uporabo snežne mehanizacije – $C_{P34sm} = \underline{200,29 \text{ EUR}}$
- H_{tm} – število obratovalnih ur tirne mehanizacije za odpravo posledic izrednih dogodkov pri intervencijskem posegu
- H_{sm} – število obratovalnih ur snežne tirne mehanizacije pri intervencijskem posegu

5.6 POMOŽNE STORITVE – PAKET 4

5.6.1 DOSTOP IN UPORABA ELEKTRONSKEGA GRAFIKONA PROMETA VLAKOV – P41

Uporabnina se obračuna za neomejeno uporabo v obdobju enega leta. Višina uporabnine je sorazmerna s številom dodeljenih uporabnikov s sočasnim dostopom (število dodeljenih uporabniških imen z geslom). Uporabnina se enemu uporabniku zaračuna za maksimalno 30 dostopov. Vsak nadaljnji dostop je za istega uporabnika brezplačen.

$$U_{P41} = [C_{P41} * F_G * N_{Gp}]_{\leq 30}$$

kjer pomeni

- U_{P41} – uporabnina za dostop in enoletno uporabo grafikona voznega reda
- C_{P41} – cenovna postavka za letni dostop in uporabo grafikonov voznega reda, določena glede na število sočasnih dostopov – $C_{P41} = \underline{2.603,92 \text{ EUR}}$
- F_G – faktor grafikona voznega reda, ki je odvisen od števila zaprosenih sočasnih dostopov do aplikacije:

Število sočasnih dostopov	Faktor grafikona voznega reda (F_G)
1 – 5	1,00
6 – 10	0,92
11 ali več	0,88

- N_G – število dodeljenih sočasnih dostopov do grafikona voznega reda

5.7 FINANČNE NADOMESTILA IN SPODBUDE

Upravljevec JŽI v okviru zaračunavanja uporabnine uvaja naslednje izjeme, za katere je v nadaljevanju podrobneje opisa metodologija določitve njihove višine in način obračuna:

- S1: Spodbuda za uporabo železniških prog, opremljenih s sistemom vodenja ETCS,
- M11: Pribitek zaradi vpliva dizelske vleke na okolje na elektrificirani progi
- M21: Pribitek za posebni investicijski projekt izgradnje drugega tira železniške povezave na odseku Divača–Koper in
- D1: Dajatev za rezervacijo vlakovne poti.

5.7.1 SPODBUDA ZA UPORABO SISTEMA ETCS (S1)

Zaradi hitrejšega prehoda na novi sistem vodenja vlakov ETCS in s tem hitrejšo možnost opustitve obstoječega sistema vodenja železniškega prometa INDUSI, ter posledično zmanjšanje stroškov vzdrževanja tega sistema, se uvede spodbuda za prevoznike, ki na progah, ki so opremljene s sistemom vodenja ETCS, dejansko uporabljajo novi sistem vodenja ETCS.

Spodbuda se obračuna po naslednji formuli:

$$S_{1ETCS} = E_{ETCS} * \sum_i KM_{ETCSi}$$

kjer pomeni:

- S_{1ETCS} – spodbuda za uporabo železniških prog, opremljenih z ETCS
- E_{ETCS} – enota vrednosti spodbude za uporabo ETCS – $E_{ETCS} = \underline{0,03 \text{ EUR/km}}$
- KM_{ETCSi} – število kilometrov vožnje prevoznika z uporabljenom napravo ETCS na vseh progah (i), ki so opremljene s sistemom ETCS

5.7.2 PRIBITEK ZA DIZELSKO VLEKO NA ELEKTRIFICIRANI PROGI (M1)

Lokomotive na dizelski pogon so okoljsko manj sprejemljive kot lokomotive na električni pogon. Zaradi varovanja okolja se spodbuja uporaba električne vleke na elektrificiranih progah. Pribitek za dizelsko vleko (M_{1D}) se zaračuna, kadar se na elektrificiranih progah uporablja dizelska vleka in hkrati dizelska vleka za izvedbo celotne vlakovne poti ni potrebna. Dodatek za dizelsko vleko se ne obračuna za elektrificirane proge, če je del vlakovne poti izveden na odseku proge, ki ni elektrificiran. Prav tako se ne obračuna, če bi pribitek pomenil negativno spodbudo za uporabo železniške infrastrukture (npr. oskrba industrijskih obratov).

Pribitek za dizelsko vleko se obračuna po formuli:

$$M_{11D} = C_{P310} * F_{ok} * \sum_i KM_{DEi}$$

kjer pomeni:

- M_{11D} – pribitek za dizelsko vleko na elektrificirani progi
- C_{P310} – cenovna postavka električne omrežnine na kilometer v referenčnem letu (cena pribitka za kilometer dizelske vleke po elektrificirani progi)
- F_{ok} – faktor okolja; vrednost nad 1 pomeni nivo pribitka za okoljsko manj sprejemljiv način vleke; $F_{ok} = \underline{1,25}$
- KM_{DEi} – število kilometrov vožnje vlaka (z oznako pribitka dizelske vleke) po elektrificirani progi (i) ob uporabi dizelske vleke

5.7.3 PRIBITEK ZA POSEBNI INVESTICIJSKI PROJEKT IZGRADNJE DRUGEGA TIRA ŽELEZNIŠKE POVEZAVE NA ODSEKU DIVAČA-KOPER (M21)

Pribitek za posebni investicijski projekt izgradnje drugega tira železniške povezave na odseku Divača–Koper (M_{21KP_D}) je uveden na podlagi Sklepa Vlade RS o uvedbi povečanja uporabnine za posebni investicijski projekt izgradnje drugega tira železniške povezave na odseku Divača–Koper.

Pribitek se obračunava za vsak prevoženi kilometer na omrežju glavnih prog v višini 4% osnovne cenovne postavke uporabnine za Paket 1 ob upoštevanju korekcijskega faktorja iz točke 5.10 po naslednji formuli:

$$M_{21KP_D} = C_{P1} * Kp * \sum_i KM_{GPi}$$

kjer pomeni:

- M_{21KP_D} – pribitek za posebni investicijski projekt izgradnje drugega tira železniške povezave na odseku Divača–Koper
- C_{P1} – osnovna cenovna postavka uporabnine za Paket 1 z upoštevanim korekcijskim faktorjem
- Kp – koeficient povečanja uporabnine na glavnih progah; $Kp = \underline{0,04}$
- KM_{GPi} – število kilometrov vožnje vlaka po glavni progi (i)

5.7.4 DAJATEV ZA REZERVACIJO VLAKOVNE POTI (D1)

Če prevoznik dodeljene vlakovne poti ne uporabi in je ne odpove v predvidenih rokih, se mu zaračuna dajatev za rezervacijo nerealizirane dodeljene vlakovne poti v višini števila odpovedanih dodeljenih vlakovnih kilometrov, pomnoženih z osnovno cenovno postavko uporabnine in časovnim faktorjem. Pri ad hoc vlakovnih poteh dajatev vključuje še pavšalne stroške obravnave naročila vlakovne poti.

Dajatev se izračuna po naslednji formuli:

$$D_{11P1} = C_{P1} * KM_{Ri} * F_o + SD_{AH}$$

kjer pomeni:

- D_{11P1} – dajatev za rezervacijo nerealizirane dodeljene vlakovne poti osnovnega dostopa
- C_{P1} – osnovna cenovna postavka uporabnine za Paket 1
- KM_{Ri} – število dolžine rezervirane nerealizirane dodeljene vlakovne poti na homogenem segmentu proge (i)
- F_o – faktor odpovedi glede na čas odpovedi vlakovne poti ali odpovedi vožnje vlaka

Čas odpovedi	Faktor odpovedi F_o
Do šest ur pred načrtovanim odhodom vlaka z izhodne postaje	0,00
Manj kot šest ur pred načrtovanim odhodom vlaka do časa odhoda vlaka	0,50
Po načrtovanem odhodu vlaka z izhodne postaje	1,00
Neizvršena odpoved vlakovne poti ali odpoved vožnje vlaka	1,00

- SD_{AH} – strošek dela upravljavca JŽI za obravnavo zahteve za dodelitev nerealizirane ad hoc vlakovne poti – $SD_{AH} = 25,00$ EUR

5.8 CENIK

Šifra	Storitev	Cenovna postavka			
		Kratika	Količina	Enota	Cena brez DDV
P1	Minimalni paket storitev dostopa	C_{P1}	1	km	2,01 EUR
P21	Dostop do potniških postaj, njihovih poslopij in drugih naprav	C_{P21}	1	postanek	2,96 EUR
P22	Dostop do tovornih terminalov, ranžirnih postaj in naprav za sestavo vlakov ter naprav v morskem pristanišču	C_{P22}	1	dostop	13,27 EUR
P23	Dostop do odstavnih tirov	C_{P23}	1	minuta	0,17 EUR
P24	Dostop do naprav za vzdrževanje, do drugih tehničnih naprav in naprav za oskrbo z gorivom	C_{P24}	1	dostop	20,46 EUR
P31	Uporaba električnega napajalnega sistema	C_{P31o}	1	km	0,46 EUR
P33	Pomoč pri vožnji izrednih prevozov	C_{P33o}	1	obravnavo	130,09 EUR
		C_{P33s}	1	ura	44,41 EUR
P34	Uporaba intervencijskih naprav	C_{P34tm}	1	ura	1.407,76 EUR
		C_{P34sm}	1	ura	200,29 EUR
P41	Elektronski dostop do grafikonov prometa vlakov	C_{P41}	1	letni dostop	2.603,92 EUR

1

Šifra	Storitev	Cenovna postavka			
		Kratika	Količina	Enota	Cena brez DDV
S_{1ETCS}	Spodbuda za uporabo železniških prog, opremljenih s sistemom vodenja ETCS	E_{ETCS}	1	km	0,03 EUR

* opis storitev in formule za izračun uporabnine v sedmem poglavju programa omrežja

5.9 REŽIM UČINKOVITOSTI

Na podlagi 15.f člena ZzeIP je uveljavljen režim učinkovitosti v železniškem prometu, katerega namen je spodbujanje prevoznikov v železniškem prometu in upravljavca k zmanjševanju motenj na železniškem omrežju in izboljšanju kakovosti izvedbe prevozne storitve (Direktiva 2012/34/EU).

Režim učinkovitosti se enakopravno in nediskriminatorno uporablja za vse prevoznike in upravljavca JŽI.

Osnovni element režima učinkovitosti je točnost vlaka glede na njegovo dodeljeno vlakovno pot, izraženo z zamudo.

Točnost vlakov se ugotavlja na dogovorjenih merilnih mestih vožnje vlaka na osnovi odstopanja med načrtovanim in dejanskim časom. Dogovorjena merilna mesta vožnje vlaka so prometne točke (postaje izmenjave prometa vlakov, izhodne, medpotne in končne postaje), ki so določene kot točke vožnje vlaka. Evidenca gibanj vlakov je v pristojnosti upravljavca.

Vzroki za nastanek zamude so lahko primarni, sekundarni in zunanji. Nadomestilo za nastanek zamude se obračuna le za zamude primarnih vzrokov, nastalih na omrežju JŽI.

Primarni vzrok je osnovni dogodek ali dejstvo, ki je povzročil zamudo. Vsak primarni vzrok za zamudo se dodeli upravljavcu ali prevozniku.

Sekundarni vzrok zamude nastane zaradi primarnega vzroka. Posledico sekundarnega vzroka predstavlja nadaljnja zamuda istega vlaka, ki že zamuja, ali nastanek zamude pri drugem vlaku.

Zunanji vzroki za nastanek zamude so tisti, na katere upravljavec ali prevoznik ne moreta vplivati, kot npr. vremenski vplivi, samomori, delovanja državnih organov ipd.

Upravljavec ugotavlja in v informacijski sistem vnaša vzroke za vse primarne zamude, razen za tiste, ki so nastale po krivdi prevoznika. Upravljavec poleg tega vnaša tudi vzroke za vse sekundarne zamude in zamude, nastale zaradi zunanjih vzrokov.

Vsi vzroki zamud se kodirajo skladno s kodirno tabelo, ki je Priloga A UIC Objave 450-2.

V primeru, da je zamuda nastala po krivdi prevoznika, odgovoren delavec upravljavca tako zamudo z vnosom ustrezne šifre iz kodirne tabele v informacijski sistem posreduje v obravnavo odgovornemu prevozniku.

V primeru zamude vlaka s prekoračeno dolžino se vožnja takega vlaka operativno prilagodi na način, da ne ovira vožnje drugih vlakov. Za zamude, ki nastanejo zaradi tega, upravljavec ni odgovoren.

Odgovoren delavec prevoznika z vnosom ustreznih šifer to zamudo in odgovornost za njen nastanek potrdi. V primeru, da se ne strinja z odgovornostjo za zamudo, le to najkasneje v roku šestih ur po prejemu obvestilu o zamudi zavrne z utemeljitvijo (poda svoj predlog). Če delavec upravljavca to utemeljitev sprejme, vnese zamudo z novo šifro, s čimer je postopek zaključen.

Če se upravljavec z utemeljitvijo ne strinja, se taka zamuda označi kot zamuda, za katero je potrebna nadaljnja raziskava. Taka zamuda je predmet poravnave.

Če delavec prevoznika ne vnese ustreznih šifer za zamude ali zamude ne zavrne najkasneje šest ur po prejemu obvestilu o odgovornosti za zamudo, se odgovornost za tako zamudo avtomatsko prenese na prevoznika.

Če delavec upravljavca ne potrdi s strani prevoznika zavrnjene zamude z vnosom novih šifer ali ne zavrne take zamude za poravnavo v roku dveh ur po prejemu s strani prevoznika, se taka zamuda avtomatsko prenese v nadaljnjo obravnavo med pooblaščenimi delavci upravljavca in prevoznika, če se tudi ti ne dogovorijo o odgovornosti, postane predmet poravnave.

Naknadno popraviljanje vzrokov zamud je možno na vnaprej določenih terminalih upravljavca in prevoznika največ pet dni (120 ur) po končani vožnji vlaka s tem, da lahko prevoznik in upravljavec spreminjata le vzroke znotraj svoje skupine – v tej fazi ni možen prenos predhodno potrjenih zamud z upravljavca na prevoznika ali obratno. V tem obdobju se lahko pooblaščen delavci upravljavca in prevoznika medsebojno uskladijo tudi o zamudah, ki bi bile sicer stvar poravnave. Z vnosom ustreznih šifer se tak primer zaključi pred poravnavo.

Za izračun zamud se upošteva količina zamud na končni postaji vlaka oz. na postaji izmenjave prometa. Pri tem se upošteva določene meje toleriranja zamud, za katere se nadomestilo ne obračunava, in sicer 10 minut za potniške vlake oz. 60 min za tovarne vlake.

Zamuda se ne obračuna:

- upravljavcu v primeru dodelitve vlakovne poti za vožnjo vlaka, namenjenega za vzdrževanje, obnovo ali gradnjo JŽI, in
- prevozniku v primeru naročene in dodeljene lokomotivske vlakovne poti za določen namen (ad-hoc lokomotivska vlakovna pot).

Vse zavrnjene ali s strani prevoznika neobravnavane zamude do vključno ene minute v potniškem prometu in do vključno treh minut v tovarnem prometu se ne obravnavajo temveč se avtomatsko prenesejo v poseben status in se pri izračunu zamud upoštevajo v okviru predvidenih mej toleriranja zamud, za katere se nadomestilo ne zaračunava. Te zamude so izključene iz postopka obravnave zavrnjenih zamud in poravnave.

Vse eno minutne zamude vzroka izdelave voznega reda se zaradi posebnih okoliščin (zaokroževanje vrednosti) avtomatsko prenesejo v poseben status z oznako drugega vzroka načrtovanja in vodenja prometa. Te zamude so izključene iz sistema zaračunavanja nadomestila za zamude.

Za poravnavo ustanovijo upravljavec in prevozniki skupni organ za reševanje spornih primerov. Ta organ se sestaja enkrat mesečno. Sestanek odbora skliče upravljavec najkasneje do desetega dne v mesecu za pretekli mesec. Odbor skuša doseči poravnavo na način, da ugotovi dejanski vzrok in odgovornost za nastanek zamude. V primeru, da ni doseženo soglasje, se zamude sorazmerno porazdelijo med vsemi vpletenimi strankami. Če se katera od strank s tako porazdelitvijo ne strinja, se lahko pritoži regulatornemu organu.

Nadomestilo za zamudo se obračunava za vsako nadaljnjo minuto zamude nad predpisano mejno vrednostjo (toleriranje zamude). Za vsak vlak posebej se za vsakega povzročitelja (upravljavec infrastrukture ali prevoznik), ki je zamudo povzročil, izračuna zamuda. Čas se pomnoži z nadomestilom, ki je določeno za zamudo ene minute.

Nadomestilo za zamudo se izračuna po naslednjih formulah:

- za zamudo upravljavca: $Z_{nad} = t_{upi} \times C$ [EUR]
- za zamudo prevoznika: $Z_{nad} = t_{pr} \times C$ [EUR]

Znad	nadomestilo za zamudo
t_{upi}	zamuda, katere vzrok nastane zaradi upravljavca
t_{pr}	zamuda, katere vzrok nastane zaradi prevoznika
C	nadomestilo za vsako minuto zamude

Skupno obračunsko število zamud posameznega vlaka lahko znaša maksimalno 300 minut. Vrednost nadomestila za vsako minuto zamude znaša 0,10 EUR.

Na koncu meseca se seštejejo vsa nadomestila za zamudo za vsakega povzročitelja (upravljavec infrastrukture ali prevoznik), ki je zamudo povzročil.

Predčasna vožnja se v načinu zagotavljanja učinkovitosti ne upošteva. Če sekundarna zamuda preide v primarno zamudo, se obračuna le razlika teh dveh.

Upravljavec in posamezni prevozniki natančneje uredijo medsebojna razmerja v zvezi z zaračunavanjem in plačevanjem nadomestil za zamude s pogodbo o režimu učinkovitosti, ki mora biti sklenjena pred pričetkom opravljanja prevoznih storitev.

5.10 PREDVIDENE SPREMEMBE UPORABNINE V LETU 2023

Uporabnina po novem modelu se bo začela zaračunavati s 1.1.2023. Ker nov model pomeni tudi povišanje uporabnine za paket 1 in ob dejstvu, da se bo začelo zaračunavati tudi storitve paketa 2, je

bila v letu 2021 izdelana analiza cenovne vzdržnosti, v katero so bili vključeni tudi vsi prevozniki, ki so v letu 2020 opravljali prevozne storitve na JŽI. Na podlagi analize je izdelan načrt postopnega prilagajanja višine uporabnine.

S 1.1.2023 bodo uveljavljene naslednje spremembe:

- osnovna cenovna postavka uporabnine za Paket 1 – C_{p1} , ki znaša 2,01 EUR, se korigira s korekcijskim faktorjem 0,398, kar omogoča, da višina te uporabnine ne odstopa bistveno od obstoječe osnovne uporabnine za realizirane vlakovne poti;
- uporabnina za paket 2 – U_{p2} – se začne zaračunavati v višini 25%;
- uporabnine iz paketa 3 in paketa 4 ter finančna nadomestila in spodbude se zaračunava v celoti.

1

Naslednje spremembe zaračunavanja so predvidene ob predaji v obratovanje drugega tira Divača – Koper, predvidoma leta 2026. Te spremembe bodo pravočasno najavljene in objavljene v programu omrežja vsaj 15 mesecev pred uveljavitvijo.

5.11 POGODBE O ZARAČUNAVANJU

Pred začetkom izvajanja prevoznih storitev mora prevoznik z upravljavcem skleniti pogodbo o plačevanju uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture Republike Slovenije. S to pogodbo se natančneje uredi medsebojna razmerja v zvezi z zaračunavanjem in plačevanjem uporabnine, načinom poračunavanja varščine za zaračunano uporabnino ter druge pogoje glede varščine ter načina zaračunavanja nadomestil za zamude v skladu z določili režima učinkovitosti.

Za zagotavljanje storitev je potrebno skleniti posebno pogodbo o izvajanju storitev v železniškem prometu. Pogodba temelji na tržnih načelih. S pogodbo upravljavec in prevoznik natančno urejata medsebojna razmerja in višino plačila za storitve, ki jih upravljavec ponuja prevoznikom.

Za ureditev medsebojnih razmerij v zvezi s načinom zaračunavanja nadomestil za zamude v skladu z določili režima učinkovitosti skleneta prevoznik in upravljavec pogodbo za izvajanje režima učinkovitosti v železniškem prometu.

6. OPERATIVNA PRAVILA

6.1 Uvod

Na območju Republike Slovenije je za zagotavljanje varnosti na železniški infrastrukturi potrebno striktno upoštevati veljavno nacionalno zakonodajo in operativne predpise, ki urejajo železniški promet.

6.2 OPERATIVNI PREDPISI

Nacionalne predpise, ki veljajo in jih je treba uporabljati in upoštevati med uporabo železniških infrastrukturnih zmogljivosti v Republiki Sloveniji, ureja in zagotavlja varnostni organ RS. Predpisi so dostopni na spletni strani varnostnega organa www.azp.si v rubriki Zakonodaja. Predpisi upravljavca, ki jih morajo uporabljati in upoštevati med uporabo JŽI prevozniki, so dostopni prevoznikom z dodeljenim uporabniškim imenom in geslom preko [spletne strani upravljavca](#) v rubriki "Operativni predpisi za prevoznike".

Za sporazumevanje med osebjem upravljavca in prevoznika je na področju JŽI obvezna uporaba slovenskega jezika, razen na postajah izmenjave prometa, kjer je jezik za sporazumevanje dogovorjen s posebnimi sporazumi, sklenjenimi med sosednjimi upravljavci železniške infrastrukture.

6.3 OPERATIVNI UKREPI

6.3.1 OSNOVNA NAČELA

Upravljavec in prevoznik sta se dolžna nemudoma medsebojno obveščati o vsaki operativni težavi in nepravilnosti, ki vpliva ali bi lahko vplivala na odvijanje prometa oziroma realizacijo dodeljene vlakovne poti.

Upravljavec v najkrajšem možnem času obvesti zainteresirane strani o nerazpoložljivosti infrastrukturnih zmogljivosti zaradi nenačrtovanega vzdrževanja, na njegovo zahtevo pa te informacije sporoči tudi regulatornemu organu.

V primeru motnje, ki bi lahko vplivala na čezmejni promet, upravljavec pošlje vse ustrezne informacije upravljavcem v drugih državah članicah Evropske unije, če bi motnja lahko vplivala na njihova omrežja in promet, ter z njimi sodeluje za vzpostavitev normalnega čezmejnega prometa.

6.3.2 OPERATIVNA PRAVILA

V nujnem primeru ali kadar je infrastruktura začasno onesposobljena, lahko upravljavec za dodeljene vlakovne poti brez opozorila začasno zavrne izvajanje za toliko časa, kolikor je potrebno za popravilo sistema.

Upravljavec in prevoznik sta dolžna sprejeti in izvesti ukrepe, ki se lahko razumno pričakujejo za čim hitrejšo odpravo takšne situacije in nadaljevanje prevoza.

Z namenom, da se čim prej odpravi motnja in vzpostavijo razmere za normalno odvijanje prometa sta upravljavec in prevoznik drug drugemu dolžna pomagati tako z osebjem, kot s tehničnimi sredstvi.

V primeru določitve pomožnih vlakovnih poti za vožnjo vlakov po pomožni (obvozni) poti zaradi ovir v prometu upravljavec posameznemu vlaku določi prosto, že izdelano vlakovno pot iz nabora prostih vlakovnih poti.

Prosilec po nalogu upravljavca v primeru nepričakovanih izrednosti odpove vlakovne poti, ki zaradi izrednega dogodka niso bile izvršene delno ali so bile v celoti nerealizirane.

Za odpovedi v primeru nepričakovanih izrednosti (izrednih dogodkov) se nadomestilo za zapoznele odpovedi ne zaračunava.

6.3.3 MOTNJE

V primeru pričakovanih ovir pri zagotavljanju rednih zmogljivosti JŽI je upravljavec dolžan obvestiti prevoznika tako pravočasno, da lahko prevoznik zaprosi za drugo vlakovno pot oziroma se z upravljavcem dogovori za obojestransko primerno rešitev.

V posebnih primerih, ko izvajanje investicij na JŽI bistveno poslabša razpoložljivost železniškega omrežja, investitor povrne prevoznikom stroške, ki so jim nastali kot posledica nepravočasno najavljenega izvajanja investicijskih del.

Za zagotovitev enotnega pristopa prepoznavanja stroškov prevoznikov v času izvajanja investicijskih del je upravljavec izdelal metodologijo obračuna denarnega nadomestila prevoznikom za nastale stroške zaradi nepravočasne najave izvajanja investicijskih del. Metodologija, ki natančneje določa odnose med upravljavcem in prevoznikom v zvezi z obračunom denarnega nadomestila, je objavljena v prilogi 6A.

V primeru izrednih okoliščin, ki povzročijo odstopanja od dodeljenih vlakovnih poti, ima upravljavec pravico, da v predhodnem posvetu s prevozniki prilagodi vlakovne poti na način, ki v največji možni meri zagotovi prvotno načrtovane povezave.

Upravljavec obvesti prevoznike oziroma prosilce o izrednem dogodku, opiše nastale in predvidene posledice in jim predlaga za rešitev izredne situacije sprejemljive rešitve, ki jih je potrebno, kolikor situacija dopušča, uskladiti z navodili prevoznika. Če ni konsenza, sprejme dokončno odločitev upravljavec.

Pri tej odločitvi upravljavec upošteva prioritete pri uravnavanju prometa zamujenih vlakov. Prednost imajo vlaki v naslednjem vrstnem redu:

1. potniški vlaki pred vsemi ostalimi vlaki;
2. vlaki, ki vozijo preko priključnih postaj, na katerih imajo predvideno zvezo z drugimi vlaki;
3. vlaki, ki imajo do končne postaje daljšo pot;
4. vlaki, ki na delu poti vozijo po enotirni progi.

V primeru vožnje intervencijskega vlaka ima le-ta prednost pred vsemi vlaki v primeru, kadar se pošilja na odpravljanje posledic izrednega dogodka zaradi vzpostavitve prevoznosti proge.

Natančnejša določila, ki urejajo odnose in odgovornost med upravljavcem in prevoznikom, so predpisana v prilogi 1A.

V primeru večjih nesreč, ki bistveno vplivajo na odvijanje mednarodnega prometa vlakov, je potreben mednarodno usklajen pristop k reševanju. Zato se v primeru motenj na omrežju, ki bodo predvidoma trajale več kot tri dni in imajo velik vpliv na mednarodni promet vlakov, se aktivira mednarodno upravljanje prometa v primeru ovir.

Kot posredniki v tem procesu sodelujejo predstavniki RFC, predvsem z vidika obvladovanja ovir in pretoka informacij. V okviru RFC so bil za ta namen pripravljeni in objavljeni pregledi možnih obvoznih poti in operativnih scenarijev.

Prevozniki sodelujejo v procesu v skladu z nacionalnimi postopki za obvladovanje nesreč in so odgovorni za posredovanje informacij o svojem vlaku svojim strankam.

Podrobnejše informacije so opisane v priročniku RNE, ki je dostopen na njihovi [spletni strani](#). Ta priročnik opisuje standarde, katerih namen je omogočiti nadaljevanje prometnih tokov v največjem možnem obsegu kljub motnjam na omrežju in zagotoviti transparenten pregled stanja posamezne motnje in njen vpliv na prometne tokove vsem zainteresiranim strankam.

Priročnik določa načine obravnave motenj in potrebne komunikacijske postopke, ki dopolnjujejo uveljavljena nacionalna pravila obravnave nesreč in incidentov ter na ta način omogočajo boljše mednarodno sodelovanje upravljavcev in prevoznikov.

6.4 INFORMACIJSKO ORODJE ZA SPREMLJANJE VOŽNJE VLAKOV(TIS)



TIS (Train Information System) je spletna aplikacija, ki podpira upravljanje mednarodnega prometa vlakov s prikazom podatkov o vlakih v realnem času. Podatke za omrežje JŽI pridobiva neposredno iz sistema upravljavca za spremljanje gibanja vlakov, podatki več upravljavcev pa so nato združeni v enoten prikaz gibanja mednarodnega vlaka od začetne do končne postaje. Na ta način je možno spremljati vlak od začetka do konca preko več upravljavcev.

Poleg upravljavca je dostop do TIS omogočen tudi prevoznikom in terminalom, lahko se pridružijo tudi v Svetovalni odbor RNE TIS. Vsi člani tega odbora ostalim članom omogočajo popoln dostop do podatkov TIS, če so le ti udeleženi v vožnji posameznega vlaka. Brez vključitve v svetovalni odbor je možen prikaz podatkov le na podlagi medsebojnih sporazumov med prevozniki in upravljavci terminalov.

Dostop do TIS je brezplačen, uporabniški račun se lahko pridobi pri službi za pomoč uporabnikom na naslovu support.tis@rne.eu. Več informacij o TIS je dostopnih na spletni strani <http://tis.rne.eu>.

7. OPIS STORITVENIH ZMOGLJIVOSTI

7.1 Uvod

Informacije v tem poglavju skladno z določili Izvedbene uredbe komisije (EU) 2017/2177 o dostopu do objektov za izvajanje železniških storitev in z železnico povezanih storitev zagotavlja upravljavec javne železniške infrastrukture SŽ – Infrastruktura, d.o.o. za objekte in storitve, ki jih sam upravlja.

Dodatno so vključene informacije o objektih in storitvah, ki jih zagotavljajo drugi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev v obsegu, v kakršnem so bile te informacije posredovane upravljavcu JŽI s strani upravljavcev objektov.

7.2 PREGLED STORITVENIH ZMOGLJIVOSTI

Poleg minimalnega paketa storitev dostopa do JŽI (paket 1) upravljavec omogoča dostop in uporabo storitev, ki so razvrščene v tri pakete:

- **Paket 2 - Osnovne storitve:**
 - potniške postaje,
 - tovarni terminali, ranžirne postaje in naprave v morskih pristaniščih,
 - odstavni tiri,
 - naprave za vzdrževanje in druge tehnične naprave,
 - naprave za podporo,
- **Paket 3 - Dodatne storitve:**
 - električna energija za vleko
 - predhodno ogrevanje potniških vlakov,
 - storitve vezane na prevoz izrednih pošilk,
 - uporaba intervencijskih naprav.
- **Paket 4 - Pomožne storitve:**
 - dostop in uporaba elektronskega grafikona prometa vlakov,

Objekti in naprave, katerih ne upravlja upravljavec JŽI, so:

- tovarni terminali, ranžirne postaje in naprave v morskih pristaniščih,
- naprave za vzdrževanje,
- stabilne kompresorske naprave,
- naprave za pranje,
- naprave za oskrbo z gorivom.

7.3 DOSTOP PO TIRIH DO OBJEKTOV ZA IZVAJANJE ŽELEZNIŠKIH STORITEV

Upravljavec omogoča dostop po tirih do navedenih objektov in naprav, storitve v teh objektih in uporabo naprav si prevoznik lahko zagotovi s pogodbo z upravljavcem objekta ali izvajalcem storitev. V nadaljevanju je opis storitev, cene dostopa in uporabe so navedene v petem poglavju tega dokumenta.

7.3.1 POTNIŠKE POSTAJE

7.3.1.1 SPLOŠNE INFORMACIJE

Podatki o glavnih in peroniziranih tirih ter o dolžinah peronov potniških postaj so v prilogi 2B, v prilogi 2C pa so prikazane skice potniških postaj.

Potniške in tovarne postaje, postajališča in nakladališča so prikazana v spodnji skici.



7.3.1.2 STORITVE

Storitve obsega dostop železniških potniških vlakov do postaj in postajališč, kjer stojijo objekti, poslopja in naprave, ki jih uporabljajo potniki ali se v njih izvajajo storitve za potnike, vključno s prikazovalniki potovalnih informacij in primernimi prostori za izdajo vozovnic.

7.3.1.3 OPIS STORITVENIH ZMOGLJIVOSTI

Glede na opremljenost postaj so potniške postaje in postajališča razvrščena v štiri kategorije, kot je prikazano v spodnji tabeli.

KATEGORIJA	IME POSTAJE/ POSTAJALIŠČA
1	Celje, Divača, Dolga Gora, Hodoš, Hrpelje-Kozina, Ivanjkovci, Kidričevo, Laško, Ljubljana, Ljutomer, Moškanjci, Murska Sobota, Ormož, Pesnica, Poljčane, Ptuj, Rimske Toplice, Slovenska Bistrica, Šentilj
2	Borovnica, Dobova, Dobropolje, Grobelno, Jesenice, Košana, Litija, Ljubljana-Zalog, Maribor, Maribor-Tezno, Pivka, Postojna, Rakek, Ribnica, Sava, Sežana, Štore, Zidani Most
3	Anhovo, Batuje, Blanca, Bled-Jezero, Bohinjska Bistrica, Boštanj, Breg, Brestanica, Brezovica, Brežice, Cirkovce, Črnomelj, Čušperk, Dobravlje, Dolgi most, Domžale, Dornberk, Dravograd, Duplica-Bakovnik, Globoko, Gornje Ležeče, Gornji Petrovci, Gradac, Grahovo, Grlava, Grosuplje, Hajdina, Hoče, Hrastnik, Ilirska Bistrica, Imeno, Ivančna Gorica, Jarše-Mengeš, Jelovec, Jevnica, Kamnik, Kamnje, Kilovče, Kočevje, Koper, Kopriva, Kranj, Kreplje, Kresnice, Krško, Laze, Lendava, Lesce-Bled, Lipovci, Ljubljana-Črnuče, Ljubljana-Polje, Ljubljana-Rakovnik, Ljubljana-Stegne, Ljubljana-Vižmarje, Ljutomer mesto, Logatec, Loka, Mačkovci, Maribor-Studenci, Medvode, Mekotnjak, Metlika, Mirna Peč, Most na Soči, Narin, Nova Gorica, Novo mesto, Novo mesto-Kandija, Orehova vas, Ortnek, Osluševci, Pavlovci, Planina, Podbrdo, Podgorje, Podvelka, Polzela, Ponikva, Ponikve na Dolenjskem, Pragersko, Preserje, Prestranek, Prešnica, Prevalje, Prvačina, Puconci, Pušenci, Rače, Radeče, Radohova vas, Radovljica, Rakitovec, Ravne na Koroškem, Rogatec, Ruše, Ruta, Semič, Sevnica, Spodnja Slivnica, Središče, Stara

	Cerkev, Steske, Stranje, Strnišče, Šalovci, Šentjur, Šentlovrenc, Škole, Škofja Loka, Škofljica, Šmarca, Šmartno ob Paki, Šoštanj, Štanjel, Trbonje, Trbovlje, Trebnje, Trzin-industrijska cona, Trzin-Mlake, Uršna sela, Velenje, Velika Nedelja, Velike Lašče, Višnja Gora, Vuhred, Vuhred-Elektrarna, Vuzenica, Zagorje, Žalec, Žalna, Žlebič
4	Ajdovščina, Atomske Toplice-hotel, Avče, Birčna vas, Bistrica ob Dravi, Bohinjska Bela, Branik, Celje-Lava, Cesta, Cirknica, Črnotiče, Dobovec, Dobravice, Dobrije, Dornberk vas, Dutovlje, Fala, Florjan, Frankovci, Gaber, Gomila, Holmec, Homec, Hrastovlje, Hudajužna, Hudo, Kamnik mesto, Kamnik-Grabén, Kanal, Kočna, Košaki, Lavrica, Libna, Limbuš, Litostroj, Ljubljana-Brinje, Ljubljana-Ježica, Ljubljana-Tivoli, Ljubljana-Vodmat, Maribor-Sokolska, Maribor-Tabor, Marles, Medno, Mestinje, Mirna, Mlačevo, Mokronog, Nomenj, Notranje Gorice, Novo mesto center, Obrež, Okroglica, Orehova vas, Ostrožno, Otoče, Otovec, Ožbalt, Paška vas, Petrovče, Pijavice, Plave, Podčetrtek, Podčetrtek Toplice, Podhom, Podklanec, Podmelec, Podnart, Podplat, Polževo, Povir, Pristava, Reteče, Rjavica, Rodica, Rodik, Rogaška Slatina, Rosalnice, Rožni dol, Ruše-tovarna, Slovenski Javornik, Sodna vas, Solkan, Sveti Danijel, Sveti Rok ob Sotli, Sveti Vid, Šempeter pri Gorici, Šempeter v Savinjski dolini, Šentrupert, Šentvid pri Grobelnem, Šentvid pri Stični, Šmarje pri Jelšah, Šmarje-Sap, Štefan, Tekačevo, Trbonjsko jezero, Trebnje-Kamna Gora, Trzin, Tržišče, Velenje Pesje, Velika Loka, Verd, Veržej, Vidina, Vintgar, Volčja Draga, Zamušani, Zazid, Žirovnica

7.3.2 TOVORNI TERMINALI, RANŽIRNE POSTAJE IN NAPRAVE V MORSKIH PRISTANIŠČIH

7.3.2.1 SPLOŠNE INFORMACIJE

Storitev vključuje dostop po tirih JŽI do:

- tovornih terminalov (tovorne postaje, intermodalni terminali, industrijski tiri),
- ranžirnih postaj in naprav za sestavo vlakov,
- naprav v morskem pristanišču, ki se zagotavljajo v okviru tovarne postaje Koper tovarna.

7.3.2.2 STORITVE

KONTEJNERSKI TERMINAL LJUBLJANA omogoča naslednje storitve:

- opravljanje prevozov ITE z železniškimi in s cestnimi vozili,
- prekladanje in skladiščenje polnih in praznih ITE,
- pregledi ITE,
- konsolidacija blaga v ITE (zbiranje, polnjenje, praznjenje in prekladanje),
- skladiščenje Frigo kontejnerjev (16 elektro priključkov),
- opravljanje carinskih formalnosti za uporabnike,
- izdelava tranzitnih deklaracij,
- organiziranje carinjenja ITE,
- agencijske storitve (pisanje tovarnih in predajnih listov, posredovanje informacij ...).

TOVORNI TERMINAL CELJE TOVORNA strankam nudi naslednje storitve:

- organiziranje kombiniranih prevozov v notranjem in mednarodnem prometu;
- opravljanje prevozov ITE z železniškimi in cestnimi vozili;
- prekladanje in skladiščenje manjših količin polnih in praznih ITE;
- izvajanje železniških prevozov spremljanega kombiniranega transporta v sodelovanju z organizatorjem prevozov družbo Adria Kombi.

TOVORNI TERMINAL MARIBOR TEZNO strankam nudi naslednje storitve:

- organiziranje kombiniranih prevozov v notranjem in mednarodnem prometu;
- opravljanje prevozov ITE z železniškimi in cestnimi vozili;
- prekladanje ITE;
- skladiščenje polnih in praznih ITE za krajši čas;
- izvajanje železniških prevozov spremljanega kombiniranega transporta v sodelovanju z organizatorjem prevozov družbo Adria Kombi;
- opravljanje agencijskih storitev za družbo Adria Kombi.

TOVORNE POSTAJE IN NAKLADALIŠČA omogočajo nakladalno razkladalne operacije ter sestave in razstave vlakov glede na opremo posamezne postaje ali nakladališča. Pred opravljanjem premikalnih del na teh postajah mora prevoznik izdelati tehnološki proces dela. Kontaktne osebe za informacije v zvezi z možnostjo opravljanja premikalnih del so strokovni sodelavci upravljavca. Podatke o kontaktni osebi za posamezno postajo ali nakladališče prevozniki lahko dobijo pri oss@slo-zeleznice.si.

7.3.2.3 OPIS STORITVENIH ZMOGLJIVOSTI

KONTEJNERSKI TERMINAL (KT) LJUBLJANA se nahaja na lokaciji Letališka cesta 14, v neposredni bližini industrijske cone BTC.

KT Ljubljana je del tovarne postaje Ljubljana Moste in ima povezovalni tir iz postaje. Ljubljana KT je vmesna komercialna postaja na enotirni stranski elektrificirani progi 12 Ljubljana Zalog – Ljubljana (proga 4). S postajo Ljubljana Moste je povezana s zveznim tirom št. 304 a

Dostop po cesti je možen z severne obvoznice preko izvoza Nove Jarše (zahod in vzhod), ter iz centra mesta preko Kajuhove ceste.

Poslovni čas za uporabnike je vsak delovni dan od 07.00 do 17.00 ure ter ob sobotah od 07.00 do 12.00 ure. Ob nedeljah in praznikih Ljubljana KT ne posluje, razen po posebnem dogovoru.

KT Ljubljana je opremljen z mostnim dvigalom, dvema kontejnerskima manipulatorjema, viličarjem za prekladanje blaga. Na voljo so 4 tiri od tega dva operativna in 2 rezervna za odstavo vagonov. Skladiščni prostori so odprtega tipa in so namenjeni samo za skladiščenje ITE enot.

S sprejetjem OPPN-412 (izgradnja logističnega centra) se v naslednjih 10 letih predvideva izgradnja novega kontejnerskega terminala, nove povezovalne in nakladalno/razkladalne tire, skladiščne prostore in upravno stavbo). Kontaktni podatki:

Slovenske železnice – Tovorni promet, d.o.o.

PL Kontejnerski terminal

Letališka cesta 14

1000 Ljubljana

tel. +386 1 29 15 603

robert.gaber@slo-zeleznice.si

tel. +386 1 29 15 620

roman.bricelj@slo-zeleznice.si

TOVORNI TERMINAL CELJE TOVORNA opravlja osnovno dejavnost na asfaltni deponiji med tiroma 40 in 41 postaje Celje tovarna. Poslovni čas za uporabnike je vsak delovni dan od 07.00 do 13.00 ure. Ob sobotah, nedeljah in praznikih lokacija ne posluje, razen po posebnem dogovoru. Kontaktni podatki:

Slovenske železnice – Tovorni promet, d.o.o.

Lokacija Celje Čret

Kidričeva 34

3000 Celje

tel. +386 3 29 33 292

marjana.kresnik@slo-zeleznice.si

TOVORNI TERMINAL MARIBOR TEZNO svoje dejavnosti opravlja na asfaltni deponiji ob tiru 205. Poslovni čas za uporabnike je vsak delovni dan od 07.00 do 17.00 ure. Ob sobotah, nedeljah in praznikih lokacija ne posluje, razen po posebnem dogovoru. Kontaktni podatki:

Slovenske železnice – Tovorni promet, d.o.o.

Lokacija Maribor Tezno

Vodovodna 34

2000 Maribor

tel. +386 2 29 25 584

ktmb.disponent-zap@slo-zeleznice.si

RANŽIRNA POSTAJA LJUBLJANA ZALOG je urejena za sprejem, odpravo, križanja in prehitenja, ter za sestavo in razstavo vlakov. Postaja Ljubljana Zalog leži na glavni dvotirni progi 10 d.m. - Dobova - Ljubljana. Postajno območje je razdeljeno na potniški in ranžirni del.

Na ranžirnem delu postaje opravlja ranžiranje vlakov stalna premikalna skupina, ki jo s podizvajalcem organizira upravljavec. Kontaktni podatki izvajalca ranžiranja so:

Slovenske železnice – Tovorni promet, d.o.o.

Aljoša BREČKO
Kolodvorska ul. 11
1000 Ljubljana
tel. +386 1 29 13 065
aljosa.brecko@slo-zeleznice.si

Ranžirni del je razdeljen na naslednja območja:

- uvozno skupino,
- smerno skupino,
- izvozno skupino,
- postajno skupino,
- odstavno skupino,
- lokalno skupino,
- glavne zvezne tire,
- ostale tire in tirne zveze,
- ostale tirne odseke.

Na območju med uvozno in smerno skupino je glavna drča s tirnimi zavorami in ostalimi napravami. V postajni skupini je ne mehanizirana postajna drča.

TOVORNE POSTAJE IN NAKLADALIŠČA, ODPRTA ZA OBDELAVO VAGONSKIH POŠILJK

IME POSTAJE / NAKLADALIŠČA	POSEBNOSTI (glej legendo na dnu tabele)	KLANČINA		NAKLADALNI PROFIL
		BOČNA	ČELNA	
1	2	3	4	5
<u>Ajdovščina</u> (Prvačina)	a	I		
<u>Batuje</u> (Prvačina)	a	I		
Blanca				
Bohinjska Bistrica	b	I		
Breg		I		
Brezovica		I		
Celje tovarna	b	I	I	I
Divača		I		
<u>Dobrepolje</u> (Grosuplje, Kočevje)	a	I		
<u>Gornja Radgona</u> (Ljutomer)	a	I		
Grahovo	b	I		
Hoče		I		
Hrastnik				
Ilirska Bistrica	b	I		
Ivančna Gorica	b	I		
<u>Jelovec</u> (Sevnica, Tržišče)	a	I		
1	2	3	4	5
Kamnik	b	I		
1	2	3	4	5
Anhovo	b			
<u>Birčna vas</u> (Novo mesto)	a	I		
Bled Jezero	b	I		
Borovnica		I		
Brestanica		I		I
Brežice		I		
Črnomelj	b	I		
Dobova		I		
Dravograd	b	I		
<u>Gradac</u> (Metlika, Črnomelj)	a			
Grosuplje	b	I		I
Hodoš		I		
Hrpelje-Kozina		I		
Imeno	a	I		
Jarše-Mengeš	b	I		
Jesenice		I	I	I
1	2	3	4	5
<u>Kamnik Graben</u> (Kamnik)	a	I		

OPIS STORITVENIH ZMOGLJIVOSTI

Kanal (Most na Soči, Anhovo)	a	I			Kidričevo		I	I	
Kočevje	b	I		I	Koper			I	
Koper tovarna		I	I		Kranj		I	I	
Kresnice		I			<u>Križevci - Boreci</u> (Ljutomer)	a			
Krško		I	I	I	Laško		I		
Laze					Lendava	a	I		
Lesce-Bled		I			Lipovci				
Litija		I			Ljubljana Črnuče	b	I		
Ljubljana Moste	b	I	I		Ljubljana Rakovnik	b	I		
Ljubljana Šiška		I			Ljubljana Vižmarje		I		
Ljutomer		I			Logatec		I	I	
Maribor		I	I	I	Maribor Studenci		I	I	
Medvode		I			<u>Mestinje</u> (Rogatec, Stranje)	a			
Metlika	b	I			<u>Mirna</u> (Tržišče, Trebnje)	a	I		
Mirna Peč	b	I			<u>Mokronog</u> (Tržišče, Trebnje)	a	I		
Most na Soči	b	I			Murska Sobota		I		
Nova Gorica		I	I	I	Novo mesto		I		
Ormož					<u>Ortnek</u> (Grosuplje, Kočevje)	a	I		
Pesnica					Pivka		I		
Podbrdo	b	I			Podgorje	b	I		
Podnart		I			Podvelka	b	I		
Poljčane		I			Polzela	b	I		
Ponikva					Postojna		I	I	
Pragersko		I	I		Preserje		I		
Prestranek		I			Prevalje	b	I		
Prvačina	b	I			Ptuj		I	I	
Rače		I			<u>Radenci</u> (Ljutomer)	a			
Radohova vas	b	I			Rakek		I		
<u>Ribnica</u> (Grosuplje, Kočevje)	a	I			Rimske Toplice		I		
<u>Rogaška Slatina</u> (Rogatec, Stranje)	a	I			Rogatec	b	I		
Ruše	b				Ruta	b	I		
Sava					Semič	a			
1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Sevnica		I			Sežana		I	I	I

OPIS STORITVENIH ZMOGLJIVOSTI

Slovenska Bistrica		I							
Središče	b				Stranje	b	I		
Šentilj					Šentjur		I		
Škofljica	b	I			Škofja Loka		I		I
Šmarje pri Jelšah (Stranje, Grobelno)	a	I			Šmartno ob Paki	b	I	I	
Šoštanj	b	I			Trbovlje		I		
Trebnje	b	I		I	Tržišče	a	I		
Uršna sela	b	I			Velenje	b	I		
Velenje Pesje	a				<u>Velika Loka</u> (Trebnje, Radohova vas)	a	I		
Verd		I			<u>Vintgar</u> (Jesenice, Bled jezero)	a			
Višnja Gora	b	I			<u>Volčja Draga</u> (Nova Gorica, Prvačina)	a	I		
Vrtojba	b				Vuhred	b	I		
Vuzenica	b	I			Zagorje		I		
Zidani Most		I			Žalec	b	I		

LEGENDA:

(ime postaje)

NADREJENA POSTAJA NAKLADALIŠČA

a	POSTAJA / NAKLADALIŠČE JE ODPRTO ZA MANIPULACIJO Z VAGONSKIMI POŠILJKAMI PO PREDHODNEM DOGOVORU Z UPRAVLJAVCEM. POSTOPKI SO OPISANI V POSTAJNEM POSLOVNEM REDU I. DEL POSTAJE OZ. V POGLAVJU "G" POSTAJNEGA POSLOVNEGA REDA I. DEL NADREJENE POSTAJE
b	POSTAJA S PREKINJENO SLUŽBO. ČASOVNI PODATKI O PREKINITVAH SO OBJAVLJENI V "PODATKIH UPRAVLJAVCA ZA NAVODILO O PROGI", DOSTOPNIH V SPLETNI APLIKACIJI "PREDPISI ZA PREVOZNIKE"

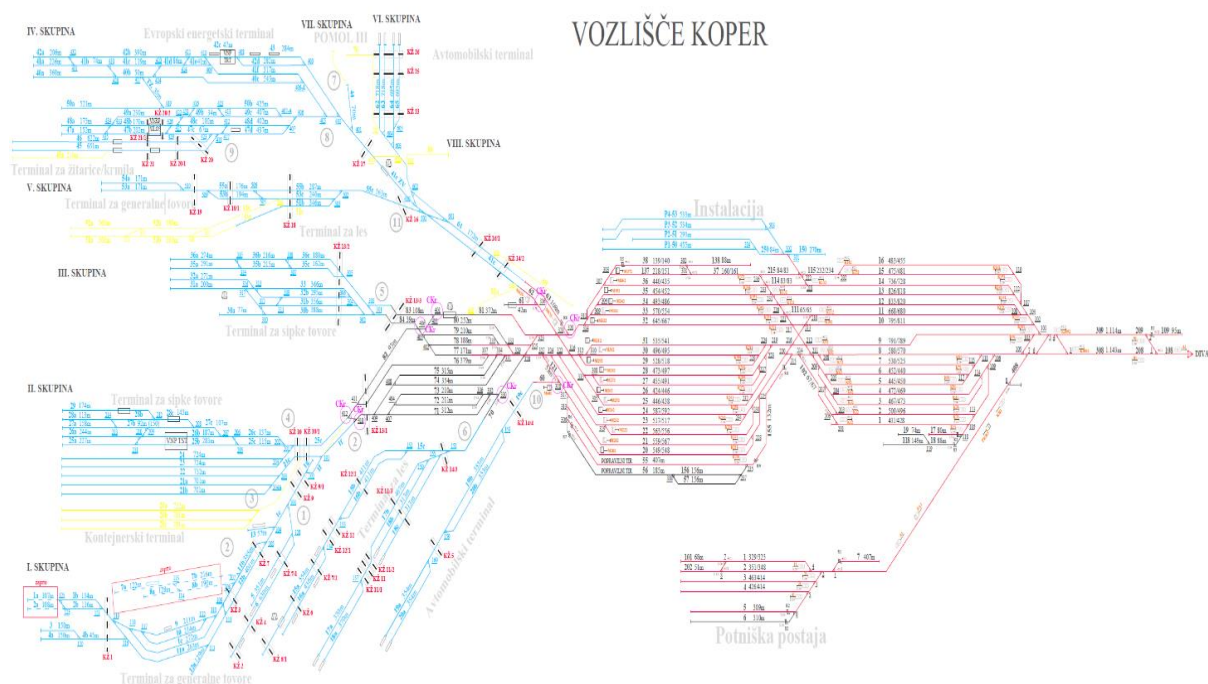
NAPRAVE V MORSKIH PRISTANIŠČIH - Upravljavce objektov za izvajanje železniških storitev v pristanišču Koper je Luka Koper, d.d., ki izvaja pristaniške in logistične storitve.

Železniško omrežje obsega 129 tirov in tirnih zvez v skupni dolžini 40.073 m in 115 kretnic. Uporabna dolžina tirov znaša 31.826 m. Določeni tiri so opremljeni z bočnimi in čelnimi rampami. Podrobneje so opisani v nadaljevanju. Tehtanje tovora je omogočeno na 3 tirnih tehtnicah, ki so locirane na tiru št. 41c, 31a in na tiru na RG št. 81.

Luka Koper, d.d. posluje na podlagi veljavne zakonodaje, splošnih aktov delniške družbe, Splošnih poslovnih pogojev in Cenika storitev Luke Koper, d.d. v mednarodnem blagovnem prometu.

Splošni pogoji poslovanja in cenik storitev Luke Koper d.d. je objavljen na spletni strani: <https://luka-kp.si/slo/cenik-in-splosni-pogoji>. Kontaktni podatki:

Luka Koper, d. d.
Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper
Tel.: +386 5 66 56 100
E-pošta: portkoper@luka-kp.si
Internetna stran: Luka Koper



Dostop do objektov je zagotovljen iz železniške postaje Koper tovorna.

Za opravljanje storitev železniških prevozov in premikov železniških vozil na območju kopskega pristanišča in prevzem ter predaje vagonov je potrebno, da železniški prevoznik sklene pogodbo z Luko Koper d.d..

Prevozniki so dolžni pri opravljanju dovoza in odvoza na javni pristaniški infrastrukturi do primopredajnih mest (PPM) spoštovati pravila in postopke, ki jih določajo tako evropski kot nacionalni predpisi in Poslovnik industrijskih tirov kopskega tovornega pristanišča ter Tehnološki procesi dela.

Primopredaja vagonov med prevozniki in Luko Koper se opravlja na:

PPM	Preko cepnih kretnic	Za tire v Luki Koper
1	410	Od št. 1 do št. 13 in od št. 22 do št. 21
2	412	Od št. 23 do št. 29
3	301	Od št. 30 do št. 36
4	303	Od št. 35 do št. 36
5	151	Od št. 15 do št. 18
6	318	Od št. 19 do št. 20
7	320,326	Od št. 41 do št. 55 in od št. 62 do št. 65

Dostop po cesti je preko neposredne povezave z avtocestnim omrežjem (A1). Vsi terminali obratujejo 24/7/365.

Kontejnerski terminal

Na terminalu se izvaja vse vrste manipulacij z navadnimi, frigo, zbirnimi in drugimi specialnimi kontejnerji.

Terminal v številkah:

Dolžina obale	596 m
Največji dovoljen ugrez	14,5 m
Privezi	4
Železniški tiri	5 x 700 m
Kapaciteta skladiščenja - morski terminal	19.130 TEU
Kapaciteta - depo za prazne kontejnerje	9.547 TEU
Priključki za frigo kontejnerje	432

Skupna površina terminala	270.000 m ²
Skladiščna površina	180.000 m ²
Oprema :	Kapaciteta v tonah
3 mostna panamax dvigala	40 t (40 feet) / 45 t (2 x 20 feet) pod prijemalom
4 mostna Post-panamax dvigala	51 t (40 feet) / 65 t (2 x 20 feet) pod prijemalom
2 mostni Super Post-panamax dvigali	51 t (40 feet) / 65 t (2 x 20 feet) pod prijemalom
22 transtejnerjev (skladiščni prostor)	40 ton
3 RMG dvigala (nakladanje/razkladanje železnica)	40 ton
12 manipulatorjev	42 - 45 ton
8 viličarjev za prazne kontejnerje	7 - 9 ton

Dodatne storitve:

Na terminalu se poleg pretovora in skladiščenja opravlja tudi razne dopolnilne storitve:

- polnjenje in praznjenje kontejnerjev (CFS),
- dezinfekcija,
- kemično čiščenje kontejnerjev in čiščenje kontejnerjev s paro,
- PTI ali pre-trip inspection kontejnerjev,
- popravila kontejnerjev in druga dela na kontejnerjih.

Organizira se tudi servisiranje frigo kontejnerjev, tako da so uporabnikom na voljo naslednje storitve:

- 24-urni monitoring stanja frigo kontejnerjev, ki vključuje pregled temperature dvakrat na dan,
- poleg popraviljanja kontejnerjev tudi servisiranje in popraviljanje elektro instalacij frigo kontejnerjev,
- montaža/demontaža gen-setov,
- popravila in servisiranje gen-setov,
- polnjenje s plinom in gorivom,
- dobava potrebnih nadomestnih delov.

Projektni tovari in povezanost terminala:

Upravljevec terminala je usposobljen za pretovor projektnih in težkih tovorov, opravlja pa tudi pretovor plovil. Terminal je z rednimi direktnimi linijami tedensko povezan z Daljnim in Srednjim Vzhodom in Rdečim morjem, preko feeder servisov pa tudi s pomembnejšimi "hub" pristanišči v Mediteranu (Gioia Tauro, Malta, Pirej, Haifa, Port Said, Algeciras), od koder vodijo redne povezave na vse kontinente sveta. Seznam vseh servisov je dostopen na Sailing listi.

S pomembnejšimi trgovskimi centri Srednje in Vzhodne Evrope so vzpostavljene [redne železniške povezave](#) (npr. Dunaj, Bratislava, Munchen, Beljak, Krems, Linz, Budimpešta, Dunajska Streda, Ostrava itd.)

SEZNAM TIROV V UPORABI TERMINALA

ŠT. TIRA	KORISTNA DOLŽINA TIRA	BOČNA RAMPA	ČELNA RAMPA
21a	700	/	/
21b	700	/	/
22	731	/	/
23	723	/	/
24	723	/	/
skupaj (m):	3577	/	/

Terminal za avtomobile in RO-RO

Luka Koper upravlja enega najsodobnejših in največjih avtomobilskih terminalov v Sredozemlju, kjer se pretovarja vozila več kot dvajsetih svetovnih proizvajalcev, saj obvladuje blagovne tokove evropske proizvodnje v izvozu ter večinoma japonske, južnokorejske in turške proizvodnje v uvozu.

Poleg novih in rabljenih osebnih avtomobilov se na terminalu izvaja tudi pretovor tovornih in drugih specialnih vozil.

Skladiščne površine so večinoma asfaltirane, ograjene in osvetljene, za skladiščenje avtomobilov pa so na voljo tudi pet etaž garažne hiše s 6.000 pokritimi parkirnimi mesti. Dodelan video sistem omogoča najvišjo stopnjo varovanja 24 ur na dan, operativno delo na terminalu pa je v celoti računalniško podprto.

Terminal v številkah:

Operativna obala	800 m
Število privezov	8
Ro-Ro rampe	5
Železniški tiri z nakladalnimi rampami	15 tirov skupne dolžine 7,1 km
Odkrite skladiščne površine	650.000 m ²
Pokrite skladiščne površine	125.000 m ²
Enkratna kapaciteta odprtih površin	33.000 vozil
Enkratna kapaciteta pokritih površin	6.000 vozil

Dodatne storitve:

Na vozilih po želji naročnikov upravljavec opravlja tudi številne **dodatne storitve**:

- dekonzervacija in konzervacija vozil,
- PDI - nulti servis,
- dodatna oprema po želji kupcev,
- mehanska, ličarska in avtokleparska popravila.

Več o ponudbi dodatnih storitev na <http://www.avtoserviskp.si/>

SEZNAM TIROV V UPORABI TERMINALA

ŠT. TIRA	KORISTNA DOLŽINA TIRA	BOČNA RAMPA	ČELNA RAMPA
17a	370	/	1
17b	468	/	1
18a	370	/	1
18b	314	/	1
18c	314	/	1
19a	354	/	prenosna rampa
19b	353	/	prenosna rampa
19c	74	/	/
20a	354	/	1
20b	353	/	1
62	714	/	1
63	714	/	1
64	691	/	1
65	691	/	1
skupaj (m):	6134		13

Terminal za generalne tovore

Na terminalu je možen pretovor in skladiščenje najrazličnejših tovorov: kave, sladkorja, riža, papirja, celuloze, magnezita, aluminija, profilov, pločevine v vezih in kolutih, cevi, tirnic, bele tehnike, projektnih tovorov in številnih drugih, ki se razlikujejo po teži, obsegu, obliki in drugih lastnostih.

Dnevno se upravlja s približno stotimi blagovnimi skupinami, pakiranimi ali polpakiranimi v različnih manipulativnih enotah. Blago je lahko v vrečah, zabojih, kartonih, balah, obojih, kolutih, vezih, sodih, na paletah, v big-bagih in podobnih enotah.

Za kakovostno, hitro in varno manipuliranje z blagom, njegovo skladiščenje in pakiranje (v ladjah, skladiščih, kontejnerjih in kopenskih prevoznih sredstvih) je terminal opremljen s specialno mehanizacijo, sodobno opremo, prijemali, pripomočki in orodji ter ustreznimi skladišči, storitve pa vršijo strokovni in kvalificirani kadri.

Terminal v številkah:

OPIS STORITVENIH ZMOGLJIVOSTI

Operativna obala	840 m
Število privezov	6
Globina privezov	7 - 10 m (po predhodnem dogovoru do 12,5 m)
Večnamenska zaprta skladišča	139.400 m ²
Nadkrito skladišče	3.600 m ²
Odperte skladiščne površine	40.000 m ²

Dodatne storitve:

Poleg klasičnega ladijskega in kopenskega pretovora se na terminalu izvajajo tudi storitve praznjenja (*stripping*) in polnjenja (*stuffing*) kontejnerjev. Na željo strank blago sortiramo in ga pripravimo za nadaljnjo distribucijo, saj je na terminalu organizirana tudi zbirna in distribucijska dejavnost.

Ostale dodatne storitve:

pričvrščevanje, označevanje, etiketiranje, uvrečevanje, tehtanje, čiščenje, vzorčenje, prepakiranje, vezanje, paletiranje, ovijanje paletiranega blaga in druga dopolnilna dela.

SEZNAM TIROV V UPORABI TERMINALA

ŠT. TIRA	KORISTNA DOLŽINA TIRA	BOČNA RAMPA	ČELNA RAMPA
1b	134	/	/
1c	272	/	/
2b	116	/	/
3	150	/	/
4a	150	/	/
4b	45	/	/
5	351	1	/
6	630	2	/
9	211	1	/
10	214	/	/
11a	263	/	/
11b	383	/	/
12a	129	/	/
12b	401	/	/
15a	554	1	/
16a	436	3	/
53a	170	/	/
54a	170	/	/
55a	77	/	/
skupaj (m):	4856	8	

Terminal za les

Luka Koper se ukvarja s pretovarjanjem lesa že več kot 30 let. Terminal je tehnično in strokovno usposobljen za pretovor in skladiščenje žaganega lesa in lesnih polizdelkov.

Pod obsežnimi pokritimi skladišči je les zaščiten pred padavinami, ugodne klimatske razmere pa ustvarjajo idealne pogoje za naravno sušenje in s tem dvig kakovosti lesa.

Terminal v številkah:

Zaprte skladiščne površine	60.500 m ²
Odperte skladiščne površine	90.000 m ²
Letna kapaciteta	1.500.000 m ³
Namakalnice	3
Sušilnica z dvema komorama, maksimalna kapaciteta komore je 55 m ³	1

Dodatne storitve:

- šabloniranje lesa,
- barvanje čel paketov lesa,
- zaščita lesa pred plesnijo in škodljivci,
- polnjenje in praznjenje kontejnerjev.

SEZNAM TIROV V UPORABI TERMINALA

ŠT. TIRA	KORISTNA DOLŽINA TIRA	BOČNA RAMPA	ČELNA RAMPA
15b	411	/	/
16b	411	/	/
17b	468	/	/
51b	346	/	/
53c	239	/	/
55b	287	/	/
skupaj (m):	2162		

Terminal za sipke tovore

Na terminalu se pretovarja rudnine, industrijske minerale in ostale sipke tovore. Gre predvsem za boksit, boraks, cement, fosfate, ilmenit, klinker, perlit, sintermagnezit, staro železo in druge. S tem tovorom se dnevno natovori/raztovori do štiri vlakovne kompozicije.

V pristanišču se vse potrebne operacije naglo odvijajo, urejenost terminala in prilagodljivost pri izvedbi del pa sta garancija za kakovost storitev.

Terminal v številkah:

Operativna obala	525 m
Globina morja	6 do 12,8 m
Število privezov	3
Zaprta in pokrita skladišča	80.000 ton
Odprta skladišča	40.000 ton

Dodatne storitve:

- uvrečevanje (vreče od 50 do 1.000 kg),
- kontrola,
- praznjenje kontejnerjev.

SEZNAM TIROV V UPORABI TERMINALA

ŠT. TIRA	KORISTNA DOLŽINA TIRA	BOČNA RAMPA	ČELNA RAMPA
25a	227	/	/
25b	286	/	/
25c	342	/	/
26a	244	/	/
26b	187	/	/
26c	137	/	/
30a	77	/	/
30b	387	/	/
31b	355	/	/
35a	291	/	/
35b	215	/	/
35c	162	/	/
36a	274	/	/
36b	216	/	/
36c	180	/	/
skupaj (m):	3580		

Terminal za premog in železovo rudo (Evropski energetske terminal)

Na terminalu, ki je nepogrešljiv člen pri oskrbi z energijo, se pretovarja in skladišči razsuta tovora premog in železovo rudo. Pretovor teče z ladje, s tovornjakov in z vagonov kot tudi na vsa našeta prevozna sredstva.

Terminal v številkah:

Operativna obala	630 m
Število privezov	3
Max. dovoljeni ugrez	17,20 m
Ugrez brez omejitev	16,50 m
Ladijski nakladalec	1
Mostno dvigalo 32 ton	3

Razkladanje (dnevna kapaciteta):

Premog (velikost handy)	8 - 12.000 ton
Premog (velikosti cape)	17.000 ton
Premog (velikosti panamax)	15.000 ton
Železova ruda (velikosti cape)	25.000 ton

Nakladanje (dnevna kapaciteta):

Premog (velikost handy)	10.000 ton
Premog (barža)	10.000 ton

Skladiščna kapaciteta:

Premog	400.000 ton
Železova ruda	400.000 ton

Skladiščna oprema:

Premog	razkladalno/nakladalni stroj
Železova ruda	razkladalno/nakladalni stroj

Dodatne storitve:

- sejanje, mešanje in drobljenje premoga,
- nanašanje sredstva proti zamrzovanju rude ali premoga.

Terminal in okolje:

Terminal se nahaja v bližini urbanih naselij, zato se v Luki Koper posveča posebno pozornost omejitvi negativnih vplivov delovanja terminala na okolje. Vpeljane so bile naslednje rešitve:

- računalniško voden zaprt tračni sistem za razkladanje ladij,
- ladijski nakladalec je opremljen s protiprašno teleskopsko cevjo,
- okoli terminala je postavljen sistem vodnih prh za vlaženje tovora,
- okoli terminala je postavljena aluminijasta pregrada (11 metrov) kot protihrupna in protiprašna zaščita,
- kupi premoga in rude se prekriva s skorjo, ki nastane z nanašanjem posebne mešanice celuloze - skorja preprečuje prašenje tudi pri zelo močnem vetru,
- nameščene so prhe na posamezne delovne stroje,
- dvakrat dnevno se čisti (mokra pranje) transportne poti okoli terminala,
- vodo, ki se jo uporablja za prhanje tovora in čiščenje mehanizacije, se zbira, prečisti in ponovno uporabi.

Na portalu www.zivetispristaniscem.si so na voljo tudi on-line urne meritve prašnih delcev (PM₁₀) v pristanišču.

SEZNAM TIROV V UPORABI TERMINALA

ŠT. TIRA	KORISTNA DOLŽINA TIRA	BOČNA RAMPA	ČELNA RAMPA
40a	360	/	/
40b	50	/	/

OPIS STORITVENIH ZMOGLJIVOSTI

40c	546	/	/
41a	226	/	/
41b	74	/	/
41c	119	/	/
41cZV	516	/	/
41d	86	/	/
41e	41	/	/
41f	317	/	/
42a	206	/	/
42b	390	/	/
42c	47	1	/
42d	282	/	/
43	284	2	/
44	70	/	/
skupaj (m):	3614	3	

Terminal za tekoče tovore

Terminal je specializiran za pretovor in skladiščenje kemikalij, mineralnih in rastlinskih olj. Ima status trošarinskega skladišča za mineralna olja in alkohol (trošarinska številka: SI89190033D00)

Terminal v številkah:

Skupaj 51 rezervoarjev s kapaciteto od 300 do 20.000 m ³	203.000 m ³
Rezervoarji iz črne pločevine	33
Rezervoarji iz nerjavečega jekla	9
Rezervoarji iz armiranega poliestra	6

Dostopnost:

Morje, cesta, železnica

Oprema:

Število privezov	5
Globine:	
Privez TECHEM (odločba št. 0610-23/2016/7):	12,00m
Privez ALKOHOLI (odločba št. 0610-23/2016/8):	11,90m
Privez JET-TRO (odločba št. 0610-23/2016/6):	12,50m
Vagonske nakladalne postaje	4
Kamionske nakladalne postaje	4

Posebna oprema:

5 rezervoarjev je izoliranih in imajo možnost ogrevanja, dušikova atmosfera; vse linije so namenske.

Storitve na blagu:

Filtriranje, mešanje, denaturiranje, označevanje.

Dodatne storitve:

Luka Koper nudi tudi možnost davčnega zastopanja za trošarinske izdelke. Terminal je opremljen še z napravo za obdelavo kalužnih vod, kar omogoča njihovo reciklažo.

SEZNAM TIROV V UPORABI TERMINALA

ŠT. TIRA	KORISTNA DOLŽINA TIRA	BOČNA RAMPA	POLNILNICA
27a	158	/	1
27b	92	/	1

OPIS STORITVENIH ZMOGLJIVOSTI

27c	107	/	1
28a	113	/	1
28b	18	/	1
28c	122	/	1
29	174	/	1
45	651	/	1
46	622	/	1
skupaj (m):	2057		9

Terminal za glinico

Terminal za glinico je organizacijsko in tehnološko zaključena enota, kjer se izvaja pretovor in skladiščenje glinice tipa "sandy", ki potuje v uvozni smeri. Ladje se razloži s pomočjo razkladalnega stroja, zaprta galerija s tekočim trakom in zračne drče pa omogočajo skladiščenje blaga v namenskem silosu. Ta je opremljen tudi s sistemom za nakladanje vagonov.

Terminal v številkah:

Dolžina obale	250 m
Globina morja	14 m
Število privezov	1
Skladiščne kapacitete	20.000 t
Nakladalne kapacitete	100 t/h
Razkladalne kapacitete	220 t/h

SEZNAM TIROV V UPORABI TERMINALA

ŠT. TIRA	KORISTNA DOLŽINA TIRA	BOČNA RAMPA	TIRNA TEHTNICA
31a	203	/	1
32a	270	/	/
32b	365	/	/
33	365	/	/
skupaj (m):	1203		1

7.3.3 ODSTAVNI TIRI

Prevoznikom je omogočeno koriščenje določenih razpoložljivih tirov JŽI za odstavitev in/ali deponiranje železniških vozil.

Za deponiranje vozil za potrebe prevoznika mora prevoznik predhodno pridobiti soglasje odgovornega delavca upravljavca. Kontaktne osebe upravljavca so navedene v Pogodbi o dostopu.

7.3.4 NAPRAVE ZA VZDRŽEVANJE IN DRUGE TEHNIČNE NAPRAVE

7.3.4.1 SPLOŠNE INFORMACIJE

Storitev P24 vključuje storitve dostopa po tirih JŽI do:

- naprav za vzdrževanje, z izjemo večjih vzdrževalnih naprav, namenjenih za hitre vlake ali druge vrste voznega parka, ki potrebujejo posebne naprave,
- drugih tehničnih naprav, vključno z napravami za čiščenje in pranje in
- naprav za oskrbo z gorivom.

Skupine naprav v okviru storitve P24 so prikazane v spodnji tabeli:

Dostop		
Skupina	Vrsta naprave	Opis
SK-1	Naprave za vzdrževanje	- objekti za vzdrževanje in popravila tirnih vozil (delavnice)

SK-2	Druge tehnične naprave	- naprave za predogrevanje potniških vagonov, - naprave za odstranjevanje ledu, - klimatizacija, - naprave za pranje / čiščenje voznega parka, - stabilne kompresorske naprave, - naprave za dezinfekcijo voznega parka, - naprave za merjenje nakladalnega profila, - naprave za odstranjevanje odpadnih voda s potniških vlakov, - naprave za oskrbo z električno energijo (vtičnice), - klančine za avtovlak, - naprave za oskrbo z vodo, - tirne tehnične, - črpalke za dizel gorivo za vlečna vozila.
------	------------------------	--

7.3.4.2 STORITVE

Za uporabo objektov in naprav za vzdrževanje in popravila tirnih vozil prevoznik sklene posebno pogodbo s podjetjem, ki je lastnik teh tirov in naprav. Kontaktna podatki izvajalca storitve so:

SŽ - Vleka in tehnika, d.o.o.

Igor Debevec

Zaloška 217

1000 Ljubljana

Tel. +386 1 29 14 469

igor.debevec@sz-vit.si

Dostop do naprav za predhodno ogrevanje je omogočen preko postajnih tirov. Naprave za predhodno ogrevanje potniških vlakov so razpoložljive neprekinjeno 24 ur na dan.

Naprave za merjenje nakladalnega profila se uporabljajo po predhodnem dogovoru s strokovnim sodelavcem upravljavca. Podatke o kontaktni osebi za posamezno postajo ali nakladališče prevozniki lahko dobijo pri oss@slo-zeleznice.si.

Stabilna kompresorska naprava je namenjena izvajanju popolnega preskusa zavor tovornih vagonov na prostem. Kontaktna oseba za uporabo naprav na postaji Koper tovarna je:

SŽ - Vleka in tehnika, d.o.o.

Borut Janežič

Zaloška 219

1000 Ljubljana

Tel. +386 1 29 15 062

borut.janezic@sz-vit.si

Naprave za pranje omogočajo čiščenje in vodno pranje (brez čistil) tovornih vagonov na prostem. Kontaktna oseba za uporabo naprav za pranje na postaji Ljubljana Zalog je:

SŽ - Vleka in tehnika, d.o.o.

Boris Sonc

Zaloška 261

1000 Ljubljana

Tel. +386 1 29 13 858

boris.sonc@sz-vit.si

7.3.4.3 OPIS STORITVENIH ZMOGLJIVOSTI

Naprave za vzdrževanje in popravila tirnih vozil se nahajajo na naslednjih železniških postajah:

- za lokomotive na postajah Maribor Studenci, Ljubljana Moste in Divača;
- za vagona na postajah:
 - Divača,
 - Dobova,
 - Ljubljana Zalog,
 - Ptuj,
 - Nova Gorica,
 - Koper tovarna.

V sklopu potniških postaj Ljubljana, Koper in Dobova je omogočena dodatna storitev predhodno ogrevanje potniških vlakov. Storitve je omogočena z uporabo stabilne električne naprave 3kV za napajanje kompozicij potniških vagonov z enosmerno napetostjo 3kV DC iz voznega omrežja, ki omogoča 3 kV napajanje potniških vagonov – vgrajenih naprav za ogrevanje oz. hlajenje in s tem zagotavljanje ustrezne temperature v potniških prostorih, brez prisotnosti vlečnega vozila (lokomotive), možnost napajanja polnilcev akumulatorjev na napajanih potniških vagonih preko ločenega NN vira 3-fazno, 400V/50Hz (elektro distribucija) v času gariranja.

Stabilne naprave za izvajanje preskusa zavor se nahajajo na postaji Koper tovorna in Ljubljana Zalog. Stabilna kompresorska naprava na postaji Ljubljana Zalog do nadaljnjega ni v uporabi. Na postaji Koper tovorna se stabilne naprave nahajajo na:

A stran – TPK		B stran – GPP	
ŠT. ODJEMNEGA MESTA	TIR	ŠT. ODJEMNEGA MESTA	TIR
1	1 in 2	9	20
2	3 in 4	10	21 in 22
3	5 in 6	11	23 in 24
4	7 in 8	12	25 in 26
5	9 in 10	13	27 in 28
6	11	14	29 in 30
7	12 in 13	15	31
8	14	16	32 in 33
		17	34 in 35
		18	36 in 37
		19	250

Zanesljivost preskusa zavor zagotavlja krmilna naprava (PLK), ki je računalniško vodena iz nadzorne sobe. Računalnik (PC-SKN) sprejema ukaze in oddaja potrditve le-teh preko optične povezave do krmilnika. Sam preskus pa se izvaja s pomočjo prenosnih tablic, katere pa se do krmilnika povezujejo preko komercialnega mobilnega omrežja. Za kakršno koli drugo komunikacijo med nadzornikom in preglednikom, pa se uporablja UKV naprava.

Naprave za pranje se nahajajo na tirih številka 456 in 457 postaje Ljubljana Zalog. Čiščenje in pranje tovornih vagonov se opravlja od ponedeljka do petka med 06:00 in 14:00 uro.

Za uporabo stabilne kompresorske naprave na postaji Koper tovorna prevoznik sklene posebno pogodbo z izvajalcem storitev na tej napravi.

Seznam postaj z napravami za merjenje nakladalnega profila je v tabeli v točki 7.3.2.3.

Naprave za oskrbo z gorivom se nahajajo na naslednjih železniških postajah:

- Celje,
- Divača,
- Jesenice,
- Ljubljana*,
- Maribor Studenci,
- Murska Sobota,
- Nova Gorica,
- Novo mesto,
- Pragersko.

* Del dostopnih tirov na postaji Ljubljana je v lasti prevoznika Slovenske železnice - Potniški promet, d.o.o. Za uporabo teh tirov je potrebno pridobiti soglasje lastnika.

7.3.5 NAPRAVE ZA PODPORO

Med naprave za podporo štejeta tirna mehanizacija za odpravo posledic izrednih dogodkov ter snežna mehanizacija, ki ju enotno imenujemo intervencijska tirna mehanizacija. Dostop do teh naprav se ne zaračunava, zagotavljanje in uporaba teh naprav pa se obravnava v okviru dodatne storitve z oznako P34.

7.4 DODATNE STORITVE

Upravljavec JŽI ali drugi ponudniki storitev lahko prosilcem oziroma njihovim prevoznikom, brez razlikovanja s posebno pogodbo, ki temelji na tržnih načelih, ponujajo tudi dodatne storitve, kot so:

- električna energija za vleko, za katero se znesek za plačilo na računih prikaže ločeno od uporabnine za električni napajalni sistem;
- predhodno ogrevanje potniških vlakov;
- posebne pogodbe za nadzor prevoza nevarnega blaga in pomoč pri vožnji izrednih pošilk;
- uporaba intervencijskih naprav

7.4.1 ELEKTRIČNA ENERGIJA ZA VLEKO

Prevoznikom, ki z električnimi vlečnimi vozili vozijo po elektrificiranem omrežju JŽI, upravljavec JŽI zagotavlja električno energijo za vleko. Za zagotovitev električne energije je na železniškem omrežju vzpostavljen električni napajalni sistem (vozna mreža), ki omogoča zajem električne energije iz javnega elektroenergetskega omrežja, transformiranje električne energije, dispečiranje električne energije in odjem s tokovnimi odjemniki električnih tirnih vozil, ki ga upravljavec JŽI vzdržuje in upravlja.

7.4.2 PREDHODNO OGREVANJE POTNIŠKIH VAGONOV

V sklopu potniških postaj Ljubljana, Koper in Dobova je omogočena dodatna storitev predhodno ogrevanje potniških vlakov.

Storitev je omogočena z uporabo stabilne električne naprave 3kV za napajanje kompozicij potniških vagonov z enosmerno napetostjo 3kV DC iz voznega omrežja, ki omogoča 3 kV napajanje potniških vagonov – vgrajenih naprav za ogrevanje oz. hlajenje in s tem zagotavljanje ustrezne temperature v potniških prostorih, brez prisotnosti vlečnega vozila (lokomotive), možnost napajanja polnilcev akumulatorjev na napajanih potniških vagonih preko ločenega NN vira 3-fazno, 400V/50Hz (elektro distribucija) v času gariranja.

Dostop do naprav za predhodno ogrevanje je omogočen preko postajnih tirov. Naprave za predhodno ogrevanje potniških vlakov so razpoložljive neprekinjeno 24 ur na dan. Kontaktna oseba upravljavca naprav za predhodno ogrevanje je:

SŽ – Potniški promet, d.o.o.
Robert Piščanc
Kolodvorska 11
1000 Ljubljana
Tel. +386 1 29 13 317
robert.piscanc@slo-zeleznice.si

7.4.3 STORITVE VEZANE NA PREVOZ IZREDNIH POŠILJK

Za prevoz izredne pošiljke je potrebno dovoljenje upravljavca, s katerim se prevozniku določijo način in pogoji prevoza ter višina povračila za prevoz izredne pošiljke. O izvedbi prevoza izredne pošiljke odloči upravljavec najpozneje v 15 dneh po vložitvi zahteve.

Upravljavec za prevoz izrednih pošilk na podlagi vloge za prevoz s strani prevoznika izda dovoljenje, s katerim se prevozniku določijo način in pogoji prevoza ter višina povračila za prevoz izredne pošiljke.

Če je zaradi narave izredne pošiljke potrebna spremljava le-te, upravljavec organizira to spremljavo s svojim strokovnim delavcem.

Kot izredni prevoz se lahko obravnava tudi testna vožnja železniškega vozila.

Kontaktna oseba upravljavca:

SŽ – Infrastruktura, d.o.o.
Kristjan Krapše
Kolodvorska 11
1000 Ljubljana
Tel. +386 1 29 13 077
kristjan.krapse@slo-zeleznice.si

7.5 POMOŽNE STORITVE

Prosilec in/ali njegov prevoznik, ki jim je bila dodeljena vlakovna pot, lahko od upravljavca poleg storitev iz prejšnjih dveh točk zaprosijo za dodaten izbor pomožnih storitev, kot so:

- dostop do telekomunikacijskih omrežij;
- zagotavljanje dodatnih informacij;
- tehnično inšpekcijo vozil;
- izdajo vozovnic na potniških postajah;
- večje vzdrževalne storitve, ki se opravljajo v objektih, namenjenih za hitre vlake ali druge vrste voznega parka, ki potrebujejo posebne naprave

Zgoraj opisanih storitev upravljavec ni dolžan ponuditi. Storitve se prevozniku omogočijo s posebno pogodbo, ki temelji na tržnih načelih.

7.5.1 DOSTOP IN UPORABA ELEKTRONSKEGA GRAFIKONA PROMETA VLAKOV

V okviru zagotavljanja dodatnih informacij upravljavec omogoča dostop in uporabo elektronskega grafikona prometa vlakov s pregledom planiranih vlakov in pregledom gibanja vlakov posameznega prevoznika v realnem času.

7.5.2 OSTALE POMOŽNE STORITVE

Prevoznik, ki mu je bila dodeljena vlakovna pot, lahko od upravljavca poleg opisanih storitev zaprosi za druge storitve. Takih storitev upravljavec ni dolžan ponuditi.

Če se prevoznik in upravljavec dogovorita za druge storitve, se o obsegu in načinu zagotavljanja storitve in ceni dogovorita s pogodbo o zagotavljanju storitev v železniškem prometu.

PRILOGE

1A	Splošni pogoji poslovanja	
2A	Tehnični podatki o progah	
2B	Tehnični podatki o postajah	
2C	Skice postaj	
2D	Svetli in nakladalni profil	
2E	Merodajni nagibi in upori	
2F	Progovne hitrosti	
4A	Obrazec vloge za dodelitev vlakovne poti	
4B	Navodilo za izpolnjevanje vloge 'ePoti'	
4C	Postopek in način vrednotenja kriterijev za dodelitev vlakovne poti	
4D	Tabelarni prikaz postopkov pridobivanja vlakovnih poti	
6A	Obračun denarnega nadomestila stroškov, ki nastanejo prevoznikom zaradi motenj v železniškem prometu in so posledica investicij	1