

PROGRAM OMREŽJA 2025



KAZALO

SLOVAR IZRAZOV	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 SPREMENB 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.....	16
2.3.1 VRSTE PROG	16
2.3.2 TIRNA ŠIRINA.....	17
2.3.3 POSTAJE IN VOZLIŠČA	17
2.3.4 NAKLADALNI PROFIL.....	19
2.3.5 MASNE OMEJITVE	20
2.3.6 NAGIBI IN UPORI	21
2.3.7 NAJVEČJE DOVOLJENE PROGОВNE HITROSTI.....	22
2.3.8 MAKSIMALNE DOLŽINE VLAKOV	23
2.3.9 OSKRBA Z ELEKTRIČNO ENERGIJO	24
2.3.10 SIGNALNO VARNOSTNE NAPRAVE.....	25
2.3.11 TEHNIČNI SISTEMI VODENJA PROMETA	27
2.3.12 TELEKOMUNIKACIJSKI SISTEMI	27
2.3.13 SISTEMI ZA NADZOR VLAKOV	29
2.3.14 SISTEMI ZA DETEKCIJO NEPRAVILNOSTI NA TIRNIH VOZILIH	31
2.4 OMEJITVE V PROMETU	31
2.4.1 POSEBNA INFRASTRUKTURA.....	31
2.4.2 OKOLJSKE OMEJITVE	31
2.4.3 PREVOZ NEVARNEGA BLAGA.....	32
2.4.4 OMEJITVE V PREDORIH.....	32
2.4.5 OMEJITVE NA MOSTOVIH	32
2.5 RAZPOLOŽLJIVOST INFRASTRUKTURE	32
2.6 RAZVOJ INFRASTRUKTURE	32
3. POGOJI ZA DOSTOP	34
3.1 UVOD.....	34
3.2 OSNOVNI POGOJI ZA DOSTOP	34
3.2.1 POGOJI ZA PRIDOBITEV VLAKOVNIH POTI	34
3.2.2 POGOJI ZA DOSTOP DO JŽI.....	34
3.2.3 LICENCA.....	34
3.2.4 VARNOSTNO SPRIČEVALO	35
3.2.5 ZAVAROVANJE	35

3.3	POGODBENI DOGOVORI.....	35
3.3.1	OKVIRNA POGODBA	35
3.3.2	POGODBE S PREVOZNIKI	36
3.3.3	POGODBE S PROSILCI, KI NISO PREVOZNIKI.....	36
3.3.4	SPLOŠNI POGOJI POSLOVANJA.....	36
3.4	POSEBNE ZAHTEVE ZA DOSTOP	36
3.4.1	USTREZNOST VOZNEGA PARKA.....	36
3.4.2	USPOSOBLJENOST OSEBJA	36
3.4.3	IZREDNE POŠILJKE	36
3.4.4	PREVOZ NEVARNEGA BLAGA.....	37
3.4.5	POSKUSNI VLAKI IN OSTALI VLAKI	37
4.	DODELJEVANJE ZMOGLJIVOSTI.....	38
4.1	UVOD.....	38
4.2	SPLOŠNI OPIS POSTOPKA	38
4.3	REZERVIRANJE ZMOGLJIVOSTI ZA ZAČASNO OMEJITEV ZMOGLJIVOSTI	39
4.3.1	OSNOVNA NAČELA	39
4.3.2	OBJAVA ZAČASNIH OMEJITEV ZMOGLJIVOSTI.....	39
4.4	VPLIV OKVIRNE POGODBE.....	41
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.....	44
4.5.5	POSTOPEK HITREGA REŠEVANJA SPOROV	45
4.6	PREOBREMENJENA INFRASTRUKTURA.....	45
4.7	IZREDNI PREVOZI IN PREVOZI NEVARNEGA BLAGA.....	46
4.8	MEDLETNI PROCESI DODELJEVANJA VLAKOVNIH POTI	46
4.8.1	SPREMEMBA NAROČIL	46
4.8.2	POPRAVEK VLAKOVNE POTI	47
4.8.3	NEUPORABA VLAKOVNE POTI.....	48
4.8.4	ODPOVEDI.....	48
4.9	TTR – UČINKOVITO UPRAVLJANJE ZMOGLJIVOSTI.....	49
4.9.1	CILJI TTR	49
4.9.2	FAZE PROCESA.....	49
4.9.3	IMPLEMENTACIJA	50
4.9.4	PILOTNI PROJEKTI TTR	51
4.10	PRINCIPI DODELJEVANJA ZMOGLJIVOSTI NA RFC.....	51
5.	STORITVE IN UPORABNINA	52
5.1	UVOD.....	52
5.2	NAČELA ZARAČUNAVANJA	52
5.3	MINIMALNI PAKET STORITEV – PAKET 1	52
5.4	DOSTOP PO TIRIH DO OBJEKTOV ZA IZVAJANJE ŽELEZNIŠKIH STORITEV IN STORITVE V TEH OBJEKTIH – PAKET 2.....	56
5.4.1	POTNIŠKE POSTAJE – P21	56
5.4.2	TOVORNI TERMINALI, RANŽIRNE POSTAJE IN NAPRAVE V MORSKIH PRISTANIŠČIH – P22	58
5.4.3	ODSTAVNI TIRI – P23.....	58
5.4.4	NAPRAVE ZA VZDRŽEVANJE IN DRUGE TEHNIČNE NAPRAVE – P24	59
5.5	DODATNE STORITVE – PAKET 3	59
5.5.1	ELEKTRIČNA ENERGIJA ZA VLEKO – P31	59
5.5.2	PREDHODNO OGREVANJE POTNIŠKIH VAGONOV – P32.....	59
5.5.3	STORITVE VEZANE NA PREVOZ IZREDNIH POŠILJK – P33	59
5.5.4	UPORABA INTERVENCIJSKIH NAPRAV – P34	60
5.6	POMOŽNE STORITVE – PAKET 4.....	60
5.6.1	DOSTOP IN UPORABA ELEKTRONSKEGA GRAFIKONA PROMETA VLAKOV – P41	60
5.6.2	IZDELAVA IN ORGANIZACIJA TISKANJA DOKUMENTOV OPERATIVNEGA VOZNEGA REDA – P42.....	61
5.6.3	DOSTOP IN UPORABA OMREŽJA GSM-R – P43	61

5.7	FINANČNE NADOMESTILA IN SPODBUDE	62
5.7.1	SPODBUDA ZA UPORABO SISTEMA ETCS (S1)	62
5.7.2	PRIBITEK ZA DIZELSKO VLEKO NA ELEKTRIFICIRANI PROGI (M1)	62
5.7.3	PRIBITEK ZA POSEBNI INVESTICIJSKI PROJEKT IZGRADNJE DRUGEGA TIRA ŽELEZNIŠKE POVEZAVE NA ODSEKU DIVAČA-KOPER (M21)	63
5.7.4	DAJATEV ZA REZERVACIJO VLAKOVNE POTI (D1)	63
5.8	CENIK	64
5.9	REŽIM UČINKOVITOSTI.....	64
5.10	PREDVIDENE SPREMEMBE UPORABNINE V LETU 2025	66
5.11	POGODBE O ZARAČUNAVANJU	66
6.	OPERATIVNA PRAVILA	68
6.1	UVOD.....	68
6.2	OPERATIVNI PREDPISI	68
6.3	OPERATIVNI UKREPI.....	68
6.3.1	OSNOVNA NAČELA	68
6.3.2	OPERATIVNA PRAVILA	68
6.3.3	MOTNJE	69
6.4	INFORMACIJSKO ORODJE ZA SPREMLJANJE VOŽNJE VLAKOV(TIS)	69
7.	OPIS STORITVENIH ZMOGLJIVOSTI	71
7.1	UVOD.....	71
7.2	PREGLED STORITVENIH ZMOGLJIVOSTI.....	71
7.3	DOSTOP PO TIRIH DO OBJEKTOV ZA IZVAJANJE ŽELEZNIŠKIH STORITEV.....	71
7.3.1	POTNIŠKE POSTAJE	71
7.3.2	TOVORNI TERMINALI, RANŽIRNE POSTAJE IN NAPRAVE V MORSKIH PRISTANIŠČIH	77
7.3.3	ODSTAVNI TIRI	90
7.3.4	NAPRAVE ZA VZDRŽEVANJE IN DRUGE TEHNIČNE NAPRAVE.....	90
7.3.5	NAPRAVE ZA PODPORO	93
7.4	DODATNE STORITVE.....	93
7.4.1	ELEKTRIČNA ENERGIJA ZA VLEKO.....	93
7.4.2	PREDHODNO OGREVANJE POTNIŠKIH VAGONOV.....	93
7.4.3	STORITVE VEZANE NA PREVOZ IZREDNIH POŠILJK	93
7.5	POMOŽNE STORITVE	94
7.5.1	DOSTOP IN UPORABA ELEKTRONSKEGA GRAFIKONA PROMETA VLAKOV	94
7.5.2	OSTALE POMOŽNE STORITVE.....	94
	PRILOGE.....	95

SLOVAR IZRAZOV

Ad hoc vlakovna pot	vlakovna pot za določen namen, ki se dodeli za posamezne vožnje vlaka glede na proste zmogljivosti infrastrukture.
Dodelitev	dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti s strani upravljavca infrastrukture.
Dostop na JŽI	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	informacija s potrebnimi elementi o možni vlakovni poti.
Infrastrukturna zmogljivost	možnost načrtovanja zahtevanih vlakovnih poti za en del javne železniške infrastrukture za določeno obdobje.
Izdelava vlakovnih poti	izdelava vlakovnih poti, ki jo na podlagi prosilčeve vloge za dodelitev vlakovne poti opravi upravljavec.
Izredni prevoz	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	železniška infrastruktura, ki je v lasti Republike Slovenije.
Katalog razpoložljivih vlakovnih poti	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	seznam prostih vlakovnih poti, ki so na razpolago prosilcem v postopku naročanja vlakovnih poti za novo voznoredno obdobje.
Licenca	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.
Okvirna pogodba	pogodba, ki določa pravice in obveznosti prosilca in upravljavca v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi, ki se bodo dodeljevale in uporabnine, ki se bodo zaračunavale v obdobju, ki je daljše od obdobja veljave voznega reda.
Omejitveni odsek	odsek proge, na katerem je zaradi izvajanja infrastrukturnih del, ki trajajo več kot sedem zaporednih dni, več kot 30 % ocenjenega obsega prometa na zadevnem odseku na dan preklicano, preusmerjeno ali nadomeščeno z drugimi oblikami prevoza
Omrežje	celotna infrastrukturo, ki jo upravlja upravljavec.
Operativni vozni red	vozni red, ki vsebuje podatke o voznih redih posameznih vlakov za potrebe upravljavca po posameznih progah in voznih redih posameznih vlakov za potrebe prevoznikov na teh progah.
Posebna infrastruktura	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	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	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.

Prosilec	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	vlakovna pot, ki jo ima upravljavec v voznem redu omrežja na voljo za dodelitev prosilce
Regulatorni organ	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	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	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	postopek, po katerem upravljavec in prosilci poskušajo najti rešitev, kadar obstajajo nasprotujoče si prošnje za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti.
Vlakovna pot	infrastrukturna zmogljivost, potrebna za vožnjo vlaka med dvema krajema ob določenem času.
Vozni red	tehnološki načrt prevoznika za določeno voznoredno obdobje, ki je izdelan na podlagi voznega reda omrežja.
Vozni red omrežja	akt upravljavca, ki določa načrtovane vožnje vlakov in železniškega voznega parka na javni železniški infrastrukturi v obdobju, za katerega velja.
Voznoredno obdobje	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 – Konkurenčni 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
ZVZeIP - 1	Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 30/18 in 54/21)
ZZeIP	Zakon o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 - uradno prečiščeno besedilo, 30/18, 82/21, 54/22 – ZUJPP in 18/23 – ZDU-10)
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 <https://infrastruktura.sz.si/>.

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 s pristojnim ministrstvom, 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 ([Uradni list RS, št. 8/23](#)),
- Uredbo o kategorizaciji prog ([Uradni list 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,
- Delegiranim sklepom 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 zmogljivosti, 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 verzija programa omrežja je izdelan na podlagi dostopnih informacij in veljavne zakonodaje 30. oktobra 2023. 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 <http://www.rne.eu/organisation/network-statements/>.

Program omrežja je razdeljen v sedem temeljnih poglavij:

1. Splošne informacije
2. Infrastruktura
3. Pogoji za dostop
4. Dodeljevanje zmogljivosti
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 2024/2025, ki traja od 15. decembra 2024 do 13. decembra 2025. Določbe veljajo tudi za vsa naročila vlakovnih poti za to voznoredno obdobje, opravljena v letu 2024.

Določbe v zvezi s predvidenimi spremembami uporabnine v točki 5.10 veljajo za obdobje, za katero so navedene.

1.5.2 POSTOPEK PRIPRAVE SPREMEMB IN POSODOBITEV

Program omrežja upravljavec sproti dopolnjuje in po potrebi spreminja. Pri pripravi sprememb sodeluje s pristojnim ministrstvom, 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.

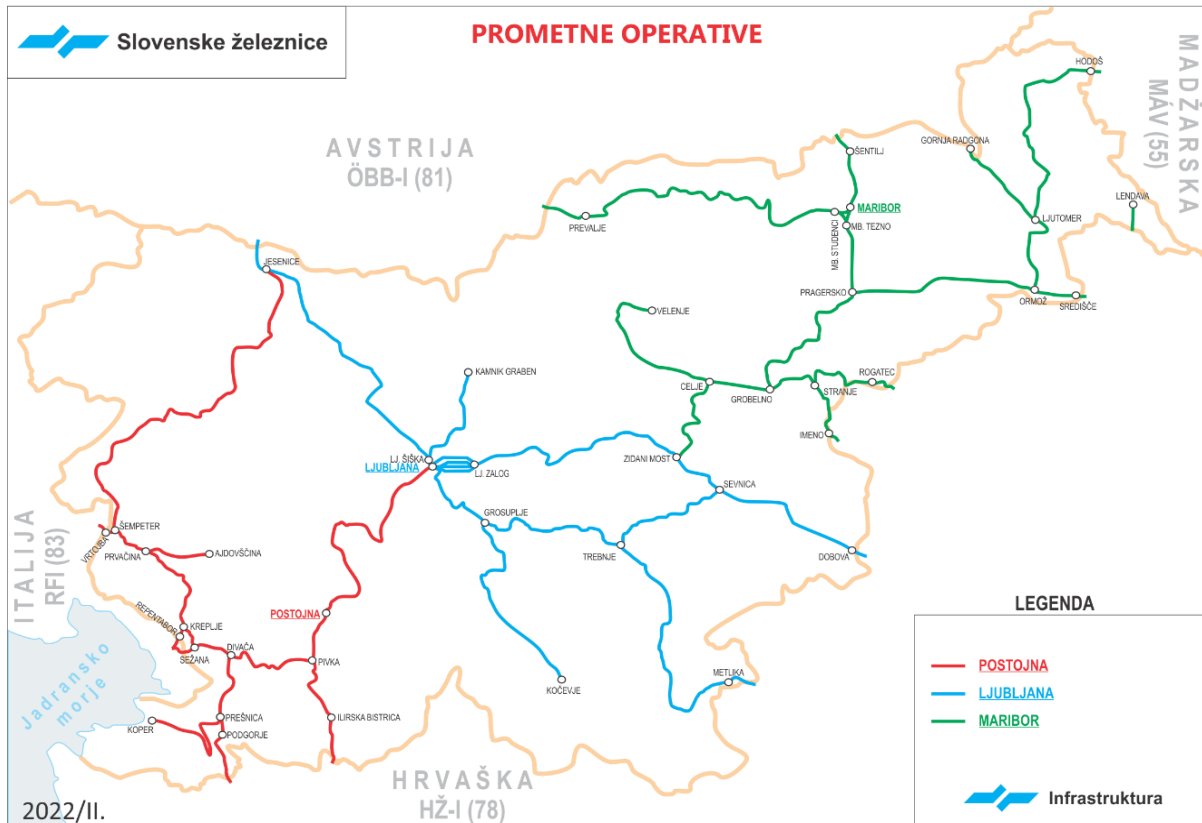
DELOVNO PODROČJE	KONTAKTNA PISARNA	KONTAKTNI PODATKI
Splošne informacije	OSS	Tel.: 01 29 13 474 E-pošta: oss@slo-zeleznice.si Naslov: Trg OF 6, 1000 Ljubljana
Dodeljevanje zmogljivosti Uporabnina	Služba za načrtovanje, tehnologijo in inženiring	Tel.: 01 29 13 226 E-pošta: sanja.nunic@slo-zeleznice.si Naslov: Trg OF 6, 1000 Ljubljana
Implementacija TTR	Služba za načrtovanje, tehnologijo in inženiring	Tel.: 01 29 13 203 E-pošta: damjan.petr@slo-zeleznice.si Naslov: Trg OF 6, 1000 Ljubljana
Režim učinkovitosti	Služba za načrtovanje, tehnologijo in inženiring	Tel.: 01 29 13 362 E-pošta: gabrijel.sustar@slo-zeleznice.si Naslov: Trg OF 6, 1000 Ljubljana
Program omrežja Pogodbe o dostopu	Služba za načrtovanje, tehnologijo in inženiring	Tel.: 01 29 13 226 e-pošta: sanja.nunic@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	Tel.: 02 234 14 27 E-pošta: gp.azp@azp.si Naslov: Kopitarjeva ulica 5, 2000 Maribor

Naročanje ad – hoc vlakovnih poti

PISARNA	VRSTA KONSTRUKCIJE (VLAKI)	PODROČJE KONSTRUKCIJE	KONTAKTNI PODATKI (TELEFON, E-POŠTA)
Služba za načrtovanje, tehnologijo in inženiring	– potniški	Celotno območje JŽI	01 29 13 474 peter.lesnik@slo-zeleznice.si
Ad-hoc konstruktor *	– tovorni	Celotno območje JŽI	01 29 12 215 velen.bajrektarevic@slo-zeleznice.si 05 29 63 336 aleksandar.stevanovic@slo-zeleznice.si
Vlakovni dispečer Dobova – Zidani Most	– lokomotivski – potrebe upravljavca	PO Ljubljana	01 29 15 733 ljubljana.disvl@slo-zeleznice.si

Dispečer PO Ljubljana	– tovorni *	– mednarodni – vlaki preko več operativ – PO Ljubljana	01 29 13 361 ljubljana.dispecerst@slo-zeleznice.si
Dispečer PO Maribor	– tovorni * – lokomotivski	PO Maribor	02 29 22 361 maribor.dispecerst@slo-zeleznice.si
Dispečer PO Postojna	– potrebe upravljavca	PO Postojna	05 29 62 361 postojna.dispecerst@slo-zeleznice.si

* Ad-hoc konstruktor sprejema naročila ob delavnikih od ponedeljka do petka med 7.00 in 14.00 uro. Izven delovnega časa ad-hoc konstruktorja ta naročila obdelujejo dispečerji prometnih operativ (PO).



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 Mihanoviča 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 Tel.: +36 1 511 4801

Enotne kontaktne točke – sistem vse na enem mestu

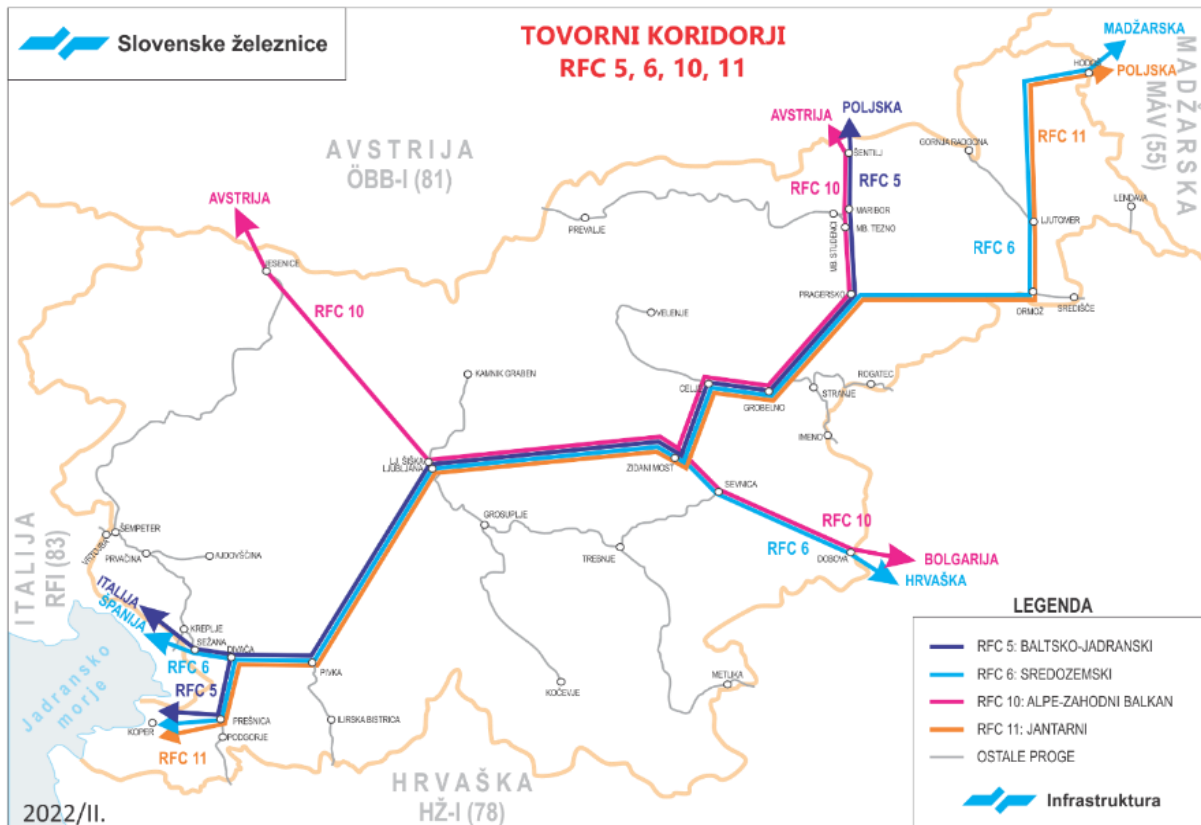
Seznam enotnih kontaktnih točk evropskih upravljavcev infrastrukture (OSS) in koridorskih enotnih kontaktnih točk (C-OSS) je na voljo na: www.rne.eu/organisation/oss.

1.7 MEDNARODNO SODELOVANJE EVROPSKIH UPRAVLJAVCEV ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

1.7.1 PREDNOSTNI TOVORNI KORIDORJI

[Uredba EU 913/2010](#) o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet zahteva od članic, da ustanovijo tržno usmerjene prednostne tovarne koridorje (RFC).

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



Koridorji so vzpostavljeni z namenom doseganja naslednjih ciljev:

- krepitev sodelovanja med upravljavci infrastrukture pri ključnih vidikih poslovanja, kot je dodeljevanje vlakovnih poti;
- uvajanje 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
- promoviranje intermodalnosti med železniškim in drugimi oblikami transporta z vključevanjem terminalov v procese upravljanja koridorjev.



Baltsko – jadranski tovarni koridorj 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 proslcem 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 tovornimi 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 tovornega 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 tovornega prometa med EU in Turčijo in zaokrožuje geografsko pokritje celotne Evrope s koridorji konkurenčnega tovornega 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 tovornega 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/](http://www.rne.eu/organisation/rne-Approach-structure/).



PRIME - platforma upravljavcev železniške infrastrukture v Evropi je bila ustanovljena med EK, 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://wikis.ec.europa.eu/display/primeinfrastructure>.



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 tovornega 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/>.

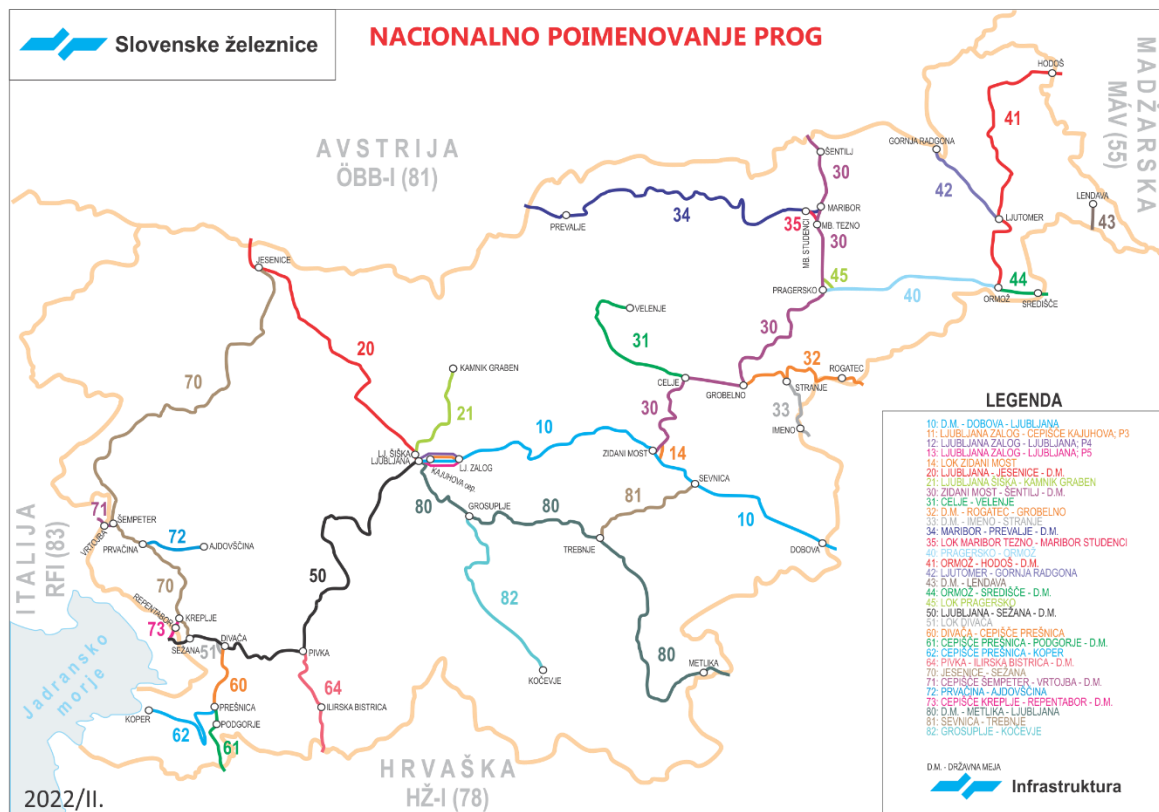
2. INFRASTRUKTURA

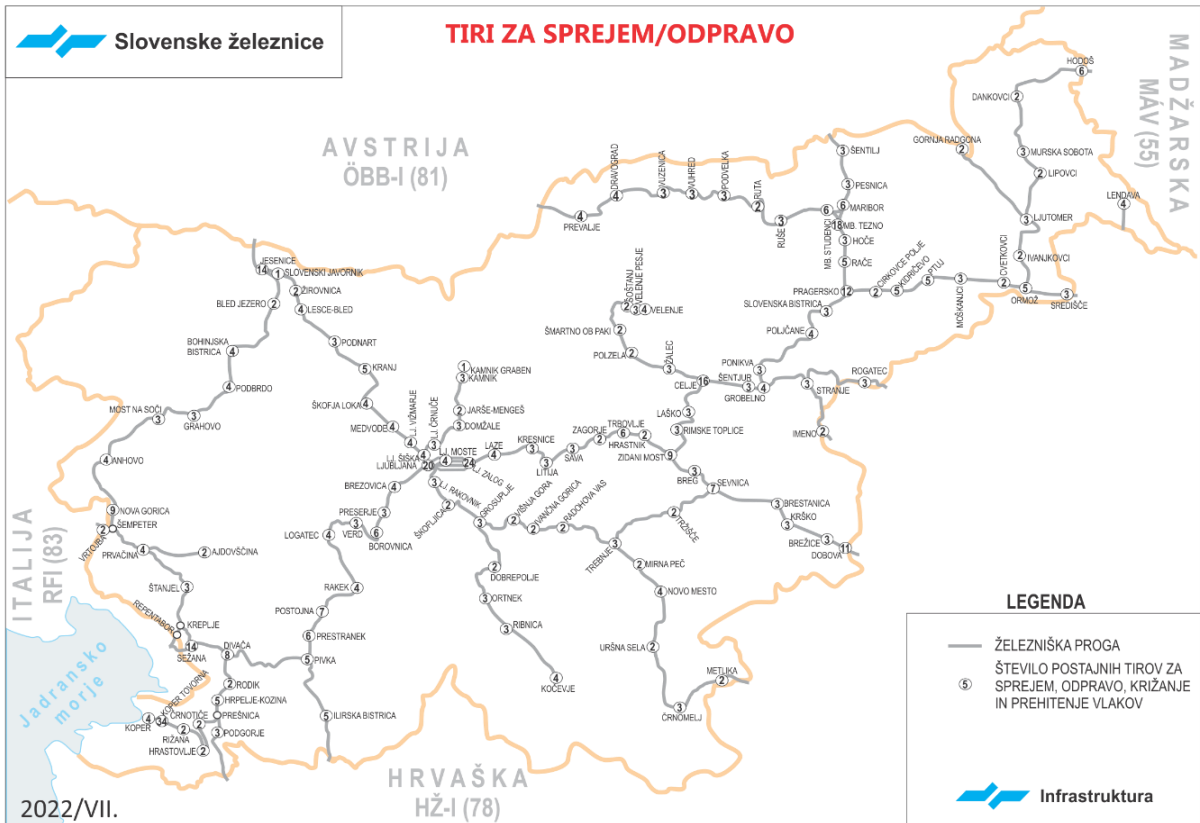
2.1 Uvod

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.





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	70,364	70,364		70,364
21	Ljubljana Šiška – Kamnik Graben	R		C4	23,010	23,010		23,010
30	Zidani Most – Šentilj – d.m.	G	E67 E69	D3 D4	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	cepišče 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	49,100	49,100		49,100
14	lok Zidani Most	G		D3	1,284	0,809	0,475	1,759
45	lok Pragersko	G		D4	0,880	0,880		0,880
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 proggo 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 drugemu poglavju programa omrežja.

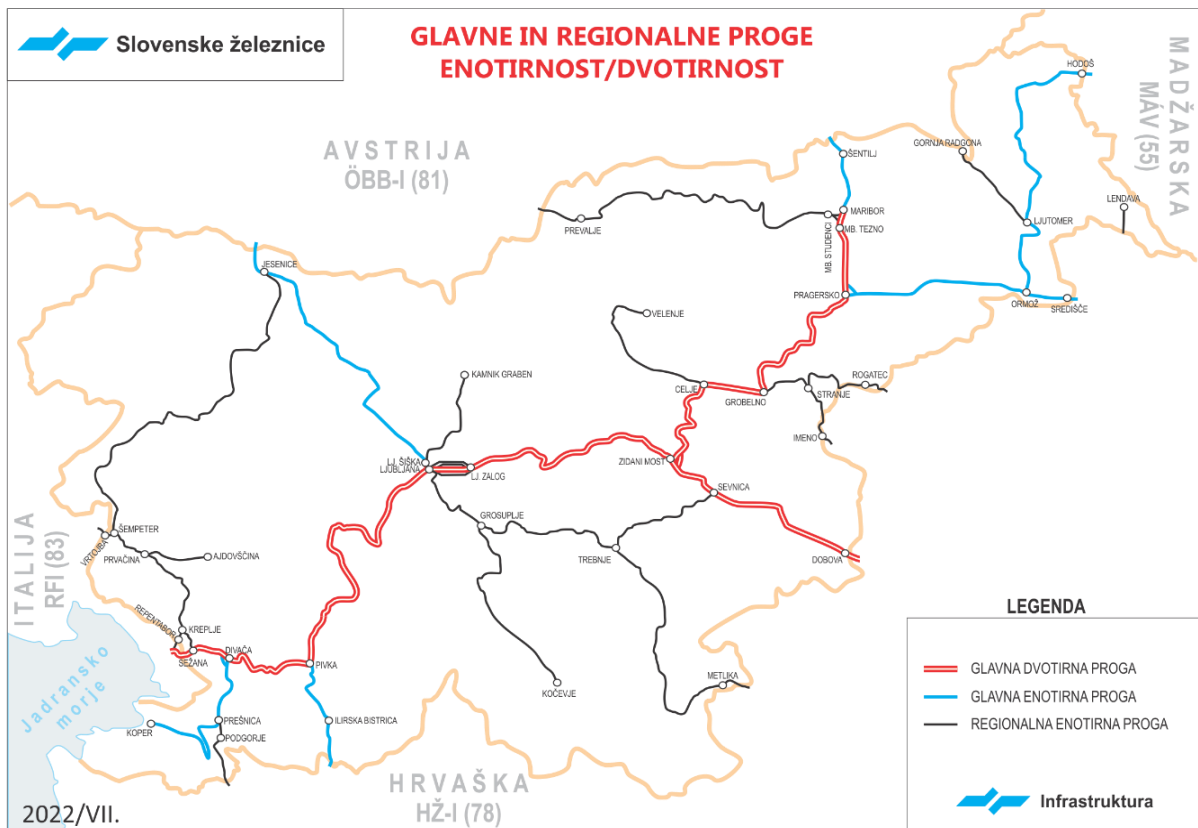
Upravljavec omogoča prevoznikom dostop do tehničnih podatkov o JŽI Republike Slovenije tudi preko [spletne strani](#) v rubriki "Tehnični podatki o JŽI".

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 882,8 km
- dvotirne proge - vsak tir namenjen prometu vlakov v določeni smeri 324,4 km



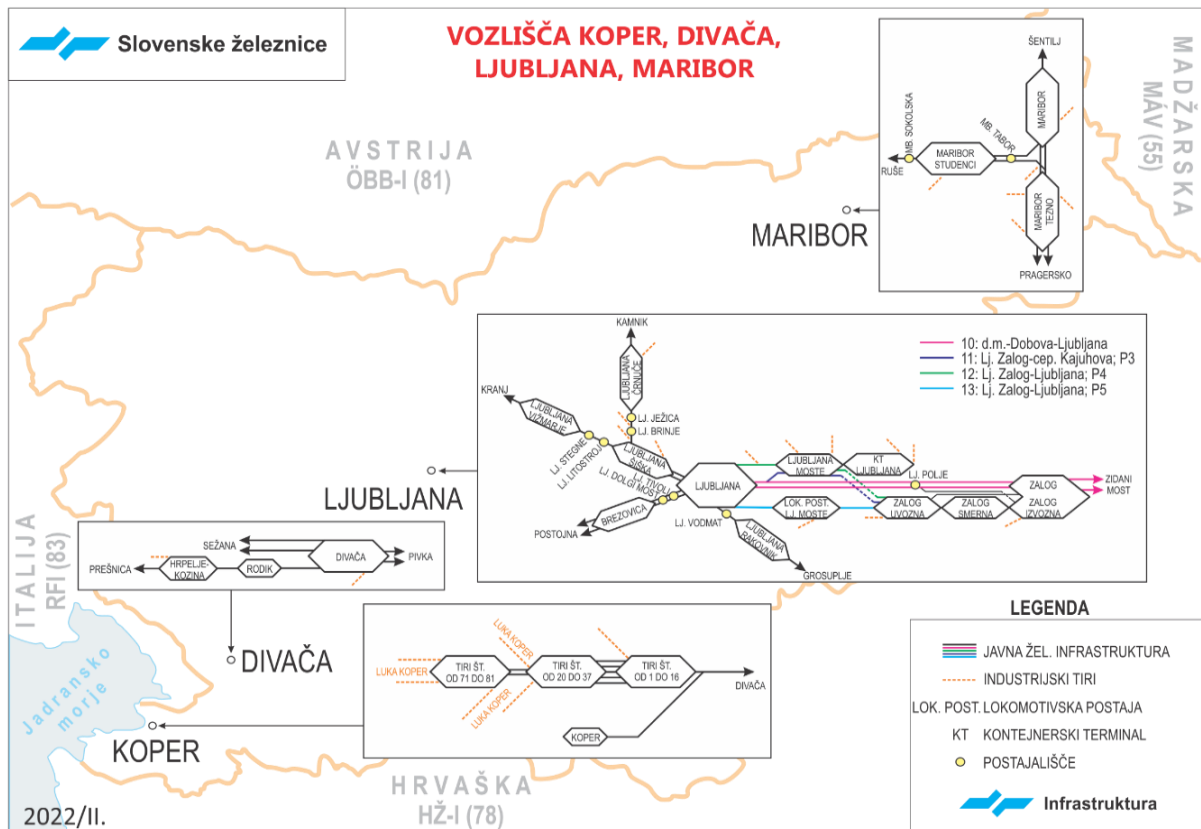
2.3.2 TIRNA ŠIRINA

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 tovorna
Ljubljana	Ljubljana, Ljubljana Zalog, Ljubljana Moste, Lokomotivska postaja Ljubljana Moste, Ljubljana Šiška
Maribor	Maribor, Maribor Studenci, Maribor Tezno



Glede na opremljenost postaj so na podlagi Pravilnika o opremljenosti železniških postaj in postajališč (Ur.l. RS [72/09](#), [72/10](#), in [30/18](#) – ZVZelP-1) potniške postaje razvrščene v štiri kategorije, kot so prikazane v spodnji tabeli.

KATEGORIJA	IME POSTAJE						
I	Ljubljana						
II	Celje	Jesenice	Koper	Kranj	Litija	Maribor	Murska Sobota
	Nova Gorica	Novo mesto	Pragersko	Sevnica	Škofja Loka	Trbovlje	Zagorje
	Zidani Most						
III	Bohinjska Bistrica	Borovnica	Brežice	Črnomelj	Divača	Dobova	Domžale
	Grobelno	Grosuplje	Hrastnik	Ivančna Gorica	Jarše - Mengeš	Kamnik	Kočevo
	Kresnice	Krško	Laško	Lesce - Bled	Ljubljana Rakovnik	Ljubljana Vižmarje	Ljubljana Zalog
	Logatec	Medvode	Metlika	Most na Soči	Ormož	Pivka	Poljčane
	Polzela	Ponikva	Postojna	Ptuj	Rače	Rakek	Ribnica
III	Rimske Toplice	Sežana	Slovenska Bistrica	Stranje	Šentjur	Trebnje	Velenje
	Višnja Gora	Žalec					
IV	Anhovo	Blanca	Bled Jezero	Breg	Brestanica	Brezovica	Črnotiče
	Dobrepolje	Dravograd	Gornje Ležeče	Grahovo	Hoče	Hodoš	Hrastovlje
	Hrpelje - Kozina	Ilirska Bistrica	Imeno	Ivanjkovci	Kidričevo	Laze	Lipovci
	Ljubljana Črnuče	Ljutomer	Maribor Studenci	Mirna Peč	Moškanjci	Ortnek	Pesnica

IV	Podbrdo	Podgorje	Podnart	Podvelka	Preserje	Prestranek	Prevalje
	Prvačina	Radohova vas	Rodik	Rogatec	Ruše	Ruta	Sava
	Semič	Središče	Šentilj	Škofljica	Šmartno ob Paki	Šoštanj	Štanjel
	Tržišče	Uršna sela	Velenje Pesje	Vuhred	Vuzenica	Žirovnica	

Vsa postajališča so razvrščena v četrto kategorijo in so prikazana v spodnji tabeli.

IME POSTAJALIŠČA							
Ajdovščina	Atomske Toplice hotel	Avče	Batuje	Birčna vas	Bistrica ob Dravi	Bohinjska Bela	Boštanj
Branik	Celje Lava	Cesta	Cirknica	Cirkovce	Čušperk	Dobovec	Dobravice
Dobravlje	Dobrije	Dolga Gora	Dornberk	Dornberk vas	Duplica - Bakovnik	Dutovlje	Fala
Florjan	Frankovci	Gaber	Globoko	Gomila	Gornji Petrovci	Gradac	Grlava
Hajdina	Holmec	Homec	Hudajužna	Hudo	Jelovec	Jevnica	Kamnik Graben
Kamnik mesto	Kamnje	Kanal	Kilovče	Kočna	Kopriva	Košana	Kreplje
Lavrica	Libna	Limbuš	Ljubljana Brinje	Ljubljana Dolgi most	Ljubljana Ježica	Ljubljana Litostroj	Ljubljana Polje
Ljubljana Stegne	Ljubljana Tivoli	Ljubljana Vodmat	Ljutomer mesto	Loka	Mačkovci	Maribor Sokolska	Maribor Tabor
Maribor Tezno	Marles	Medno	Mekotnjak	Mestinje	Mirna	Mlačevo	Mokronog
Narin	Nomenj	Notranje Gorice	Novo mesto center	Novo mesto Kandija	Novo mesto Šmihel	Obrež	Okroglica
Orehova vas	Osluševci	Ostrožno	Otoče	Otovec	Ožbalt	Paška vas	Pavlovci
Petrovče	Pijavice	Planina	Plave	Podčetrtek	Podčetrtek Toplice	Podhom	Podklanc
Podmelec	Podplat	Polževo	Ponikve na Dolenjskem	Povir	Prešnica	Pristava	Puconci
Pušenci	Radeče	Radovljica	Rakitovec	Ravne na Koroškem	Reteče	Rjavica	Rodica
Rogaška Slatina	Rosalnice	Rožni dol	Ruše tovarna	Slovenski Javornik	Sodna vas	Solkan	Spodnje Slivnice
Stara Cerkev	Steske	Strnišče	Sveti Danijel	Sveti Rok ob Sotli	Sveti Vid	Šalovci	Šempeter pri Gorici
Šempeter v Savinjski dolini	Šentlovrenc	Šentrupert	Šentvid pri Grobelnem	Šentvid pri Stični	Šikole	Šmarca	Šmarje pri Jelšah
Šmarje- Sap	Štefan	Štore	Tekačevo	Trbonje	Trbonjsko jezero	Trebne Kamna Gora	Trzin
Trzin industrijska cona	Trzin Mlake	Velika Loka	Velike Lašče	Velika Nedelja	Verzej	Vidina	Vintgar
Volčja Draga	Vuhred Elektrarna	Zamušani	Zazid	Žalna	Žlebič		

2.3.4 NAKLADALNI PROFIL

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



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.

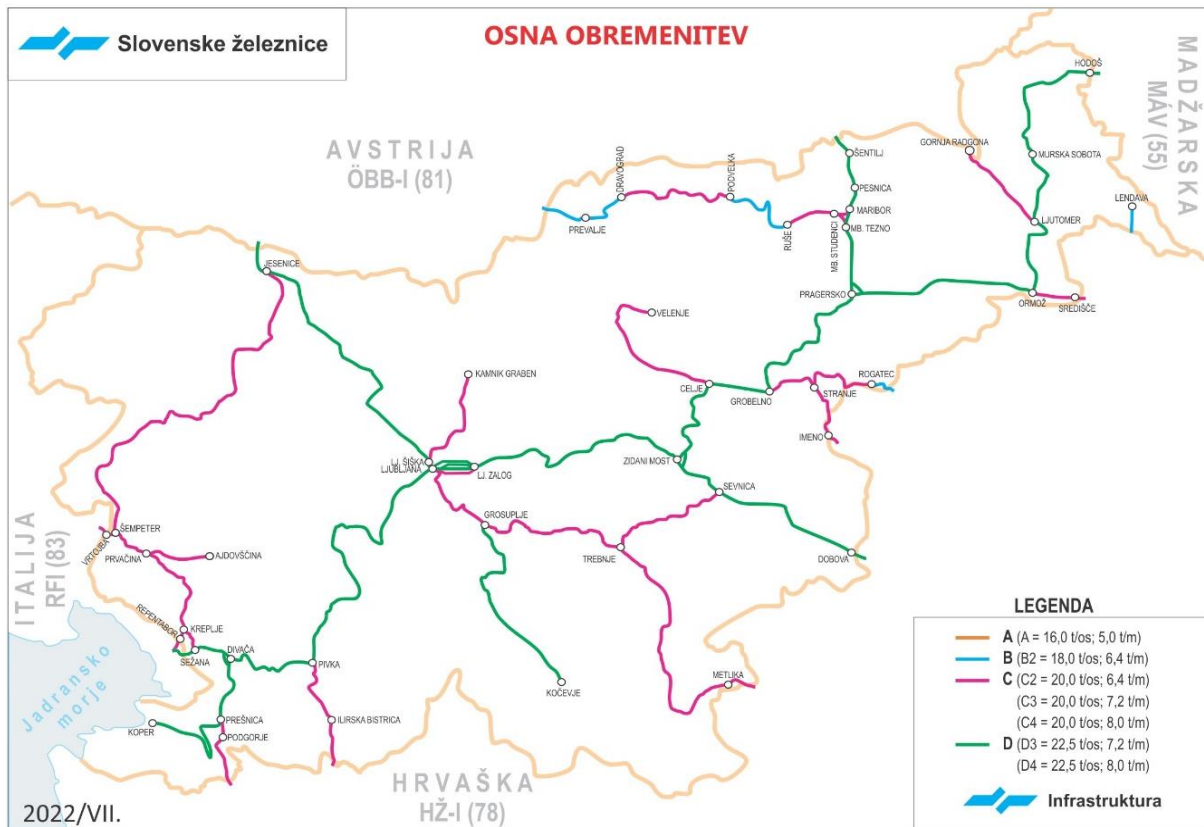
Izjemoma se kot izredne pošiljke ne prevažajo enote kombiniranega transporta, katerih prečni prerez presega dovoljene nakladalne profile in se prevažajo kot kodificirane pošiljke. Kodifikacija enot kombiniranega transporta se uporablja na železniških vagonih, ki so posebej označeni za prevoz kodificiranih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



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

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

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

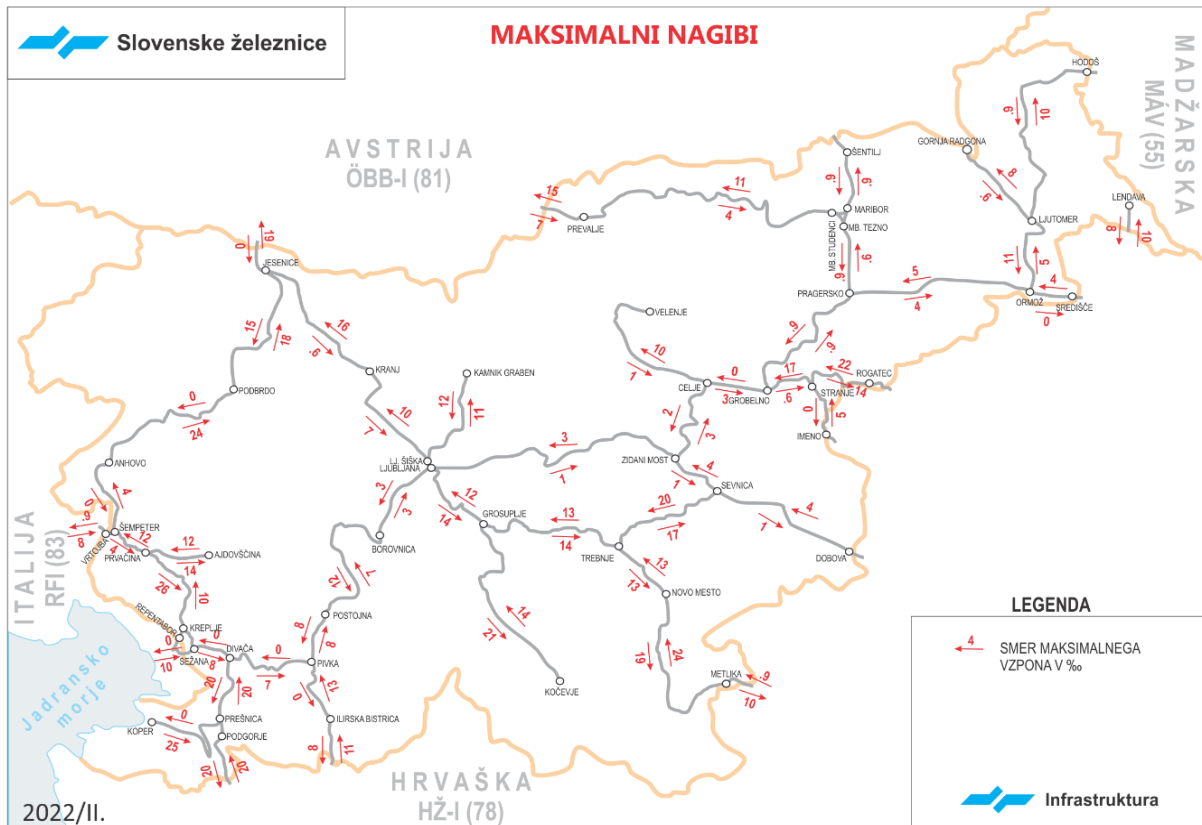
Ker pretežni del prog v Republiki Sloveniji, odprtih za mednarodni tranzitni promet, ustreza kategoriji D3, je ta kategorija določena za normalno kategorijo prog JŽI Republike Slovenije.

2.3.6 NAGIBI IN UPORI

Merodajni (odločilni) nagib proge je največji vzpon oziroma padec proge, izražen v promilih (‰), ki je podlaga za določanje zavornega 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.

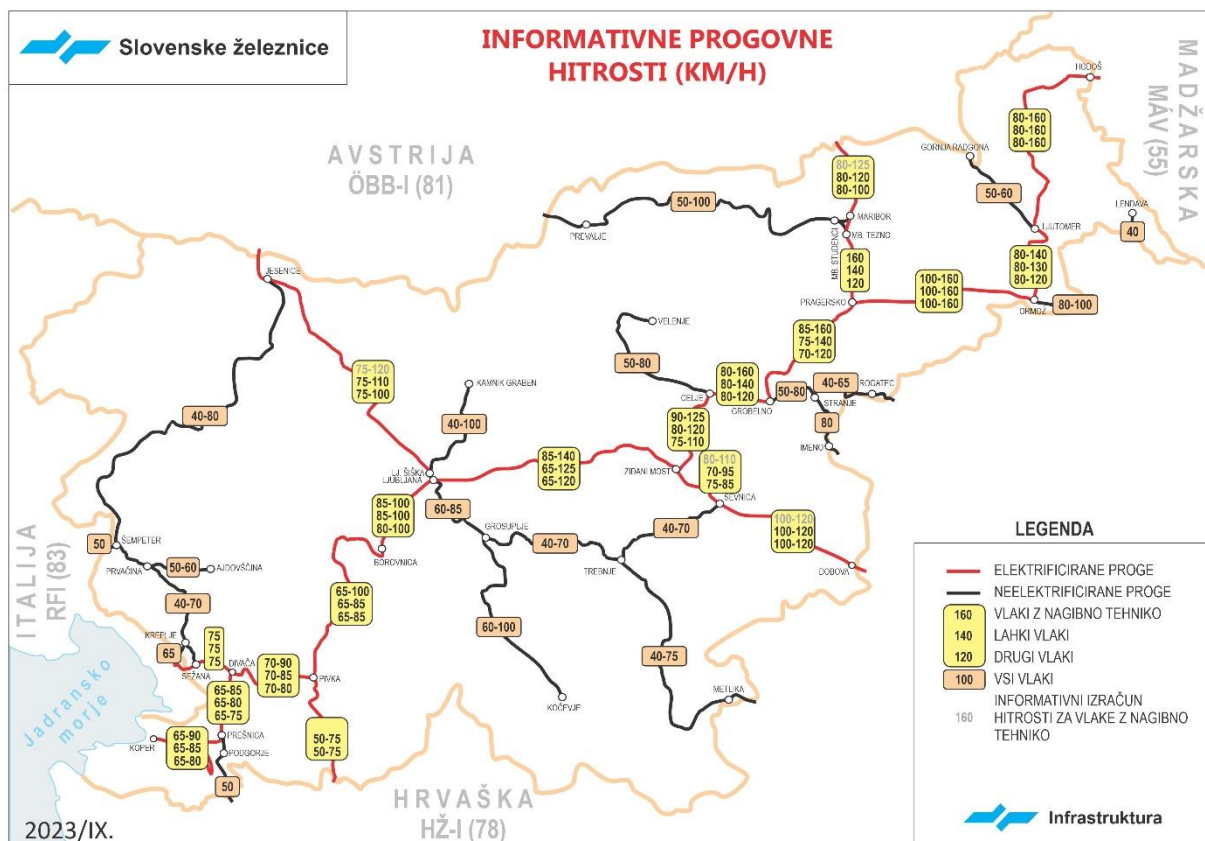
V spodnji skici so prikazani največji vzponi na omrežju JŽI.



2.3.7 NAJVEČJE DOVOLJENE PROGOVNE HITROSTI

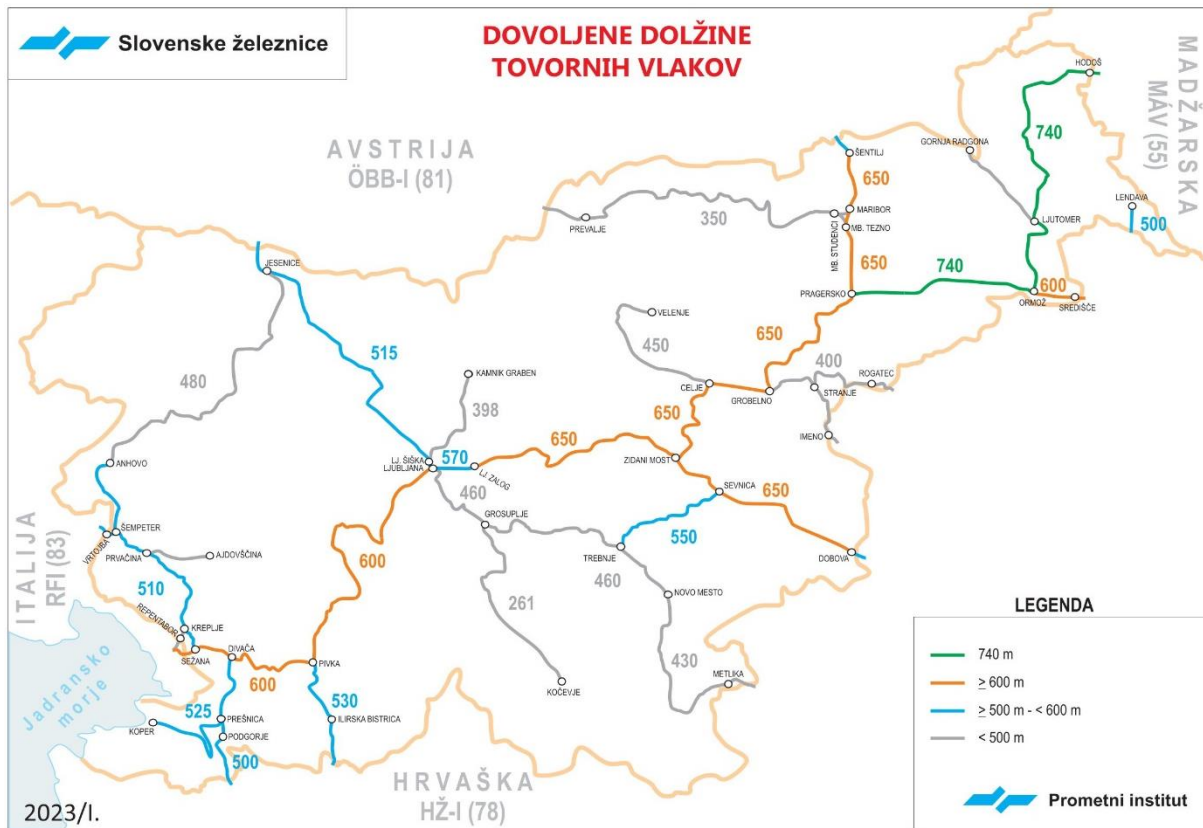
Glede na največje dovoljene progovne hitrosti se proge delijo na proge za visoke hitrosti in na konvencionalne proge. Vse proge JŽI sodijo v kategorijo konvencionalnih prog.

Informativne hitrosti na progah JŽI so prikazane 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, tovarnih 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	650 m ²⁾
20	Ljubljana – Jesenice – d.m.	Ljubljana – Jesenice – d.m.	515 m
21	Ljubljana Šiška – Kamnik Graben	Ljubljana Šiška – Kamnik Graben	398 m ⁴⁾
30	Zidani Most - Šentilj – d.m.	Zidani Most – Šentilj – d.m.	650 m ³⁾
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
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 ⁴⁾
60	Divača – cepišče Prešnica	Divača – cepišče Prešnica	525 m
61	Prešnica – Rakitovec – d.m.	Prešnica – Rakitovec – d.m.	500 m ⁴⁾
62	cepišče Prešnica – Koper	cepišče Prešnica – Koper	525 m

64	Pivka – Ilirska Bistrica – d.m.	Pivka – Ilirska Bistrica – d.m.	530 m ⁴⁾
70	Jesenice – Sežana	Jesenice – Anhovo	480 m ⁴⁾
		Anhovo - Sežana	510 m
80	d.m. – Metlika – Ljubljana	d.m. – Metlika – Novo mesto	430 m
		Novo mesto – Ljubljana	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 650 metrov je dovoljena na odseku Ljubljana Zalog – Dobova, na odseku Dobova – d.m. je dovoljena dolžina 570 metrov zaradi omejitev na hrvaški strani, na odseku Ljubljana Zalog – Ljubljana je dovoljena dolžina 570 metrov zaradi omejitev tirnih zmogljivosti postaje Ljubljana.
- 3) Dolžina 650 metrov je dovoljena na odseku Zidani Most - Šentilj, na odseku Šentilj – d.m. je dovoljena dolžina 560 metrov zaradi omejitev na avstrijski strani.
- 4) 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	590 m
		Gornje Ležeče	196 m
61	Prešnica – Rakitovec – d.m.	Podgorje	269 m
		potek HŽ	350 m
64	Pivka – Ilirska Bistrica – d.m.	potek HŽ	400 m
70	Jesenice – Sežana	Bohinjska Bistrica	395 m

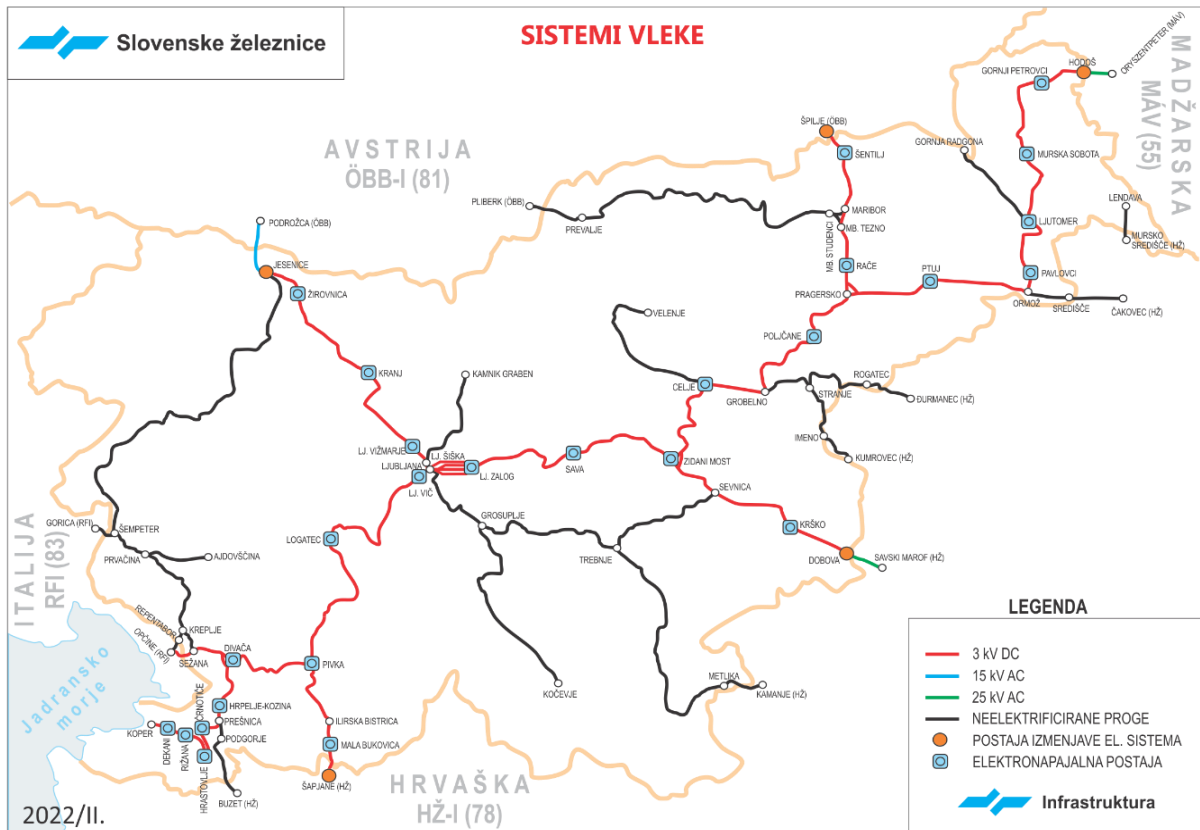
2.3.9 OSKRBA Z ELEKTRIČNO ENERGIJO

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, frekvence 50 Hz,
 - z Republiko Madžarsko na postaji Hodoš – 25 kV izmenične napetosti, frekvence 50 Hz,
 - z Republiko Avstrijo na postaji Jesenice – 15 kV izmenične napetosti, frekvence 16 2/3 Hz.

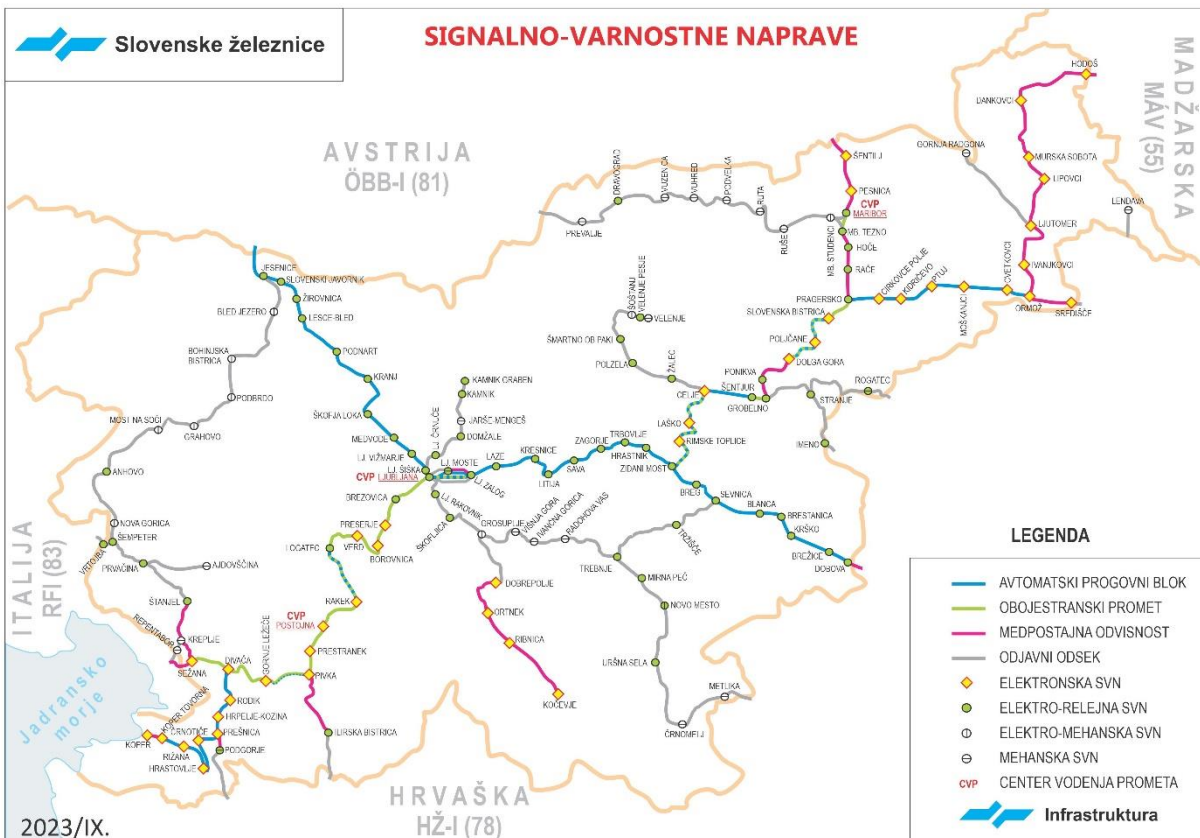
Na stičnih točkah različnih sistemov elektrifikacije je potrebno eno systemske električne lokomotive zamenjati ali uporabljati več systemske električne lokomotive.

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.

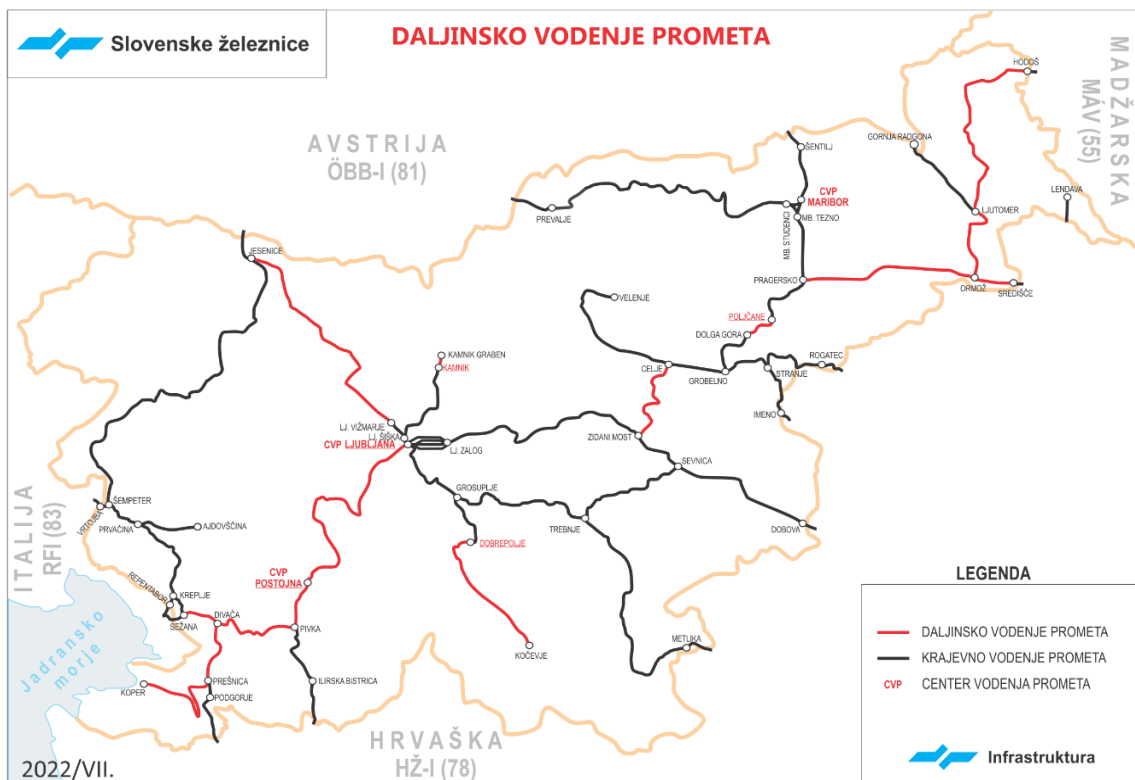
Signalnovarnostne naprave delimo po namembnosti na:

- Naprave za zavarovanje postaj:
 - elektronske signalnovarnostne naprave (ILTIS, THALES, TRIS, CAF),
 - elektrotelegrafne 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.
- 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.
- Avtostop naprave (ASN) – avtomatično zaustavljanje vlakov v primeru nekontroliranega prepeljevanja glavnih signalov.



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 poglobitni 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 hrbtenični 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 mikrofoni 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, opremi za avtomatski progovni blok, na odprti progi in drugje.

Pomožni telefoni oziroma stenske deske so nameščeni v prometnih uradih na vsaki postaji. Vzpostavljajo se 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.

Registrofoni so namenjeni za registracijo pogovorov, ki potekajo na progovnih vodih, radijskih zvezah in telekomunikacijskih pultih 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.

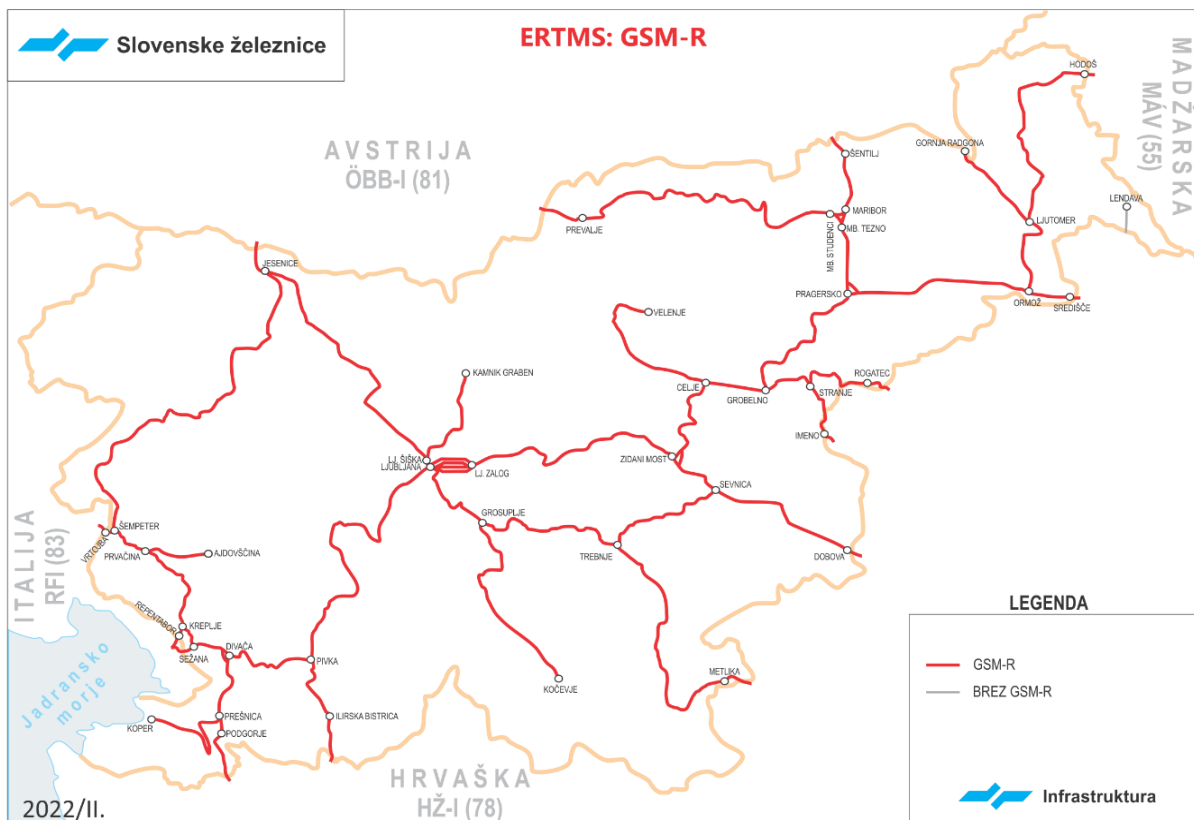
Sistem za klic v sili sestavljajo stebrički klica v sili (SOS), ki se postavijo po eden na postaji, blizu območja, kjer se zadržujejo potniki. Sistem zagotavlja neposredno in takojšnjo povezavo med uporabnikom in delovnim mestom, ki je zasedeno 24 ur na dan. Sistem je namenjen za obveščanje o interventnih 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://infrastruktura.sz.si/storitve-in-dejavnosti/telekomunikacije/>.



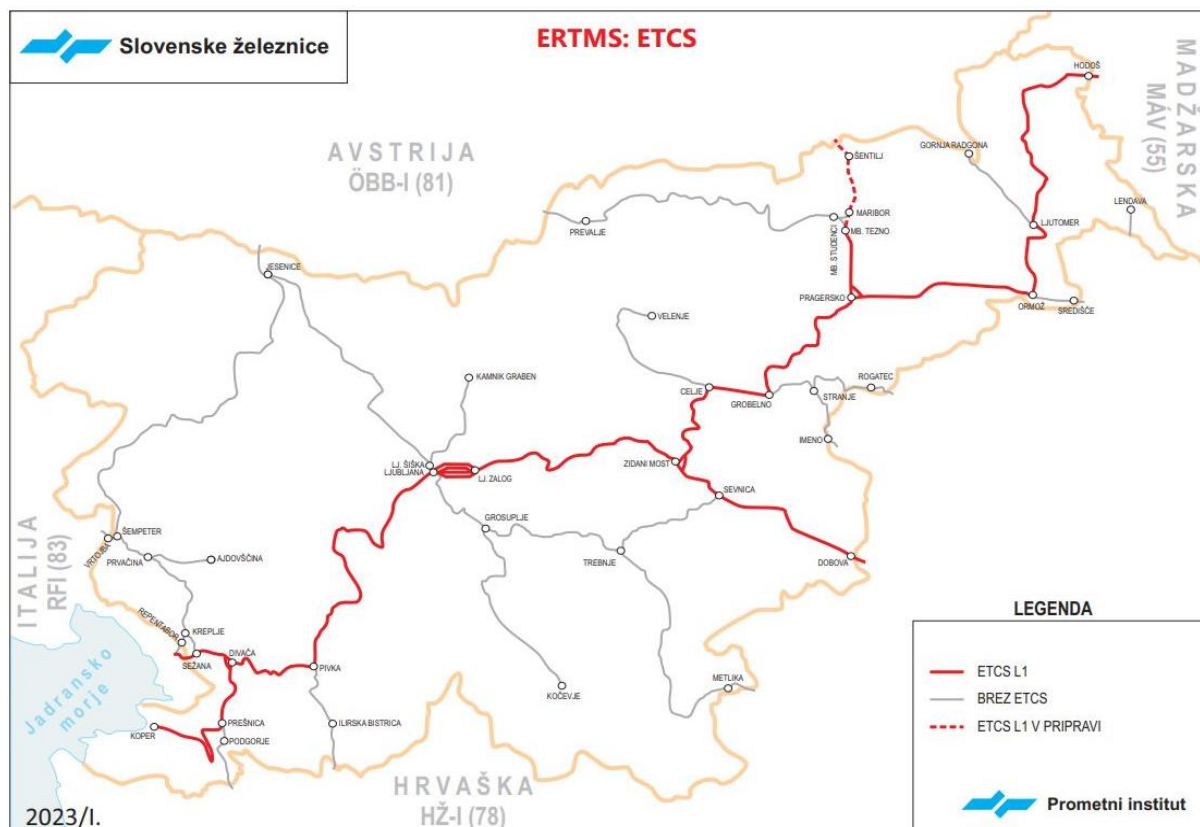
2.3.13 SISTEMI ZA NADZOR VLAKOV

Na območju prog JŽI se vgrajuje evropski varnostni sistem za nadzor vlakov ETCS Nivo 1, 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.

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

ŠT. PROGE	PROGA ALI ODSEK PROGE	VERZIJA PROGRAMSKE OPREME
10	d.m. – Dobova - Zidani Most	3.4.0
	Zidani Most – Ljubljana Zalog	2.3.0d
	Ljubljana Zalog - Ljubljana	2.3.0d
11	Ljubljana Zalog – cepišče Kajuhova	2.3.0d
12	Ljubljana Zalog - Ljubljana	2.3.0d
13	Ljubljana Zalog - Ljubljana	2.3.0d
14	Lok Zidani Most	2.3.0d
30	Zidani Most - Pragersko	2.3.0d
30	Pragersko – Maribor Tezno	3.4.0
40	Pragersko – Ormož	2.3.0d
41	Ormož – Hodoš – d.m.	2.3.0d
45	Lok Pragersko	2.3.0d
50	Ljubljana – Sežana – d.m.	2.3.0d
51	Lok Divača	2.3.0d
60	Divača – cepišče Prešnica	2.3.0d
62	cepišče Prešnica – Koper	2.3.0d



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.

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.

2.3.14 SISTEMI ZA DETEKCIJO NEPRAVILNOSTI NA TIRNIH VOZILIH

Na območju prog JŽI so vgrajeni detektorski sistemi za zaznavanje nepravilnosti na tirnih vozilih, kar pomeni, da sistem pravočasno in ustrezno generira ustrezen alarm.

Na progah JŽI so vgrajeni naslednji detektorski sistemi:

- detektor vročih osi in pritrjenih zavor (DVO),
- detektor poškodovanih koles (DPK) in
- tirna dinamična tehniča (TT).

Detektorji toplote osnih ležajev, toplote koles in zavor so združeni v skupni napravi. Zaznavanje pregretilih osnih ležajev, kot tudi zaznavanje vročih koles in zavor, temelji na brezkontaktnem merjenju temperature.

Detektor poškodovanih koles je sposoben spremljati in ocenjevati stanje tekalne površine koles, ki ne sme vsebovati ploščatih mest, površinske razbrazdanosti, nanosa kovine in drugih materialov.

Tirna dinamična tehniča s pomočjo zaznave dinamičnih sil vozila na tirnico izmeri statično osno obremenitev vozila ter na podlagi te meritve izračuna težo na os, težo vozila in vlaka.

Detektor poškodovanih koles in tirna dinamična tehniča sta običajno združeni v skupni napravi.

Trenutno je vgrajenih je sedem detektorskih sistemov na petih kontrolnih točkah.

KONTROLNA TOČKA	PROGA	KM LEGA	DVO	DPK	TT
Osluševci *	40: Pragersko – Ormož	031.260	x	x	-
Grlava *	41: Ormož – Hodoš – d.m.	024.910	x	-	-
Planina	50: Ljubljana – Sežana – d.m.	614.475	x	-	-
Neverke	50: Ljubljana – Sežana – d.m.	650.778	x	-	-
Rodik	60: Divača – cepišče Prešnica	008.496	x	x	x

* Detektorski sistemi trenutno ne obratujejo.

Nepravilnosti na tirnih vozilih se v obliki alarmov javljajo na delovno mesto prometnega osebja. Glede na vrsto alarma, so v dokumentih upravljavca predpisani ustrezni ukrepi.

2.4 OMEJITVE V PROMETU

2.4.1 POSEBNA INFRASTRUKTURA

Za voznoredno obdobje 2024/2025 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 – odločba 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, 158/20 in 44/22 – ZVO-2),
- Zakon o državni meteorološki, hidrološki, oceanografski in seizmološki službi (ZDMHS) (Uradni list RS, št. 60/17),
- 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, 189/20 – ZFRO, 207/21 in 44/22 – ZVO-2) podzakonskih predpisih iz ZVO-1, ki so objavljeni na [spletni strani Ministrstva za naravne vire 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 progji 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.

V okviru rubrike "Priročniki in obvestila za prevoznike" v dokumentu "Podatki upravljavca za Navodilo o progji" 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:

- Strategiji razvoja prometa v RS do leta 2030,
- Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30),
- 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),
- 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 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:

- 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,
- nadgradnja odseka proge 10 d.m. – Dobova – Zidani Most,
- ureditev ljubljanskega železniškega vozlišča z nadgradnjo železniških postaj,
- gradnja izven nivojskih dostopov na perone na postajah in postajališčih,
- nadgradnja železniških postaj Krško, Trbovlje, Litija, Ljubljana, Jesenice, Maribor Tezno, Brezovica, Preserje in Nova Gorica,
- drugi projekti na omrežju za zagotovitev podpornih dejavnosti in storitev za potnike,
- tehnično zavarovanje nezavarovanih železniških prehodov in zmanjšanje njihovega števila.

Podroben opis projektov in slikovno gradivo se nahaja na spletnih straneh Direkcije RS za infrastrukturo <http://www.krajsamorazdalje.si/> in družbe 2TDK <https://drugitir.si/>

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 <https://infrastruktura.sz.si/o-nas/predpisi/> 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 enotni kontaktni točki koridorja – 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 osebe,
- 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.

Tuji prevozniki, ki opravljajo prevozne storitve z omrežij sosednjih upravljavcev do postaje izmenjave prometa, morajo za dostop do javne železniške infrastrukture na odseku mejne proge in na postaji izmenjave prometa skleniti pogodbo o dostopu za ta del javne železniške infrastrukture.

3.3.3 POGODBE S PROSILCI, KI NISO PREVOZNIKI

Prosilca, 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 pošilk 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 brežhibnosti novih vozil,
- poskusni vlaki za ugotavljanje zmožnosti in brežhibnosti 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 ZMOGLJIVOSTI

4.1 Uvod

To poglavje določa postopke dodeljevanja zmogljivosti 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

Upravljavec 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 vložijo 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 zmogljivosti 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 vloži 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 posebnosti na vlakovni poti,
- prilogah.

Naročila vlakovnih poti in storitev se delijo na:

- redna letna naročila,
- zapoznela 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 tovornem 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 ZMOGLJIVOSTI ZA ZAČASNO OMEJITEV ZMOGLJIVOSTI

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

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 zmogljivosti ob upoštevanju zahtev izvajalcev del in zahtev trga storitev železniškega transporta.

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

4.3.2 OBJAVA ZAČASNIH OMEJITEV ZMOGLJIVOSTI

Ključne omejitve zmogljivosti, ki bodo v letu 2024 na omrežju, bodo povezane z izvajanjem rednega vzdrževanja, obnov in nadgradenj infrastrukture (zapore tirov in občasne počasne vožnje) na odsekih, kjer bodo potekala dela.

V okviru sodelovanja s prevozniki in drugimi deležniki v železniškem prometu upravljavec vsako leto v mesecu oktobru skliče sejo stalnega odbora za usklajevanje potreb na področju železniške infrastrukture, v okviru katere se izvede s prevozniki tudi uskladitev načrtovanih omejitev zmogljivosti zaradi izvajanja rednega vzdrževanja, obnov in nadgradenj infrastrukture (zapore tirov).

Uskladitev omejitev zmogljivosti in s tem povezanih zapor tirov, ki imajo vpliv na promet vlakov pri sosednjih upravljavcih, se izvaja v okviru bilateralnih ali multilateralnih srečanj upravljavcev ter z uporabo ustreznih informacijskih orodij RNE.

Predvidene zapore na glavnih in regionalnih progah v letu 2025 so prikazane v spodnji tabeli.

ŠT. PROGE	ODSEK PROGE	DATUM
10	d.m. - Dobova (desni tir)	08.08. do 05.10.2025
	d.m. - Dobova (levi tir)	06.10. do 08.12.2025
	Krško, zapora posameznih tirov	01.01. do 30.03.2025
	Sevnica, zapora posameznih tirov	07.04. do 07.12.2025
	Laze – Ljubljana Zalog (levi tir)	05.07. do 17.08.2025
10, 20 21, 50	Ljubljana, zapora posameznih tirov faze A, B in C	01.01. do 30.11.2025
20	Jesenice – d.m.	22.03. od 07:00 do 24.03.2025 do 05:30 22.11. od 7:00 do 24.11.2025 do 05:30
	Medvode – Škofja Loka	04.08. do 17.08.2025
	Podnart, zapora posameznih tirov	06.10. do 31.12. 2025
	Jesenice, zapora posameznih tirov	01.01. do 05.10.2025
21	Ljubljana Črnuče, zapora posameznih tirov	01.07. do 31.12. 2025
30	Maribor Tezno, zapora posameznih tirov	02.11. do 29.12.2025
34	Maribor Studenci - Ruše	26.06. do 31.08.2025
50	D50 Brezovica – Preserje – Borovnica	01.01. do 06.04.2025
	Brezovica, zapora posameznih tirov	01.01. do 06.04.2025
	Preserje, zapora posameznih tirov	01.01. do 06.04.2025
	L50 Verd – Logatec tiri št. 2 in 3 postaje Verd	30.04. do 05.05.2025
	L50 Rakek – Postojna, tiri št. 4 in 104 postaje Postojna	22.08. do 25.08.2025
	D50 Rakek – Postojna, tiri št. 3 in 103 postaje Postojna	15.08. do 20.08.2025
	Postojna – Prestranek tiri št. 3 in 103 postaje Prestranek	16.09. do 22.09.2025
	Pivka – Gornje Ležeče	01.07. do 29.07.2025
60 62	Divača – cepišče Prešnica cepišče Prešnica – Koper	2x mesečno ob ponedeljkih med 7. in 14. uro ali med 6. in 13. uro skladno z mesečnim planom PO Postojna
60	Divača – Prešnica	15.08. do 17.08.2025 21.09. do 22.09.2025 19.10. do 20.10.2025
64	Ilirska Bistrica – d.m.	01.03. do 10.05.2025
70	Most na Soči, zapora posameznih tirov	01.04. do 31.12.2025
	Podbrdo – Grahovo	01.09. do 30.09.2025

70	Grahovo – Most na Soči	06.10. do 20.10.2025
	Most na Soči – Anhovo	17.03. do 31.03.2025
	Anhovo – Nova Gorica	07.04. do 17.04.2025
80	Črnomelj – Semič – Uršna Sela	30.06. do 27.07.2025
	Višnja Gora – Grosuplje	02.06. do 30.08.2025
	Škofljica, zapora posameznih tirov	01.12. do 31.12.2025
81	Sevnica – Tržišče	08.09. do 09.11. 2025

V sklopu izvajanj investicijskih projektov na postajah Krško, Sevnica, Ljubljana, Podnart, Jesenice, Brezovica, Preserje, Nova Gorica, Most na Soči in Škofljica so v tabeli objavljeni predvideni termini izvajanja projektov.

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 <https://infrastruktura.sz.si/o-nas/predpisi/> v rubriki "Priročniki in obvestila za prevoznike".

Podatke o večjih načrtovanih zaporah na omrežju SŽ Infrastruktura tedensko posodablja na spletni povezavi <https://infrastruktura.sz.si/aktualno/nacrtovana-dela-na-zelezniskem-omrezju/>.

Omejitve zmogljivosti zaradi omejenega obratovalnega časa postaj so vezane na veljavnost voznega reda omrežja in so ob uveljavitvi objavljene v Določbah za uveljavitev voznega reda omrežja 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.

Upravljavec 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 do 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	upravljavec	10.12.2023
Objava programa omrežja	upravljavec	10.12.2023

Vzpostavitev začasnih mednarodnih vlakovnih poti	upravljavec	08.01.2024
Izdelava in objava kataloga vlakovnih poti	upravljavec	08.01.2024
Naročilo študije izvedljivosti	prosilci	18.09.2023 do 15.01.2024
Odgovor na študijo izvedljivosti	upravljavec	11.03.2024
Naročilo vlakovnih poti v rednem postopku pri upravljavcu	prosilci	12.12.2023 do 08.04.2024
Naročilo vlakovnih poti v zapoznelem postopku in naročila informativnih vlakovnih poti	prosilci	09.04. do 14.10.2024
Priprava in izdaja osnutka novega voznega reda omrežja ter posredovanje le tega prosilcem	upravljavec	01.07.2024
Pripombe prosilcev na osnutek voznega reda omrežja	prosilci	02.07. do 02.08.2024
Usklajevalni postopek za redna letna naročila	upravljavec prosilci	02.08. do 19.08.2024
Odgovor na vloge za redna letna naročila	upravljavec	do 19.08.2024
Posvetovalni postopek za zapoznela letna naročila	upravljavec	20.08. do 11.11.2024
Odgovor na vloge za zapoznela letna naročila	upravljavec	do 11.11.2024
Sprejem in objava novega voznega reda omrežja	upravljavec	15.11.2024
Dostava novega voznega reda ločeno posameznim prosilcem	upravljavec	15.11.2024
Objava dokumentov operativnega voznega reda	upravljavec prevozniki	01.12.2024
Uveljavitev novega voznega reda omrežja	upravljavec	15.12.2024

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

Prosilci lahko naročijo študijo izvedljivosti do 15.01.2024. S študijo izvedljivosti upravljavec preuči možnost uvrstitve vlakovnih poti v vozni red, preden prosilci oddajo vloge. Upravljavec izdela študijo izvedljivosti najkasneje do 11.03.2024. Odgovor na študijo izvedljivosti ni zaveza k dodelitvi vlakovne poti.

Obnavljanje vlog za dodelitev vlakovne poti

Za pravočasno vložene vloge za dodelitev vlakovne poti za voznoredno obdobje 2024/2025 se štejejo vloge, ki jih prosilci vložijo pri upravljavcu do 8. aprila 2024.

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.

Upravljavec do 01.07.2024 izdela in objavi osnutek voznega reda omrežja in ga posreduje prosilcem. 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. Upravljavec v naslednjih dveh tednih zbere morebitne pripombe prosilcev 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 upravljavec možnost prilagoditve ponudbe, nakar objavi končno ponudbo. Če prosilec do ponudbo potrdi, upravljavec dodeli ustrezno vlakovno pot.

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

4.5.2 ZAPOZNELA LETNA NAROČILA

Vsa letna naročila vlakovnih poti, ki so vložena po izteku roka za redna naročila (8.4.2024), se obravnava kot zapoznena letna naročila. Rok za vložitev zapoznelih naročil za voznoredno obdobje 2024/2025 je 14. oktober 2024.

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

V primeru, da upravljavec ne more izpolniti zahtev iz zapoznelega naročila vlakovne poti, o tem takoj obvesti prosilca in ponudi alternativni predlog, če je do mogoče. Pri obdelavi zapoznelih letnih naročil velja pravilo 'prvi pride – prvi dobi', pri čemer se pravilo upošteva na dnevni ravni.

Končno ponudbo za zapoznena letna naročila upravljavec 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 prosilca rezervirana do dodelitve vlakovne poti.

4.5.3 AD-HOC NAROČILA

Upravljavec 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 izdelava po elementih iz vloge za dodelitev vlakovne poti.

Pri izdelavi ad-hoc vlakovnih poti se upošteva načelo 'prvi pride – prvi dobi'.

Upravljaavec 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.

Konstruktor pri izdelavi ad-hoc vlakovne poti v največji možni meri upošteva želje prosilcev in, če je mogoče, izpolni vse zahteve iz vloge. Če mora glede na razpoložljivost zmogljivosti prilagoditi vozni red ad-hoc vlakovne poti, o tem obvesti prosilca. Če se prosilec ne strinja s prilagojeno ad-hoc vlakovno potjo, se vloga zavrne.

Če na omejitvenem odseku ni razpoložljivih zmogljivosti za ad-hoc vlakovne poti, se ad-hoc vlakovno pot izjemoma dodeli le prosilcu, ki je predhodno odpovedal že dodeljeno vlakovno pot na tem odseku.

Prosilec mora pri naročilu ad-hoc vlakovne poti v naročilu vlakovne poti v rubriki opombe vpisati številko odpovedanega vlaka, namesto katerega naroča ad-hoc vlakovno pot.

V primeru, da prosilec nima dodeljenih rednih vlakovnih poti na takem odseku proge, se izdelava ad-hoc vlakovna pot v prvem možnem časovnem terminu, ki je na razpolago. Če se prosilec z izdelanim voznim redom ne strinja in uskladitev ni možna, se vloga zavrne.

V primeru, ko konstruktor ad-hoc vlakov glede na trenutno prometno situacijo oceni, da so na razpolago razpoložljive zmogljivosti in vpeljava nove vlakovne poti ne bo negativno vplivala na realizacijo ostalih dodeljenih vlakovnih poti, lahko dodeli ad-hoc vlakovno pot tudi prosilcu, ki ni predhodno odpovedal že dodeljene vlakovne poti. Prav tako odpoved že dodeljene vlakovne poti ni potrebna v primeru, ko prosilec ad-hoc vlakovno pot naroči za odpravo posledic izrednega dogodka ali za potrebe izvajalcev na obnovah in nadgradnjah (dovoz in odvoz materiala na delovišče).

Dokončno odločitev o dodelitvi ad-hoc vlakovne poti na odseku z začasno omejenimi zmogljivostmi sprejme konstruktor ad-hoc vlakovnih poti glede na razpoložljivost zmogljivosti.

Zaradi del v okviru nadgradnje postaje Ljubljana v vozni red omrežja za leto 2024 zgoraj opisana določila veljajo za naročila ad-hoc vlakovnih poti, ki v svojem delu poti vozijo preko Ljubljane na proge 10,20 ali 50 in obratno.

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 prosilca potrjena. V postopku priprave in izdelave vlakovnih poti poteka usklajevanje na mednarodni in lokalni ravni med upravljavci, dodeljevalnimi organi in prosilci.

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. Upravljaavec 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. Prosilci 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 upravljavec 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 dosega 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 progji 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 dosega 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 pošiljk in nevarnega blaga na način in pod pogoji, ki so predpisani v nacionalnih predpisih in predpisih Evropske unije, ki urejajo prevoz izrednih pošiljk 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 pošiljk 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.

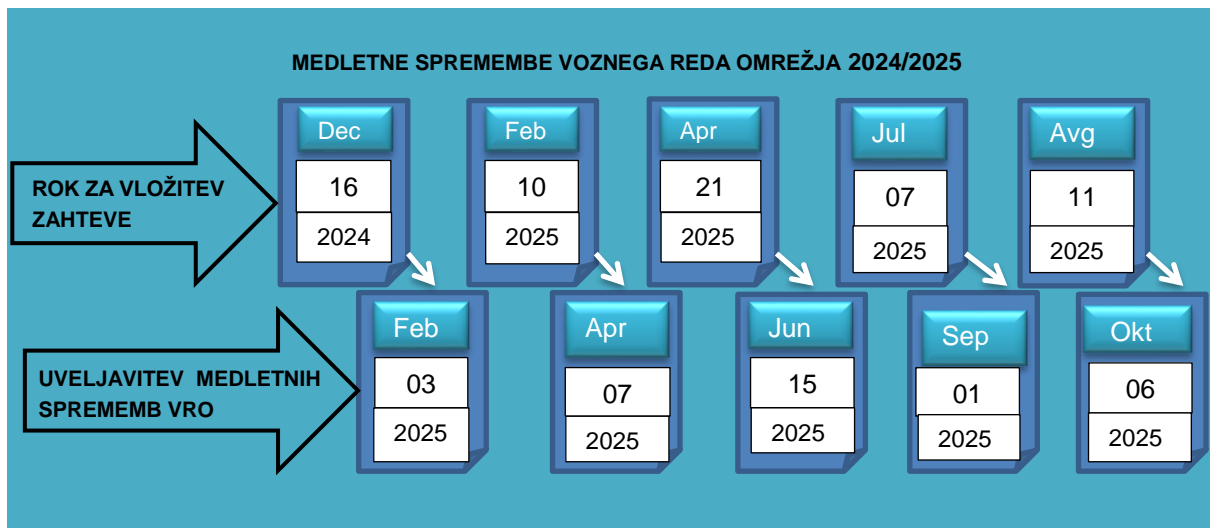
Na podlagi 18. člena Uredbe o vodovarstvenem območju za vodna telesa vodonosnikov za območja občin Šmartno ob Paki, Polzela in Braslovče (Uradni list RS, št. 98/11, 93/13 in 84/16) je na odseku železniške proge Polzela – Šmartno ob Paki, ki je del regionalne železniške proge št. 31 Celje – Velenje, v 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 upravljaec 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 vložijo 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 dostupu je prevozniku omogočena uporaba dodeljene vlakovne poti v polnem obsegu, vendar pa v določenih izjemnih primerih lahko upravljaec 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 upravljaec ni mogel vedeti točnega dneva izvajanja ob objavi začasnih omejitev zmogljivosti,
- ko pride do začasne omejitve zmogljivosti zaradi višje sile,
- ko so nujne nepričakovane prestativte, podaljšanja ali skrajšanja že objavljenih začasnih omejitev zmogljivosti

- ko naknadno postane znan natančen čas začasnih omejitev zmogljivosti, 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 zmogljivostih 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 zmogljivosti 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 VLAKOVNE POTI

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 prosilcem, 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.

Poleg tega bo upravljavec odvzel vlakovno pot v primeru, ko je ta s strani prevoznika realizirana z bistveno spremenjenimi parametri glede na dodeljeno vlakovno pot (npr. vožnja lokomotivskih vlakov na vlakovni poti za tovorni vlak, bistveno odstopanje od vrste vleke in mase vlaka ipd.).

Odvzem vlakovne poti upravljavec izvede v okviru medletnih sprememb voznega reda omrežja.

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.

Če prevoznik vlakovne poti na določen dan ne bo uporabil, mora za ta dan vožnjo vlaka odpovedati v predpisanem roku. Odpovedi prosilec izvrši izključno z uporabo spletne aplikacije ePoti.

Če vožnje vlaka ne odpove v roku, za neuporabo vlakovne poti plača dajatev za rezervacijo vlakovne poti. Roki odpovedi in višina dajatve je predpisana v točki 5.7.4. Za delno nerealizirane vlakovne poti – skrajšanje relacije vlaka – vožnje ni potrebno odpovedati.

Dajatev za rezervacijo se lahko v upravičenih primerih oprosti, če gre za prepozno odpoved po krivdi upravljavca. Seznam odpovedi, ki bi bile lahko oproščene plačila dajatve, prevozniki pošljejo upravljavcu najkasneje prvi delovni dan v mesecu za pretekli mesec. Upravljavec upravičene primere v obračunu uporabnine izloči iz plačila dajatve. Kot upravičeni primeri se smatrajo:

- odpovedi zaradi izrednih dogodkov,
- odpovedi zaradi nepričakovanih zapor tirov,
- odpovedi zaradi prekomernih zamud skladno s točko 6.3.2,
- odpovedi zaradi naročila nadomestne ad-hoc vlakovne poti na omejitvenem odseku skladno s točko 4.5.3.

4.9 TTR – UČINKOVITO UPRAVLJANJE ZMOGLJIVOSTI

TTR je projekt za poenostavitev, poenotenje in izboljšanje evropskega sistema voznih redov v železniškem prometu za znatno povečanje konkurenčnosti železnic. Potrebna je sistematična prenova procesov voznega reda, saj se med evropskimi državami precej razlikujejo, kar otežuje mednarodno sodelovanje.

4.9.1 CILJI TTR

RNE in FTE ob podpori evropskega združenja za železniški tovorni promet (ERFA) delata na projektu TTR z namenom uskladitve in izboljšanja procesov izdelave voznega reda za povečanje konkurenčnosti železnic.

Podrobne informacije o projektu najdete na spletni strani RNE <https://ttr.rne.eu/> in na spletni strani združenja FTE <http://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/>.

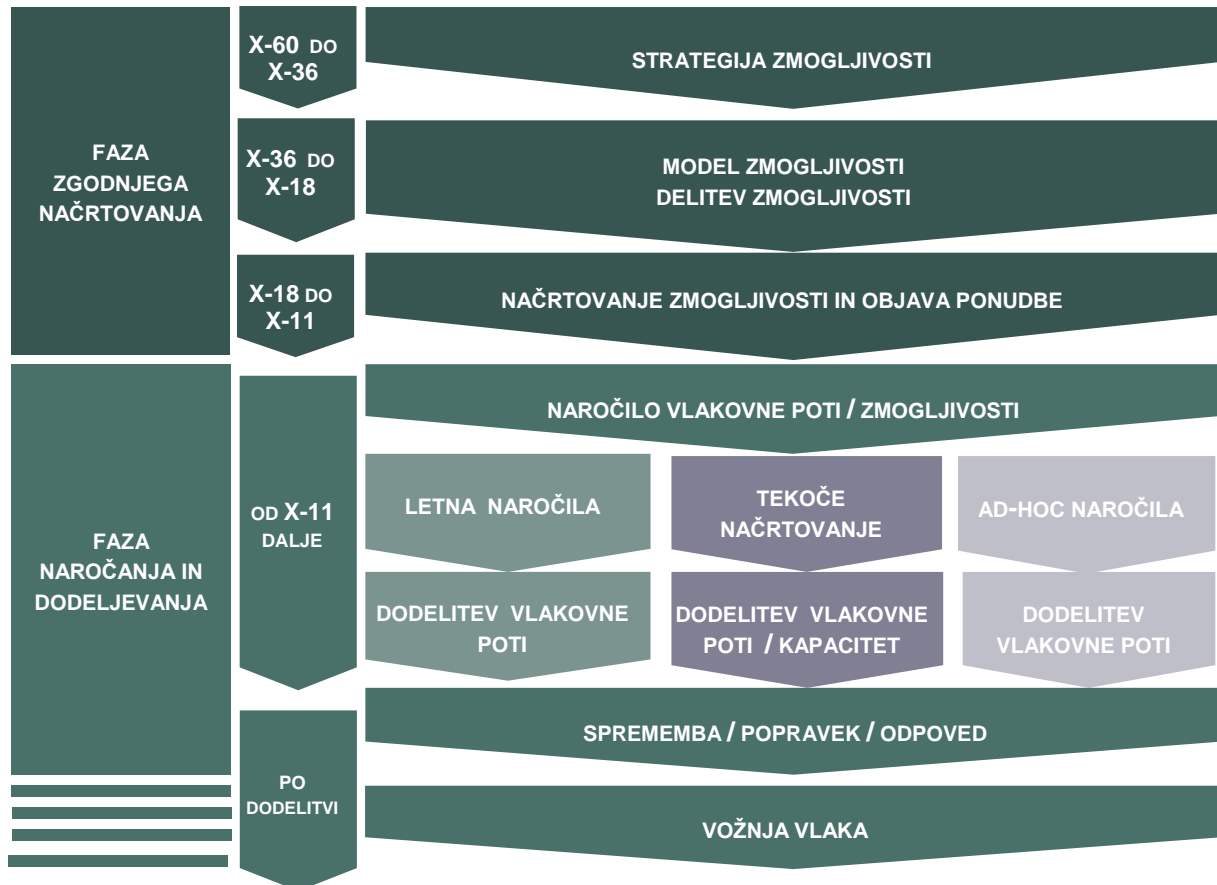
TTR naj bi bil delno implementiran z voznim redom 2025 pod pogojem, da bo predtem ustrezno podprt z evropskim in nacionalnim zakonodajnim okvirom.

4.9.2 FAZE PROCESA

Proces TTR sestavljajo naslednje faze:

- Strategija zmogljivosti (X-60 do X-36 mesecev): Strategija zmogljivosti je dokument, ki vključuje dolgoročno načrtovanje zmogljivosti za določen odsek proge, del omrežja ali celotno omrežje. Glavni cilj strategije zmogljivosti je zagotoviti prvi pregled razpoložljivih zmogljivosti na infrastrukturi v prihodnosti na eni in prihodnjih potreb po zmogljivostih na drugi strani. Omogoča upravljavcu, da uskladi prihodnje potrebe s sosednjimi upravljavci in prosilci ter se dogovori o glavnih načelih, ki se bodo uporabljala za izdelavo modela zmogljivosti.
- Model zmogljivosti (X*-36 do X*-18 mesecev) podrobneje opredeljuje napoved povpraševanja in omogoča delitev zmogljivosti za letno načrtovanje, tekoče načrtovanje in začasne omejitve zmogljivosti ter zmogljivosti za potrebe ad-hoc (če so na voljo). Prosilci imajo možnost podati prispevek k modelu zmogljivosti tako, da napovejo svoje potrebe po zmogljivostih in lahko podajo svoj odziv na predlagano delitev zmogljivosti. Najava potreb in model zmogljivosti sta opisana v poglavjih 4.9.3.1 oziroma 4.9.3.2.
- Mednarodna uskladitev začasnih omejitev zmogljivosti je potrebna zaradi vzdrževanja, obnove ali izgradnje infrastrukture ali drugih omejitev uporabe, ki vplivajo na razpoložljive zmogljivosti na progi. Nanaša se na začasne omejitve zmogljivosti z velikim, srednjim in manjšim vplivom ter na vzdrževalna okna (nerazpoložljivost vlakovne poti zaradi vzdrževalnih del). Začasne omejitve zmogljivosti so nujne za ohranjanje infrastrukture in njene opreme v dobrem stanju ter omogočanje razvoja infrastrukture v skladu s potrebami trga (za več informacij glej poglavje 4.3).
- Naročila vlakovne poti / zmogljivosti:
 - zmogljivosti za letna naročila: zmogljivosti, ki jih je treba uskladiti ob določenem roku ali dati na razpolago za naročila, oddana po tem roku;

- zmogljivosti za tekoče načrtovanje: namenska zmogljivosti v obliki časovnega okna ali vlakovne poti, s posebej določenimi roki za naročilo – te oblike zmogljivosti SŽ-Infrastruktura v prvi fazi implementacije ne bo ponujala;
- zmogljivosti za potrebe ad-hoc: preostale zmogljivosti za naročila, oddana po X-2.
- zmogljivosti za kratkoročna ad-hoc naročila: nenačrtovane zmogljivosti ali preostale zmogljivosti za naročila, oddana manj kot 30 dni pred načrtovano vožnjo vlaka.



4.9.3 IMPLEMENTACIJA

SŽ-Infrastruktura sodeluje pri izvajanju projekta na nacionalni ravni po skupni časovnici, kot je prikazano v spodnjem grafu. Izbrani vidiki pristopa TTR, predvsem nekatere inovativne faze procesa, se testirajo v pilotnih projektih in/ali preko pristopa 'izvedljivega produkta' (MVP) s ciljem ovrednotiti delovanje sistema in predlagati prilagoditve ali izboljšave projekta (za več informacij glej poglavje 4.9.4).

Kot prvi korak izvajanja nacionalnega postopka SŽ-Infrastruktura načrtuje izdelavo modela zmogljivosti v okviru voznorednega obdobja 2023.



Za več informacij se obrnite na nacionalnega vodjo implementacije TTR (glejte poglavje 1.6 kontakti).

4.9.3.1 NAJAVA POTREB

Prosilci lahko najavijo svoje potrebe po zmogljivosti (CNA) upravljavcu za vozni red 2026 s pomočjo informacijskega orodja RNE – ECMT ali preko obrazca, ki ga pridobijo pri OSS ali nacionalnem managerju za implementacijo TTR.

CNA se obravnavajo kot nezavezujočo navedbo pričakovanih prihodnjih potreb po zmogljivostih.

V primeru, da upravljavec ugotovi prekrivajoče se CNA, se bo posvetoval z zadevnimi prosilci, da bi ugotovili možne rešitve. Podatke iz prejetih CNA upravljavec uporabi za pripravo modela zmogljivosti (za več informacij o modelu zmogljivosti glejte poglavje 4.9.3.2). Pod nobenim pogojem upravljavec ne more jamčiti za vključitev vseh CNA v končni model zmogljivosti, prav tako CNA ne morejo imeti nobene prednosti v nadaljnjih postopkih dodeljevanja zmogljivosti.

4.9.3.2 MODEL ZMOGLJIVOSTI IN DELITEV ZMOGLJIVOSTI

Model zmogljivosti bo temeljil na strategiji zmogljivosti SŽ-Infrastruktura (glej poglavje 4.9.2.1), zahtevah trga (npr. načrtovane nove storitve) in TCR (začasne omejitve zmogljivosti, glej poglavje 4.9.2.3). Služi kot osnova za pripravo ponudbe zmogljivosti. Da bi izpolnil te zahteve, se v modelu zmogljivosti deli glede na tehnične in komercialne potrebe:

- del zmogljivosti za potrebe TCR;
- del zmogljivosti za potrebe trga.

Po oceni razpoložljivih zmogljivosti z upoštevanjem TCR, bodo zmogljivosti za potrebe trga razdeljene med:

- razpoložljive zmogljivosti za letna naročila;
- zmogljivosti za potrebe ad hoc naročil.

Natančna delitev po posameznih segmentih se lahko izvede tudi pozneje, najpozneje ob objavi ustreznih zmogljivosti.

4.9.3.3 PONUDBA ZMOGLJIVOSTI

Na podlagi razdelitve zmogljivosti v obdobju X-18, bo SŽ-Infrastruktura opredelila ponudbo zmogljivosti, ki bo vključevala različne segmente - PaP, vlakovne poti za letno načrtovanje, del zmogljivosti za tekoče načrtovanje vključno z večletnimi naročili ter rezervirane vlakovne poti na podlagi okvirnih pogodb iz prejšnjih let. Ponudba bo izdelana z namenom, da se pokrije številne različne komercialne potrebe.

Ponudba zmogljivosti lahko zajema tudi zmogljivosti, ki niso vnaprej rezervirane za določen segment. V primeru čezmejnih vlakovnih poti bodo te aktivnosti usklajene s sosednjimi upravljavci. Da bi prosilcem omogočili načrtovanje in usklajevanje zahtev, bo SŽ-Infrastruktura objavila ponudbo zmogljivosti za letni vozni red in tekoče načrtovanje (v obliki slotov in/ali kataloških poti) najkasneje do X-11. Prosilci bodo prejeli osnutek ponudbe zmogljivosti v posvet pred končno objavo.

4.9.4 PILOTNI PROJEKTI TTR

SŽ-Infrastruktura je sodelovala v pilotnih projektih TTR z namenom preverjanja posameznih faz procesa in uporabe informacijskih orodij za načrtovanje in usklajevanje zapor (TCRT) in pripravo modela zmogljivosti.

Pilotni projekti so zaključeni, implementacija TTR se nadaljuje z izvedbo posameznih faz procesa skladno s predvideno časovnico.

4.10 PRINCIPI DODELJEVANJA ZMOGLJIVOSTI NA RFC

Principi, ki so v uporabi pri dodeljevanju zmogljivosti, so opisani v Prilogi 4.10 smernic RNE za pripravo programov omrežij. Priloga je v angleškem jeziku dostopna na spletni strani <https://rne.eu/organisation/network-statements/>

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).

Upravljavec 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.

Upravljavec 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 ZZelP, 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. Upravljavec v okviru uporabnine spodbuja uporabo tehnološko naprednejših in okolju prijaznejših načinov uporabe. Do 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:

$$U = U_P + U_M + U_D$$

kjer pomeni:

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

Uporabnina za posameznega prevoznika sestoji iz enega ali več členov (U_P , U_D , 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 prošenj 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 voznjeh 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:

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

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)
- U_s – spodbude

Uporabnina za minimalni paket storitev se zmanjša za vrednost spodbud iz točke 5.7.1.

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	
73	cepišče Kreplje – Repentabor – d.m.		
R3	11	Ljubljana Zalog – cepišče Kajuhova	0,98
	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	
	81	Sevnica – Trebnje	

PROGOVNI RAZRED	ŠTEVILKA PROGE	IME PROGE	PONDER PROGOVNEGA RAZREDA (P_{Pi})
R4	10	d.m. – Dobova – Ljubljana	1,44
	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

– ponder mase vlaka:

MASNI RAZRED	RAZPON BRUTO MASE	PONDER MASE VLAKA (P_{Mt})
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:

SERIJA VLEČNEGA VOZILA	OPIS VLEČNEGA VOZILA	PONDER VLEČNEGA VOZILA (P_{ti})
312	SŽ elektro potniška garnitura Siemens	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
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 premikalna lokomotiva	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 (ÖBB, 3 in 15 kV)	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_{ij} .

$$P_{li} = P_{Oi} * P_{Ei}$$

kjer pomeni:

- P_{Oi} – ponder osne mase vlečnega vozila (i)

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

- P_{Ei} – ponder električnega vlečnega vozila

VRSTA VLEČNEGA VOZILA	PONDER ELEKTRIČNEGA VLEČNEGA VOZILA (P_{Ei})
Električno vlečno vozilo	1,02
Ostala vlečna vozila	1,00

Če podatki za izračun P_{li} po formuli niso znani, se vlečnemu vozilu pripiše $P_{li}=1$.

5.4 DOSTOP PO TIRIH DO OBJEKTOV ZA IZVAJANJE ŽELEZNIŠKIH STORITEV IN STORITVE V TEH OBJEKTIH – 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;
- tovorni 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.

Glede na šest kriterijev opremljenosti postaj so potniške postaje in postajališča za potrebe izračuna uporabnine razvrščena v štiri kategorije. Kriteriji, ki se jih upošteva, so:

- čakalnica
- zavetišče
- peronski nadstrešek
- elektronski prikazovalniki prihodov in odhodov ter voznih redov
- dvižna ploščad, dvigalo, stopniščna invalidska ploščad
- nadhod, podhod.

Razvrstitev postaj za potrebe obračuna uporabnine za storitev P21 glede na zgornje kriterije je prikazana v spodnji tabeli.

KATEGORIJA	IME POSTAJE/ POSTAJALIŠČA
1	Celje, Divača, Dolga Gora, Hodoš, Hrpelje-Kozina, Ivanjковci, Kidričevo, Laško, Ljubljana, Ljutomer, Moškanjci, Murska Sobota, Ormož, Pesnica, Poljčane, Ptuj, Rimske Toplice, Slovenska Bistrica, Šentilj
2	Borovnica, Dobova, Dobrepolje, 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, 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 Dolgi most, 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, Šikole, 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-Graben, Kanal, Kočna, 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, Novo mesto Šmihel, Obrež, Okroglica, Ostrožno, Otoče, Otovec, Ožbalt, Paška vas, Petrovče, Pijavice, Plave, Podčetrtek, Podčetrtek Toplice, Podhom, Podklanc, 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

Kategorija potniških postaj se v primeru, ko se standard storitev bistveno zniža zaradi gradbenih del, zmanjša za eno kategorijo - četrta kategorija se ne spreminja.

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 – $C_{P21} = \mathbf{2,96 \text{ EUR}}$
- NP_{P21i} – število postankov na postaji/postajališču kategorije (i) na eni vlakovni poti
- F_{P21i} – faktor postaje/postajališča kategorije (i):

KATEGORIJA	FAKTOR POSTAJE / POSTAJALIŠČA (F_{P21})
1	1,28
2	1,17
3	1,09
4	1,00

5.4.2 TOVORNI 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 tovornih terminalov, ranžirne postaje ali naprav v pomorskem terminalu na eni vlakovni poti
- C_{P22} – cenovna postavka dostopa (začetna in končna postaja, vmesni postanki) do tovornih terminalov, ranžirne postaje ali pomorskega terminala – $C_{P22} = \underline{13,27 \text{ EUR}}$
- ND_{P22R} – število dostopov po tirih JŽI do tovornih 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 tovornega vlaka, ki je daljše od ene 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

Poleg tega se zaračunava uporabnina za uporabo odstavnih tirov za zadrževanje vagonov zaradi prekoračenega tehnološkega procesa dela v območju skupine glavnih tirov 1-16 postaje Koper tovarna (del TPK).

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

Za uporabo odstavnih tirov za zadrževanje vagonov zaradi prekoračenega tehnološkega procesa dela v območju skupine glavnih tirov 1-16 postaje Koper tovorna se uporabina zaračunava za vsako minuto evidentirane uporabe tira nad 150 minut.

5.4.4 NAPRAVE ZA VZDRŽEVANJE IN DRUGE TEHNIČNE NAPRAVE – P24

Uporabina 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} – uporabina 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

Upravljevec 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} – uporabina 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

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

5.5.3 STORITVE VEZANE NA PREVOZ IZREDNIH POŠILJK – P33

Uporabina 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 obravnjav (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:

$$U_{P34} = C_{P1} * KM_{IN} + C_{P34tm} * H_{tm} + C_{P34sm} * H_{sm} + C_{P34dm} * H_{dm}$$

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
- C_{P34dm} – cenovna postavka delovne ure interventnega dela
- H_{dm} – število delovnih ur za odpravo izrednih dogodkov 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

5.6.2 IZDELAVA IN ORGANIZACIJA TISKANJA DOKUMENTOV OPERATIVNEGA VOZNEGA REDA – P42

Upravljaavec s svojimi informacijskimi sistemi omogoča izdelavo in organizacijo tiskanja dokumentov operativnega voznega reda za prevoznike in njihovih sprememb ter izdelavo teh dokumentov v elektronski obliki. Uporabnina za do storitev se zaračuna po naslednji formuli:

$$U_{P42} = C_{P42t} * N_t + C_{P42i} * N_i$$

kjer pomeni

- U_{P42} – uporabnina za dostop in enoletno uporabo grafikona voznega reda
- C_{P41t} – cenovna postavka za kritje manipulativnih stroškov za organizacijo tiskanja dokumentov operativnega voznega reda – $C_{P42t} = \mathbf{30,00\ EUR}$
- C_{P41i} – cenovna postavka za izdelavo posameznega dokumenta operativnega voznega reda v elektronski obliki – $C_{P42i} = \mathbf{100,00\ EUR}$
- N_t – število dokumentov operativnega voznega reda za tiskanje
- N_i – število dokumentov operativnega voznega reda v elektronski obliki

5.6.3 DOSTOP IN UPORABA OMREŽJA GSM-R – P43

V okviru dostopa do telekomunikacijskih omrežij je prevoznikom omogočen dostop in uporaba omrežja GSM-R. Z omrežjem GSM-R je pokrito celotno omrežje JŽI. Za potrebe operativnega komuniciranja med delavci prevoznika in delavci upravljavca je uporaba GSM-R omrežja obvezna.

Cenik zagotavljanja elektronskih komunikacijskih storitev v omrežju GSM-R je v spodnji tabeli:

STORITEV	ENOTA	CENA BREZ DDV
Priključnina vključuje dobavo SIM kartice, kreiranje, aktiviranje, testiranje in administrativna dela	enkratno	45,00 EUR
Mesečna naročnina brez dostopa v javno omrežje vključuje klice in SMS sporočila v nacionalno GSM-R omrežje ter v GSM-R omrežja držav, s katerimi ima SŽ-I sklenjeno pogodbo o gostovanju ter klice v železniško telefonsko omrežje brez dostopa v javno omrežje	mesečno	9,50 EUR
Mesečna naročnina z dostopom v javno omrežje vključuje klice in SMS sporočila v nacionalno GSM-R omrežje ter v GSM-R omrežja držav, s katerimi ima SŽ-I sklenjeno pogodbo o gostovanju, klice v železniško telefonsko omrežje ter klice v javna omrežja A1, Telekom Slovenije, T-2 in Telemach	mesečno	14,00 EUR
Mesečna najemnina za mobilni aparat TIGR 155R, TIGR 350R, TIGR 550R	mesečno	25,00 EUR
Mesečna najemnina za mobilni aparat SED OPS-810R	mesečno	40,00 EUR
Strošek pregleda okvarjenega GSM-R mobilnega aparata	enkratno	25,00 EUR
Nadomestilo za poškodovan ali uničen GSM-R mobilni aparat v najemu	enkratno	po pogodbi

Sprememba parametrov SIM kartice na zahtevo naročnika	enkratno	15,00 EUR
Menjava SIM kartice na zahtevo naročnika	enkratno	22,00 EUR
Hranjenje SIM kartice (točka 2.7 splošnih pogojev)	mesečno	2,00 EUR
Pošiljanje SIM kartice	paket	9,00 EUR
Ostale storitve	začeta ura	43,00 EUR

5.7 FINANČNE NADOMESTILA IN SPODBUDE

Upravljaec JŽI v okviru zaračunavanja uporabnine uvaja naslednje izjeme, za katere je v nadaljevanju podrobneje opisana 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.

Vključitev sistemov ETCS na posameznih progah ali odsekih prog upravljaec objavi z obvestilom v aplikaciji 'Predpisi za prevoznike'.

Prevozniki sporočijo upravljavcu številke lokomotiv, katere so opremljene z napravami ETCS, če dejansko uporabljajo sistem ETCS pri vožnji vlakov s temi lokomotivami. Upravljaec te lokomotive vključi v informacijski sistem za obračun uporabnine.

V primeru, da prevoznik zaradi tehničnih težav na lokomotivi pri vožnji določenega vlaka ne more uporabljati sistema ETCS na lokomotivi, za katero je predhodno obvestil upravljavca, da izpolnjuje zahteve, mora o tem takoj obvestiti glavnega prometnega dispečerja in najkasneje do prvega delovnega dne v mesecu za pretekli mesec kontaktno osebo upravljavca za obračun uporabnine.

Če se ugotovi, da strojevodja ni uporabljal sistema ETCS na lokomotivi, za katero je prevoznik predhodno obvestil upravljavca da je primerno opremljena in uporablja sistem ETCS, prevoznik pa o tem ni obvestil upravljavca skladno s prejšnjim odstavkom, se taka lokomotiva izloči iz plačila spodbud za obdobje naslednjih šest mesecev.

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 – $E_{ETCS} = \mathbf{0,03 \text{ EUR/km}}$
- KM_{ETCSI} – število kilometrov vožnje prevoznika z uporabljenom napravo ETCS na vseh progah (i), ki so opremljene s sistemom ETCS

Za vrednost spodbude se zmanjša uporabnina za minimalni paket storitev.

5.7.2 PRIBITEK ZA DIZELSKO VLEKO NA ELEKTRIFICIRANI PROGI (M1)

Lokomotive na dizelski pogon so okolju 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; $F_{ok} = 1,25$
- 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 št. 00710-7/2019 z dne 28.2.2019.

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; $Kp = 0,04$
- 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} – dolžina rezervirane nerealizirane dodeljene vlakovne poti na homogenem segmentu proge (i)

- F_0 – faktor odpovedi glede na čas odpovedi vlakovne poti ali odpovedi vožnje vlaka

ČAS ODPOVEDI	FAKTOR ODPOVEDI F_0
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

V spodnji tabeli je povzetek cenika za pakete 1, 2 in 3. Cene posameznih storitev paketa 4 in finančnih nadomestil ter spodbud so navedene v točkah 5.6 in 5.7.

ŠIFRA	STORITEV	CENOVNA POSTAVKA		
		KRATICA	ENOTA	CENA BREZ DDV
P1	Minimalni paket storitev dostopa	C_{P1}	km	2,01 EUR
P21	Dostop do potniških postaj, njihovih poslopij in drugih naprav	C_{P21}	postanek	2,96 EUR
P22	Dostop do tovornih terminalov, ranžirnih postaj in naprav za sestavo vlakov ter naprav v morskem pristanišču	C_{P22}	dostop	13,27 EUR
P23	Dostop do odstavnih tirov	C_{P23}	minuta	0,17 EUR
P24	Dostop do naprav za vzdrževanje, do drugih tehničnih naprav in naprav za oskrbo z gorivom	C_{P24}	dostop	20,46 EUR
P31	Uporaba električnega napajalnega sistema	C_{P31o}	km	0,46 EUR
P33	Pomoč pri vožnji izrednih prevozov	C_{P33o}	obravnavo	130,09 EUR
		C_{P33s}	ura	44,41 EUR
P34	Uporaba intervencijskih naprav	C_{P34tm}	ura	1.407,76 EUR
		C_{P34sm}	ura	200,29 EUR

5.9 REŽIM UČINKOVITOSTI

Na podlagi 15.f člena ZZelP 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, vmesne 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 do zamudo in odgovornost za njen nastanek potrdi. V primeru, da se ne strinja z odgovornostjo za zamudo, le do najkasneje v roku šestih ur po prejemu obvestilu o zamudi zavrne z utemeljitvijo (poda svoj predlog). Če delavec upravljavca do 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 tovornem 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 zavrjenih 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]

Z_{nad}	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 2025

S 1. januarjem 2025 bodo uveljavljene naslednje spremembe uporabnine:

- osnovna cenovna postavka uporabnine za Paket 1 – C_{p1} , ki znaša 2,01 EUR, se korigira s korekcijskim faktorjem 0,4;
- uporabnine iz paketa 2 – U_{p2} – se korigirajo s korekcijskim faktorjem 0,25;
- uporabnine iz paketa 3 in paketa 4 ter finančna nadomestila in spodbude se zaračunava v celoti.

S 1.1.2025 se spremenijo roki odpovedi za izračun dajatve za rezervacijo vlakovne poti:

ČAS ODPOVEDI	FAKTOR ODPOVEDI F_o
Do 24 ur pred načrtovanim odhodom vlaka z izhodne postaje	0,00
Manj kot 24 ur do 6 ur pred načrtovanim odhodom vlaka	0,50
Manj kot 6 ur pred načrtovanim odhodom vlaka	1,00
Neizvršena odpoved vožnje vlaka	1,00

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 do 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.

Upravljavec v primeru nepričakovanih izrednosti odpove vožnje vlakov, ki zaradi izrednega dogodka ne bodo realizirane.

Če je tovorni vlak na začetni postaji zamujen več kot 12 ur, takega vlaka ni možno odpraviti. Prevoznik mora vožnjo vlaka odpovedati skladno z določili zadnjega odstavka točke 4.8.4 in namesto njega naročiti ad-hoc vlakovno pot skladno z določili točke 4.5.3. V naročilu mora navesti številko zamujenega vlaka, namesto katerega naroča novo vlakovno pot.

Vožnjo vlaka, ki jo je prevoznik nadomestil z ad-hoc vlakovno potjo, prevoznik odpove v aplikaciji e-Poti po dodelitvi nadomestne vlakovne poti z navedbo številke novega vlaka. Za te odpovedi se dajatev za rezervacijo vlakovne poti ne zaračunava. Prav tako se dajatev ne zaračunava v primeru nepričakovanih izrednosti (izrednih dogodkov).

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 zagotovijo 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 pripravljene 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,
 - tovorni 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 pošiljk,
 - uporaba intervencijskih naprav.
- **Paket 4 - Pomožne storitve:**
 - dostop in uporaba elektronskega grafikona prometa vlakov,

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

- tovorni 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

Potnikom na železniških postajah in postajališčih namenjenim za prevoz potnikov nudimo nakup vozovnic, informacije o ponudbi, cenah vozovnic, akcijah in ponudbi ostalih storitev, informacije o voznih redih vlakov Slovenskih železnic in morebitnih ovirah ter nadomestkih prevozih.

Informacije o voznih redih potniških vlakov, možnostih prevoza v notranjem in mednarodnem prometu, ugodnih akcijah ter cenah in ostali ponudbi storitev lahko dobite po telefonu ali pisni obliki.

Klicni center

Delovni čas: vsak dan od 06:00 do 22:00

Telefon: [080 81 11](tel:0808111)

E-pošta: potnik.info@slo-zeleznice.si

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 tovorne 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.

Vozovnice lahko kupite na železniških postajah ali pri pooblaščenih prodajalcih. Vozovnice Slovenskih železnic za dnevna potovanja po Sloveniji lahko kupite tudi na samopostrežnih prodajnih mestih – [kartomatih](#), preko [spleta](#) oziroma [mobilne aplikacije Grem z vlakom](#). Mobilno aplikacijo Grem z vlakom prenesite iz spletne trgovine [Google Play](#), [App Store](#) in [Huawei App Gallery](#).

7.3.1.3 OPIS STORITVENIH ZMOGLJIVOSTI

Prodajna mesta vozovnic zasedena s kadrom

Prodajna mesta na železniških postajah, kjer lahko kupite vozovnice za potovanja z vlaki:

Borovnica	Laško	Poljčane
Celje	Lesce Bled	Postojna
Divača	Litija	Pragersko
Dobova*	Ljubljana	Ptuj*
Domžale	Ljubljana Zalog	Rače
Dravograd	Ljutomer mesto	Rogaška Slatina*
Grosuplje	Maribor	Sevnica
Hrastnik	Maribor Tezno	Sežana
Jesenice	Medvode*	Šentjur
	Murska Sobota	Škofja Loka

Kamnik Graben**	Nova Gorica	Trbovlje
Kočevje*	Novo mesto	Trebnje
Koper	Ormož	Zagorje
Kranj	Pivka	Zidani Most
Krško		

* Pooblaščen prodajalec vozovnic

** Parkomat

Več informacij je dostopnih na [vsa prodajna mesta na železniških postajah in aktualni delovni čas](#).

Samoposrežna prodajna mesta vozovnic - kartomati

Samoposrežna prodajna mesta na železniških postajah, kjer lahko kupite vozovnice za potovanja po Sloveniji:

Blanca	Lesce Bled	Rače
Borovnica	Litija	Radeče
Breg	Litostroj	Radohova vas
Brestanica	Ljubljana Rakovnik	Radovljica
Brezovica	Ljubljana x 8	Rakek
Brežice	Ljubljana Polje	Reteče
Brinje	Ljubljana Tivoli	Ribnica
Celje x 2	Ljubljana Vižmarje	Rimske Toplice
Celje Lava	Ljubljana Vodmat	Rodica
Črnomelj	Ljubljana Zalog	Sava
Črnuče	Ljubljana-Dolgi most	Semič
Divača	Logatec	Sevnica
Dobova	Loka	Sežana
Dolga Gora	Maribor x 5	Slovenska Bistrica
Gaber	Maribor Tezno	Slovenski Javornik
Gradac	Medvode	Stegne
Grobelno	Metlika	Šempeter
Grosuplje	Mirna	Šentilj
Hoče	Mirna Peč	Šentjur
Hrastnik	Mlačevo	Škofja Loka
Ilirska Bistrica	Notranje Gorice	Škofljica
Ivančna Gorica	Novo mesto	Šmarje pri Jelšah
Jarše-Mengeš	Novo mesto Center	Šmarje Sap
Jesenice	Novo mesto Kandija	Šmartno ob Paki
Jevnica	Orehova vas	Šoštanj
Ježica	Otoče	Štore
Kamnik	Paška vas	Trbovlje
Kamnik Graben	Pivka	Trebnje
Koper	Podnart	Velenje
Kranj	Poljčane	Velika Loka
Kresnice	Polzela	Višnja Gora
Krško	Ponikva	Zagorje
Laško	Ponikve	Zidani Most
Lavrica	Postojna	Žalec
Laze	Preserje	Žalna
	Prestranek	Žirovnica

Pred vsakim nakupom vozovnice priporočamo, da preverite [aktualni vozni red](#), ter morebitne [ovire in nadomestne prevoze](#) v železniškem prometu.

Prodajna mesta vozovnic za mednarodni promet

Prodajna mesta na železniških postajah, kjer lahko kupite vozovnice za potovanja z vlaki v tujino ali po tujini:

Celje	Lesce Bled	Postojna
-------	------------	----------

Divača	Ljubljana	Pragersko
Dobova	Litija	Ptuj
Hrastnik	Maribor	Rogaška Slatina
Jesenice	Murska Sobota	Sevnica
Kočevje	Nova Gorica	Sežana
Koper	Novo mesto	Škofja Loka
Kranj	Ormož	Trbovlje
Krško	Pivka	Zagorje
Laško	Poljčane	Zidani Most

Prodajna mesta za podaljšanje veljavnosti vozovnice Urbane (LPP)

Celje	Maribor	Sežana
Hrastnik	Murska Sobota	Škofja Loka
Jesenice	Novo mesto	Trbovlje
Koper	Nova Gorica	Zagorje
Kranj	Pragersko	Zidani Most
Ljubljana	Postojna	
Litija	Sevnica	

Prodajno informacijski centri (PIC): prodaja vozovnic in informacije o potovanjih z vlaki

PIC	DELOVNI ČAS	TELEFON
Ljubljana	Od ponedeljka do petka: 4.45–22.00 Sobota, nedelja in prazniki: 4.45–21.00	080 81 11
Maribor	Vse dni: 5.00-20.30.	080 81 11
Celje	Od ponedeljka do petka: 5.00–9.30, 10.00–16.40 in 17.10–20.40 Sobota, nedelja in prazniki: 6.00–9.30, 10.00–15.35 in 16.05–20.40	080 81 11
Koper	Od ponedeljka do petka: 8.30–15.30 in 16.20–20.15 Sobota: zaprto Nedelja in prazniki: 8.30–15.30 in 16.20–20.15	080 81 11

Info centri (IFC): informacije za potnike, prodaja vozovnic za mednarodni promet in ostala ponudba storitev

IFC	DELOVNI ČAS	TELEFON
Ljubljana	Vse dni: 7.30-19.30.	080 81 11
Maribor	Vse dni: 7.00-13.40 in 14.30-18.45	080 81 11
Celje	Od ponedeljka do sobote: 6.00-11.00, 11.30-15.40 in 16.00-17.45. Nedelje in prazniki: zaprto.	080 81 11
Koper	Od ponedeljka do petka ter nedelje in prazniki: 8.30-15.30 in 16.20-20.15. Ob sobotah: zaprto.	080 81 11

Pooblaščeni prodajalci vozovnic

AGENCIJA	NASLOV	KONTAKT

Irena Zbasu s.p.	Ptuj železniška postaja Osojnikova cesta 2	pm.ptuj@slo-zeleznice.si
FLUCHER turizem d.o.o.	Rogaška Slatina železniška postaja Kidričeva 29	http://www.flucher.si/
TIC Medvode – Sotočje	Medvode železniška postaja Cesta komandanta Staneta 2	turizem@medvode.info
Javni zavod za turizem in kulturo Kočevje	Kočevje železniška postaja Kolodvorska cesta 14	https://www.kocevsko.com/
SŽ-ŽIP, storitve, d.o.o.	Dobova železniška postaja Selska cesta 15	pm.dobova@slo-zeleznice.si

Nakup vozovnice v vlaku

Nakup vozovnice v vlaku je možen za potovanja po Sloveniji in v primeru, da je potniška blagajna na železniški postaji v času vstopa v vlak zaprta. V nasprotnem primeru je treba pri nakupu na vlaku plačati dodatek za potnika brez vozovnice v višini 5 evrov.

Na vlaku je nakup vozovnice mogoč le z gotovino ali VALU. Če nimate možnosti kupiti vozovnice drugje kot na vlaku, priporočamo, da za nakup vozovnice pripravite znesek v višini cene vozovnice. V primeru, da pri nakupu z gotovino prodajno osebje nima možnosti za vračilo gotovine, vam izda Potrdilo za nevrnjen denar, ki ga lahko zamenjate za gotovino na potniških blagajnah na železniških postajah.

Avtovlak

Preprosto, hitro in varno se lahko z avtovlakom zapeljete skozi najdaljši slovenski predor, skozi goro Črna prst v dolino Bače, z Gorenjske na Primorsko.

Avtovlak skozi bohinjski predor povezuje Bohinjsko Bistrico s Podbrdom, Mostom na Soči in Novo Gorico, s tem pa tudi Gorenjsko in Primorsko. Po Bohinjski progi vozi vsak dan. Na vlak lahko naložite osebni avtomobil, kombi, poltovornjak, avtodom in kolo. Vozila so lahko visoka največ 3 metre, široka pa največ 2,4 metra. Vozovnico za prevoz avtomobila kupite pri spremljevalcu vlaka. Nakladanje vozil je v Novi Gorici končano 15 minut pred odhodom vlaka, na vseh ostalih postajah pa 10 minut pred odhodom vlaka.

Pred potovanjem preverite [aktualni vozni red in cenik avtovlaka](#).

Prevoz oseb z omejeno mobilnostjo

Po najboljših močeh in v okviru razpoložljivih možnosti se bomo potrudili, da osebam z omejeno mobilnostjo zagotovimo čim bolj udobno in prijetno potovanje tako v notranjem kot tudi v mednarodnem prometu. O nameravanem potovanju nas obvestite najmanj 48 ur prej, in sicer ob delavnikih od 8. do 16. ure, na tel. št.: (0)1 291 33 91. V nasprotnem primeru vam bomo na postajah in pri potovanju lahko pomagali le v okviru tedaj razpoložljivih možnosti.

Priporočamo vam, da vnaprej preverite možnosti potovanja na naši [spletni strani](#).

Evidenca dvigal in drugih naprav na železniških postajah, ki so namenjena funkcionalno oviranim osebam:

Zap. št.	LOKACIJA	MIKROLOKACIJA / DOSTOP NA TIR	VRSTA NAPRAVE
1	Grobelno	Peron 1/ tir 1	DVIGALO
2	Grobelno	Peron 2/ tir 2	DVIGALO
3	Dolga gora	Peron 1/ tir 1	DVIGALO
4	Dolga gora	Peron 2/ tir 2	DVIGALO
5	Ljubljana (podhod- jug)	Postajni peron / tir 1	DVIGALO
6	Ljubljana (podhod) 1	Peron 1 / tir 2, 3	STOP. DVIŽNA INV.
7	Ljubljana (podhod) 2	Peron 2 / tir 6, 7	STOP. DVIŽNA INV.
8	Ljubljana (podhod) 3	Peron 3 / tir 8, 10	STOP. DVIŽNA INV.
9	Ljubljana (podhod) 4	Peron 4 /tir 11, 12	STOP. DVIŽNA INV.
10	Ljubljana (podhod - sever)	Dostop v podhod Ljubljana (Vilharjeva ulica)	DVIGALO
11	Hodoš	Peron 1 / tir 1	DVIGALO

12	Hodoš	Peron 2 / tir 2	DVIGALO
13	Ivanjkovci	Peron 1 / tir 1	DVIGALO
14	Ivanjkovci	Peron 2 / tir 2	DVIGALO
15	Ljutomer	Peron 1 / tir 1	DVIGALO
16	Ljutomer	Peron 2 / tir 2	DVIGALO
17	Murska Sobota	Peron 1 / tir 1	DVIGALO
18	Murska Sobota	Peron 2 / tir 2	DVIGALO
19	Kidričevo (podhod-K1)	Peron 1 / tir 1	STOP. DVIŽNA INV.
20	Kidričevo (podhod-K2)	Peron 2 / tir 2	STOP. DVIŽNA INV.
21	Kidričevo (podhod-K3)	Peron 3 / tir 3	STOP. DVIŽNA INV.
22	Moškanjci (podhod-M1)	Peron 1 / tir 1	STOP. DVIŽNA INV.
23	Moškanjci (podhod-M2)	Peron 2 / tir 2	STOP. DVIŽNA INV.
24	Ormož (podhod-O1)	Peron 1 / tir 1	STOP. DVIŽNA INV.
25	Ormož (podhod-O2)	Peron 2 / tir 2, 3	STOP. DVIŽNA INV.
26	Ptuj (podhod-P1)	Peron 1 / tir 1	STOP. DVIŽNA INV.
27	Ptuj (podhod-P2)	Peron 2 / tir 2, 3	STOP. DVIŽNA INV.
28	Ptuj (podhod-P3)	Izhod iz podhoda	STOP. DVIŽNA INV.
29	Divača	Podhod 1 / vstop	DVIGALO
30	Divača	Podhod 1 / peron 1/tir 1	DVIGALO
31	Divača	Podhod 1 / peron 2/tir 2, 3	DVIGALO
32	Divača	Podhod 1 / izhod	DVIGALO
33	Divača	Podhod 2 / peron 1 / tir 1	DVIGALO
34	Divača	Podhod 2 / peron 2 / tir 2, 3	DVIGALO
35	Košana (podhod)	Peron 1 / tir 1	DVIGALO
36	Košana (podhod)	Peron 2 / tir 2	DVIGALO
37	Hrpelje - Kozina (podhod)	Ob postajnem poslopju / tir 1, 2	DVIGALO
38	Hrpelje - Kozina (podhod)	Peron 1 / tir 1, 2	DVIGALO
39	Laško	Ob postajnem poslopju / tir 2	DVIGALO
40	Laško	Peron 2 / tir 2,3	DVIGALO
41	Laško	Leva stran postaje – parkirišče / tir 2,3	DVIGALO
42	Celje	Peron 1 / tir 1	DVIGALO
43	Celje	Peron 2 / tir 3, 4	DVIGALO
44	Celje	Peron 3 / tir 6	DVIGALO
45	Dolgi most	Peron 1 / tir 1	DVIGALO
46	Ljubljana	Peron 3 / tir 8,10	PER. DVI. PL.
47	Ljubljana	Peron 4 / tir 11, 12	PER. DVI. PL.
48	Ljubljana	Peroni Ljubljana	PER. DVI. PL.
49	Ljubljana	Peroni Ljubljana	PER. DVI. PL.
50	Maribor	Peron 1/2/3/4/5 - vsi tiri	PER. DVI. PL.
51	Celje	Peron 2 / tir 3,4	PER. DVI. PL.
52	Koper	Peroni Koper	PER. DVI. PL.
53	Šentilj	Peron 1 /tir 1	DVIGALO
54	Šentilj	Peron 2 /tir 2	DVIGALO
55	Pesnica pri Mariboru (D1)	Peron 1 /tir 1	DVIGALO
56	Pesnica pri Mariboru (D2)	Peron 2 /tir 2	DVIGALO
57	Poljčane	Leva stran postaje – parkirišče / tir 2,3	DVIGALO
58	Poljčane	Ob postajnem poslopju – parkirišču / tir 2, 3	DVIGALO
59	Poljčane	Peron 2/ tir 2, 3	DVIGALO
60	Slovenska Bistrica	Peron 1/ tir 1	DVIGALO
61	Slovenska Bistrica	Peron 2/ tir 2, 3	DVIGALO
62	Štore	Peron 1/ tir 1	DVIGALO
63	Štore	Peron 2/ tir 2	DVIGALO
64	Dobrepolje	Peron 2/ tir 2	DVIGALO
65	Dobrepolje	Peron 1/ tir1	DVIGALO
66	Ribnica	Peron 1/ tir 1	DVIGALO
67	Ribnica	Peron 2/ tir 3	DVIGALO

68	Maribor	Peron 1/ tir 1	DVIGALO
69	Maribor	Peron 2/ tir 2, 3	DVIGALO
70	Maribor	Peron 3/ tir 3, 4	DVIGALO
71	Maribor	Peron 1/ tir 1 gor	TEKOČE STOPNICE
72	Maribor	Peron 1/ tir 1 dol	TEKOČE STOPNICE
73	Maribor	Peron 2/ tir 2, 3 gor	TEKOČE STOPNICE
74	Maribor	Peron 2/ tir 2, 3 dol	TEKOČE STOPNICE
75	Rimske Toplice	Ob postajnem poslopju – parkirišču / tir 1, 2	DVIGALO
76	Rimske Toplice	Peron 1 / tir 1, 2	DVIGALO
77	Grosuplje	Ob postajnem poslopju / tir 1,2,3,4	DVIGALO
78	Grosuplje	Peron 1 / tir1, 2	DVIGALO
79	Grosuplje	Peron 2 / tir 3, 4	DVIGALO
80	Grosuplje	Leva stran postaje/ tir 1,2,3,4	DVIGALO
81	Pragersko	Peron 1 / tir 1	DVIGALO
82	Pragersko	Peron 2 / tir 2-3	DVIGALO
83	Pragersko	Peron 3 / tir 4	DVIGALO
84	Ljubljana Tivoli	Peron 1 / tir 1	DVIGALO
85	Ljubljana Tivoli	Peron 2 /tir 2	DVIGALO
86	Domžale	Ob postajnem poslopju / tir 2	DVIGALO
87	Domžale	Peron 2 / tir2	DVIGALO
88	Domžale	Leva stran postaje (Roška cesta)/ tir 2	DVIGALO

7.3.2 TOVORNI TERMINALI, RANŽIRNE POSTAJE IN NAPRAVE V MORSKIH PRISTANIŠČIH

7.3.2.1 SPLOŠNE INFORMACIJE

Storitve 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

V okviru dostopa do tovornih terminalov je mogoče koristiti naslednje objekte in storitve:

- Kontejnerski terminal Ljubljana,
- Kontejnerski terminal Celje,
- Kontejnerski terminal Maribor Tezno,
- tovarne postaje in nakladališča.

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 tovornih in predajnih listov, posredovanje informacij ...).

KONTEJNERSKI TERMINAL CELJE 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.

KONTEJNERSKI 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.

LOKACIJA	DELOVNI ČAS	TELEFON	KONTAKT
KT Ljubljana	pon – pet 07:00 – 17:00, sob 07:00 – 12:00	01 29 15 620	matic.kastelec@slo-zeleznice.si
KT Celje	pon – pet 07:00 – 17:00, sob 07:00 – 12:00	01 29 15 620 03 29 33 292	matic.kastelec@slo-zeleznice.si marjana.kresnik@slo-zeleznice.si
KT Maribor	pon – pet 07:00 – 17:00, sob 07:00 – 12:00	01 29 15 620 02 29 25 584	matic.kastelec@slo-zeleznice.si ktmb.disponent-zap@slo-zeleznice.si
Služba za prodajo, marketing in podporo prodaji	pon – pet 07:00 – 15:00	01 29 15 603	robert.gaber@slo-zeleznice.si
Služba za prodajo, marketing in podporo prodaji	pon – pet 07:00 – 15:00	01 29 15 619	valerija.ravnikar@slo-zeleznice.si

Informacije povezane z zagotavljanjem storitev, vloge, osnutek pogodbe in ceniki storitev v železniškem prometu ter kontejnerskih terminalih so dosegljivi na spodnjih povezavah:

[Uporabniško središča upravjalca objektov SŽ – Tovorni promet](#)

[Portal E-TP](#)

[Splošni pogoji poslovanja](#)

[Določila za računanje prevozne cene ter cenik železniških storitev](#)

[Imenik službenih mest in daljinar](#)

[Cenik storitev kontejnerskih terminalov](#)

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

Služba za Proizvodnjo

Lovro Hren

Kolodvorska ul. 11

1000 Ljubljana

tel. +386 1 29 14285

lovro.hren@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).

Kontaktne podatki:

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

PL Kontejnerski terminal

Letališka cesta 14

1000 Ljubljana

tel. +386 1 29 15 620

matic.kastelec@slo-zeleznice.si

tel. +386 1 29 15 603

robert.gaber@slo-zeleznice.si

KONTEJNERSKI TERMINAL CELJE 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 17.00 ure ter ob sobotah od 07.00 do 12.00 ure. Ob nedeljah in praznikih lokacija ne posluje, razen po posebnem dogovoru.

Kontaktne podatki:

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

Lokacija Celje Čret

Kidričeva 34

3000 Celje

tel. +386 1 29 15 620

matic.kastelec@slo-zeleznice.si

tel. +386 3 29 33 292

marjana.kresnik@slo-zeleznice.si

KONTEJNERSKI 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 ter ob sobotah od 07.00 do 12.00 ure. Ob nedeljah in praznikih lokacija ne posluje, razen po posebnem dogovoru.

Kontaktne podatki:

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

Lokacija Maribor Tezno

Vodovodna 34

2000 Maribor

tel. +386 1 29 15 620

matic.kastelec@slo-zeleznice.si

tel. +386 2 29 25 584

ktmb.disponent-zap@slo-zeleznice.si

RANŽIRNA POSTAJA LJUBLJANA ZALOG je urejena za sprejem, odpravo, križanja in prehitena, 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.

Glavna drča obratuje vse dni v tednu razen med prekinitvami dela ob nedeljah od 06.40 do 18.40 ure ter ob ponedeljskih od 06.40 do 09.40 ure.

Kontaktni podatki izvajalca ranžiranja so:

Slovenske železnice – Tovorni promet, d.o.o.
 Služba za Proizvodnjo
 Lovro Hren
 Kolodvorska ul. 11
 1000 Ljubljana
 tel. +386 1 29 14285
lovro.hren@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

SLUŽBENO MESTO / MATIČNO SLUŽBENO MESTO	POSEBNOSTI (glej legendo na dnu tabele)	KLANČINA		NAKLADALNI PROFIL	SLUŽBENO MESTO / MATIČNO SLUŽBENO MESTO	POSEBNOSTI (glej legendo na dnu tabele)	KLANČINA		NAKLADALNI PROFIL
		BOČNA	ČELNA				BOČNA	ČELNA	
1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Ajdovščina. (Nova Gorica)	a	I			Hodoš		I		
Anhovo. (Nova Gorica)	a				Hrastnik (Krško)	a			
Bled Jezero (Jesenice)	a	I			Hrpelje-Kozina (Sežana)	a	I		
Bohinjska Bistrica (Jesenice)	b	I			Ilirska Bistrica (Prestranek)	a	I		
Borovnica (Prestranek)					Imeno (Celje tovorna)	a	I		
Brestanica (Krško)	a	I		†	Ivančna Gorica (Novo mesto)	a	I		
Brezovica (Prestranek)		I			Jarše-Mengeš (Ljubljana Moste)	a	I		
Brežice (Krško)	a	I			Kamnik (Ljubljana Moste)	a	I	I	I
Celje tovorna	b	I	I	I	Kamnik Graben (Ljubljana Moste)	a	I		
Črnomelj (Novo mesto)	a	I	I		Kidričevo (Maribor Tezno)	a	I	I	
Divača (Sežana)	a	I			Kočevje (Ljubljana Moste)	a	I		I
Dobova		I			Koper Luka				
Dobrepolje (Ljubljana Moste)	a	I			Koper tovorna (Koper Luka)	a	I	†	
Gornja Radgona (Maribor Tezno)	a	I			Kranj (Ljubljana Moste)	a	I	I	
Gradac (Novo mesto)	a	I			Kresnice (Ljubljana Zalog)	a	I		I
Grosuplje (Ljubljana Moste)	a	I		I	Krško		I	I	I
Hoče (Maribor Tezno)		I			Laško (Celje tovorna)	a	†		

1	2	3	4	5
Lendava (Maribor Tezno)	a	I		
Lesce-Bled (Jesenice)	a	I		
Lipovci (Maribor Tezno)	a	I		
Litija (Ljubljana Zalog)	a	I		
Ljubljana Črnuče (Ljubljana Moste)	a	I		
Ljubljana KT				
Ljubljana Moste	b	I	I	
Ljubljana Rakovnik (Ljubljana Moste)	a	I		
Ljubljana Šiška (Ljubljana Moste)	a	I		
Ljubljana Vižmarje (Ljubljana Moste)	a	I		
Ljubljana Zalog				
Ljubljana Zalog ranžirna (Ljubljana Zalog)	a			
Ljutomer (Maribor Tezno)	a	I		
Logatec (Prestranek)	a	I	I	
Maribor (Maribor Tezno)	a	I	I	I
Maribor Studenci (Maribor Tezno)	a	I	I	
Maribor Tezno				
Medvode (Ljubljana Moste)		I		
Mirna (Novo mesto)	a	I		
Most na Soči (Nova Gorica)	a	I		
Murska Sobota (Maribor Tezno)	a	↓		
Naklo (Ljubljana Moste)	a			
Nova Gorica		I	I	I
Novo mesto		I		
Novo mesto tovorna-REVOZ (Novo mesto)	a		I	
Ormož (Maribor Tezno)	a			
Ortnek (Ljubljana Moste)	a	I		
Otiški Vrh (Maribor Tezno)	a	I		
Pivka (Prestranek)	a	I		
Podgorje (Sežana)	a	I		

1	2	3	4	5
Podnart (Ljubljana Moste)	a	I	I	
Podvelka (Maribor Tezno)	a	I		
Poljčane (Maribor Tezno)	a	I		
Polzela (Celje tovorna)	a	I		
Postojna (Prestranek)	a	I	I	
Pragersko (Maribor Tezno)	a	I	I	
Prestranek		I		
Prevalje (Maribor Tezno)	a	I		
Prvačina (Nova Gorica)	a	I		
Ptuj (Maribor Tezno)	a	I	I	
Rače (Maribor Tezno)	a	I		
Radenci (Maribor Tezno)	a			
Rakek (Prestranek)	a			
Ribnica (Ljubljana Moste)	a	I		
Rogaška Slatina (Celje tovorna)	a	I		
Rogatec (Celje tovorna)	a	I		
Ruše (Maribor Tezno)	a			
Ruta (Maribor Tezno)	a	I		
Sevnica (Krško)	a	I		
Sežana		I	I	I
Slovenska Bistrica (Maribor Tezno)	a	↓		
Slovenski Javornik (Jesenice)	a	I		
Straža (Novo mesto)	a	I		
Šentilj (Maribor Tezno)	a			
Šentjur (Celje tovorna)	a	I		
Škofja Loka (Ljubljana Moste)	a	I		I
Škofljica (Ljubljana Moste)	a	I		
Šmarje pri Jelšah. (Celje tovorna)	a	I		
Šmartno ob Paki (Celje tovorna)	a	I	I	
Šoštanj (Celje tovorna)	a	↓		

1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Trbovlje (Krško)	a	I			Vuhred (Maribor Tezno)	a	I		
Trebnje (Novo mesto)	a	I		I	Vuzenica (Celje tovorna)	a	I		
Velenje (Celje tovorna)	a	I			Zagorje (Krško)	a	I		
Verd (Prestranek)	a	I			Zidani Most (Krško)	a	I		
Vrtojba (Nova Gorica)	a	I			Zalec (Celje tovorna)	a	I		

LEGENDA:

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"

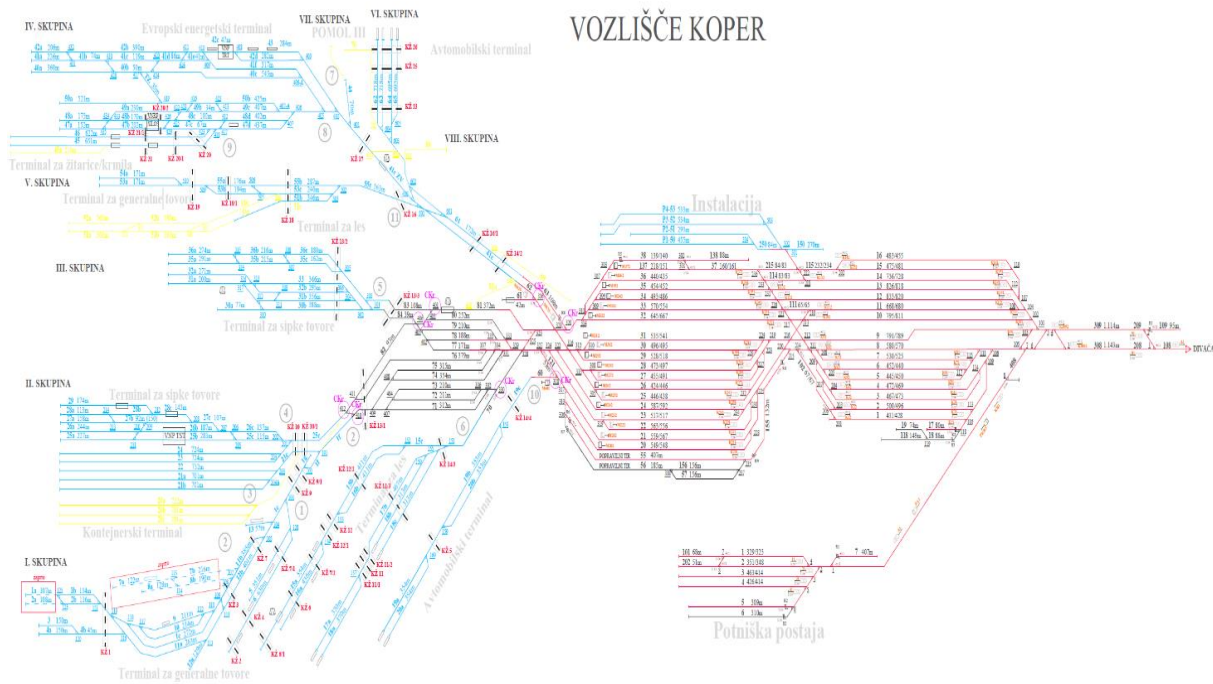
NAPRAVE V MORSKIH PRISTANIŠČIH - Upravljavec objektov za izvajanje železniških storitev v pristanišču Koper je Luka Koper, d.d, ki izvaja pristaniške in logistične storitve.

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 koprskega 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 koprskega 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
Zmogljivost skladiščenja - morski terminal	19.130 TEU
Zmogljivost - 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
<u>Oprema :</u>	Zmogljivost 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 zmogljivost odprtih površin	33.000 vozil
Enkratna zmogljivost pokritih površin	6.000 vozil

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

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/>

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:

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
Odprte skladiščne površine	40.000 m ²

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	

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.

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
----------------------------	-----------------------

Odprte skladiščne površine	90.000 m ²
Letna zmogljivost	1.500.000 m ³
Namakalnice	3
Sušilnica z dvema komorama, maksimalna zmogljivost 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 energetski 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 zmogljivost):

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 zmogljivost):

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

Skladiščna zmogljivost:

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	/	/
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 zmogljivostjo 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 RAMP	POLNILNICA
27a	158	/	1
27b	92	/	1
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 zmogljivosti	20.000 t
Nakladalne zmogljivosti	100 t/h
Razkladalne zmogljivosti	220 t/h

SEZNAM TIROV V UPORABI TERMINALA

ŠT. TIRA	KORISTNA DOLŽINA TIRA	BOČNA RAMP	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 brez lokomotive. Kontaktna oseba za uporabo naprav na postaji Koper tovorna 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 vagonne na postajah:
 - Divača,
 - Dobova,

- Ljubljana Zalog,
- Ptuj,
- Nova Gorica,
- Koper tovorna.

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	
ŠT. ODJEMNEGA MESTA	TIR
1	1 in 2
2	3 in 4
3	5 in 6
4	7 in 8
5	9 in 10
6	11
7	12 in 13
8	14

B stran – GPP	
ŠT. ODJEMNEGA MESTA	TIR
9	20
10	21 in 22
11	23 in 24
12	25 in 26
13	27 in 28
14	29 in 30
15	31
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.

* 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

Upravljalavec 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

7.4.1 ELEKTRIČNA ENERGIJA ZA VLEKO

Prevoznikom, ki z električnimi vlečnimi vozili vozijo po elektrificiranem omrežju JŽI, upravljalavec 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 upravljalavec 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. 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.

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 upravljalavec najpozneje v 15 dneh po vložitvi zahteve.

Upravljalavec za prevoz izrednih pošiljk 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, upravljalavec organizira do 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
- 4A Obrazec vloge za dodelitev vlakovne poti
- 4B Navodilo za izpolnjevanje vloge 'ePoti'
- 4C Postopek in način vrednotenja kriterijev za dodelitev vlakovne poti
- 4D Tabela prikaz postopkov pridobivanja vlakovnih poti
- 6A Obračun denarnega nadomestila stroškov, ki nastanejo prevoznikom zaradi motenj v železniškem prometu in so posledica investicij