

925 - DN52

Delovno navodilo o prometnih predpisih

Velja od 10.07.2026
Ljubljana, 2026

Podatki o predpisu

IZDELAL:	Anton Popelar - višji strokovni sodelavec, Služba za načrtovanje in tehnologijo
DATUM:	
PODPIS:	Na originalu

PREGLEDAL:	Tilen Žičkar - vodja Službe za načrtovanje in tehnologijo
DATUM:	
PODPIS:	Na originalu

PREGLEDAL:	Ivan Tabor, vodja Službe upravljanja prometa
DATUM:	
PODPIS:	Na originalu

PREGLEDAL:	Benjamin Mirt, vodja Službe vzdrževanja za gradbeno dejavnost
DATUM:	
PODPIS:	Na originalu

PREGLEDAL:	Mitja Žnidarčič, vodja Službe vzdrževanja za elektrotehnično dejavnost
DATUM:	
PODPIS:	Na originalu

PREGLEDAL:	Darja Kocjan, vodja Službe za kakovost razvoj in inženiring
DATUM:	
PODPIS:	Na originalu

ODOBRIL:	Branka Oprešnik, članica posloводства - direktorica - SŽ-Infrastruktura, d.o.o.
DATUM:	
PODPIS:	Na originalu

ODOBRIL:	Matjaž Kranjc, direktor - SŽ-Infrastruktura, d.o.o.
DATUM:	
PODPIS:	Na originalu

ŠT. PRILOG:	15
IZDALA:	SŽ-Infrastruktura, d.o.o.

KAZALO

1.	SPLOŠNE DOLOČBE	9
1.1.	Vsebina delovnega navodila	9
1.2.	Pomen izrazov in kratic	9
1.3.	Zavorna razdalja	13
1.4.	Predpisi o opravljanju železniškega prometa	14
1.5.	Sporazumevanje pri opravljanju železniškega prometa	15
1.6.	Službena mesta	16
1.7.	Vlaki in njihov namen	16
1.8.	Razpored, predaja in prevzem službe	17
1.9.	Službeni znaki OVKN	17
2.	POSTAJNI POSLOVNI RED, TEHNOLOŠKI PROCES DELA IN POSLOVNIK INDUSTRIJSKEGA TIRA	18
2.1.	Postajni poslovni red	18
2.2.	Tehnološki proces dela postaje	19
2.3.	Poslovnik industrijskega tira	19
3.	PROGOVNE IN POSTAJNE NAPRAVE	21
3.1.	Signalnovarnostne naprave APB	21
3.2.	Signalnovarnostne naprave MO	21
3.3.	Signalnovarnostne naprave na odjavnici	22
3.4.	Označbe ob progi	22
3.5.	Postajne naprave	22
3.6.	Postajne signalnovarnostne naprave	22
3.7.	Tiri na postajah	22
3.8.	Kretnice in lege kretnic	23
3.9.	Zavarovanje kretnic in hitrosti čez kretnice	23
3.10.	Odpravljanje napak na postajnih in progovnih napravah	24
3.11.	Prerez kretnic	24
4.	OZNAČEVANJE PROG, TIROV, KRETNIC, SIGNALOV IN DRUGIH NAPRAV	26
4.1.	Splošno o označevanju prog, tirov, kretnic, signalov in drugih naprav	26
4.2.	Označevanje prog	26
4.3.	Označevanje tirov	26
4.4.	Označevanje kretnic	27
4.5.	Označevanje signalov	27
4.6.	Označevanje drugih naprav	29
5.	RAVNANJE S TIRNIMI VOZILI	30
5.1.	Pogoji za obratovanja tirnih vozil	30
5.2.	Pogoji za uvrščanje tirnih vozil v vlake	30
6.	DELO PRI PREMIKU	32
6.1.	Premik	32
6.2.	Opravljanje premika	32
6.3.	Oprema premikalnih delavcev	33
6.4.	Mesta premikačev pri premiku	33
6.5.	Vodenje in nadziranje premikalnih del	34
6.6.	Obveznosti vodje premika	34
6.7.	Hitrost vožnje pri premiku	34
6.8.	Spenjanje in razpenjanje	35
6.9.	Pripenjanje vozil	36
6.10.	Opravi pri spenjanju in razpenjanju vozil	37
6.11.	Premikalna vozna pot	38
6.12.	Ravnanje z napravami pri premiku	38
6.13.	Postavljanje premikalnih vozni poti in dajanje dovoljenj za premik	39
6.14.	Premik prek več premikalnih območij	39
6.15.	Preverjanje in opazovanje premikalnih vozni poti	40
6.16.	Dajanje ukazov za premik	41

6.17.	Dajanje signalnih znakov pri premiku	42
6.18.	Premikalna vožnja	43
6.19.	Premik z motornim vozilom za posebne namene	44
6.20.	Premik z dvopotnim vozilom	44
6.21.	Odbijanje in spuščanje vagonov	44
6.22.	Lokomotivske vožnje	47
6.23.	Premik s premikalno vrvjo	48
6.24.	Ročni premik	49
6.25.	Premik s cestnimi vozili	49
6.26.	Premik s prenosnico ali obračalnico	49
6.27.	Premik v vlečnih enotah in delavnicah	50
6.28.	Premik na glavnih tirih in odprti progi	50
6.29.	Previdnostni ukrepi, kadar se pričakuje vlak	51
6.30.	Posebni ukrepi pri premiku s posamičnimi vagoni	52
6.31.	Previdnostni ukrepi po končanem premiku	52
6.32.	Osebna varnost pri premiku	53
7.	IZREDNI PREVOZI IN IZREDNE POŠILJKE	54
7.1.	Izredne pošiljke	54
7.2.	Zahteva za prevoz izredne pošiljke	54
7.3.	Proučitev možnosti prevozov izrednih pošiljk	55
7.4.	Splošni in posebni varnostni pogoji za prevoz izredne pošiljke	55
7.5.	Dodatni pogoji za prevoz izredne pošiljke na elektrificiranih progah	57
7.6.	Izvedba ozemljitve in izenačitve potencialov	58
7.7.	Obvestilo o sprejetju oziroma zavrnitvi prevoza izredne pošiljke	58
7.8.	Izdaja dovoljenja in izdelava službenega obvestila za prevoz izredne pošiljke	59
7.9.	Glavne šifre prevoznih pogojev za upravljavca	59
7.10.	Uvrstitev izredne pošiljke v vlak	60
7.11.	Promet vlakov z izredno pošiljko	61
7.12.	Popravilo naklada, prekladanje, premaknitev pošiljke med potjo in usposobitev izredne pošiljke za vožnjo	61
8.	KODIFIKACIJA PROG ZA KOMBINIRANI TRANSPORT	62
8.1.	Kodifikacija prog za prevoz kodificiranih pošiljk	62
8.2.	Splošno o kodifikaciji	62
9.	OZNAČEVANJE VLAKOV	63
9.1.	Splošno o označevanju vlakov	63
9.2.	Določitev smeri vožnje	63
9.3.	Označevanje potniških vlakov	63
9.4.	Označevanje tovornih in službenih vlakov	64
10.	VOZNI RED	65
10.1.	Vozni red	65
10.2.	Grafikon prometa vlakov	65
10.3.	Določbe za uveljavitev operativnega voznega reda	66
10.4.	Izpisek iz operativnih voznih redov za postajno osebje in progovne čuvaje	66
10.5.	Navodilo o progi	67
10.6.	Vozni red posameznega vlaka	68
10.7.	Spremembe operativnega voznega reda	69
11.	PROMETNA OPERATIVA	70
11.1.	Prometna operativa	70
11.2.	Vodenje prometa vlakov na posameznih progah	70
12.	OBVEŠČANJE O VLAKOVNEM PROMETU	71
12.1.	Splošne določbe o obveščanju o vlakovnem prometu	71
12.2.	Obveščanje osebja na postaji, in osebja službenih mest o spremembah v vlakovnem prometu	72
13.	SPREMNE LISTINE VLAKOV	73
13.1.	Spremne listine	73

13.2.	Nalog za vožnjo vlaka	73
13.3.	Ročna beležnica za strojevodjo	74
13.4.	Splošni nalog	74
14.	ŠTEVILO IN RAZPORED DELAVCEV PRI VLAKIH TER VOŽNJA OSEB S TOVORNIMI VLAKI	75
14.1.	Vožnja na vlečnih vozilih	75
14.2.	Število delavcev pri vlakih	75
14.3.	Vožnja oseb s tovornimi vlaki	76
15.	HITROSTI VLAKOV	77
15.1.	Hitrost vlaka	77
15.2.	Počasne vožnje	78
16.	PROMET VLAKOV	80
16.1.	Vodenje prometa vlakov	80
16.2.	Daljinsko vodenje prometa	81
16.3.	Sestajanja vlakov	82
16.4.	Vodenje prometa vlakov z dogovarjanjem prometnikov sosednjih postaj	82
16.5.	Dovoljenje	82
16.6.	Sporočilo o odhodu vlaka – aviza – in sporočilo o predvidenem odhodu vlaka – predaviza	85
16.7.	Odjava	86
16.8.	Promet deljenih in izrednih vlakov	87
16.9.	Promet zamujenih vlakov	87
16.10.	Intervali zaporednih vlakov	87
16.11.	Dajanje dovoljenja za vožnjo pri okvarah na sredstvih za sporazumevanje	88
17.	VODENJE PROMETA VLAKOV V ČASU MOTENJ V DELOVANJU NAPRAV APB ALI MO	89
17.1.	Ravnanje z napravami za krajevno vodenje prometa na progah, kjer se promet vodi daljinsko	89
17.2.	Ravnanje pri uvozu oziroma izvozu vlaka na progah z napravami APB ali MO	89
17.3.	Ravnanje pri uvozu oziroma izvozu vlaka na daljinsko vodeni postaji	89
17.4.	Vodenje prometa vlakov, ki so na odprti progi, ob nastanku motenja v delovanju naprav APB	91
17.5.	Vodenje prometa vlakov med okvarami na napravah za daljinsko vodenje prometa in APB	92
18.	OPRAVLJANJE PROMETA NA PROGI, KJER PREKINE DELO PROMETNIK, ODJAVNIK ALI PROGОВNI ČUVAJ	93
18.1.	Določanje in objavljanje postaj in službenih mest, na katerih se prekine delo prometnika, odjavnika ali progovnega čuvaja	93
18.2.	Opravlila, ki jih mora prometnik opraviti na postaji pred prekinitvijo dela	94
18.3.	Vožnje vlakov med prekinitvijo dela prometnika ali odjavnika	95
18.4.	Ravnanje strojevodje med vožnjo vlaka na progi med prekinitvijo dela prometnikov ali odjavnikov	95
18.5.	Začetek dela prometnika, odjavnika ali progovnega čuvaja po prekinitvi	96
19.	SPREJEMANJE VLAKOV NA POSTAJO, DAJANJE DOVOLJENJ ZA VOŽNJO	98
19.1.	Določitev rednih uvoznih tirov	98
19.2.	Vozna pot vlaka	98
19.3.	Ukaz za zavarovanje vozne poti vlaka	99
19.4.	Fonogrami za zavarovanje vozne poti za uvoz	100
19.5.	Fonogrami za zavarovanje vozne poti za izvoz	101
19.6.	Fonogrami za zavarovanje vozne poti za prevoz	101
19.7.	Zavarovanje vozne poti vlaka	101
19.8.	Ravnanje s ključi kretničnih ključavnic	102
19.9.	Hkratni uvozi in izvozi vlakov	103
19.10.	Priprave za sprejem vlaka	104
19.11.	Ravnanja z glavnimi signali	104
19.12.	Ravnanje z uvoznimi, izvoznimi in kritnimi signali	105
19.13.	Ravnanje z uvoznimi signali ob spremembi uvoznega tira	105
19.14.	Ravnanje z uvoznimi signali za uvoz vlaka na zasedeni ali slepi tir	105
19.15.	Ravnanje z glavnimi signali za izjemno ustavitev vlaka	106
19.16.	Ravnanje s prostornimi signali odjavnice in delo odjavnika	106

19.17.	Neuporabnost ali neveljavnost glavnih signalov	106
19.18.	Ravnanje pri neuporabnih signalih	107
19.19.	Pričakovanje vlakov po kretniku	108
19.20.	Sprejem vlakov na postajo	109
19.21.	Izjemna ustavitev vlaka, ki po voznem redu ali po odredbi na postaji nima postanka	111
19.22.	Obveščanje strojevodij o posebnih ukrepih za urejenost in varnost prometa	111
19.23.	Obveščanje strojevodje	113
19.24.	Dovoljenje za vožnjo	113
19.25.	Izjemen prevoz vlaka	115
20.	KRIŽANJE VLAKOV	116
20.1.	Križanje vlakov	116
20.2.	Prelaganje križanj	117
20.3.	Odrejanje križanj	117
21.	ZAVAROVANJE PROMETA S PROGOVNIMI ČUVAJI	119
21.1.	Progovni čuvaji	119
21.2.	Obhodnik proge	119
21.3.	Zavarovanje prometa na nivojskem prehodu	119
21.4.	Ravnanja, kadar so naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu v okvari	120
21.5.	Obveščanje strojevodij o okvarah naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih	121
22.	DELO OSEBJA PRI VLAKU	122
22.1.	Delo osebja pri vlaku	122
22.2.	Vožnja vlaka na progi	122
22.3.	Vožnja vlaka na postajo	122
22.4.	Postanek vlaka na postaji in postajališču	122
23.	IZREDNOSTI MED VOŽNJO	124
23.1.	Ravnanje pri izjemni ustavitvi vlaka na odprti progi	124
23.2.	Nadaljevanje vožnje ali umik vlaka z odprte proge	124
24.	VODENJE PROMETA VLAKOV MED VZDRŽEVALNIMI DELI NA PROGI IN POSTAJAH	126
24.1.	Zapora proge ali tira	126
24.2.	Promet vlakov po nepravem tiru	127
24.3.	Obojestranski promet	128
24.4.	Predvidena zapora enega tira dvotirne proge, za daljše obdobje	129
24.5.	Varovanje delovnih skupin	129
25.	POSEBNE DOLOČBE O ELEKTRIFICIRANIH PROGAH	131
25.1.	Splošne določbe o elektrificiranih progah	131
25.2.	Varnostni ukrepi pri nakladanju in razkladanju vagonov	131
25.3.	Okvare na napravah električne vleke	132
25.4.	Izpad napetosti v postajnem voznem vodu	132
25.5.	Izpad napetosti v progovnem voznem vodu	132
25.6.	Prenehanje napajanja voznih vodov iz elektronapajalne postaje	133
25.7.	Zahteva po izklopu napetosti ob nevarnosti — izrednem dogodku	133
25.8.	Vožnja s spuščnim odjemnikom toka po odredbi dispečerja stabilnih naprav elektrovleke	133
25.9.	Pregledovanje in vzdrževanje voznega omrežja ter odstranjevanje ledu z voznih vodov	133
26.	POSEBNE VRSTE PROMETA	134
26.1.	Vožnja vlakov do določenega mesta na odprti progi	134
26.2.	Obveščanje strojevodje o vožnji vlaka do določenega mesta na odprti progi	135
26.3.	Potiskanje vlakov	136
26.4.	Vožnja delovnega vlaka	136
26.5.	Vožnja intervencijskega vlaka	137
27.	VOŽNJA MOTORNIH VOZIL ZA POSEBNE NAMENE	138
27.1.	Splošne določbe	138
27.2.	Vožnja s progovnim vozilom na progi	138
27.3.	Hitrost vožnje progovnih vozil	140
27.4.	Prepustnice in razvid voženj s progovnimi vozili	140
27.5.	Delo voznika progovnega vozila	140

27.6.	Varovanje in zavarovanje progovnih vozil po končani vožnji	140
28.	ORGANIZACIJA PROMETA V ZIMSKEM OBDOBJU	141
28.1.	Promet v zimskih razmerah	141
29.	ORGANIZACIJA PROMETA V POSEBNIH RAZMERAH	142
29.1.	Zadržanje vlaka na postaji zaradi neugodnih vremenskih razmer	142
29.2.	Prevoz potnikov, prtljage in blaga ob prekinitvi železniškega prometa	142
29.3.	Ravnanja, kadar se aktivirajo javljalniki plazov	142
29.4.	Utek vozil in pretrganje vlaka	143
30.	OBRAZCI PROMETNE SLUŽBE	144
30.1.	Vodenje obrazcev	144
30.2.	Pregled rednih leg kretnic	145
30.3.	Prometni dnevnik za postaje z računalniškim vodenjem prometa	145
30.4.	Prometni dnevnik za postaje z elektrorelejnimi ali elektronskim zavarovanjem	146
30.5.	Prometni dnevnik za postaje z elektromehaničnim ali mehaničnim zavarovanjem	146
30.6.	Evidenca uporabe tipk s števcami na signalnovarnostni napravi	146
30.7.	Dovoljenje za premik	146
30.8.	Poročilo o izrednosti	146
30.9.	Izpisek iz operativnih vozniških redov za postajno osebje	147
30.10.	Izpisek iz operativnih vozniških redov za progovno osebje	147
30.11.	Beležnica obvestil in fonogramov za progovne čuvaje	147
30.12.	Beležnica fonogramov za kretnike	147
30.13.	Beležnica brzojavk in fonogramov	147
30.14.	Nalog za vožnjo vlaka	147
30.15.	Splošni nalog	147
30.16.	Prepustnica za vožnjo progovnega vozila	148
30.17.	Pregled obrazcev prometne službe	148
31.	KONČNE DOLOČBE	149
31.1.	Začetek veljavnosti	149
32.	PRILOGE	150
32.1.	Priloga 1: Pregled rednih leg kretnic (P - 1)	151
32.2.	Priloga 2: Prometni dnevnik za postaje z elektrorelejnimi ali elektronskim zavarovanjem (P - 3)	152
32.3.	Priloga 3: Prometni dnevnik za postaje z elektromehaničnim ali mehaničnim zavarovanjem (P - 4)	157
32.4.	Priloga 4: Evidenca uporabe tipk s števcami na signalnovarnostni napravi (P - 5)	162
32.5.	Priloga 5: Dovoljenje za premik (P - 6)	164
32.6.	Priloga 6: Poročilo o izrednosti (P - 7)	166
32.7.	Priloga 7: Izpisek iz operativnih vozniških redov za postajno osebje (P - 8)	168
32.8.	Priloga 8: Izpisek iz operativnih vozniških redov za progovno osebje (P - 9)	170
32.9.	Priloga 9: Beležnica obvestil in fonogramov za progovne čuvaje (P - 10)	171
32.10.	Priloga 10: Beležnica fonogramov za kretnike (P - 11)	173
32.11.	Priloga 11: Beležnica brzojavk in fonogramov (P - 12)	175
32.12.	Priloga 12: Nalog za vožnjo vlaka (P - 13)	177
32.13.	Priloga 13: Splošni nalog za vlak (P - 14)	179
32.14.	Priloga 14: Prepustnica za vožnjo progovnega vozila (P - 15)	181
32.15.	Priloga 15: Pregled obrazcev prometne službe	183

Na podlagi Poslovnika sistema varnega upravljanja - 925, Tehnične specifikacije za interoperabilnost, ki se nanaša na podsistem »Vodenje in upravljanje prometa«, SŽ – Infrastruktura d.o.o. izdaja:

925 - DN52

Delovno navodilo o prometnih predpisih

1. SPLOŠNE DOLOČBE

1.1. Vsebina delovnega navodila

(1) To delovno navodilo določa pogoje in način organizacije ter opravljanja varnega in rednega železniškega prometa za konvencionalne hitrosti do 160 km/h na območju Republike Slovenije, ki jih morajo upoštevati upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki, razen če za industrijske tire in proge drugih železnic niso predpisani drugačni pogoji za opravljanje železniškega prometa.

(2) Določbe tega delovnega navodila, predpisane za postaje, veljajo tudi za cepišča, če to delovno navodilo ne določa drugače.

(3) Če na službenem mestu, kjer redno ni prometnika, opravlja delo prometnik, veljajo za takšno službeno mesto določbe, predpisane za postajo.

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

1.2. Pomen izrazov in kratic

(1) Izrazi, uporabljeni v tem delovnem navodilu, imajo naslednji pomen:

1. »avtomatski prevozni režim (APR)« je preklpitev signalnovarnostne naprave v način delovanja tako, da se pri vožnji vlaka proti postaji ali odjavnici vozna pot vlaka skozi postajo ali odjavnico avtomatsko postavi in zavaruje, glavni signali pa pokažejo signalni znak za dovoljeno vožnjo;
2. »avtomatski izklop NPR« je avtomatska prekinitve zavarovanja prometa na nivojskem prehodu po preteku programiranega časa v primerih, ko vlak ne prepelje izklopnega mesta;
3. »brzovjavka« je nujno pisno sporočilo, ki se nanaša na vodenje železniškega prometa;
4. »center vodenja prometa« je mesto, s katerega progovni prometnik z napravami za daljinsko vodenje prometa vodi promet na najmanj treh daljinsko vodenih postajah;
5. »centralna postavljalnica« je naprava, ki omogoča krmiljenje notranjih in zunanjih signalnovarnostnih naprav na eni postaji;
6. »cepišče« je službeno mesto, na katerem se na odprti progi odcepi druga proga ali industrijski tir, železniški promet nasprotnih in zaporednih vlakov pa vodi prometnik sosednje postaje ali progovni prometnik;
7. »cepna kretnica« je kretnica, kjer se cepi druga proga ali industrijski tir;
8. »cepna postaja« je postaja, kjer se cepi druga proga;
9. »cepni vlak« je vlak, ki se loči od glavnega vlaka na cepni postaji;
10. »čuvaj nivojskega prehoda« je delavec, ki je strokovno usposobljen za delovno mesto OVKN, katerega strokovna usposobljenost vsebuje tudi zavarovanje prometa na nivojskem prehodu;
11. »daljinsko vodenje prometa« je vodenje prometa z napravami za daljinsko vodenje prometa s sosednje postaje ali iz centra vodenja prometa;

12. »daljinsko vodena postaja« je nezasedena postaja, na kateri je promet daljinsko voden z napravami za daljinsko vodenje prometa;
13. »dejanska relacija vlaka« je pot, ki jo vlak dejansko prepelje od svojega začetnega do končnega mesta;
14. »deljeni vlak« je vlak, ki vozi po voznem redu osnovnega vlaka;
15. »dvopotna vozila« so motorna vozila za posebne namene, ki so prirejena za vožnjo po cesti in po tirih;
16. »fonogram« je dokazno oddano in sprejeto kratko ustno sporočilo predpisane vsebine;
17. »glavni vlak« je vlak, od katerega se na cepni postaji loči del vlaka;
18. »izredni dogodek« je v tem delovnem navodilu skupno ime za resno nesrečo, nesrečo in incident;
19. »izredni prevoz« je prevoz vozil, ki prazna ali naložena presegajo nakladalni profil, predpisane kode proge, osno ali dolžinsko obremenitev proge ali mejno nakladalno maso;
20. »izredni vlak« je vlak, za katerega je izdelan vozni red posameznega vlaka, nima pa koledarja vožnje, ali pa vlak, ki vozi po posebej izdelanem voznem redu posameznega vlaka ali vozi po voznem redu osnovnega vlaka;
21. »izvozna kretnica« je kretnica, kjer se končajo postajni tiri in se prične progovni tir;
22. »kodifikacija« je način označevanja pošilk, katerih prečni presek presega dovoljene nakladalne profile in bi se brez takšnega sistema prevažale kot izredni prevoz;
23. »koda proge« je označba proge, s katero se določa, katere kodificirane pošilke se po progi še lahko prevažajo, ne da bi zapadle pod režim izrednega prevoza;
24. »komunikacijsko mesto« je mesto na odprti progi ali na službenem mestu, od koder je mogoče vzpostaviti telekomunikacijsko zvezo vsaj s prometnikom ali progovnim prometnikom;
25. »krajevno ravnanje« je upravljanje s centralno postavljalnico zasedene postaje;
26. »križna postaja« je postaja, kjer se križata vlaka iz nasprotnih smeri, in na katero je križanje preloženo ali odrejeno;
27. »lahek vlak« je vlak, ki glede na svoje tehnične karakteristike lahko vozi z večjimi hitrostmi kot drugi vlaki in je kot »lahek vlak« označen v dokumentih operativnega voznega reda;
28. »lokalna postavljalnica« je naprava v okviru centralne postavljalnice, s katero postajno, premikalno ali vlakovno osebje krajevno upravlja s kretnicami, raztirniki in napravami za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih;
29. »medpostajni odsek« je odprta proga med dvema sosednjima postajama;
30. »nakladališče« je mesto na progi, na katerem se naklada in razklada blago ter opravlja premik, ki je potreben zaradi nakladanja ali razkladanja. Kretnice na nakladališču morajo biti zavarovane enako kot cepna kretnica, kjer se cepi druga proga ali industrijski tiri;
31. »največja hitrost vlaka« je največja hitrost, ki je določena z voznim redom posameznega vlaka za vsak vlak in ki ne sme preseči največje dovoljene progovne hitrosti;
32. »naprave za daljinsko vodenje prometa« so naprave, ki omogočajo upravljanje s centralnimi postavljalnicami na daljavo;
33. »nepravi tir« je tir na dvotirnih progah, ki ni določen za redno vožnjo vlakov te smeri;
34. »nezasedena postaja« je postaja, ki ni zasedena s prometnikom;
35. »obojestranski promet« je promet vlakov na dvotirnih progah oziroma odsekih dvotirnih prog, ki so opremljene s signalnovarnostnimi napravami za vožnjo vlakov v obe smeri, po katerem koli tiru;
36. »obvestilo« je pisno ali ustno sporočilo, ki se nanaša na vodenje železniškega prometa;
37. »odjavnica« je službeno mesto, s katerega se na odprti progi uravnavajo vožnje zaporednih vlakov v razmiku odjavnih odsekov. Meja med odjavnicama je prostorni signal. Na odprti progi je lahko več odjavnic;
38. »odprta proga« je proga, ki povezuje dve postaji. Meja med odprto progo in postajo so uvozni signali, kjer pa teh ni, pa prvi uvozni kretnici sosednjih postaj;
39. »odredba« je obvestilo v pisni obliki, ki se nanaša na tehnično, tehnološko ali organizacijsko delovanje samo ene organizacijske enote in jo izda vodja te enote;

40. »odrejeno križanje« je križanje vlakov, ki ni predvideno z operativnim voznim redom in se ga odredi na določeno postajo, kjer se bo križanje izvedlo;
41. »omejena hitrost« je hitrost, ki je manjša od progovne hitrosti in je signalizirana z enim od naslednjih signalnih znakov, ki jih kažejo glavni signali:
- »Omejena hitrost', pričakuj 'Stoj«
 - »Omejena hitrost', pričakuj 'Prosto' ali 'Previdno«
 - »Omejena hitrost', pričakuj 'Omejeno hitrost«
 - »Omejena hitrost«
- zaradi enega od naslednjih vzrokov:
- vožnje preko ene ali več kretnic v odklon, kadar je hitrost pri vožnji preko vsaj ene kretnice v odklon zaradi tehničnega in konstrukcijskega stanja kretnice nižja od hitrosti pri vožnji v premo;
 - vožnje do mejnega tirnega signala;
 - vožnje v slepi tir do mejnega tirnega signala ali
 - uvoza na tir, kjer ni zagotovljena prepeljevalna pot.
- Omejeno hitrost v km/h je treba navesti v voznem redu posameznega vlaka. Kadar je hitrost signalizirana s hitroštnim kazalom, se upošteva hitrost, ki jo določa hitroštno kazalo.
42. »operativni vozni red« je vozni red, ki je sestavljen iz voznih redov posameznih vlakov za potrebe upravljavca po posameznih progah in voznih redov posameznih vlakov za potrebe prevoznikov na teh progah ter zajema tudi dokumente operativnega voznega reda;
43. »osnovni vlak« je vlak, za katerega je vnaprej izdelan in objavljen vozni red;
44. »OVKN« je osebe ali oseba, ki opravlja varnostno kritične naloge; OVKN so osebe prevoznika ali upravljavca, določene v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (TSI) in sistemih varnega upravljanja (SVU), ki morajo imeti ustrezno strokovno usposobljenost za opravljanje vseh potrebnih nalog v zvezi z varnostjo v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah;
45. »počasna vožnja« je vožnja vlaka s hitrostjo, ki je manjša od največje dovoljene progovne hitrosti ali od omejene hitrosti; počasne vožnje niso navedene v dokumentih voznega reda;
46. »posebni vlak« je vlak, ki vozi po voznem redu, izdelanem ne glede na vozne rede drugih vlakov, ali pa se zanj izdela poseben vozni red posameznega vlaka;
47. »poslovnik« je dokument, ki vsebuje tiste določbe postajnega poslovnega reda, ki so skupne za upravljavca in prevoznika, in določbe, potrebne za delo posamezne enote prevoznika ali upravljavca;
48. »postaja« je prometno mesto z najmanj eno kretnico, na katerem se ureja železniški promet nasprotnih in zaporednih vlakov;
49. »postajališče« je mesto na progi, ki je namenjeno za vstopanje in izstopanje potnikov;
50. »signalnovarnostne naprave« so naprave za zavarovanje in vodenje prometa;
51. »postajni poslovni red« je dokument upravljavca, z natančnimi določbami o postaji, njeni tehnični opremljenosti in organizaciji vodenja prometa na njej;
52. »postajni tiri« so tiri, ki se nahajajo med uvoznimi kretnicami iste postaje ali uvozno kretnico in tirnimi zaključki slepih tirov;
53. »postajno osebje« je osebje, ki sodeluje pri zavarovanju vlakovnih in/ali premikalnih voznih poti na postaji;
54. »postanek vlaka iz prometnih ozirrov« je z operativnim voznim redom predviden postanek vlaka na postaji za potrebe državnih organov oziroma za zagotovitev urejenosti železniškega prometa;
55. »potniški vagoni« so železniška vozila brez lastnega pogona; namenjeni so za prevoz potnikov in so: sedežni, ležalni, spalni, jedilni, bifejski, poštni, službeni in posebni;
56. »pravi tir« je tir na dvotirnih progah, določen za redno vožnjo vlakov ene smeri;
57. »predvidena relacija« vlaka je pot, ki jo mora vlak prevoziti glede na sestavo ali potrebe vpeljave vlaka;
58. »preloženo križanje« je križanje, ki se ga je preložilo iz voznoredne križne postaje na novo križno postajo;
59. »premik« je skupno ime za vsa premikalna dela;

60. »premikalna skupina« je skupno ime za vodjo premika in najmanj enega premikača; število premikačev je odvisno od obsega in vrste premikalnih del, krajevnih in drugih tehnoloških pogojev;
61. »premikalo osebje« je skupno ime za strojevodjo, pomočnika strojevodje (če je le-ta na vlečnem vozilu) in premikalno skupino;
62. »prepeljevalna pot« je del tira za ločnico, premikalnim signalom oziroma mejnim tirnim signalom oziroma glavnim signalom, do katerega je postavljena vozna pot, ki mora biti prosta in mora znašati najmanj 50 m;
63. »priključni vlak« je vlak, ki se priključi glavnemu vlaku na priključni postaji;
64. »priročnik za strojevodjo« je skupek pravil, postopkov in informacij, ki jih potrebuje strojevodja, da lahko opravlja naloge vožnje vlaka na določeni relaciji in vozilu, ki se uporablja na tej relaciji (priložena so mu lahko navodila, ki podrobneje definirajo posamezne postopke);
65. »pristojni vzdrževalec« je OVKN, strokovno usposobljen za enega od vzdrževalcev upravljavca;
66. »privolitev« je vzpostavitev stanja na signalnovarnostni napravi tako, da omogoča signaliziranje voženj s signalnimi znaki glavnih signalov samo v eni trenutno izbrani smeri;
67. »progovna hitrost« je največja dovoljena hitrost na progi ali delih proge, odvisna od tehničnega stanja proge, njene opremljenosti in tehničnih značilnosti vlaka; določena je s signalnimi znaki za progovno hitrost;
68. »progovni prometnik« je delavec upravljavca, ki iz centra vodenja prometa neposredno vodi promet na progi ali odseku proge;
69. »progovni telefon« je telefon, ki je nameščen v posebni omarici ali na posebnem stebričku in je namenjen za neposredno sporazumevanje s progovnim prometnikom oziroma prometnikoma sosednjih postaj;
70. »progovni tir« je tir med uvoznim signalom in uvozno kretnico;
71. »progovno vozilo« je motorno vozilo za posebne namene, kadar se dalj časa zadržuje med dvema postajama in za njegovo vožnjo ni mogoče uporabiti voznega reda posameznega vlaka, ali ročno progovno vozilo;
72. »program omrežja« je dokument, ki vsebuje podatke o razpoložljivih zmogljivostih javne železniške infrastrukture;
73. »prometno mesto« je tehnično opremljeno mesto na progi z najmanj eno kretnico, na katerem se ureja železniški promet nasprotnih in zaporednih vlakov; v nadaljevanju postaja;
74. »prometnik« je delavec upravljavca, ki neposredno vodi promet na krajevno vodeni postaji in/ali na največ dveh daljinsko vodenih postajah;
75. »ranžiranje vlaka« je premikalno delo, pri katerem sestavo ali razstavo vlaka opravlja stalna premikalna skupina (dodajanje ali odzemanje vagonov); zamenjava vlakovne lokomotive, dodajanje ali odzemanje doprege ali priprege ni ranžiranje vlaka;
76. »redni vlak« je vlak, ki ima izdelan vozni red posameznega vlaka s koledarjem vožnje in je objavljen v dokumentih operativnega voznega reda ali z voznoredno odredbo;
77. »razstava vlaka« je premik vagonov, ki ga opravlja prevoznik z namenom dostave vagonov iz vlaka na določena mesta, za predvidena dela z vagoni;
78. »relacija vlaka« je pot od začetne do končne postaje vlaka;
79. »sestajanje« je skupni naziv za križanja, prehitenja, srečanja in dohitenja;
80. »sestava vlaka« je premik vagonov, ki ga opravlja prevoznik z namenom razvrstitve vagonov tako, kot je predvidena sestava vlaka;
81. »sprednji vlak« je vlak, ki vozi pred zaporednim vlakom v isti smeri po istem tiru;
82. »strojevodja« je v tem delovnem navodilu skupen naziv za strojevodjo in voznika progovnih vozil, razen kadar je voznik progovnega vozila posebej naveden;
83. »tovorni vagoni« so železniška vozila brez lastnega pogona, namenjena prevozu blaga;
84. »uvozna kretnica« je kretnica, kjer se konča progovni tir in začnejo postajni tiri;
85. »validacija« je postopek, s katerim se zagotavlja identičnost uporabljenih podatkov s posredovanimi podatki;
86. »vlaki z nagibno tehniko« so vlaki, ki z dodatnim aktivnim ali pasivnim nagibanjem vagonskega groda na notranjo stran krivine zmanjšujejo bočni pospešek, ki deluje na potnike;

87. »vlakovna pot« je zmogljivost transportne infrastrukture za vožnjo vlaka med dvema krajema ob določenem času;
88. »vlakovna vožnja« je vožnja vlaka po predpisanem voznem redu;
89. »vlakovno osebje« je skupno ime za vlakospremno osebje in strojevodjo ter pomočnika strojevodje, če je ta na vlečnem vozilu pri vlaku;
90. »vlakospremno osebje« je osebje, ki spremlja vlak, kamor se ne šteje strojevodje ter pomočnika strojevodje;
91. »vlečna vozila« so železniška vozila z lastnim pogonom, ki so namenjena za vleko vlakov, vožnjo pri premiku ali samostojno vožnjo in so lokomotive, motorniki in motorne garniture;
92. »vozlišče« je v pomenu uravnavanja prometa območje več železniških postaj, ki glede na potrebe železniškega prometa sestavljajo celoto. Območja vozlišč določi upravljavec in jih s podatki o progi posreduje prevozniku, da jih ta objavi v Navodilu o progi;
93. »voznoredna križna postaja« je postaja, na kateri je križanje določeno z operativnim voznim redom;
94. »voznoredna odredba« je službeno obvestilo upravljavca v pisni obliki, ki se nanaša na napovedi in odpovedi vlakov v veljavnem voznem redu omrežja;
95. »zaporedni vlak« je prvi vlak, ki vozi za vlakom v isti smeri po istem tiru;
96. »zavorna pot« je razdalja, ki jo prevozi vozilo oziroma vlak od trenutka začetka zaviranja do njegove zaustavitve. Zavorna pot nekega vozila ali vlaka pri sprožitvi hitrega zaviranja ne sme prekoračiti zavorne razdalje.

(2) Delovna mesta, navedena v tem delovnem navodilu, imajo enak pomen, kot ga določa 925 DN44 Delovna mesta osebja, ki opravlja varnostno kritične naloge.

(3) Drugi izrazi, uporabljeni v tem delovnem navodilu, imajo enak pomen, kot ga določa zakon, ki ureja varnost v železniškem prometu.

(4) Kratice, uporabljene v tem delovnem navodilu, imajo naslednji pomen:

- APB avtomatski progovni blok
- APR avtomatski prevozni režim
- CP centralna postavljalnica
- CVP center vodenja prometa
- DN delovno navodilo
- EU Evropska unija
- MO medpostajna odvisnost
- NPr nivojski prehod
- OVKN oseba (osebje) za opravljanje varnostno kritičnih nalog
- OP obojestranski promet
- SV signalnovarnostna (naprava)
- TSI tehnične specifikacije interoperabilnosti
- UIC mednarodna železniška unija.

1.3. Zavorna razdalja

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

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

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

1. uvozni in kritni signali morajo biti postavljeni največ 500 m (v izjemnih primerih se ta razdalja lahko poveča za največ 30 %) in najmanj 100 m pred prvo uvozno kretnico oziroma pred mestom, ki ga krijejo;
2. razdalja med uvoznim oziroma kritnim signalom in signalom »premikalni mejnik« mora biti najmanj 50 m;

3. če je proga na dolžini najmanj 2 km pred uvoznim oziroma kritnim signalom v padcu 10 ‰ ali več, se morata najmanjši razdalji iz prvih dveh točk tega odstavka povečati s 100 m na 300 m in s 50 m na 150 m;
4. medsebojna oddaljenost glavnih signalov, ki predsignalizirajo signalne znake naslednjega glavnega signala, ne sme biti večja od 3000 m in ne manjša od 1000 m;
5. predsignali morajo biti postavljeni na največ 1500 m in najmanj na 1000 m pred glavnim signalom, katerega signalne znake predsignalizirajo;
6. kadar zaradi krajevnih razmer ni mogoče doseči predpisane vidnostne razdalje, je najmanjšo razdaljo med glavnimi signali, ki predsignalizirajo signalne znake naslednjega glavnega signala, oziroma med glavnim signalom in predsignalom dovoljeno zmanjšati za največ 5 %, to je na najmanjšo razdaljo 950 m.

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

1. uvozni in kritni signali morajo biti postavljeni največ 500 m (v izjemnih primerih se ta razdalja lahko poveča za največ 30 %) in najmanj 100 m pred prvo uvozno kretnico oziroma pred mestom, ki ga krijejo;
2. razdalja med uvoznim oziroma kritnim signalom in signalom »premikalni mejnik« mora biti najmanj 50 m;
3. če je proga na dolžini najmanj 2 km pred uvoznim oziroma kritnim signalom v padcu 10 ‰ ali več, se morata najmanjši razdalji iz prvih dveh alinej povečati s 100 m na 200 m in s 50 m na 100 m;
4. medsebojna oddaljenost glavnih signalov, ki predsignalizirajo signalne znake naslednjega glavnega signala, ne sme biti večja od 3000 m in ne manjša od 700 m;
5. predsignali morajo biti postavljeni na največ 1050 m in najmanj na 700 m pred glavnim signalom, katerega signalne znake predsignalizirajo;
6. kadar zaradi krajevnih razmer ni mogoče doseči predpisane vidnostne razdalje, je najmanjšo razdaljo med glavnimi signali, ki predsignalizirajo signalne znake naslednjega glavnega signala, oziroma med glavnim signalom in predsignalom dovoljeno zmanjšati za največ 5 %, to je na najmanjšo razdaljo 665 m.

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

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

1.4. Predpisi o opravljanju železniškega prometa

(1) Pri opravljanju železniškega prometa je treba poleg določb tega delovnega navodila upoštevati še postajne poslovne rede, poslovnike, izvlečke iz postajnih poslovnih redov ali poslovnikov, odredbe, voznoredne odredbe in obvestila, s katerimi se natančneje določa opravljanje železniškega prometa.

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

(3) Določbe postajnega poslovnega reda, tehnološkega procesa dela in poslovnega reda na industrijskem tiru, ki se nanašajo na delo strojevodje, morajo biti objavljene v Priročniku za strojevodjo in/ali Navodilu o progi. Določbe, ki se nanašajo na ostalo osebje prevoznika, mora prevoznik objaviti v poslovniku.

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

(5) Na postajah izmenjave prometa med sosednjima upravljavcema je treba upoštevati še določbe meddržavnih sporazumov in pogodb.

(6) OVKN mora v primeru nevarnosti opraviti vse, kar je predpisano za zagotovitev varnosti železniškega prometa, preden zapusti delovno mesto.

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

1.5. Sporazumevanje pri opravljanju železniškega prometa

(1) Pri opravljanju železniškega prometa se je treba sporazumevati jasno, zanesljivo, hitro in na enoten način v slovenskem jeziku, in sicer ustno, pisno ali s predpisanimi signalnimi znaki.

(2) Ustno sporazumevanje je lahko neposredno ali z uporabo telekomunikacijskih naprav.

(3) Pisno sporazumevanje je lahko v obliki ročnega izpisa ali v drugi obliki (telefaks, računalnik, daljnopisnik).

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

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

(5) Fonograme je treba zapisati v predpisane obrazce, če naprav, ki omogočajo stalno in zanesljivo registriranje sporočil, ni ali pa ne delujejo. Za številko fonograma se uporablja zaporedna številka iz beležnice brzojavk in fonogramov.

(6) Fonograme, ki se nanašajo na vožnjo vlaka ali progovnega vozila, je treba vpisati v obrazce z vnaprej pripravljenim besedilom fonogramov tudi takrat, ko naprave, ki omogočajo stalno in zanesljivo registriranje sporočil, delujejo. Za številke fonogramov se v tem primeru dajejo poljubne številke, za katere pa velja pravilo:

1. da je številka med 10 in 99;
2. da številke niso zaporedne;
3. da se ne uporabljajo stalno ali pogosto enake številke;
4. da niso enake zadnjim številkam v številki vlaka.

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

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

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

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

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

10. progovnim prometnikom in komunikacijskimi mesti.

(10) Neposredne zveze pod števkami 4, 5 in 7 predhodnega odstavka morajo biti vključene v naprave za registriranje pogovorov.

(11) Proga je opremljena s komunikacijskimi mesti, če razdalja med njimi ni večja od 3000 m. Kot komunikacijska mesta se štejejo poleg progovnih telefonov, tudi telefoni na delovnih mestih kretnikov, čuvajev nivojskih prehodov, odjavnikov, in mesta, od koder je možno vzpostaviti telekomunikacijsko zvezo s prometnikom ali progovnim prometnikom.

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

(13) Za sporazumevanje v železniškem prometu se lahko uporablja tudi računalniški informacijski sistem upravljavca. Uporaba tega sistema mora biti omogočena prevoznikom glede na podatke, ki jih potrebujejo pri svojem delu.

1.6. Službena mesta

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

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

1.7. Vlaki in njihov namen

(1) Vlak je:

1. po predpisih sestavljena in speta skupina železniških potniških in/ali tovornih vagonov z enim ali več vlečnimi vozili oziroma en vagon, spet z enim ali več vlečnimi vozili, ali
2. en ali več med seboj spetih motornikov ali motornih garnitur, ali
3. vlečno vozilo, ki vozi samo, ali
4. motorno vozilo za posebne namene, s pripetimi vozili ali brez njih, ki vozi kot vlak, ali
5. po predpisih sestavljena skupina železniških vozil, ki čaka na vlečno vozilo ali na ranžiranje.

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

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

- e) intervencijski vlaki.

1.8. Razpored, predaja in prevzem službe

(1) OVKN opravljajo službo po vnaprej izdelanem razporedu. Menjava razporeda službe za določen dan je mogoča le z dovoljenjem vodje organizacijske enote oziroma od njega pooblaščen osebe.

(2) Če se delo opravlja neprekinjeno, se služba predaja in sprejema osebno (pisno in ustno ali samo ustno), če se delo opravlja prekinjeno, pa le pisno. Delavec, ki delovno obveznost predaja, mora delavcu, ki jo sprejema, prenesti vse, kar je potrebno, da lahko ta pravilno, brez zastoja in brez motenj delo takoj nadaljuje. Ob predaji mora sporočiti vse že storjene ukrepe in tiste, ki jih je treba še storiti. Delovna mesta in način predaje ter sprejemanje službe upravljavec predpiše v postajnem poslovnem redu ali poslovniku, prevoznik pa v poslovniku. Pisno morajo predajati službo:

1. vlakovni dispečerji;
2. progovni prometniki;
3. prometniki;
4. odjavniki;
5. čuvaji nivojskih prehodov;
6. kretniki;
7. OVKN, ki sodelujejo pri uvrščanju tirnih vozil v vlake in pregledu vlakov, in jih je prevoznik določil v operativnem predpisu.

1.9. Službeni znaki OVKN

Službeni znak mora med opravljanjem dela nositi:

1. prometnik – rdečo kapo z emblemom in
2. vodja premika stalne premikalne skupine – rdeč trak na rokavu leve roke.

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

2.1. Postajni poslovni red

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

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

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

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

1. Prvi del mora vsebovati določbe stalnega značaja in mora biti razdeljen na naslednja poglavja:

- a) tehnične zmogljivosti in opremljenost postaje in industrijskih tirov;
- b) organizacija in način vodenja prometa vlakov;
- c) kdo, kako in kdaj obvešča o spremembah v vlakovnem prometu;
- d) zaviranje pri premiku;
- e) posebni pogoji in navodila za opravljanje prometa in posameznih del na postaji, industrijskih tirih oziroma odsekih prog, ki jih narekujejo specifične razmere na tej postaji oziroma med postajami in se nanašajo na postopke in ravnanja upravljavca in prevoznikov;
- f) organizacija in način opravljanja prometa po delovnih mestih na postaji in stalno zasedenimi službenimi mesti do sosednjih postaj;
- g) oskrbovanje na odprti progi;
- h) vpeljava lokomotivskih vlakov, ki niso vrisani v grafikon prometa vlakov;
- i) posebne določbe za elektrificirane proge;
- j) ravnanje ob izrednih dogodkih in
- k) priloge – situacijski načrt lastne postaje in skice sosednjih postaj in službenih mest do sosednjih postaj, navodilo za ravnanje s signalnovarnostno napravo, v katerem morajo biti po poglavjih navodila za vse naprave, ki se nahajajo na postaji in na sosednjih medpostajnih odsekih, navodilo za ravnanje z električnimi stikali, shema električnih ločitev na postaji in službenih mestih do sosednjih postaj, poslovnik za posamezno stalno zasedeno službeno mesto in ostale priloge, glede na specifičnost postaje.

2. Drugi del mora vsebovati določbe, ki so vezane na veljavni operativni vozni red; izdelati ga je treba za vsako voznoredno obdobje, razdeljen mora biti na naslednja poglavja:

- a) prometno-tehnična dela;
- b) opravljanje drugih del;
- c) druge priprave in
- d) predviden čas in tiri, na katerih bo posamezni prevoznik sestavljal ali/in razstavljaj vlake, ter ukrepi, ki so potrebni pri tem delu.

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

(6) Za delovno mesto, na katerem ni dosegljiv postajni poslovni red ali poslovnik, mora vodja izdelati izvleček. Izvleček mora vsebovati določbe, ki jih mora delavec upoštevati pri delu za zagotovitev varnega in rednega prometa, in določbe, ki se nanašajo na to delovno mesto.

(7) Delavci na delovnih mestih OVKN se morajo seznaniti z določbami izvlečka za delovno mesto, če je ta izdelan oziroma poslovníkom ali postajnim poslovnim redom, kar potrdijo s svojim podpisom na izvodu, ki ga hrani njihov vodja.

(8) V primeru sprememb postajnega poslovnega reda mora upravljavec o spremembah obvestiti prevoznika ter mu posredovati spremembe. Po izvršeni validaciji med prevoznikom in upravljavcem je potrebno vlakovno osebje obveščati še 14 dni.

2.2. Tehnološki proces dela postaje

(1) Tehnološki proces dela je dokument, s katerim se določi organizacija dela na postaji, ki jo zahteva izvajanje operativnega voznega reda.

(2) Za postaje, na katerih opravlja ranžiranje vlakov stalna premikalna skupina, mora tehnološki proces dela postaje izdelati upravljavec. Določbe tehnološkega procesa dela postaje, ki se nanašajo na delo vlakovnega osebja posameznega prevoznika, mora upravljavec posredovati prevozniku. Prevoznik določbe, ki se nanašajo na strojevodjo, objavi v Priročniku za strojevodjo in/ali Navodilu o progi, določbe, ki se nanašajo na ostalo osebje prevoznika, pa v poslovniku.

(3) V programu omrežja upravljavec objavi postaje, za katere mora prevoznik, v primeru da na tej postaji sestavlja ali razstavlja vlake, izdelati tehnološki proces dela sestave ali razstave vlakov. Tehnološki proces za sestavo in razstavo vlakov izdela prevoznik na osnovi podatkov iz 2. dela postajnega poslovnega reda, ki mu jih posreduje upravljavec za čas in tire, na katerih bo sestavljal in/ali razstavljal vlake. Upravljavec tehnološki proces za sestavo in razstavo vlakov posameznega prevoznika uskladi s tehnološkimi procesi za sestavo in razstavo vlakov drugih prevoznikov, potrdi in vrne prevozniku. Prevoznik določbe, ki se nanašajo na strojevodjo, objavi v Priročniku za strojevodjo in/ali v Navodilu o progi, določbe, ki se nanašajo na ostalo osebje prevoznika pa v poslovniku. Vsi usklajeni tehnološki procesi za sestavo in razstavo vlakov posameznih prevoznikov pa predstavljajo tehnološki proces dela postaje.

(4) Za posamezno službo, delovno enoto ali delovno mesto na postaji, na katerem ni dosegljiv tehnološki proces dela, mora vodja enote izdelati izveček iz tehnološkega procesa dela postaje. OVKN mora seznanitev z določbami tehnološkega procesa dela postaje potrditi s podpisom na izvodu, ki ga hrani upravljavec.

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

(6) OVKN upravljavca in osebje stalne premikalne skupine, ki opravlja ranžiranje vlakov na postaji, morajo biti seznanjeni z določbami postajnega poslovnega reda in tehnološkega procesa dela postaje, kar potrdijo s svojim podpisom na izvodu, ki ga hrani upravljavec.

2.3. Poslovník industrijskega tira

(1) S poslovníkom industrijskega tira se natančneje predpišejo postopki in obveznosti lastnika industrijskega tira ter sodelovanje z upravljavcem in/ali prevoznikom pri uporabi industrijskega tira.

(2) Poslovník industrijskega tira izdela lastnik industrijskega tira najmanj po naslednjih poglavjih:

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

(3) Določbe poslovníka industrijskega tira, ki se nanašajo na delo osebja prevoznika, mora upravljavec posredovati prevozniku. Prevoznik določbe, ki jih mora upoštevati strojevodja, objavi v Priročniku za strojevodjo in/ali Navodilu o progi, za ostalo osebje prevoznika pa v poslovníku.

(4) Če tirna vozila prehajajo z industrijskega tira na javno železniško infrastrukturo in obratno, mora k poslovniku industrijskega tira dati soglasje upravljavec javne železniške infrastrukture. V primeru, da premik tirnih vozil opravljajo OVKN na industrijskem tiru z lastnimi vozili na območje javne železniške infrastrukture, mora upravljavec v cilju zagotovitve upravljanja z varnostjo v lastnem sistemu varnega upravljanja določiti pogoje upravljanja premika in območje na javni železniški infrastrukturi, po katerem lahko OVKN industrijskega tira ta premik opravljajo.

3. PROGOVNE IN POSTAJNE NAPRAVE

3.1. Signalnovarnostne naprave APB

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Signalnovarnostne naprave MO

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

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

(3) Signalne znake uvoznih signalov predsignalizirajo predsignali ali prejšnji glavni signali.

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

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

3.3. Signalnovarnostne naprave na odjavnici

(1) Na odjavnici odjavnik uravnava vožnje zaporednih vlakov med postajo in odjavnico, med odjavnicama, ali med odjavnico in postajo.

(2) Odjavnik uravnava vožnje zaporednih vlakov:

1. s postavitvijo prostornega signala za dovoljeno vožnjo, ki je odvisen s signalnovarnostno napravo medpostajne odvisnosti, ali
2. s postavitvijo prostornega signala za dovoljeno vožnjo po dobljeni odjavi za sprednji vlak.

3.4. Označbe ob progi

Ob progi morajo biti postavljene označbe, ki označujejo kilometrski in hektometrski položaj proge, ter označbe o velikosti in dolžini nagiba.

3.5. Postajne naprave

Postajne naprave so:

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

3.6. Postajne signalnovarnostne naprave

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

3.7. Tiri na postajah

(1) Tiri na postajah so glavni in stranski.

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

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

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

(4) Stranski tiri, ki povezujejo skupino stranskih tirov med seboj ali stranske tire z industrijskimi tiri, so povezovalni (zvezni tiri). Način premika na povezovalnem (zveznem) tiru mora biti predpisan v postajnem poslovnem redu.

(5) Slepi tiri so glavni ali stranski tiri, ki so s sosednjim tirom zvezani le z ene strani. Slepi tiri morajo biti zaključeni s predpisanim tirnim zaključkom, skladno s pravilnikom, ki ureja zgornji ustroj.

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

3.8. Kretnice in lege kretnic

- (1) Kretnice so naprave, ki omogočajo prehod vozil oziroma vlakov z enega tira na drugega brez zaustavitve.
- (2) Kretnice se prestavljajo s centralnega mesta ali ročno na kraju samem.
- (3) Kretnice so lahko v redni, pravilni in natančni legi. Kretnica je:
 1. v redni legi, kadar se prek nje ne vozi ali premika; za kretnice, ki se prestavljajo ročno na kraju samem ali na daljavo s pomočjo žicevoda, se v postajnem poslovnem redu določi redna lega tako, da glede na tirno situacijo zagotavlja večjo varnost;
 2. v pravilni legi, kadar je postavljena za nameravano vožnjo (v premo ali odklon);
 3. v natančni legi, kadar se ostrica tesno prilega pripadajoči osnovni tirnici in je končana zadnja faza prestavljanja kretnice.

3.9. Zavarovanje kretnic in hitrosti čez kretnice

- (1) Kretnice so lahko zavarovane ali nezavarovane.
- (2) Zavarovane kretnice so tiste kretnice, ki imajo napravo, s katero se pritrdijo v pravilni in natančni legi in s katero se po pritrditvi kretnice onemogoči njeno nekontrolirano prestavljanje. Zavarovane kretnice so zanesljivo zavarovane ali pritrjene.
- (3) Zanesljivo zavarovane kretnice so kretnice z napravo, ki poleg pritrjevanja v pravilni in natančni legi ter onemogočanja njenega nekontroliranega prestavljanja zagotavlja še odvisnost z glavnimi signali. Odvisnost z glavnimi signali pomeni, da je kretnica zavarovana v pravilni in natančni legi in da se ne da prestaviti tako dolgo, dokler glavni signal kaže, glede na postavljeno vozno pot, ustrezen signalni znak za dovoljeno vožnjo oziroma dokler vozna pot ni razrešena.
- (4) Hitrost vožnje prek zanesljivo zavarovanih kretnic je odvisna od smeri vožnje (v premo oziroma v odklon).
- (5) Pri vožnji v premo prek zanesljivo zavarovanih kretnic je dovoljena hitrost enaka hitrosti, ki jo te kretnice dovoljujejo glede tehničnih lastnosti in stanja kretnic za vožnjo v premo (največja dovoljena progovna hitrost).
- (6) Pri vožnji v odklon prek zanesljivo zavarovanih kretnic je dovoljena hitrost enaka hitrosti, ki jo te kretnice dovoljujejo glede na tehnične lastnosti in stanje kretnic za vožnjo v odklon (omejena hitrost pri vožnji čez kretnice v odklon, kadar je hitrost pri vožnji preko vsaj ene kretnice v odklon nižja od hitrosti pri vožnji v premo). Ta hitrost velja za celotno postajno območje oziroma do prvega naslednjega glavnega signala na postaji, ki signalizira hitrost čez kretnice pripadajočega kretničnega področja. Z omejeno hitrostjo je treba voziti od glavnega signala naprej, najkasneje pa je treba imeti omejeno hitrost na prvi uvozni kretnici.
- (7) Pritrjene kretnice so kretnice, ki nimajo kontrolnega zapaha, so pa pritrjene s postavitvijo vozne poti tako, da omogočajo, da glavni signal pokaže signalni znak za dovoljeno vožnjo:
 1. če je pri relejni ali elektronski varnostni napravi postavljena premikalna vozna pot in premikalni signali kažejo signalni znak za dovoljeno vožnjo;
 2. če javljalniki na postavljalni mizi kažejo, da so kretnice v pravilni in natančni legi in pritrjene, skupinski javljalnik napake na kretnicah pa ne javlja napake;
 3. če zaklenjene kretnice niso s ključem v odvisnosti z glavnimi signali.
- (8) Hitrost vožnje prek pritrjenih kretnic v premo ali v odklon je enaka omejeni hitrosti, ki jo te kretnice dovoljujejo glede na tehnične lastnosti in stanje kretnic za vožnjo v odklon, vendar največ 50 km/h.
- (9) Nezavarovane kretnice so:
 1. kretnice, ki nimajo naprave za kontroliranje natančne lege in onemogočitev nekontroliranega prestavljanja, in
 2. vse zavarovane kretnice, če so v okvari (prerezi kretnic, okvara kretnice na varnostni napravi, na napravah za zavarovanje na kretniških delih) ali izključene iz varnostne naprave in niso zavarovane s kretniško ključavnico.

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

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

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

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

(13) O hitrosti prek kretničnega območja se strojevodja obvešča z vpisom v voznem redu posameznega vlaka, s signalnim znakom hitrostnega kazala, z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom.

(14) Če pride do spremembe uvoznega tira, je treba strojevodjo z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom obvestiti o omejeni hitrosti takrat, če je omejena hitrost manjša od hitrosti, predpisane v voznem redu posameznega vlaka, če ga o tem ni mogoče obvestiti s signalnimi znaki.

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

3.10. Odpravljanje napak na postajnih in progovnih napravah

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

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

(3) Če opravlja delo skupina vzdrževalcev vpis ali obvestilo o začetku dela in koncu dela opravi eden od skupine vzdrževalcev. Če opravlja delo več skupin na isti ali različnih napravah, mora eden od vzdrževalcev vsake skupine vpisati začetek in konec dela svoje skupine. Skupina vzdrževalcev sta najmanj dva vzdrževalca istega področja.

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

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

3.11. Prerez kretnic

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

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

1. vlak ali premik ustaviti;

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

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

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

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

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

4.1. Splošno o označevanju prog, tirov, kretnic, signalov in drugih naprav

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

4.2. Označevanje prog

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

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

(3) Dvotirne proge z omogočenim obojestranskim prometom se označujejo glede na številko proge, objavljene v uredbi, ki ureja in določa kategorizacijo prog, s tem, da se pred številko doda črka D – za progo, ki je za to progo kot desni tir in črka L – za progo, ki je za to progo kot levi tir (npr. L10, D10).

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

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

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

4.3. Označevanje tirov

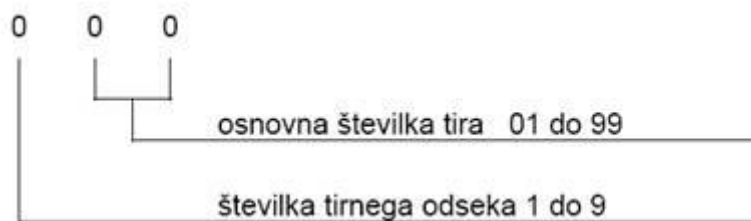
(1) Tiri na postajah se označijo z zaporednimi številkami od 1 do 99, in sicer tako, da dobi prvi tir pred postajno zgradbo številko 1, naslednji pa 2, 3, ... do najbolj oddaljenega.

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

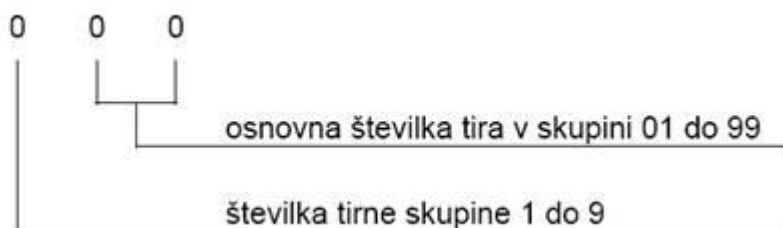
(3) Del tira med dvema kretnicama, kretnico in tirnim zaključkom ali kretnico in mejnim tirnim signalom (deljeni tir) se označi kot tirni odsek. Del tira, ki z dvema sosednjima kretnicama ali več kretnicami tvori skupni odsek javljanja prostosti, se ne šteje kot tirni odsek, ampak kot kretniško območje.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

(4) Tirni odseki se označujejo:

1. tirni odsek, ki je hkrati tudi osnovni tir (ki ni razdeljen na več tirnih odsekov), se označi po pravilu označevanja tirov;
2. ostali tirni odseki dobijo pred osnovno številko tira zaporedne številke od 1 dalje, ki naraščajo v smeri od »A« strani postaje v smeri proti »B« strani postaje (101, 201, 1, 301 oziroma 112, 212, 12, 312, 412 ...), pri čemer se tirom od 1 do 9 pred številko tira doda 0;



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



4.4. Označevanje kretnic

- (1) Kretnice na postaji, službenih mestih in na odprti progi se označijo z zaporednimi številkami (1–999), in sicer s številko 1 za prvo kretnico v smeri od začetka proti koncu proge in nato preostale po zaporedju.
- (2) Na večjih postajah, kjer več tirov sestavlja skupine tirov oziroma industrijskih tirov, se kretnice v posamezni skupini označijo s trimestno številko po zaporedju tako, da je prva kretnica v prvi skupini označena s številko 101, prva kretnica v drugi skupini označena s številko 201 itd.
- (3) Če se na postaji naknadno vgradi dodatna kretnica, se označi s številko najbližje kretnice in dodano malo črko.
- (4) Križiščne kretnice morajo imeti poleg številke še mali črki »ab« za dvojico ostric kretnice, ki so bližje začetku proge, in mali črki »cd« za drugo dvojico tako, da se s črkama »ac« označi vožnja v glavno premo, s črkama »bd« pa vožnja v stransko premo.

4.5. Označevanje signalov

- (1) Glavni signali se označijo s črkami, številkami ali črkami in številkami. Glede na mesto nahajanja se glavni signali označujejo na naslednji način:
 1. uvozni signali na »A« strani postaje se označijo s črko »A«, uvozni signali na »B« strani postaje pa s črko »B«, kateri se doda številka, in sicer:
 - a) na postaji in na cepni postaji na enotirni progi z »A1«, »A2«..., »B1«, »B2«...;

- b) ob pravem tiru dvotirne proge z »A1«, »B1«;
 - c) ob nepravem tiru dvotirne proge z »A2«, »B2«;
 - d) pri obojestranskem prometu z:
 - »A1« uvozni signali ob desnem tiru na odseku proge Dobova–Zidani Most in uvozni signali ob levem tiru na odseku proge Zidani Most–Ljubljana in progi Ljubljana–Sežana ter na odseku proge Zidani Most–Maribor;
 - »A2« uvozni signali ob levem tiru na odseku proge Dobova–Zidani Most in uvozni signali ob desnem tiru na odseku proge Zidani Most–Ljubljana in na progi Ljubljana–Sežana ter na odseku proge Zidani Most–Maribor;
 - »B1« uvozni signali ob levem tiru na odseku proge Dobova–Zidani Most in uvozni signali ob desnem tiru na odseku proge Zidani Most–Ljubljana in na progi Ljubljana–Sežana ter na odseku proge Zidani Most–Maribor;
 - »B2« uvozni signali ob desnem tiru na odseku proge Dobova–Zidani Most in uvozni signali ob levem tiru na odseku proge Zidani Most–Ljubljana in na progi Ljubljana–Sežana ter na odseku proge Zidani Most–Maribor;
 - e) ob priključni progi na cepni postaji z »A3«, »B3«, »A4«, »B4«, ...;
2. izvozni signali se označijo:
 - a) tirni izvozni signali s številko osnovnega tira in številko 2 za smer proti koncu proge in številko 1 za smer proti začetku proge;
 - b) skupinski izvozni signal se označi s črko »S«, številko osnovnega tira, ob katerem je vgrajen, in številko 2 za smer proti koncu proge in številko 1 za smer proti začetku proge;
 - c) na postajah s trikotno tirno zvezo se izvozni signal s tira v trikotu na cepno progo označi s številko tira in številko 3 (cepna proga);
 3. kritni signali se označijo:
 - a) postajni kritni signal s črko »K«, ki se ji doda številka osnovnega tira, za katerega velja, ter številko 2 za smer proti koncu proge oziroma številko 1 za smer proti začetku proge;
 - b) progovni kritni signal enako kot uvozni signal, s tem da se pred označbo doda velika črka K (npr.: KA1, KB1 ...);
 4. prostorni signali, ki niso kritni, se označijo:
 - a) prostorni signali APB se označujejo z najmanj dvomestnim številom, pri katerem je enka številka 1 za smer proti začetku proge oziroma številka 2 za smer proti koncu proge; številka pred enko je številka blokovnega mesta, kateremu signal pripada; prvo blokovno mesto na začetku proge se označi s številko 1, vsa naslednja blokovna mesta proti koncu proge pa z naslednjimi zaporednimi številkami;
 - b) prostorni signali na progah ali odsekih prog z obojestranskim prometom se za označbo dodatno označijo z veliko črko »D« za desni tir oziroma z veliko črko »L« za levi tir;
 5. prostorni signali odjavnic se označijo po sistemu označevanja uvoznih signalov, označbi pa se doda mala črka "o" (npr.: A1o, B1o ...);
 6. predsignal se označi s črko »P« in oznako glavnega signala, katerega signalne znake predsignalizira (PA1, PA2, ...);
 7. ponavljalnik predsignaliziranja se označi s črkama »PP« in oznako glavnega signala, za katerega ponavlja predsignaliziranje (PPA1, PPA2, ...);
 8. mejni tirni signali se označijo z veliko črko »M«, številko osnovnega tira oziroma tirnega odseka in številko 1 za smer proti začetku proge oziroma številko 2 za smer proti koncu proge;
 9. premikalni signali se označijo:
 - a) premikalni signali se označijo z oznako kretnice, ki jo varujejo, in veliko črko:
 - »V«, kar pomeni, da je signal pred vrhom kretnice;
 - »L«, kar pomeni, da je signal ob levem kraku kretnice;
 - »D«, kar pomeni, da je signal ob desnem kraku kretnice;
 - b) levi in desni krak enojne kretnice se določi iz smeri vrha kretnice;
 - c) premikalni signali pred križiščnimi kretnicami se označijo s številko kretnice in črko pripadajočega dela kretnice, pred katerega se vgradi premikalni signal;

- d) kolikor po navedenem sistemu premikalnega signala ni mogoče označiti (npr.: premikalni signal pred oziroma za raztirnikom), se le-tega označi z oznako elementa, ki ga krije, in številko 1 za smer proti začetku proge oziroma številko 2 za smer proti koncu proge;
 - 10. kontrolni signali na nivojskih prehodih se označujejo z velikima črkama »KS« in številko 1 za smer proti koncu proge oziroma številko 2 za smer proti začetku proge;
 - 11. pomožni kontrolni signali se označujejo z velikimi črkami »PKS« in številko 1 za smer proti koncu proge oziroma številko 2 za smer proti začetku proge.
- (2) Kadar je glavni signal v funkciji kritnega in prostornega signala istočasno, se ga označi kot je predpisano za kritne signale.

4.6. Označevanje drugih naprav

- (1) Raztirniki se označujejo z veliko črko »R« ter zaporedno številko, in sicer s številko 1 prvi raztirnik v smeri od začetka proti koncu proge in nato preostali po zaporedju.
- (2) Nivojski prehodi se označijo s črkovno oznako "NPr" in kilometrsko označbo z eno decimalko, ki se zaokrožuje do 0,049 navzdol in od 0,050 navzgor.
- (3) Električne ključavnice se označujejo s črkovno oznako »EK« in oznako kretnice, za katero velja.

5. RAVNANJE S TIRNIMI VOZILI

5.1. Pogoji za obratovanja tirnih vozil

(1) V železniškem sistemu lahko obratujejo samo tirna vozila, ki:

1. imajo veljavno obratovalno dovoljenje;
2. imajo predpisane napise in oznake;
3. so vzdrževana v skladu s predpisi;
4. so lahko naložena, če so pravilno naložena in je tovor pravilno zavarovan.

(2) Tirna vozila morajo biti vzdrževana v skladu z določbami pravilnika, ki ureja vzdrževanje železniških vozil.

(3) Naklad na/v železniško vozilo mora biti naložen in zavarovan v skladu s predpisi, ki urejajo nakladanje železniških tirnih vozil.

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

5.2. Pogoji za uvrščanje tirnih vozil v vlake

(1) V vlak se lahko uvrsti tirno vozilo, ki izpolnjuje pogoje za obratovanje iz prejšnje točke in je brezhibno.

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

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

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

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

(5) Vlak, ki je sestavljen iz vozil v skladu z določbami prvega in drugega odstavka te točke, lahko prične vožnjo, če ima dovolj resnično zavrte mase, glede na največjo dovoljeno hitrost, določeno z voznim redom posameznega vlaka, ali določeno najvišjo hitrost, ki jo določi prevoznik glede na razpoložljivo resnično zavrto maso v vlaku.

(6) Zaradi zagotovitve vseh zgoraj navedenih pogojev, mora prevoznik opravljati pregled vlakov, ki ga izvaja kot nadzor nad tehničnim stanjem in opremljenostjo vozil v skladu z določbami pravilnika, ki ureja vzdrževanje železniških vozil.

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

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

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

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

(10) Če se pri pregledu vlečenih vozil v vlaku, ki ga ne opravlja preglednik vagonov, ugotovi nepravilnost in delavec ne more oceniti, ali ta nepravilnost ogroža varnost prometa, zahteva strokovno oceno preglednika vagonov, ali pa zahteva odstavitev takega vozila od vlaka.

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

(12) Prevoznik mora voditi evidenco:

1. o vseh pregledih vlakov in
2. o olistanih vagonih v skladu z drugim odstavkom te točke.

(13) Vse evidence morajo vsebovati najmanj naslednje podatke:

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

(14) Prevoznik v sistemu varnega upravljanja predpiše vse potrebne vsebine, postopke in osebje, s katerimi bo zagotovil izpolnjevanje pogojev za uvrščanje tirnih vozil v vlake, nadzor nad tehničnim stanjem in opremljenostjo vozil, pregled vlaka in vodenje evidenc.

6. DELO PRI PREMIKU

6.1. Premik

(1) Premik je vsaka premaknitev vozil, ki ni vlakovna vožnja, in se opravlja z namenom, da bi se vozila prestavila z enega na drugo mesto na istem tiru, z enega tira na drugega in za zavarovanje premikalne vozne poti. Premik je tudi delo pri spenjanju in razpenjanju vozil, upočasnitvi in zaustavitvi voženj, zavarovanju vozil pred samopremaknitvijo in utekom ter dela pri vodenju in nadzorovanju premika. K premiku sodi tudi premaknitev vlaka za sprostitev ločnice ali premaknitev vlaka zaradi kakšnega drugega vzroka po njegovi zaustavitvi. Nadaljevanje vožnje vlaka, ki je bil na postaji ustavljen z glavnim signalom, se ne šteje za premik, če se da dovoljenje za vožnjo s signalnim znakom tega signala.

(2) Ranžiranje vlakov se lahko izvaja na ranžirni postaji, ki jo v programu omrežja določi upravljavec. Ranžirna postaja je lahko tista, ki je opremljena s posebnimi napravami za ranžiranje (drčo). Ranžiranje vlakov lahko izvaja le stalna premikalna skupina. Stalno premikalno skupino na ranžirni postaji organizira upravljavec. Stalno premikalno skupino sestavljajo OVKN, ki so v delovnem razmerju pri prevozniku in za upravljavca zagotavljajo ranžiranje, lahko pa so tudi v delovnem razmerju pri upravljavcu.

(3) Premik dovoli prometnik ustno ali s pisnim dovoljenjem za premik, progovni prometnik oziroma prometnik daljinsko vodene postaje pa ustno s telekomunikacijskimi napravami. Na postajah, kjer se premik opravlja stalno s posebno premikalno lokomotivo in stalno premikalno skupino na tirih, ki so namenjeni samo za premik, je lahko s poslovnim redom določeno, na katerih tirih in do kam se sme premikati brez dovoljenja prometnika ali progovnega prometnika.

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

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

(6) Dela, ki se opravljajo v specifičnih pogojih, v določenih krajevnih razmerah ali s posebnimi napravami in opremo, morajo biti še natančneje predpisana v postajnem poslovnem redu ali z navodili za ravnanje s takimi napravami ali opremo.

6.2. Opravljanje premika

(1) Premik se opravlja:

1. s posebno premikalno lokomotivo in stalno premikalno skupino;
2. z vlakovno lokomotivo in premikalno skupino ali vlakospremnim osebjem;
3. z vlečnim vozilom;
4. na tirih z nagibom s potencialno energijo vozil;
5. s človeško silo;
6. z ročnim motornim tirničnim potiskalnikom;
7. z dvopotnim vozilom ali motornim vozilom za posebne namene;
8. s cestnim motornim vozilom;
9. s premikalno vrvjo z vitlom ali brez njega;
10. s prenosnico ali obračalnico.

(2) Premik se opravlja kot:

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

3. spuščanje, ki je premik, pri katerem dobijo vozila na tiru pospešek zaradi vzdolžnega nagiba tira in sama stečejo do določenega mesta;
4. lokomotivska vožnja;
5. premik s premikalno vrvjo, ki je premikanje vozil s premikalno vrvjo ob strani tira s pomočjo vitla ali brez njega;
6. premik s človeško silo, ki je premik vozil z neposrednim človeškim potiskanjem s pomožnimi napravami (železni vzvod) ali brez njih;
7. premik z ročnim motornim tirničnim potiskalnikom, ki je rinjenje vozil z ročnim motornim tirničnim potiskalnikom, pri čemer njegovo pogonsko kolo teče po tirnici;
8. premik s cestnim motornim vozilom, ki je vlečenje vozil s cestnim motornim vozilom, ki vozi ob strani tira;
9. premik s prenosnico ali obračalnico, ki je premeščanje ali obračanje vozil s temi napravama;
10. premik v vlečnih enotah in delavnicah, ki zajema vse načine premika znotraj vlečnih enot in delavnic.

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

6.3. Oprema premikalnih delavcev

(1) Za opravljanje premika mora imeti vsak delavec premikalne skupine pri sebi:

1. ustno piščalko;
2. podnevi signalno zastavico, ponoči ročno svetilko z belo lučjo.

(2) Zaradi narave dela morajo določeni premikalni delavci imeti tudi:

1. kljuko za spajanje mehov potniških vagonov;
2. kljuko za snetje zavornih cokel s tirnice (lahko je na palici signalne zastavice);
3. ključ vtičnice za električno gretje in ključ za odpiranje potniških vagonov (štirirobni ključ);
4. drog za odpenjanje vozil.

(3) Delavci premikalne skupine morajo imeti med delom pri sebi tudi prenosne radijske naprave na postajah in službenih mestih, ki so s temi napravami opremljena.

6.4. Mesta premikačev pri premiku

(1) Pri opravljanju premika zavzamejo premikači stalna mesta, določena s poslovnikom ali pa ta delovna mesta določi vodja premika v vsaki izmeni enkrat za daljše časovno obdobje ali med delom za vsak primer posebej.

(2) Glede opravljanja del na določenih mestih se premikači imenujejo:

1. prvi premikač je premikač, ki je na premikalnem vlečnem vozilu ali v njegovi bližini zaradi pripenjanja in odpenjanja ter posredovanja (prenosa) ukazov in signalnih znakov za premik;
2. srednji premikač je premikač, ki je približno v sredini premikalnega sestava ali v bližini kraja pripenjanja zaradi posredovanja (prenosa) premikalnih signalnih znakov, opazovanja opravil pri pripenjanju ali zaviranju skupine vagonov, ki se odbijajo z ročno zavoro;
3. sklepni premikač je premikač, ki pripenja vagone v zadnjem delu premikalnega sestava, zasede zadnji vagon vlečenega premikalnega sestava oziroma zasede čelni vagon rinjenega premikalnega sestava;
4. spenjalec je premikač, ki na tirih za pripravo vlakov po končanem premiku vozila spne;
5. spremljevalec vlečnih vozil je premikač, ki spremlja vlečna vozila pri premiku z enega tira na drugi tir;
6. lovilec je premikač, ki pri premiku zaustavlja vozila z zavornimi coklami, ali na drči, ki ima napravo za izbijanje cokel, z zavornimi coklami zmanjšuje hitrost spuščanih vozil.

(3) Pri manjših opravilih pri premiku en premikač opravlja vsa opravila, določena za premikače na stalnih mestih.

6.5. Vodenje in nadziranje premikalnih del

(1) Premik se sme opravljati le pod neposrednim vodstvom vodje premika, vodja premika pa se mora ravnati po ukazih progovnega prometnika ali prometnika. Če vodja premika začasno ne more voditi premika, sme vodstvo prenesti na drugega strokovno usposobljenega delavca. V vsaki premikalni skupini je treba vnaprej določiti, kdo sme zamenjati vodjo premika.

(2) Na postajah s stalno premikalno skupino neposredno vodi ranžiranje vlakov vodja premika, ki je za to delo stalno določen.

(3) Pri vlakih z vlakovodjo je vodja premika vlakovodja, pri vlakih z vodjo vlaka je vodja premika vodja vlaka.

(4) Na postajah in industrijskih tirih, kjer ni stalne premikalne skupine, opravlja sestavo in razstavo vlaka vlakovno osebje. Osebje vlaka se mora pri premiku in z njim povezanih delih ravnati po ukazih vodje premika.

(5) Pri manjših premikalnih opravilih, kamor ne spada sestava, razstava ali ranžiranje vlakov in to delo opravlja samo eden OVKN, se takšen premik lahko opravlja brez vodje premika.

(6) Vodja premika se mora takoj po prihodu vlaka o premiku, ki ga bo opravil, sporazumeti s progovnim prometnikom oziroma prometnikom.

(7) V vlečnih enotah in delavnicah vodijo premik za lastne potrebe za to določeni in strokovno usposobljeni delavci, kar mora biti navedeno v poslovniku.

6.6. Obveznosti vodje premika

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

(2) Vodja premika ima naslednje dolžnosti, da:

1. seznanja premikalno in drugo osebje, ki pride v neposreden stik s premikom, z vsako pred videno vožnjo pri premiku;
2. se postavi na takšen kraj, s katerega lahko opazuje premik in se sporazumeva s premikalnim osebjem;
3. določi vsakemu premikaču delo, če ni to že vnaprej določeno;
4. se po končanem premiku prepriča sam ali po premikačih o legi kretnic in raztirnikov, o tem, ali so podložene ali odstranjene zavorne cokle, ali so vozila zavarovana proti samopremaknitvi in ali so ločnice proste;
5. ob nastopu službe se seznani s predvidenim premikalnim delom, pregleda pisno predajo službe ter o tem obvesti njemu dodeljene delavce;
6. po končani službi pisno in s potrebnimi obrazložitvami preda službo tistemu, ki jo prevzema; če prevzemnik službe ni navzoč, službo preda z vpisom v knjigo predaje službe;
7. o vsaki izrednosti pri premiku takoj obvesti progovnega prometnika ali prometnika.

6.7. Hitrost vožnje pri premiku

(1) Vsako vožnjo pri premiku je treba izvajati varno, da se ne povzročijo nesreče in poškodbe vozil, nakladov ter naprav.

(2) Hitrost vožnje pri premiku se uravnava tako, da se premikalni sestav lahko zanesljivo ustavi na želenem mestu. Glede na predvideno hitrost in razpoložljivo zavrto maso je treba za posamezno prometno mesto določiti največje število osi premikalnega sestava, ki se lahko zavira z neposredno zavoro. Največje število osi premikalnega sestava, ki se zavira z neposredno zavoro vlečnega vozila,

se izračuna po enačbi, predpisani v 925 DN51 Delovnem navodilu o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil.

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

(4) Pri spremembi hitrosti pri premiku čez kretnice se mora strojevodjo in vodjo premika, ki opravljata premik, obveščati s Splošnim nalogom, o nižjih hitrostih čez kretnice pa še 14 dni od uveljavitve sprememb. Postopek popravka postajnega poslovnega reda, Navodila o progi in poslovnika prevoznika se opravi v skladu z določbami predhodnega odstavka, ki se nanaša na objavo teh določb.

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

6.8. Spenjanje in razpenjanje

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

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

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

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

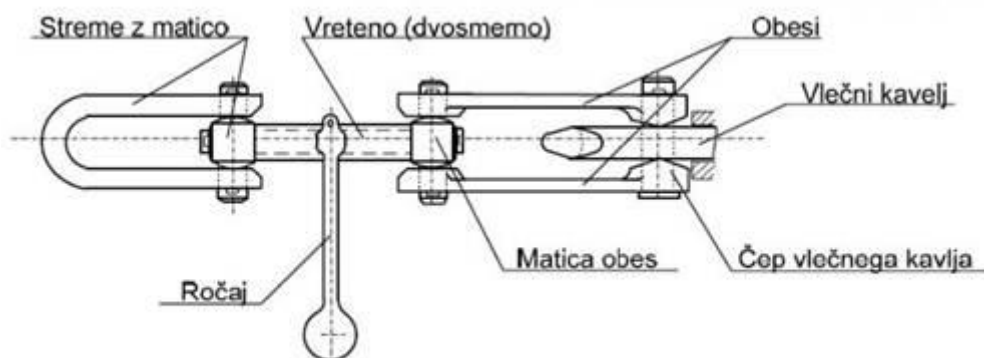
(4) Avtomatične ali polavtomatične spenjače so vgrajene na posameznih motornikih oziroma motornih garniturah in omogočajo spenjanje vozil iste vrste. Konstrukcijske rešitve veljajo za vsako vrsto vozil posebej. Način spenjanja predpiše prevoznik v Priročniku za strojevodjo.

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

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

1. Deli vretenske spenjače so:

- streme z matico,
- obesni železi s čepom vlečnega kavlja z ene strani in matico obesnih želez z druge strani,
- dvosmerno vreteno z ročajem v sredini in z varnostnima obročema na koncih.



Slika 1: Deli vretenske spenjače

2. Pri odvijanju stremena je treba paziti, da na vretenu ostane med matico in varnostnim obročem najmanj en navoj prost. Enostransko uvito vreteno je treba spraviti v srednji položaj z obračanjem stremena okoli vretena ali stremena in vretena skupaj v matici obes.
3. Vozila z vretensko spenjačo imajo na čelnih straneh po dva odbojnika, ki sta dela odbojno-vlečne naprave, z osnovno nalogo amortiziranja vzdolžnih sil in udarcev. Odbojniki so po konstrukciji različni, vsi pa imajo vzmeti in plošče, s katerimi vozila nalegajo drugo do drugega.

(7) S togo spenjačo se sme spenjati vozila le ob sodelovanju OVKN, ki je strokovno usposobljen za delo na delovnem mestu preglednik vagonov, strojevodja, vlakovodja ali vodja vlaka.

(8) Spenjanje le z nakladom je izjemoma dovoljeno pri izrednih pošiljkah, kar se posebej odobri s pogoji za prevoz takšnih pošiljk.

(9) Pri spenjanju vozil je treba paziti, da višinske razlike med osmi nasprotnih odbojnikov ne presegajo:

1. 80 mm:
 - a) pri potniških vlakih;
 - b) pri vseh vlakih, ki se potiskajo ali rinejo;
 - c) pri tovornih vlakih, pri katerih vagoni niso uvrščeni glede na maso.
2. 125 mm pri tovornih vlakih, pri katerih so uvrščeni težji vagoni pred lažjimi.

6.9. Pripenjanje vozil

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

(2) Delavec, ki pripenja vozila, opravi to tako, da streme spenjače enega vozila namesti na vlečni kavelj sosednjega vozila. Če je na vlečnem kavlju vagona nadeto strema lastne spenjače, je treba to strema sneti s kavlja prej, preden se namesti strema spenjače sosednjega vozila.

(3) Vozila pripenja redno en premikač. Drugi premikač sme istočasno pripenjati vozila v istem premikalnem sestavu le, kadar vozila mirujejo in če to odredi vodja premika ter zagotovi varnost premikačev. Kadar je treba vozila izjemoma pripeti na nevarnih krajih (kretnica, križišče), se to opravi samo, če vozila mirujejo. Če je to treba opraviti ponoči, prostor pa ni razsvetljen, se sme to opraviti le, če prostor osvetljuje drug delavec.

(4) Premikač, ki opravlja pripetje, mora preveriti funkcionalnost spenjače na čelu premikalnega sestava, in če je treba, odviti vreteno spenjače oziroma sneti spenjačo z vlečnega kavlja ali z držala za streme spenjače.

(5) Pri pripenjanju mirujočih vozil premikač prej, preden vstopi med vozila, preveri, ali ni ovir v tiru. Potem vstopi med vozila, sklonjen pod odbojnikoma, pri tem pa pazi na morebitne ovire (kretnica, križišče, razni deli tirnic, pragi, tolčenec, neravnine ipd.). Med vstopanjem se prime za ročico pod odbojnikom vozila.

(6) Pri pripenjanju vozil, ki se gibljejo, premikač:

1. stopi v tir tako pravočasno, da lahko vstopi pokonci med vozila, ko bližajoča se vozila niso bližje kot 10 metrov, sicer počaka, da se vozila ustavijo;
2. po vstopu v tir pregleda prostor, ki ga ima na voljo za gibanje, ter se pripravi za prijemanje spenjače bližajočega se vozila;
3. nekaj korakov prej, preden pride vozilo, pazljivo prime streme spenjače gibajočega se vozila in spenjačo dvigne tako pravočasno, da ob dotiku odbojnikov vozil lahko nadene streme spenjače na vlečni kavelj prej, preden se mirujoče vozilo premakne;
4. pri premaknitvi vozil stopa v smeri gibajočih se vozil in v ugodnem trenutku izstopi iz tira;
5. ob izstopanju se prime za ročaj pod odbojnikom vozila pred seboj z roko, ki je z notranje strani, paziti mora na ovire, ki so pred nogami, in sklonjen izstopiti ven;
6. vstopi in izstopi, če je le mogoče, na isti strani oziroma na strani, kjer je vodja premika.

(7) Če premikač, ki spremlja premikalni sestav, ni preveril funkcionalnosti spenjače na čelu premikalnega sestava in odvil vretena spenjače oziroma snel spenjače z vlečnega kavlja ali z držala na prsnem brunu vozila, sme opraviti pripetje vagonov šele, ko se vozila ustavijo.

(8) Ponoči premikač, preden vstopi med vozila, pregleda prostor v tiru, ki mora biti razsvetljen z zunanjo razsvetljavo. Kadar prostor ni zadostno razsvetljen, premikač vstopi v tir šele tedaj, ko se vozila ustavijo in ko s signalno svetilko osvetli tir ter ga pregleda.

(9) Po pripetju je treba ročaj vretena spenjače vpeti v varnostno držalo; če varnostnega držala ni, je treba ročaj naravnati v viseči položaj.

(10) Da ne nastanejo poškodbe naprav ob tiru in v njem, je treba neuporabljene vretenske spenjače namestiti na njihova držala. Na čelu in na koncu vlaka je treba vretensko spenjačo obesiti na vlečni kavelj ali držalo za neuporabljeno streme spenjače. Neuporabljene pnevmatske cevi je treba namestiti na obešala za pnevmatske cevi. Pri tem je treba čelne pipe neuporabljenih pnevmatskih vodov zapreti. Proste kableske vtikače je treba namestiti v slepe vtičnice.

(11) Ukaz za nadaljevanje vožnje pri premiku se sme dati šele, ko premikač, ki je opravil pripetje, izstopi iz tira. Kadar je vodja premika oddaljen od mesta pripenjanja, mu premikač, takoj ko izstopi iz tira, potrdi pripravljenost za nadaljevanje vožnje pri premiku z oddajo ustreznega ročnega signalnega znaka glede na nameravano vožnjo pri premiku. Če pripenjanje opravljata dva ali več premikačev, odda signalni znak tisti premikač, ki zadnji izstopi iz tira.

(12) Pri pripenjanju vagona z motornim vozilom za posebne namene sme premikač stopiti med motorno vozilo za posebne namene in vagon šele, ko se odbojne naprave že dotikajo in ko vozila mirujejo.

(13) Z motornimi vozili za posebne namene se zasedeni potniški vagoni, vagoni z nalepnicami »Previdno premikati« in vagoni, naloženi z nevarnimi snovmi, ne smejo premikati.

(14) Premikalni delavci morajo pri sestavi vlakov upoštevati določbe za sestavo vlakov.

(15) Vozila je treba pripeti tako, da se vzmeti dotikajočih odbojnikov po dotiku z dvakratnim obračanjem vretena spenjače narahlo napnejo.

6.10. Opravila pri spenjanju in razpenjanju vozil

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

(2) Opravila pri spenjanju in razpenjanju ter odpenjanju vozil z vretensko spenjačo, postopek in zahteve za spajanje in razpajanje glavnega električnega voda ter osebje, ki izvaja ta dela, prevoznik predpiše v operativnem predpisu.

(3) Opravila pri spajanju in razpajanju prehodnic, mehov ter postopek, zahteve in osebje, ki izvaja ta dela, prevoznik predpiše v operativnem predpisu.

6.11. Premikalna vozna pot

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

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

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

6.12. Ravnanje z napravami pri premiku

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

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

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

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

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

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

(6) S kretnicami mora delavec ravnati pazljivo. Kadar kretnice, ki jih delavec prestavlja daljinsko, ne dobijo kontrole v pravilni legi, mora ravnati po navodilu za ravnanje z varnostnimi napravami.

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

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

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

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

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

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

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

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

6.13. Postavljanje premikalnih vozni poti in dajanje dovoljenj za premik

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

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

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

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

(5) V primeru, da se na stoječih vozilih opravlja pregled vozil ali vlaka, preskus zavor ali odprava napak na teh vozilih, je prepovedano takšna vozila premakniti, ali na tem tiru opravljati premik, dokler se ta dela ne zaključijo. Pred pričetkom in o koncu takšnih del mora delavec, ki bo dela izvajal, dokazno obvestiti delavca, ki postavlja vozne poti.

(6) V primeru, da se na tiru, na katerem se opravljajo dela iz predhodnega odstavka, opravlja premik, je treba vlak ali skupino vagonov, na katerih se ta dela opravljajo, zavarovati s postavitvijo skupine šestih vagonov, ki so zavrti z ročnimi ali pritrdilnimi zavorami, na razdalji najmanj 20 metrov od prvega vozila v vlaku ali skupini vagonov.

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

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

(8) Premikalna vozna pot se ne sme dotikati vozni poti vlakov, niti drugih premikalnih vozni poti. Premik je treba takoj ustaviti, če bi ogrožal kakšno drugo vožnjo.

(9) Zahtevo za sprostitev tira mora vodja premika takoj in brez odlašanja izpolniti.

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

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

6.14. Premik prek več premikalnih območij

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

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

(2) Na postajah, kjer premikalne skupine premikajo na istih tirih, je treba določiti meje na tirih, do koder sme premikati ena premikalna skupina na eni strani in druga premikalna skupina na drugi strani tirov. Meje je treba zapisati v postajni poslovni red. Na tir, na katerega namerava premikalna skupina odbijati, mora pred odbijanjem na tir postaviti najmanj šest vagonov in jih ročno zavreti. Če na isti tir z nasprotni strani namerava odbijati tudi druga premikalna skupina, mora tudi ta skupine postaviti na tir skupino šestih vagonov. Med tema skupinama šestih vagonov mora biti zagotovljena varnostna razdalja najmanj 20 metrov.

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

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

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

6.15. Preverjanje in opazovanje premikalnih vozni poti

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

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

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

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

1. po signalnih znakih signalov za zavarovanje tirne poti in po mejnih tirnih signalih;
2. po signalnih znakih kretničnih signalov kretnic, ki se postavljajo na kraju samem ali na daljavo prek žicevoda, ali pa
3. mora za kretnice, ki se prestavljajo na daljavo električno in imajo kretnične signale, nimajo pa premikalnih signalov, dobiti dovoljenje ustno ali s signalnim znakom za vožnjo preko kretnice od tistega, ki kretnico prestavlja.

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

(5) Vodja premika si za opazovanje premikalne vozne poti izbere mesto, na katerem stoji med premikom tako, da ima dober pregled nad premikom ter se lahko sporazume s strojvodjo in premikači. Če to iz kakršnih koli razlogov ni mogoče, potem mora določiti na prvo vozilo premikalnega sestava v smeri vožnje premikača, ki bo opazoval vozno pot in dajal potrebne signalne znake.

(6) Premikači se razporedijo na premikalnem sestavu tako enakomerno na vagonih, da lahko opazujejo in vidijo vozno pot čim dlje, da lahko zapazijo signalne znake delavcev premikalne skupine in kretnikov ter da lahko ob nevarnosti takoj ustavijo vožnjo pri premiku.

(7) Če vlečno vozilo ali motorno vozilo za posebne namene rine vozila na tir, katerega preglednost ni možna zaradi krivin, profila rinjenih vozil (nakladov) itd., ali rine ob peronih, na katerih utegne priti do poškodb potnikov, mora na zadostni oddaljenosti pred vozili iti premikač, ki daje potrebne signalne znake. V tem primeru ne sme biti hitrost pri rinjenju večja od hitrosti človeške hoje (5 km/h).

(8) Pred začetkom vožnje pri premiku se morajo premikači in vodja premika prepričati:

1. da je tir oziroma del tira, na katerega je predvidena vožnja, prost;
2. da so ločnice tira, na katerega se premika, proste;
3. da stalni signali dovoljujejo vožnjo pri premiku;
4. da je promet na nivojskih prehodih zavarovan;
5. da so na nakladalnih tirih in klančinah odstranjena vsa nakladalna sredstva (deske, prehodni mostički itd.) ter da se nihče ne nahaja na nevarnem območju;
6. da električno ogrevanje z vlečnim vozilom ali stabilno napravo za ogrevanje potniških vagonov ni vključeno;
7. da je odstranjena zavorna cev, kadar se opravlja preskus zračne zavore s stabilno napravo za preskus zračnih zavor;
8. da so s tirov odstranjene zavorne cokle in druga sredstva za zaviranje in
9. da so stranska vrata vagonov zaprta, če pa morajo biti pred dostavo ob klančino odprta, da so v odprtem položaju tudi pritrjena.

(9) Vodja premika se mora prepričati tudi:

1. da so na elektrificiranih tirih, ki niso redno pod napetostjo, odstranjene ozemljilne palice;
2. da je vklopljena napetost v voznih vodih tirov, ki niso redno pod napetostjo, če se bo premikalo z električnim vlečnim vozilom;
3. da so delavci, ki opravljajo dela na tiru, ob tiru ali v njegovi bližini oziroma na vozilih, ki stojijo na tiru, na katerih se izvajajo dela, obveščeni o nameravani vožnji oziroma; v primeru, da niso, jih o nameravani vožnji obvesti.

(10) Če premikalno osebje opazi, da vožnja pri premiku utegne povzročiti kakšno nevarnost oziroma bi premiku pretila nevarnost, mora takoj ukrepati za njeno preprečitev in o tem obvestiti vodjo premika.

(11) Premikač, ki ga je vodja premika določil za preverjanje vozne poti, je odgovoren za izpolnitev pogojev za varen premik.

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

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

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

6.16. Dajanje ukazov za premik

(1) Vodja premika se z nalogami premikalnih del seznani:

1. z določbami poslovnika prevoznika, ki se nanašajo na reden premik ali
2. s pisnim planom premika prevoznika za premik, ki ni predviden s poslovnikom, ali s tehnološkim procesom dela, na osnovi katerega zahteva dovoljenje za premik, ali
3. z ukazom progovnega prometnika oziroma prometnika, ki se nanaša na začetek ali končanje premika ter zasedbo ali sprostitev tira.

(2) Na postajah, kjer ranžiranje vlakov opravlja stalna premikalna skupina, se vodja premika stalne premikalne skupine z nalogami seznani z določbami postajnega poslovnega reda in/ali tehnološkega procesa.

(3) Sporazumevanje pri premiku se opravlja po sredstvih za sporazumevanje, s signalnimi znaki ali ustno. V postajnem poslovnem redu je treba predpisati vrsto in način sporazumevanja pri premiku oziroma rabo posamičnih naprav za posamezno postajo.

(4) Sporazumevanje pri premiku je odvisno od tehnične opremljenosti postaje in vrste ranžirnih naprav. Upoštevati je treba še navodila za uporabo posameznih vrst naprav za sporazumevanje.

(5) O končanju premikalnih del mora vodja premika obvestiti progovnega prometnika ali prometnika. Na daljinsko vodenih postajah mora to obveščanje biti dokazno.

(6) Prometnik mora vnaprej po telekomunikacijskih sredstvih ali ustno obvestiti postajno osebje o času začetka in prekinitve premika.

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

(8) Ukaze za izvajanje ali ustavitev vožnje pri premiku daje vodja premika, premikači pa jih prenašajo drug drugemu in strojevodji:

1. ustno:

- a) z radijskimi napravami;
- b) neposredno ustno;

2. s signalnimi znaki premikalnega osebja.

(9) Ukaze za izvajanje ali ustavitev voženj pri premiku je treba dajati ustno, če raba signalnih znakov moti vožnje vlakov (v bližini uvoznih oziroma izvoznih tirov).

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

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

(11) Ukaz za vožnjo pri premiku (ustno, signalni znak) se daje tako dolgo, dokler delavec, ki ga daje, ne ugotovi, da ga je tisti, ki mu je ukaz namenjen, razumel.

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

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

(14) Strojevodja spremljanega premikalnega sestava mora takoj ustaviti premikalni sestav, ko ugotovi, da je prekinjena telekomunikacijska zveza, ali da ne vidi premikača, ki spremlja premikalni sestav in mu je oddajal signalne znake.

6.17. Dajanje signalnih znakov pri premiku

(1) Vodja premika pazi, da vsi delavci, udeleženi pri premiku, pravilno in pravočasno oddajajo signalne znake za varen premik.

(2) Za dajanje ročnih signalnih znakov pri premiku se uporabljajo določbe 925 DN53 Delovnega navodila o signalnih predpisih. Signalna znaka »Počasi« in »Stoj« je treba oddati pravočasno, da ne pride do naleta.

(3) Na ravnem tiru se premikači postavijo in prenašajo signalne znake na strani, na kateri strojevodja upravlja z vlečnim vozilom. V lokih oziroma krivinah je treba signalne znake dajati in prenašati na notranji strani loka.

(4) Če strojevodja enojno zasedenega vlečnega vozila med premikom ne more uravnavati vožnje s strani vozniške kabine, ki je na notranji strani loka, ustno dajanje ukazov za vožnjo pri premiku pa ni mogoče, mu vodja premika pred začetkom premika v vozniško kabino dodeli premikača, ki mu prenaša signalne znake.

- (5) Kadar se premika z dvema med seboj spetima vlečnima voziloma, vodja premika določi vlečno vozilo, katerega strojevodja bo uravnaval vožnjo.
- (6) Kadar je potrebna posebna previdnost (megla, slaba vidljivost, lok, daljši premikalni sestav, profil vozila ali naklada, zasedeni potniški vagoni ipd.), mora vodja premika ali najbližji premikač sporočiti strojevodji ustno, kolikšna je razdalja v metrih med premikajočimi se vagoni in stoječimi vagoni.
- (7) Dolžine je treba začeti sporočati pravočasno, glede na hitrost vožnje, maso premikalnega sestava in nagib tira. Ko so vozila blizu dotika, je treba dati ukaz za zaustavitev premikanja.
- (8) Če ni mogoče zanesljivo ugotoviti potrebne oddaljenosti (na primer zaradi slabe vidljivosti), se mora na mestu, kjer stojijo vozila, nahajati delavec, ki s signalnimi znaki premikalnega osebja uravnava vožnjo.
- (9) Če hitrost ni prilagojena sporočilu o oddaljenosti tako, da se lahko pričakuje nalet (udar), mora vodja premika ali tisti, ki zapazi nevarnost, brez odlašanja oddati tudi signalni znak »Stoj«. Pri neposredni nevarnosti je treba ukreniti vse za preprečitev nevarnosti oziroma opraviti zaustavitev vožnje. Kadar je podatek o oddaljenosti dvomljiv ali nejasen, mora strojevodja vožnjo pri premiku takoj zaustaviti.
- (10) Premik na zasedene potniške vagone ali z njimi je treba opraviti z največjo previdnostjo.
- (11) Kadar signali za zavarovanje tirne poti kažejo signalni znak, ki prepoveduje vožnjo pri premiku, ali kadar je izdan ukaz za zaustavitev vožnje, je treba premikalni sestav ustaviti pred kretnico, ločnico, raztirnikom ali pred signalno oznako »Meja odseka«, ki so v zvezi s kretnico tudi tedaj, kadar je svetlobni mejni tirni signal ali premikalni signal za kretnico.
- (12) Če signalni znak premikalnega signala ali svetlobnega mejnega tirnega signala ni jasen ali če signal ni razsvetljen, je treba premikalni sestav zaustaviti pred njim. V takšnem primeru mora delavec, ki postavlja premikalne vozne poti, o motnji obvestiti vodjo premika, le-ta pa strojevodjo. Ravnanja za vožnjo pri premiku mimo nerazsvetljenega signala ali signala, ki kaže signalni znak »Vožnja prepovedana« oziroma »Premik prepovedan«, so predpisana v 925 DN53 Delovnem navodilu o signalnih predpisih.
- (13) Pri lokomotivski vožnji je treba strojevodjo pravočasno obvestiti o okvari ali določiti delavca, ki pri premikalnem signalu, ki je v okvari, obvesti strojevodjo, da je signal v okvari in da ustrezna navodila za nadaljnjo vožnjo.

6.18. Premikalna vožnja

- (1) Pri premikalni vožnji se lahko vozila vleče, rine ali istočasno vleče in rine z vlečnim vozilom ali motornim vozilom za posebne namene, uvrščenim med vozili.
- (2) Pri premiku se je treba izogibati vleki premikalnega sestava ali vlaka z dvema vlečnima voziloma hkrati, razen če vlečna sila enega vlečnega vozila ne zadostuje za premaknitev premikalnega sestava ali vlaka.
- (3) Kadar sta na čelu ali na sklepu vlaka dve vlečni vozili, se sme opraviti vožnja pri premiku tako, da opravlja vleko le eno vlečno vozilo.
- (4) Vozila, na katera premikalni sestav navozi, je treba prej zavreti. Pri navozitvi oziroma stisnjenju na vozila, ki stojijo, je treba paziti na to, da se stoječi vagoni ne premaknejo. Hitrost pri stiskanju vozil ne sme biti večja kot 5 km/h.
- (5) Kadar se premika z zasedenimi potniškimi vagoni, je treba na teh vagonih vsa vrata zapreti. Čelna vrata prvega in zadnja vrata zadnjega vagona je treba zakleniti, dvigniti prehodnice in zapreti premične ograje oziroma pritrditi mehove. Prav tako je treba zakleniti čelna vrata prvega in zadnja vrata zadnjega vagona, dvigniti prehodnice in zapreti premične ograje tudi na zasedenih potniških vagonih, ki ostanejo na tiru.
- (6) Strojevodja sme zapustiti vlečno vozilo ali motorno vozilo za posebne namene in se od njega oddaljiti le v času, ko se to ne premika, in sicer po dogovoru s progovnim prometnikom ali prometnikom.

6.19. Premik z motornim vozilom za posebne namene

- (1) Pri premiku z motornim vozilom za posebne namene (z vagoni ali brez njih) vodi premik delavec, strokovno usposobljen za vodenje premika.
- (2) Za premik z motornim vozilom za posebne namene veljajo enake določbe kot za premikalne lokomotive, če ima vretensko spenjačo in odbojne naprave.
- (3) Če so vagoni in motorno vozilo za posebne namene speti s pomožno ali togo spenjačo, se lahko vožnja pri premiku opravlja s hitrostjo, ki ni večja od 5 km/h.

6.20. Premik z dvopotnim vozilom

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

6.21. Odbijanje in spuščanje vagonov

- (1) Odbijanje je pospešeno rinjenje odpetih vagonov, ki po zaustavitvi vlečnega vozila s pripetim delom premikalnega sestava stečejo sami do določenega kraja. Spuščanje je premik na drči, na kateri odpeti vagoni ali skupine vagonov zaradi nagiba tira sami stečejo do določenega mesta.
- (2) Pred odbijanjem ali spuščanjem vagonov je treba določiti, koliko vagonov imajo skupine vagonov, način upočasnitve njihove vožnje in način njihove zaustavitve (potrebno število ročnih zavor ter zavornih cokel). Med posameznimi skupinami vagonov ali vagoni je treba odviti vretenske spenjače, razdvojiti vse zavorne in druge pnevmatske cevi ter jih pritrditi v njihova držala.
- (3) Pri spuščanju se vagoni odpenjajo z drogom za odpenjanje, in sicer le med počasnim gibanjem.
- (4) Drog za odpenjanje vagonov mora biti iz čvrstega lesa in težko upogljiv, dolžine 2,10 metra in debeline 5 do 8 centimetrov. Biti mora raven in gladko obdelan.
- (5) Drog za odpenjanje se sme uporabljati, če ob tiru v smeri vožnje ni predmetov, zaradi katerih bi bila raba droga nevarna. Ob tiru mora biti urejena premikalna steza in ponoči razsvetljena. Premikač, ki odpenja vagone z drogom, mora biti med odpenjanjem obrnjen v smeri premikanja vagonov. Pri odpenjanju en konec droga namesti preko stročnice odbojnika pod streme vretenske spenjače, drugi konec droga namesti pod pazduho in s pritiskom na drog, ki s tem deluje kot vzvod, vzdigne streme spenjače iz vlečnega kavla.
- (6) Po odpetju vagona z drogom za odpenjanje, premikač drog izvleče in nasloni na ramo tako, da je v navpični legi. Drog za odpenjanje prenese v navpični legi do drugega mesta odpenjanja. Pri prenašanju droga za odpenjanje se premikač ne sme vzpenjati na stopnice vagonov in se na njih voziti.
- (7) Uporaba droga za odpenjanje je dovoljena tudi pri odbijanju, če so izpolnjeni pogoji iz tretjega in petega odstavka te točke. Natančnejše določbe za ravnanje z drogom za odpenjanje se določijo v postajnem poslovnem redu in poslovniku prevoznika.
- (8) V skupini odbitih ali spuščenih vagonov morajo biti vse zavore popuščene.

(9) Vagone se lahko odbije, če:

1. so odbiti vagoni v eni skupini in med seboj speti;
2. je del tira, na katerega se odbija, pregleden, vse kretnice na premikalni vozni poti pa v pravilni in natančni legi;
3. se bodo odbiti vagoni premikali s takšno hitrostjo, da se brez močnega naleta zaustavijo pri stoječih vozilih;
4. padec v smeri odbijanja ni večji kot 2,5 ‰ oziroma vzpon ne večji kot 5 ‰;
5. je zagotovljena upočasnitev in zaustavitev odbitih vagonov in
6. na tiru, na katerega se odbija, ni vozil, ki jih je prepovedano odbijati.

(10) Odbijati in spuščati se ne smejo naslednja vozila:

1. zasedeni potniški vagoni;
2. vagoni, naloženi z eksplozivnimi snovmi;
3. vagoni, naloženi s tirnicami ali drugimi nakladi, daljšimi kot 60 m, brez opreme za preprečitev premaknitve naklada;
4. vozila s skupno maso več kot 100 ton;
5. vagoni z nakladi, ki presegajo nakladalni profil;
6. vozila z napisom »Prepovedano odbijanje – spuščanje«;
7. vozila, ki so med seboj speta s togo spenjačo;
8. vlečna vozila vseh vrst, razen električnih lokomotiv, na postajah, kjer se stikata dva različna sistema; upravljavec predpiše za vsako postajo posebej posebne varnostne ukrepe;
9. vagoni s spremljevalci pošilk;
10. vagoni, naloženi s konji;
11. vagoni, naloženi z vnetljivimi tekočinami in
12. delno naloženi in razloženi vagoni.

(11) Ne sme se odbijati in spuščati vozil:

1. proti progovnemu tiru;
2. prek nivojskih prehodov, na katerih promet ni zavarovan;
3. prek obračalnic ali prenosnic;
4. čez vagonsko tehniko, kadar je vožnja prek nje prepovedana, in
5. na slepe tire brez tirnih odbijal.

(12) Čez drčo se ne smejo spuščati oziroma voziti naslednja vozila:

1. vozila, ki imajo napisano ali nalepljeno znamenje ; če je pod tem znamenjem napisana še kakšna številka, je prepovedano takšne vagonne spuščati in voziti čez drčo, katere polmer zaokroženja vrha drče je manjši od te številke, in
2. tovorni vagoni s podstavnimi vozički, z razmikom notranjih osi, večjim kot 14 m, kot tudi vsi potniški vagoni s podstavnimi vozički na avtomatiziranih drčah, kadar delajo v avtomatskem režimu; tovorni vagoni s takšnim razmikom osi so zaznamovani z znamenjem , številka pod znamenjem pa kaže, kolikšen je razmik notranjih osi.

(13) Hitrost odbitih ali spuščenih vagonov se znižuje s tirnimi ali ročnimi zavorami.

(14) Odbiti ali spuščeni vagoni oziroma skupine vagonov se zaustavljajo z ročnimi zavorami ali zavornimi coklami. Zavornih cokel se ne sme uporabiti, če se odbiti ali spuščeni vagoni že zaustavljajo z ročno zavoro.

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

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

coklo mora lovilec položiti na primerni razdalji za položeno zavorno coklo tako, da potem ko opazi, da položena zavorna cokla učinkuje, lahko drugo zavorno coklo varno odstrani (s kljuko).

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

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

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

(18) Če v skupini odbitih vagonov ni brezhibne ročne zavore, takšna skupina vagonov pa teče na prej odbite ali stoječe vagone, jo je treba zaustavljati z dvema coklama, položenima vzporedno na obe tirnici tira. Z dvema vzporedno položenima coklama je treba zaustavljati tudi vagone ali skupine vagonov:

1. v katerih so žive živali (razen konj);
2. naložene z vozili;
3. naložene cisterne, razen cistern, naloženih z vnetljivimi snovmi;
4. potniške vagone, kadar v njih ni potnikov;
5. vagone z nalepnicco »Previdno premikati« in
6. vagone, naložene s sadjem ali malimi pošiljkami.

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

(20) Tovorne vagone s podstavnimi vozički je treba zaustavljati:

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

(21) Vagone, ki jih je treba pri odbijanju oziroma spuščanju zaustavljati z ročno zavoro ali dvema vzporedno položenima zavornima coklama, je treba zavarovati pred drugimi odbitimi vozili. Zavarovanje je treba opraviti z dvema vzporedno postavljenima zavornima coklama ali z ročno zavrtim vagonom, ki nima omejitev za odbijanje in zaustavljanje.

(22) Glede na tehnično opremljenost in stopnjo avtomatizacije drče, število in razporeditve drugih ranžirnih zmogljivosti morajo biti ravnanja pri premiku na postajah, opremljenih z napravami za spuščanje vagonov, natančneje predpisana v posebnem navodilu za delo na drči, v katerem se lahko predpišejo samo ostrejši ukrepi, kot so predpisani s tem delovnim navodilom.

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

(24) Z odbijanjem ali spuščanjem se sme začeti, ko se vodja premika prepriča, da so:

1. odvrte ročne, pritrdilne in zračne zavore;
2. oprema in naprave pripravljene za delo in
3. delavci, ki zagotavljajo pogoje za odbijanje in spuščanje, na svojih delovnih mestih.

(25) Če ves postopek ni programiran (avtomatizirane drče), je treba lovilce obveščati po radijski zvezi, s tirnim javljalnikom, po ozvočenju ali z ranžirnim listom, na kateri tir bo vagon oziroma skupina vagonov odbita oziroma spuščena.

(26) Rinjenje čez drčo mora biti enakomerno, vagone oziroma skupine vagonov je treba spuščati z zadostnim časovnim razmikom, da je mogoče kretnice zanesljivo prestaviti v pravilno in natančno lego. Hitrost rinjenja mora biti določena z navodilom za ravnanje na drči.

(27) Kadar spuščeni vagon obstane na kretnici ali na drugem neželenem mestu, mora lovilec z oddajanjem signalnega znaka »Stoj« ali na drug predpisan način takoj opozoriti vodjo premika in delavca, ki postavlja premikalne vozne poti (postavljavca). Poleg tega mora na zadostni razdalji pred

zaustavljenim vagonom položiti zavorno coklo. Postavljavec premikalnih voznihi poti mora takoj ustaviti premik.

(28) Če hitrost vagona po izstopu iz tirne zavore iz kakršnega koli razloga ni zadosti zmanjšana, mora postavljavec ali delavec, ki ravna s tirno zavoro, na to opozoriti lovilca, da bi utegnil zavorno coklo položiti na zadostni razdalji za večjo zaustavno pot.

6.22. Lokomotivske vožnje

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

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

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

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

(4) Če strojevodja ni obveščen o vožnji na zaseden tir, postavitve premikalnega signala ali mejnega tirnega signala v lego, ki dovoljuje premik ali vožnjo, pomeni, da mu je dovoljena lokomotivska vožnja na prosti tir.

(5) Na postajah, kjer premikalne vozne poti niso zavarovane z mejnimi tirnimi signali ali premikalnimi signali, se lokomotivske vožnje lahko opravijo samo po prostem tiru od ločnice do ločnice ali od ločnice do vrha prve kretnice na istem tiru. Takšne lokomotivske vožnje dovoljuje prometnik ali delavec, ki s signalnovarnostno napravo postavlja in zavaruje premikalne vozne poti, ustno, z uporabo telekomunikacijskih sredstev ali signalnimi znaki premikalnega osebja.

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

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

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

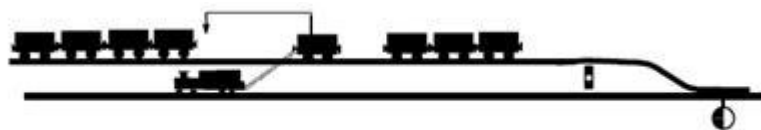
1. stoječimi vozili na tiru;
2. premikalnim ali svetlobnim mejnim tirnim signalom, ki kaže signalni znak za prepovedano vožnjo;
3. ločnico ali
4. kretnico.

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

6.23. Premik s premikalno vrvjo

(1) Premikalna vrv se sme rabiti v naslednjih primerih:

1. za prestavitev vagonov na tiru z uporabo lokomotive, ki pelje po sosednjem tiru kot kaže slika 1a;



Slika 1a: Premaknitev vagona po istem tiru, kadar lokomotiva pelje po sosednjem tiru.

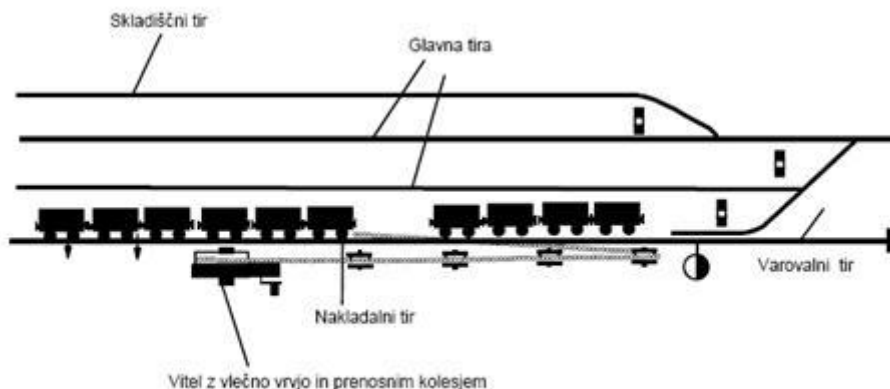
2. za prestavitev vagonov z enega na drugi tir, pri čemer se uporabi lokomotiva, ki vozi po sosednjem tiru; premikalno vrv je dovoljeno pripeti za lokomotivo šele, ko prevozi mimo ločnice ustrezne kretnice, kretnica pa je postavljena za vožnjo na tir, na katerega je treba prestaviti vagon, kot kaže slika 1b.



Slika 1b: Premaknitev vozila, kadar je prost le en tir. Vozilo se prestavlja z ene strani postaje na drugo.

(2) Premikalna vrv ne sme biti krajša kot 10 m in mora imeti kavelj s primernim varovalom. Premikalno vrv je treba zapeti na enem koncu na vlečni kavelj vlečnega vozila, na drugem koncu pa za sidrni kavelj na sprednjem delu bočne strani prvega vagona.

(3) Za prestavitev vagonov z enega mesta na drugo mesto na tiru ali z enega tira na drugi se lahko uporabi vitel. V tem primeru se premikalna vrv s kavljem zapne za vagon in se prek kolesa ter prenosnih valjev navija na vitlov boben, ta pa se obrača ročno ali z motorjem, kot kaže slika 1c. Tiri, na katerih se prestavljajo vagoni z vitlom, morajo imeti na strani za izvleko napravo za preprečitev uteka vagonov (raztirniki, tirno odbijalo, varovalni tir). Ravnanje z vitlom mora biti določeno z navodilom za ravnanje z vitlom.



Slika 1c: Premik z vitlom pri premikanju vagonov.

(4) Zaradi preprečitve poškodbe pri premiku s premikalno vrvjo morajo biti premikači za območjem, kjer je napeta vrv pri vlečenju.

(5) Za zaustavitev vagonov brez zavor oziroma z zavorami, s katerimi ni mogoče zavirati, je treba za zaustavitev vlečenih vagonov zagotoviti zavorne cokle. Premik s premikalno vrvjo ni dovoljen na tirih z nagibom, ki je večji kot 2,5 ‰.

(6) Skupna masa vagonov, vlečenih s premikalno vrvjo, ne sme biti večja kot:

1. 60 ton pri rabi lokomotive ali
2. 190 ton pri rabi stabilne naprave za vlečenje (vitel).

6.24. Ročni premik

(1) Ročni premik je premikanje vozil s človeško silo in se izvaja s pomočjo železnega vzvoda, rinjenjem z rokami ali rameni.

(2) Pri ročnem premiku je treba uporabljati železne vzvode z dobro podporno površino in ustreznim prenosnim nagibom.

(3) Ročno se ne sme premikati:

1. z vlečenjem za plošče odbojnikov;
2. z rinjenjem na ploščah odbojnikov in
3. z vlečenjem ali rinjenjem vagonov med odbojnikoma.

(4) Ob skladiščih, nakladalnih klančinah, nakladalnih mestih, v vlečnih enotah in delavnicah smejo ročno premikati vagonov tudi tam zaposleni delavci. Druge osebe (neželezniški delavci) smejo opravljati ročni premik le z dovoljenjem in pod neposrednim vodstvom OVKN, ki prevzame vlogo vodje premika.

(5) Ročni premik se sme opravljati le do ločnice na istem tiru (meja odseka) ali raztirnika s pogojem, da nagib tira ni večji kot 2,5 ‰.

(6) Rinjenje posamičnih vagonov pri ročnem premiku na stranskem tiru se lahko opravi tudi z ročnim motornim tirnim potiskalnikom.

(7) Premik z ročnim motornim tirnim potiskalnikom se lahko opravlja, če to delo opravlja:

1. strokovno usposobljen delavec ali
2. delavec pod neposrednim vodstvom delavca, ki je strokovno usposobljen za takšno premikalno delo.

(8) Za delo z ročnim motornim tirnim potiskalnikom je treba upoštevati proizvajalčevo ter lokalno navodilo, ki mora biti opisano v postajnem poslovnem redu oziroma poslovniku.

6.25. Premik s cestnimi vozili

(1) S cestnimi vozili se sme premikati le pod neposrednim vodstvom in nadzorom OVKN, ki skrbi za spenjanje, spremlja premikanje, opazuje premikalno vozno pot in zagotavlja zaustavljanje vagonov. S cestnimi vozili, ki vozijo ob tiru, se sme premikati le na tirih z nagibom do 2,5 ‰.

(2) Cestna vozila se pripnejo k železniškim vozilom z verigami ali vrvmi primerne dolžine. Voznik cestnega vozila mora upravljati cestno vozilo tako, da vozilo vozi zunaj tira, po katerem se premikajo vagoni. Pri približevanju skladiščem, nakladalnim klančinam ipd. cestna vozila ne smejo voziti med temi objekti in vagoni.

(3) Verige ali vrvi morajo biti pri premiku s cestnimi vozili pritrjene na železniško vozilo na sidrni kavelj, ki je na sprednjem delu stranske stranice vagona.

(4) S cestnimi vozili, ki vozijo ob tiru, se premika le do ločnice na istem tiru (meja odseka) ali raztirnika.

6.26. Premik s prenosnico ali obračalnico

(1) Preden vozila navozijo ali odpeljejo s prenosnice ali obračalnice, morata biti le-ti natančno postavljeni in pritrjeni z zapahnitvijo zapaha, ki je v zvezi z ustreznim signalnim znakom za dovoljen ali prepovedan premik.

(2) Prenosnico ali obračalnico je dovoljeno premakniti šele, ko je vozilo na njej zavarovano proti samopremaknitvi in ko je pri električnih vlečnih vozilih spuščen odjemnik toka.

6.27. Premik v vlečnih enotah in delavnicah

Delavci v skladiščih, pri vzdrževanju proge in progovnih naprav, v delavnicah, v vlečnih enotah idr. smejo vozila premikati na postajne tire le z dovoljenjem prometnika ali delavca, ki postavlja kretnice oziroma vozne poti. To velja tudi za utirjenje vozil na tir oziroma za izstop z odstavnih in garažnih tirov na postajne tire.

6.28. Premik na glavnih tirih in odprti progi

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

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

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

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

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

(5) Pred izdajo dovoljenja za premik mimo signala »Premikalni mejnik« mora prometnik zahtevati in dobiti dovoljenje od prometnika krajevno ali daljinsko vodene sosednje postaje, proti kateri se premika, ali od progovnega prometnika. Na progah, kjer daljinsko vodi promet progovni prometnik, mora progovni prometnik pred izdajo dovoljenja za premik mimo signala »Premikalni mejnik« dobiti dovoljenje od prometnika krajevno vodene postaje ali daljinsko vodene postaje, proti kateri se premika. Vodja premika mora dobiti dovoljenje za premik mimo signala »Premikalni mejnik« od prometnika ali progovnega prometnika, od katerega je zahteval dovoljenje za tak premik.

(6) Dovoljenje za premik mimo signala »Premikalni mejnik« se zahteva s fonogramom:

»Ali dovolite premik mimo signala »Premikalni mejnik« proti postaji (ime postaje) po progi – tiru (številka proge, levi – desni tir) do km ... od ... ure, ... min do ... ure ... min?« (Priimek prometnika, progovnega prometnika ali vodje premika.)

(7) Premik mimo signala »Premikalni mejnik« se dovoli s fonogramom:

»Dovoljujem premik mimo signala »Premikalni mejnik« po progi – tiru (številka proge, levi – desni tir) od ... ure, ... min do ... ure ... min proti postaji (ime postaje) do km« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(8) Po dobljenem dovoljenju za premik mimo signala »Premikalni mejnik« mora progovni prometnik oziroma prometnik, ki je dovoljenje zahteval, o premiku mimo signala »Premikalni mejnik« obvestiti tudi osebe službenih mest na odseku proge, na katerega se premika.

(9) Progovni prometnik ali prometnik sme dovoliti premik mimo signala »Premikalni mejnik« le, ko je prost medpostajni odsek, na katerega je treba opraviti premik. Če se na enotirni progi ali na progi z obojestranskim prometom premika za vlakom, se lahko začne premik takoj, ko vlak prepelje mimo signala »Premikalni mejnik« in mesta, do koder je dovoljen premik oziroma na progi z APB, ko zapusti prvi blokovni odsek.

(10) Pri premiku mimo signala »Premikalni mejnik« prek nivojskih prehodov z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa je treba upoštevati določbe navodil za ravnanje z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih. Prometnik oziroma progovni prometnik mora vodjo premika obvestiti o načinu zavarovanja prometa, kadar sam ne bo izvršil zavarovanja prometa na takšnem nivojskem prehodu.

(11) Na postaji, kjer sodelujejo pri zavarovanju voznih poti vlakov kretniki, mora prometnik o danem soglasju za premik mimo signala »Premikalni mejnik« obvestiti izvoznega kretnika s fonogramom, da je proga zasedena oziroma prosta.

(12) Dovoljenje za premik mimo signala »Premikalni mejnik« da na daljinsko vodeni postaji vodi premika progovni prometnik oziroma prometnik s fonogramom, na zasedenih postajah pa prometnik s fonogramom ali Splošnim nalogom, v katerem mora navesti, ali je premik dovoljen le do uvoznega signala ali mimo uvoznega signala in tudi do kod (km) in do kdaj je dovoljen premik (ura in minuta).

(13) O končanem premiku mimo signala »Premikalni mejnik« mora vodja premika na daljinsko vodeni postaji obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika s fonogramom, na zasedeni postaji pa prometnika, ki mu je dovolil premik, tako da vrne splošni nalog, ali s fonogramom:

»Premik mimo signala »Premikalni mejnik« proti postaji (ime postaje) končan ob ... uri ... min.«
(Priimek vodje premika.)

(14) Prometnik krajevno vodene postaje, na kateri se je opravljal premik, obvesti progovnega prometnika oziroma prometnika, ki je dal dovoljenje, in osebje službenih mest na odseku proge, na katerega se je premikalo, o končanem premiku, s fonogramom:

»Premik mimo signala »Premikalni mejnik« proti postaji (ime postaje) končan ob ... uri ... min.«
(Priimek prometnika.)

(15) Progovni prometnik oziroma prometnik, ki je dovolil premik mimo signala »Premikalni mejnik«, obvesti osebje službenih mest na odseku proge, na katerega se je premikalo o končanem premiku s fonogramom:

»Premik mimo signala »Premikalni mejnik« proti postaji (ime postaje) končan ob ... uri ... min.«
(Priimek progovnega prometnika.)

6.29. Previdnostni ukrepi, kadar se pričakuje vlak

(1) Glavni signali, ki krijejo kretnično območje, kjer se opravlja premik, morajo biti med premikom razsvetljeni in kazati signalni znak »Stoj«, ne glede na to, ali se pričakuje vlak ali ne.

(2) Pred prihodom vlaka je treba ustaviti premik na vozni in prepeljevalni poti vlaka tako pravočasno, da vlak ne bi upočasnil vožnje oziroma da ne bo čakal pred uvoznim signalom na ustavitev premika in zavarovanje vozne poti.

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

(4) Ukaz za ustavitev premika pomeni hkrati tudi ukaz za sprostitev ločnic glavnih tirov, ki se dotikajo vozne poti vlaka, prepoved puščanja vozil zunaj ločnic uvoznih in izvoznih kretnic, prepoved vsake premaknitve vlakov in vozil, ki bi križala vožno pot vlaka ali se je dotikala, ter tudi ukaz za zavarovanje vozil pred samopremaknitvijo in utekom.

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

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

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

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

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

6.30. Posebni ukrepi pri premiku s posamičnimi vagoni

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

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

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

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

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

(5) V bližini vagonov, naloženih z eksplozivnimi in vnetljivimi snovmi, je prepovedano kaditi ali se jim približevati z odprtim plamenom.

6.31. Previdnostni ukrepi po končanem premiku

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

(2) Pri puščanju skupine vagonov v bližini ločnice ali nivojskega prehoda in na drugih mestih na tiru, na katerih jih je dovoljeno puščati, je treba upoštevati, da se zaustavljeni vagoni lahko razmaknejo zaradi sproščanja napetosti v vzmeteh odbojnikov.

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

(4) Na postajah, kjer pri premiku sodelujejo kretniki, mora prometnik le-te obvestiti, da je dovolil zasedbo glavnega tira.

(5) Kadar je zaradi premika treba vklopiti napetost v voznem vodu, ki redno ni pod napetostjo, jo je treba po končanem premiku tudi izklopiti. Prometnik mora pred vklopom napetosti obvestiti udeležene delavce na način, ki je predpisan s pravilnikom, ki določa uporabo stabilnih naprav električne vleke.

6.32. Osebna varnost pri premiku

(1) Za zagotovitev osebne varnosti med premikom je delavcem prepovedano:

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

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

(3) Po položitvi zavorne cokle se mora lovilec umakniti tako, da ga morebitno izbita cokla ne poškoduje.

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

(5) Premikalni delavci se morajo na vozilih, ki se premikajo, tako trdno držati, da pri sunkih med vožnjo in med naglim zaustavljanjem ne izgubijo ravnotežja. Kadar se morajo zaradi oddaje signalnih znakov ali drugih razlogov nagniti ven (iz profila), morajo paziti na ovire, ki so v bližini tira.

7. IZREDNI PREVOZI IN IZREDNE POŠILJKE

7.1. Izredne pošiljke

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

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

(3) Izredne pošiljke so:

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

7.2. Zahteva za prevoz izredne pošiljke

(1) Prevoznik izdela zahtevo za prevoz izredne pošiljke in jo pošlje upravljavcu. Zahteva mora vsebovati vse potrebne podatke o pošiljki, ki so potrebni za določitev pogojev prevoza in mora biti sestavljena v skladu z objavo UIC 502-1.

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

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

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

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

7.3. Proučitev možnosti prevozov izrednih pošiljk

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

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

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

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

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

7.4. Splošni in posebni varnostni pogoji za prevoz izredne pošiljke

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

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

(3) Splošni varnostni pogoji so:

1. pregled in prevzem izredne pošiljke opravi OVKN prevoznika, ki je strokovno usposobljen za preglednika vagonov;
2. pri prevzemu in kontroli sodeluje delavec upravljavca, glede na vrsto in zahtevnost izredne pošiljke;
3. prevoz z rednimi tovornimi vlaki;
4. prepovedan prevoz ob nakladalnih klančinah, pod previsnimi strehami in pod kontrolnimi nakladalnimi profili;
5. na postajah ne smejo biti zasedeni sosednji tiri najmanj 20 m znotraj ločnic;
6. na postajah ne smejo biti zasedeni sosednji tiri najmanj 30 m znotraj ločnic;
7. odbijanje, ustavljanje s coklo in spuščanje čez drčo ni dovoljeno;
8. uvrstitev izredne pošiljke v vlak kot prvo vozilo za vlakovno lokomotivo oziroma za službenim vagonom;
9. uvrstitev izredne pošiljke na koncu vlaka pred sklepnim vagonom;
10. uvrstitev izredne pošiljke kot zadnje vozilo v vlaku;
11. obvezna ozemljitev izredne pošiljke na elektrificiranih progah;
12. prazno;
13. na vseh postajah prevoz samo po glavnih prevoznih tirih;
14. prevoz samo podnevi;
15. pošiljko mora spremljati delavec progovne vzdrževalne stroke upravljavca na svojem progovnem odseku in po potrebi sam določa počasne vožnje mimo kritičnih objektov, ki niso zajeti v določbah o prevozu;
16. maksimalna hitrost V_{max} je omejena na ... km/h;
17. vožnja čez kretnice v odklon z zmanjšano hitrostjo V_{max} 20 km/h;
18. na postajah z razmikom med osmi sosednjih tirov, manjšim kot 4,5 m, je prepovedano prehitevanje in križanje na sosednjih tirih; oba sosednja tira morata biti prosta;

19. po prevozu vlaka odredi stroka za vzdrževanje prog upravljavca pregled proge in objektov, če meni, da je to potrebno;
 20. po prevozu vlaka odredi stroka za vzdrževanje prog upravljavca pregled zgornjega in spodnjega ustroja proge;
 21. speljava in zaustavitev vlaka ne sme biti sunkovita (hitra); o tem mora biti strojevodja obveščen z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom;
 22. potreben je pregled predorov zaradi nabiranja ledu in odstranitve ledu;
 23. zaradi osebne varnosti je treba o prevozu vlaka s preseženim nakladalnim profilom obvestiti delavce, ki delajo na progi;
 24. pošiljko mora spremljati do namembne postaje spremljevalec, ki ga določi pošiljatelj;
 25. spremljevalce pošilk mora prevoznik opozoriti na osebno varnost pri prehodu na elektrificirane proge in jim izročiti izjavo, katere prejem potrdijo s podpisom na dvojniku;
 26. med prevozom na elektrificiranih progah ne sme biti nihče na vagonu, naloženem z izredno pošiljko;
 27. ekscentrično težišče naklada mora biti izravnano s protimaso;
 28. na postajah je treba voziti previdno mimo signalnih stebrov, napajalnikov in drogov za razsvetljavo;
 29. na dvotirni progi se sme prevoz opraviti samo po pravem tiru;
 30. vagon z izredno pošiljko je treba obrniti na obračalnici ali na trikotu;
 31. med vlečno vozilo in vagonom z izredno pošiljko ali železniškim vozilom na lastnih kolesih, kakor tudi med dva vagona z izrednima pošiljkama, je treba uvrstiti najmanj 6 vmesnih vagonov, katerih masa na dolžinski meter ne presega 3,5 tone;
 32. odprava izredne pošiljke skupaj v sestavi enega vlaka;
 33. izročilni rok je dogovorjen;
 34. obvezna izenačitev potencialov;
 35. pošiljko mora spremljati delavec tehnično-vagonske stroke prevoznika. Med prevozom nadzira stanje vagona in pošiljke, določa počasne vožnje skozi loke in čez kretnice v odklon ter po potrebi ukrepa;
 36. pošiljko mora spremljati delavec elektrotehnične stroke upravljavca na svojem odseku;
 37. pošiljko mora spremljati delavec elektrotehnične stroke z motornim vozilom za posebne namene za hitra ukrepanja; preverja dimenzije pošiljke in sproti določa pogoje o prevozu glede na vozno omrežje;
 38. dovoljena maksimalna hitrost vlaka V_{max} 60 km/h;
 39. na dvotirni progi se sme prevoz opraviti samo po nepravem tiru;
 40. prazno;
 41. uvrstitev izredne pošiljke v vlak po 925 DN52 Delovnem navodilu o prometnih predpisih;
 42. preverjanje prostega profila proge;
 43. pošiljka mora biti zavarovana proti premaknitvi in nihanju po predpisih o nakladanju;
 44. prepovedano je obračanje pošiljke v smeri vožnje (v trikotu ali na obračalnici);
 45. prevoz s posebnim vlakom;
 46. pri prekoračitvi nakladalnega profila mora biti točka največje prekoračitve nakladalnega profila označena na nakladu s črko »N«. Pri prekoračitvi nakladalnega profila je zaželeno, da se kritične točke označijo z barvo, ki odstopa od barve pošiljke.
- (4) Vagon, naložen z izredno pošiljko, mora prevoznik na mestu za nalepnice označiti z nalepico, ki označuje izredno pošiljko, in nalepico, ki zahteva previden premik.
- (5) Poleg splošnih pogojev mora pošiljka izpolniti tudi posebne pogoje, ki izhajajo iz specifičnosti izredne pošiljke.
- (6) Posebni varnostni pogoji določajo omejitev oziroma ukrepe pri vožnji mimo točno določene ovire na progi oziroma druge ukrepe in omejitve, ki niso zajeti v splošnih varnostnih pogojih. Za vožnjo mimo določenega kritičnega mesta na objektu ob progi mora posebni varnostni pogoj vsebovati:

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

7.5. Dodatni pogoji za prevoz izredne pošiljke na elektrificiranih progah

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

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

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

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

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

7.6. Izvedba ozemljitve in izenačitve potencialov

(1) Pošiljka mora imeti zagotovljeni dve odprtini premera 17 mm ali dva z glavo privarjena vijaka M 16, ki tvorita osrednji točki za ozemljitev celotnega naklada, s pogojem, da so v primeru, da naklad v električnem smislu ne tvori galvanske celote, izvedene izenačitve potencialov.

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

(3) Vodnik za ozemljitev je lahko:

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

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

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

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

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

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

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

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

(11) Pri nakladah iz številnih enakih ali podobnih posamičnih dolgih kosov (kovinski profili, cevi, palice, pločevina, tirnice, predalčne konstrukcije ipd.) morata biti nameščena najmanj dva vodnika za izenačenje potencialov povprek čez naklad, s tem da sta ovita čez več kosov naklada posamično. Konci teh vodnikov se zvežejo z vijakom M 16 z odprtinami za ozemljitev na šasiji vagona.

(12) Pri nakladah iz delov (enot naklada), ki so takšne oblike, da se ne more doseči zadovoljiva izenačitev potencialov s povezavami z vodniki za izenačitev potencialov, je treba uporabiti v ta namen jekleno neizolirano mrežo, široko najmanj 1 m, okenca v mreži pa morajo biti velika približno 5 x 5 cm. Žica, iz katere je mreža spletena, mora imeti premer 2 mm. Takšna mreža se položi čez naklad po dolžini po sredi vagona. Mreža se zveže z najmanj dvema vodnikoma za izenačenje potencialov s šasijo vagona.

7.7. Obvestilo o sprejetju oziroma zavrnitvi prevoza izredne pošiljke

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

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

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

(4) Postopek odobritve pogojev prevoza izredne pošiljke se izvaja v skladu z objavo UIC 502-1.

7.8. Izdaja dovoljenja in izdelava službenega obvestila za prevoz izredne pošiljke

(1) Po pridobljenih odobritvah prevoza izredne pošiljke s strani vseh upravljavcev in prevoznikov na prevozni poti pošiljke, upravljavec sestavi dovoljenje za prevoz izredne pošiljke za celotni potek.

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

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

(4) Upravljavec mora izdelati tehnične pogoje prevoza izredne pošiljke po progah Republike Slovenije. Osebe, ki sodeluje pri nakladanju, prevzemu, prevozu in predaji izredne pošiljke, se mora seznaniti s pogoji o prevozu izredne pošiljke preko informacijskega sistema upravljavca.

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

7.9. Glavne šifre prevoznih pogojev za upravljavca

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

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

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

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

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

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

(5) Če del izredne pošiljke proti medtirju do višine 3500 nad GRT ne sega preko nakladalnega profila, se tudi prevoz takšne pošiljke označi s šifro »B« – Bravo, progovni prometnik oziroma prometnik pa mora v fonogramu posebej navesti:

»Na progi od ... do ... je dovoljeno srečanje tudi z vlaki, ki prevažajo izredne pošiljke po šifri »C« – Charlie«.

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

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

1. od 1675 mm do 1775 mm pri razmiku osi tirov 3500 mm, ali
2. od 1725 mm do 1875 mm pri razmiku osi tirov 3600 mm, ali
3. od 1825 mm do 2075 mm pri razmiku osi tirov 3800 mm, ali

4. od 1875 mm do 2175 mm pri razmiku osi tirov 3900 mm, ali
5. od 1925 mm do 2275 mm pri razmiku osi tirov 4000 mm.

(8) Za izredne pošiljke, katerih prevoz je označen s šifro »C« – Charlie, mora progovni prometnik oziroma prometnik v fonogramu posebej navesti:

»Na progi od ... do ... je prepovedano srečanje z vlaki, ki prevažajo izredne pošiljke s preseženim nakladalnim profilom v širino«.

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

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

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

(11) Za izredne pošiljke, katerih prevoz se označi s šifro »D« – Delta, mora prometnik oziroma progovni prometnik v fonogramu navesti:

»Na progi od ... do ... je prepovedano srečanje z vsemi vlaki«.

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

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

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

7.10. Uvrstitev izredne pošiljke v vlak

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

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

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

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

(5) Na vagon, s katerim se prevaža izredna pošiljka, in na vozni list mora prevoznik nalepiti nalepko za označitev izredne pošiljke ter po potrebi priloži voznemu listu obrazec za prikaz prečnega preseka pošiljke.

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

(7) Po uvrstitvi izredne pošiljke v vlak mora prevoznik obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika postaje, na kateri je pošiljka uvrščena v vlak, da je v vlak uvrščena izredna pošiljka po določenem znaku. Obvestilo o uvrstitvi izredne pošiljke prometnik oziroma progovni prometnik posreduje prometni operativi.

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

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

(10) Prevoznik, v cilju zagotavljanja sistema varnega upravljanja, v operativnem predpisu določi nalepnice za označevanje vozil in spremnih dokumentov ter udeležence in postopke, s katerimi zagotovi varen prevoz izrednih pošiljk.

7.11. Promet vlakov z izredno pošiljko

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

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

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

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

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

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

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

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

7.12. Popravilo naklada, prekladanje, premaknitev pošiljke med potjo in usposobitev izredne pošiljke za vožnjo

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

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

8. KODIFIKACIJA PROG ZA KOMBINIRANI TRANSPORT

8.1. Kodifikacija prog za prevoz kodificiranih pošilk

- (1) Kodifikacija prog za prevoz kodificiranih pošilk omogoča poenostavitev postopkov pri prevozu kodificiranih pošilk.
- (2) Kode prog in odsekov prog po določiteli objave UIC 502-2 in pogoje prevoza pripravi upravljavec.
- (3) Kodificirane pošiljke morajo biti označene z nalepko za kodificirano pošiljko in se na progah, na katerih ne presegajo kode proge, prevažajo le po varnostnih pogojih za prevoz kodificirane pošiljke.

8.2. Splošno o kodifikaciji

- (1) Kodifikacija omogoča neoviran prevoz enot kombiniranega transporta, katerih prečni prerez presega dovoljene nakladalne profile in bi sicer spadale po predpisih v režim izrednih pošilk.
- (2) Kodifikacija enot kombiniranega transporta se uporablja na železniških vagonih, ki so posebej označeni za prevoz kodificiranih pošilk na kodificiranih progah.
- (3) Kode posameznih prog ali delov prog v Republiki Sloveniji določi upravljavec, na osnovi pogojev, predpisanih v objavi UIC, št. 596-6.
- (4) Oblike kombiniranega transporta so:
 - 1. prevoz vlačilcev s polprikolicami in prikolicami;
 - 2. prevoz polprikolic na žepastih vagonih;
 - 3. prevoz zamenljivih zabojnikov in polprikolic (samo transportnih enot brez uporabe cestnih vlečnih vozil) po železnici;
 - 4. prevoz velikih kontejnerjev po železnici;
 - 5. bimodalna tehnika (prevoz posebnih polprikolic po železniških tirih) in
 - 6. tehnika prevoza posebnih kontejnerjev na posebnih železniških vagonih (ACTS).

9. OZNAČEVANJE VLAKOV

9.1. Splošno o označevanju vlakov

- (1) Vsak vlak je treba označiti s številčno oznako po analitičnem sistemu označevanja.
- (2) Številka, s katero se vlak označi, je lahko največ petmestna in sestavljena samo iz arabskih števil. Fond številke za označevanje vlakov v mednarodnem in notranjem prometu je od številke 0 do 99999.
- (3) Mednarodni promet je tisti promet, pri katerem vlaki prevozijo državno mejo ene ali več držav, kakor tudi priključni ali cepni vlaki, katerih vagoni so vsi ali bodo vsi prevozili državno mejo ene ali več držav. Promet vlakov, ki poteka samo do mejnih ali prvih večjih postaj sosednjih držav, ali kadar vlak opravi del poti na območju sosednje države in ponovno preide na območje lastne države, je maloobmejni promet.
- (4) Notranji promet je tisti promet, pri katerem vlaki vozijo znotraj državnih meja.
- (5) V enem dnevu se lahko na območju Republike Slovenije z isto številko označi samo en vlak.
- (6) Vlak mora imeti od začetne do končne postaje vlaka isto številko.
- (7) Pari vlakov se označujejo z dvema zaporednima številka tako, da je parna številka manjša.
- (8) Glavni vlak, od katerega se na cepni postaji loči del vlaka, mora obdržati na celotni relaciji isto številko. Del vlaka, ki se loči, dobi novo številko od cepne do končne postaje vlaka.
- (9) Priključni vlak se do priključne postaje označi s svojo številko.
- (10) Iz številke vlaka se mora razbrati:
 1. ali je mednarodni ali lokalni vlak;
 2. vrsta vlaka (potniški, tovorni);
 3. smer vožnje vlaka;
 4. obdobje vožnje vlaka in
 5. ali je za vlak izdelan vozni red posameznega vlaka (osnovni vlak) oziroma se za vožnjo vlaka uporablja že izdelan vozni red posameznega vlaka (deljeni vlak).

9.2. Določitev smeri vožnje

- (1) Smer vožnje vlaka je določena s parnostjo ali neparnostjo njegove številke.
- (2) Z neparnimi številkami se označujejo vlaki, ki vozijo z zahoda ali severa v smeri vzhoda ali juga. V nasprotni smeri se vlaki označujejo s parnimi številkami. Pri določitvi parnosti oziroma neparnosti številke je treba upoštevati celo relacijo vlaka.
- (3) Zaradi vožnje vlakov po dveh ali več progah se na določenih odsekih prog pojavijo vlaki iste smeri, ki imajo eni parno, drugi pa neparno številko.

9.3. Označevanje potniških vlakov

- (1) Za označevanje potniških vlakov so dodeljene številke od 0 do 39999 iz fonda številke za označevanje vlakov, pri čemer je treba upoštevati vrsto in pomembnost vlaka v mednarodnem oziroma notranjem prometu.
- (2) Potniškim vlakom v mednarodnem prometu se določijo številke za vsako vozno obdobje na evropskih vozno rednih konferencah, pri čemer so upoštevane smeri voženj potniških vlakov.
- (3) Označevanje osnovnih potniških vlakov v notranjem prometu se opravi z eno-, dve-, tri-, štiri- in petmestnimi številkami.
- (4) V maloobmejnem prometu se lokalni vlaki označijo s številkami iz fonda za notranji promet enega ali drugega upravljavca po medsebojnem dogovoru.

(5) Glede na vrsto in pomembnost vlaka je odvisno, s koliko mestnim številom bo označen posamezni vlak. Na osnovi tega je fond števil, predviden za označevanje potniških vlakov, razdeljen po posameznih razponih.

(6) Pri osnovnih potniških vlakih, ki se označujejo s petmestno številko, označevanje deljenih vlakov ni mogoče in jih kot takšne ni dovoljeno vpeljati v promet.

(7) Podrobno označevanje potniških vlakov objavi upravljavec v operativnem predpisu.

9.4. Označevanje tovornih in službenih vlakov

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

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

(3) Iz števil tovornih vlakov v mednarodnem prometu se mora razbrati:

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

(4) Tovorni in službeni vlaki v notranjem prometu se označujejo s številkami od 50000 do 99999. V razpoložljivem fondu petmestnih števil so številke osnovnih vlakov označene z zadnjimi tremi številkami v razponu od 000 do 499.

(5) Iz števil tovornih in službenih vlakov v notranjem prometu se mora razbrati, da je vlak v notranjem prometu, smer vožnje vlaka in vrsta vlaka.

(6) Za označevanje deljenih vlakov v notranjem prometu s številko »5« na mestu desetisočice v številki osnovnega vlaka je določen fond števil. Označevanje deljenih tovornih in službenih vlakov je treba opraviti tako, da se številki osnovnega vlaka prišteje številka 500.

(7) Za lokomotivske vlake v vozliščih, ki niso predvideni z voznim redom omrežja, vlake začasnega formiranja in delovne vlake v notranjem prometu ni predvideno, da bi vozili kot deljeni vlaki. Zato jih kot deljene vlake ni dovoljeno vpeljati v promet.

(8) Podrobno označevanje tovornih in službenih vlakov objavi upravljavec v operativnem predpisu.

10. VOZNI RED

10.1. Vozni red

- (1) Železniški promet poteka po vnaprej določenem voznem redu omrežja.
- (2) Vozni red omrežja obsega dokumente in podatke o vseh načrtovanih vožnjah vlakov na železniškem omrežju Republike Slovenije ter predstavlja osnovo tehnološkega procesa izvajanja in realizacije prevoznih storitev po železnici.
- (3) Vozni red omrežja je sestavljen iz operativnega voznega reda po posameznih progah ali odsekih prog. Operativni vozni red mora najmanj vsebovati vozne rede posameznih vlakov za potrebe prevoznika in upravljavca.
- (4) Za izvajanje operativnega voznega reda mora prometnik ali progovni prometnik imeti dokumente operativnega voznega reda, ki so:
 1. grafikon prometa vlakov za proge ali odseke prog, na katerih ureja promet;
 2. Določbe za uveljavitev operativnega voznega reda;
 3. izpisek iz operativnih voznih redov (za postaje, na katerih vodi promet);
 4. določbe postajnih poslovnih redov.
- (5) Za izvajanje operativnega voznega reda mora strojevodja imeti dokumente operativnega voznega reda, ki so:
 1. Priročnik za strojevodjo;
 2. Navodilo o progih, za proge, po katerih vozi;
 3. vozni red posameznega vlaka, ki ga vozi;
 4. Določbe za uveljavitev operativnega voznega reda.
- (6) Vlakovodja, ki opravlja delo na postaji, in preglednik vagonov morata imeti na delovnem mestu izpisek iz vseh voznih redov posameznih vlakov, za vlake prevoznika, za katerega delo opravljata.
- (7) Kretnik, odjavnik in progovni čuvaj morajo imeti na delovnem mestu izpisek iz operativnih voznih redov vlakov vseh prevoznikov in upravljavca.
- (8) Vozni red omrežja za posamezno voznoredno obdobje prične veljati ob 00.00 uri drugo nedeljo v mesecu decembru in velja do 24.00 ure druge sobote v mesecu decembru naslednjega leta.
- (9) Operativni vozni red uveljavi upravljavec.

10.2. Grafikon prometa vlakov

- (1) Grafikon prometa vlakov je dokument operativnega voznega reda upravljavca, ki mora vsebovati grafični prikaz vlakovnih poti oziroma voznih redov posameznih vlakov ter osnovne podatke o dotičnem progovnem odseku ali progih. Grafikon je lahko izdelan v elektronski ali tiskani obliki.
- (2) Na grafikonu je prikazana trasa oziroma vozni red posameznega vlaka s črto, ki je linearni graf funkcije poti in časa. Nagib črte nakazuje hitrost vlaka.
- (3) Grafikonska mreža mora biti sestavljena iz pravokotno se sekajočih črt, ki predstavljajo v eni smeri (navpični ali vodoravni) časovne podatke (časovna os), v drugi smeri pa postaje, postajališča, odjavnice, nakladališča, cepišča ali državne meje (progovna os).
- (4) Črte, ki označujejo časovne podatke, se morajo med seboj razlikovati (po debelini – debelejše, tanjše ali po slogu – prekinjena, neprekinjena). V primeru izredno gostega grafikona označujejo tanke črte vsako minuto (samo naznačeno na črti postaje, postajališča, odjavnice, nakladališča, cepišča ali državne meje). V podaljšku črt, ki označujejo ure, morajo biti številčne oznake časa, katerega posamezna črta predstavlja.
- (5) Črte, ki označujejo postaje, cepišča, postajališča, odjavnice, nakladališča ali državno mejo se morajo med seboj razlikovati (po debelini – debelejše, tanjše, ali po slogu – prekinjena, neprekinjena).

Rišejo se na medsebojni razdalji v razmerju, ki je odvisna od dolžine odseka proge in potrebne preglednosti grafikona. V zelo gostem grafikonu se lahko postajališča, cepišča, nakladališča, odjavnice in državna meja označijo le s kratko črtico na vsaki strani mreže in na trasi vlaka, ki ima na tem mestu postanek. V podaljških črt morajo biti navedena:

1. imena in kratice postaj, postajališč, nakladališč, odjavnic in cepišč oziroma napis državna meja, z navedbo kilomske lege;
2. vrsta proge, ki se označi z različno debelino ali slogom črte (enotirne, dvotirne proge, obojestranski promet);
3. smer cepne proge (pri cepnih postajah).

(6) Zaradi boljše preglednosti tras na grafikonu ter lažje in zanesljivejše uporabe morajo biti trase prikazane s črtami različnih debelin, barv in z različnimi simboli. Črte in simboli morajo imeti nedvoumen pomen, njihov pomen pa mora biti uporabniku vedno dostopen.

(7) Iz grafikona morajo biti razvidni časovni podatki o prihodu in/ali odhodu vlaka povsod, kjer ima vlak postanek oziroma odhod. Časovni podatki o prevozu vlaka morajo biti navedeni le na postajah, odjavnicah, cepiščih in državni meji.

(8) Časovni podatki se lahko vpisujejo kot številke ali pa se označijo z minutnimi črticami. Številke se vpisujejo v ostre kote, ki jih tvorijo črte tras in črte pri postajah, postajališčih, nakladališčih, odjavnicah, cepiščih in državni meji. Številke, ki pomenijo prihod vlaka, se vpišejo na levi strani trase, številke, ki pomenijo odhod oziroma prevoz vlaka, se vpišejo na desni strani trase vlaka. Postanki vlakov, krajši kot eno minuto, se označijo z enako številko v prihodu in odhodu vlaka. Številčni podatki se vpisujejo le v minutah, s tem da se desetica številke lahko opusti (za prihod 15 se vpiše 5).

(9) Pri konstrukciji trase je treba upoštevati časovne intervale zaporednih vlakov in intervale za varen prehod potnikov tako, da se ne predvidijo srečanja s potniškim vlakom na medpostajnem odseku, kjer to ni dovoljeno.

(10) Na enotirni progi morajo biti trase predvidene tako, da se vlaki z istočasnim koledarjem vožnje sestanejo na postaji, katere glavni tiri ustrezajo predvideni dolžini vlaka. Trase se smejo sekati na odprti progi le v primeru, če se koledarji vožnje na njih izključujejo.

(11) Tras lokomotivskih vlakov, ki vozijo v vozliščih, ni potrebno vrisati v grafikon; za njih se predpišejo samo hitrost in vozni časi v Postajnem poslovnem redu in Navodilu o progi.

(12) Spremembe, ki nastanejo v času veljavnosti voznega reda omrežja, morajo biti evidentirane. Evidenca mora vsebovati vse potrebne podatke, iz katerih je možno razbrati datum izdaje, datum pričetka veljavnosti in izvršitelja spremembe. Grafikon, izdelan v tiskani obliki, je potrebno zamenjati, če le-ta postane neberljiv.

(13) Videz grafikona, pomen črt in oznak, postopek izdaje in evidentiranja sprememb, upravljavec predpiše v operativnem predpisu ter z vsebino, ki se nanaša tudi na prevoznika, seznanja prevoznika.

10.3. Določbe za uveljavitev operativnega voznega reda

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

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

10.4. Izpisek iz operativnih voznih redov za postajno osebje in progovne čuvaje

(1) Izpisek iz operativnih voznih redov mora izdelati upravljavec za svoje OVKN, pri čemer mora vsebovati:

1. za postajno osebje:
 - a) številke vlakov vseh prevoznikov po časovnem zaporedju od 00.00 do 24.00 ure;

- b) čas odhoda s sosednje postaje;
 - c) prihod, odhod, postanek;
 - d) redni uvozni oziroma izvozni tir;
 - e) koledar vožnje;
 - f) zasedba ter spremljava vlaka in
 - g) opombe;
2. za progovne čuvaje:
- a) številke vlakov vseh prevoznikov po časovnem zaporedju in po smereh vožnje;
 - b) koledar voženj vlakov;
 - c) odhod s sosednje postaje in prevoz službenega mesta po smereh in
 - d) opombe.

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

10.5. Navodilo o progi

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

(2) Za izvajanje voznega reda mora Navodilo o progi, poleg podatkov, predpisanih v tehnični specifikaciji, ki ureja vodenje in upravljanje prometa, vsebovati še najmanj naslednje podatke:

1. Podatke stalnega značaja:

- a) skico mreže prog v RS s poudarjenimi linijami prog, za katere so navedeni podatki v nadaljevanju;
- b) številko proge, z navedbo njene začetne in končne točke;
- c) zavorno razdaljo (po odsekih, če je na eni progi na enem ali več odsekih 1000 m in na drugem ali več drugih odsekih 700 m zavorna razdalja);
- d) opremljenost z AS napravami, APB, MO napravami za daljinsko vodenje, radijskimi zvezami;
- e) opremljenost s komunikacijskimi mesti ob progi;
- f) o desnostranskem oziroma levostranskem prometu;
- g) uvedenim obojestranskim prometom;
- h) vrste določenih motornih vlakov (lahki vlaki), ki smejo voziti z višjo hitrostjo;
- i) redno uporabo doprege;
- j) največje dovoljene dolžine tovornih vlakov, glede na koristne dolžine glavnih tirov na postajah, ločeno za smer od začetka proge proti koncu in od konca proge proti začetku;
- k) največje dovoljene dolžine potniških vlakov, glede na dolžine peronov na postajah, ločeno za smer od začetka proge proti koncu in od konca proge proti začetku;
- l) dovoljene hitrosti pri premiku prek kretnic, če je dovoljena hitrost nižja od 35 km/h, za vsako postajo in službeno mesto posebej;
- m) seznam postaj, na katerih opravlja ranžiranje vlakov stalna premikalna skupina;
- n) seznam postaj s svetlobnimi uvoznimi signali, pri katerih mora strojevodja po ustavitvi oddati dvakrat signalni znak »Pazi«;
- o) seznam postaj s skupinskim izvoznim ali skupinskim kritnim signalom;
- p) seznam postaj, na katerih strojevodja s signalnim znakom obvesti prometnika, da se je vlak ustavil in da je ločnica prosta;
- q) seznam postaj, na katerih uvozni ali izvozni signali niso prirejeni za dajanje signalnega znaka »Omejena hitrost«;
- r) seznam postaj in nakladališč, na katerih je nivojski prehod na izvozni strani označen s cestnimi prometnimi znaki in progovni opozorilnik stoji pri uvozni kretnici, z navedbo razdalje med progovnim opozorilnikom in nivojskim prehodom;
- s) posebni pogoji in navodila, kjer morajo biti določbe o posebnih pogojih in navodila za upravljanje in vodenje prometa vlakov na posameznih postajah in službenih mestih, ki jih narekujejo specifične razmere na teh mestih oziroma med njimi in se nanašajo na postopke in ravnanja upravljavca in prevoznikov;
- t) neto mase vozil za prevoz potnikov, ki se dodajo k lastni masi vozila;
- u) kode prog za kodificirane pošiljke kombiniranega prevoza;

- v) seznam prog ali delov prog, kjer se promet vodi daljinsko.
- 2. Podatki, ki so vezani na voznoredno dobo:
 - a) pregled postaj in službenih mest s prekinitvijo dela prometnika, odjavnika in progovnega čuvaja z navedbo: imena postaje ali službenega mesta, delovnega mesta, na katerem se delo prekinja, dneva, ko je delo prekinjeno, časa začetka prekinitve dela, časa konca prekinitve dela;
 - b) hitrost in vozni časi za lokomotivske vlake, ki vozijo znotraj vozlišč in niso vrisani v grafikonih.

10.6. Vozni red posameznega vlaka

(1) Vozni red posameznega vlaka izdela prevoznik v obliki preglednice na osnovi podatkov, ki mu jih posreduje upravljavec, in na osnovi ostalih podatkov, ki se nanašajo na vrsto vlaka, vozil, uvrščenih v vlak, in osebje prevoznika. Tako izdelane preglednice so vozni redi posameznega vlaka.

(2) Podatki, ki jih mora prevozniku zagotoviti upravljavec, so:

- 1. Podatki, na osnovi katerih je bila konstruirana trasa v voznem redu omrežja (za vsak vlak posebej številko vlaka, podatke o gibanju, koledar vožnje, maksimalno hitrost, za katero je izdelana trasa, posebnosti in omejitve pri uvozu/izvozu);
- 2. nezasedenosti postaj in odjavnic ter ravnanja pri vožnji na takih mestih;
- 3. podatki, ki mu jih mora posredovati v skladu s TSI Vodenje in upravljanje prometa;
- 4. posebni pogoji in navodila za opravljanje prometa in posameznih del na posameznih postajah oziroma odsekih prog, ki jih narekujejo specifične razmere in se nanašajo na postopke in ravnanja upravljavca in prevoznikov;
- 5. pogoje oskrbovanja na odprti progi;
- 6. način vpeljave lokomotivskih vlakov v posameznih vozliščih.

(3) Vozni red posameznega vlaka mora vsebovati:

- 1. splošne podatke o vlaku:
 - a) številko vlaka, če ima vlak ime, tudi ime;
 - b) na progah, kjer je uveden obojestranski promet, »progo«, ki je za ta vlak določena, kot redna proga;
 - c) največjo dovoljeno hitrost vlaka;
 - d) zasedbo vlaka;
 - e) potrebni odstotek zaviranja po posameznih odsekih prog in/ali za celotno relacijo vlaka;
 - f) podatke o kanalih oziroma frekvencah radijskih zvez z izhodne postaje, ki velja do mesta spremembe;
- 2. podatke, ki se nanašajo na:
 - a) največje dovoljene hitrosti vlaka na delu proge;
 - b) opremljenost medpostajnih odsekov s signalnovarnostnimi napravami (MO, APB, ...);
 - c) kilometrski položaj postaje, odjavnice, postajališča, cepišča, nakladališča, državne meje in mesta spremembe največje hitrosti vlaka v celih kilometrih in z desetinkami kilometra;
 - d) ime postaje, odjavnice, postajališča, cepišča, državne meje in nakladališča;
 - e) uvozno oziroma izvozno kretnico ali ločišče postaje ali cepišča, kjer se spremeni največja dovoljena progovna hitrost;
 - f) mesto spremembe kanala oziroma frekvence radijskih zvez oziroma mesto, od koder naprej radijskih zvez več ni;
 - g) omejeno hitrost vlaka pri uvozu in izvozu oziroma samo pri uvozu ali samo pri izvozu,
 - h) prihod vlaka;
 - i) odhod vlaka;
 - j) prevoz vlaka;
 - k) nezasedenost postaje ali odjavnice pri tem vlaku;
 - l) redni uvoz vlaka na slepi tir ali na deljeni tir, kadar to ni signalizirano z dopolnilnim signalom;
 - m) redni uvoz tovornega vlaka na tir, na katerem zaradi premika na izvozni strani ni zavarovana zanj prepeljevalna pot, kadar to ni signalizirano z dopolnilnim signalom;
 - n) uvoz vlaka na tir, ki je zaseden z drugim vlakom, s hitrostjo največ 20 km/h.

(4) Zaradi boljše preglednosti lahko v voznem redu posameznega vlaka prevoznik uporablja določene simbole, ki morajo imeti nedvoumen pomen, njihov pomen pa mora biti uporabniku vedno dostopen.

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

10.7. Spremembe operativnega voznega reda

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

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

11. PROMETNA OPERATIVA

11.1. Prometna operativa

(1) Za zagotovitev učinkovitosti železniškega prometa mora upravljavec organizirati službo prometne operative.

(2) Osnovne naloge prometne operative so:

1. operativno načrtovanje prometa vlakov;
2. preverjanje, ali je prevozniku dodeljena vlakovna pot pred vpeljavo izrednega vlaka;
3. nadzor in vodenje voženj vlakov na določeni progi, njenem odseku ali več progah;
4. organizacija prevoza izrednih pošilk;
5. odobritev ali zavrnitev voženj vlakov s preseženo dolžino;
6. organizacija prometa v času zapor tirov in prog in
7. obveščanje o spremembah v vlakovnem prometu.

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

(4) Na glavnih progah in na regionalnih progah, ki jih določi upravljavec, posredno vodi vožnjo vlakov vlakovni dispečer. Na progah z daljinskim vodenjem prometa promet neposredno vodi samo progovni prometnik.

(5) Organizacija dela prometne operative mora biti predpisana s Poslovnikom, ki mora vsebovati tudi izvlečke iz postajnih poslovnih redov postaj, ki so v območju te operative.

11.2. Vodenje prometa vlakov na posameznih progah

(1) Vlakovni dispečer posredno vodi promet vlakov z:

1. neprekinjenim spremljanjem voženj vseh vlakov na progi ali odseku proge z vodenjem dejanskega grafikona prometa vlakov; dejanski grafikon prometa vlakov vodi na podlagi podatkov o gibanju vlakov, ki jih morajo prometniki sprotno javiti in/ali vnesti v informacijski sistem upravljavca;
2. odrejanjem sestavanj vlakov;
3. določitvijo postaje, na kateri prometnik obvesti strojevodjo z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom;
4. usklajevanjem začetkov voženj vlakov z izhodnih postaj s prometnimi pogoji in možnostmi sprejema vlakov in
5. odrejanjem vseh drugih ukrepov na postajah in na progi, ki so potrebni za urejen promet vlakov.

(2) Na progah, kjer se promet daljinsko vodi iz centra vodenja prometa, promet neposredno vodi progovni prometnik.

12. OBVEŠČANJE O VLAKOVNEM PROMETU

12.1. Splošne določbe o obveščanju o vlakovnem prometu

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

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

(2) Prometna operativa na podlagi obvestil prevoznikov in upravljavca pripravi plan predvidenih voženj vlakov. Obvestilo o spremembah v vlakovnem prometu odda prometna operativa. Upravljavec v poslovniku prometne operative predpiše način in osebe, ki obvestilo oddaja. Redno obvestilo o spremembah v vlakovnem prometu se odda:

1. na glavnih progah štirikrat na dan: ob 00., 06., 12. in 18. uri;
2. na regionalnih progah število oddajanj in čas oddajanja določi upravljavec.

(3) Če vlak ni napovedan z rednim obvestilom o spremembah v vlakovnem prometu in bi odpeljal pred časom rednega obvestila, se spremembe v vlakovnem prometu sporočijo z izrednim obvestilom o spremembah v vlakovnem prometu. Vlak sme odpeljati, ko so vsi prometniki na progi, kjer vlak vozi, obveščeni o spremembi v vlakovnem prometu.

(4) Spremembe v vlakovnem prometu se objavijo do naslednjega rednega obvestila o spremembah v vlakovnem prometu:

1. vsem prometnikom na relaciji, ki mora biti predvidena v postajnih poslovnih redih;
2. progovnemu prometniku.

(5) Obvestilo o spremembah v vlakovnem prometu se odda po sredstvih za sporazumevanje ustno ali pisno tako, da lahko vsi prometniki na določeni progi istočasno sprejemajo obvestilo.

(6) Obvestilo o spremembah v vlakovnem prometu mora vsebovati:

1. navedbo obvestila (redno obvestilo ob ..., izredno obvestilo ob ...);
2. številko vlaka, ki se vpeljuje ali odpoveduje;
3. spremembo vrste vlaka (npr. da bo vlak vozil kot lokomotivski);
4. odsek proge, kjer se vlak napoveduje oziroma odpoveduje;
5. za deljene vlake o odstopanjih od voznega reda (o izjemnih postankih ali o izjemnih prevozih postaj, cepišč, postajališč in nakladališč) in
6. za izredne vlake tudi navedbo, po katerem voznem redu posameznega vlaka vozi, če zanj ni izdelan vozni red.

(7) Redno obvestilo o spremembah v vlakovnem prometu se glasi:

»Vlakovni promet ob uri. Vozi vlak št. od do, prej odpovedani vlak št. od do Vlak št. je lokomotivski vlak. Izostane vlak št. od do« (Priimek vlakovnega dispečerja, progovnega prometnika ali prometnika.)

(8) Če napovedani vlak ne konča vožnje do ponovne oddaje rednega obvestila o vlakovnem prometu, je potrebno vpeljavo vlaka ponoviti.

(9) Če v vlakovnem prometu ni sprememb, se redno obvestilo glasi:

»Vlakovni promet ob uri nespremenjen.« (Priimek vlakovnega dispečerja, progovnega prometnika ali prometnika.)

(10) Izredno obvestilo o spremembah v vlakovnem prometu se glasi:

»Izredno obvestilo o vlakovnem prometu. Vozi vlak št., od do Vlak štev. je lokomotivski vlak. Izostane vlak št. od do« (Priimek vlakovnega dispečerja, progovnega prometnika ali prometnika.)

(11) Ob uveljavitvi novega voznega reda omrežja se v prvem obvestilu o spremembah v vlakovnem prometu objavi tudi začetek veljavnosti novega voznega reda omrežja in konec veljavnosti starega voznega reda omrežja.

12.2. Obveščanje osebja na postaji, in osebja službenih mest o spremembah v vlakovnem prometu

(1) O spremembah v vlakovnem prometu mora prometnik obvestiti:

1. kretnika ter
2. osebje službenih mest na medpostajnem odseku.

(2) Progovni prometnik obvešča o spremembah v vlakovnem prometu prometnike postaj in osebje službenih mest na progi, kjer daljinsko vodi promet.

(3) Prometnik mora takoj, ko dobi obvestilo o spremembah v vlakovnem prometu, le-to na dokazen način posredovati postajnemu osebju in osebju službenih mest, ki so na medpostajnem odseku proti koncu proge.

(4) Prometnik obvešča o spremembah v vlakovnem prometu vodje premika neposredno ali posredno po kretniku, vodje premika pa premikače.

(5) O spremembah, ki vplivajo na urejenost in varnost v prometu (o zamudah, o predčasnih vožnjah vlakov, o vožnji vlaka z izredno pošiljko, ki presega nakladalni profil v širino idr.), morajo prometniki obvestiti postajno osebje in osebje službenih mest na medpostajnem odseku, v smeri vožnje vlaka, na katerega se spremembe nanašajo oziroma mora progovni prometnik obvestiti osebje postaj in službenih mest na progi, kjer daljinsko vodi promet.

(6) Podatki o spremembah v vlakovnem prometu, zamudah in posebnostih pri vlaku (predčasnih vožnjah vlakov, o vožnji vlaka z izredno pošiljko, ki presega nakladalni profil v širino idr.), morajo biti prevozniku dostopni v informacijskem sistemu upravljavca. Na postajah, kjer ti podatki prevozniku niso dostopni v informacijskem sistemu upravljavca, se mora osebje prevoznika zanimati za spremembe pri progovnem prometniku, vlakovnem dispečerju oziroma prometniku.

13. SPREMNE LISTINE VLAKOV

13.1. Spremne listine

(1) Vlaku ni dovoljeno dati dovoljenja za vožnjo in vlak ne sme odpeljati z izhodne postaje brez Naloga za vožnjo vlaka. Poleg Naloga za vožnjo vlaka morata tovorni vlak in vagonski potniški vlak imeti tudi poročilo o sestavi in zaviranju vlaka. Ko strojevodja prične z vožnjo vlaka, s tem potrdi, da ima Nalog za vožnjo vlaka, ki ga vozi, pri vagonskih vlakih pa tudi poročilo o sestavi in zaviranju vlaka za vlak, ki ga vozi; zato strojevodja ne podpisuje naloga za vožnjo vlaka, niti poročila o sestavi in zaviranju vlaka.

(2) Spremne listine vlaka, ki se lahko sestavijo računalniško ali ročno, so:

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

(3) Pri neposredni menjavi strojevodij strojevodja, ki predaja službo, preda tudi spremne listine vlaka strojevodji, ki službo prevzema. Če se strojevodji ne zamenjata neposredno, mora prevoznik predvideti postopek predaje službe in spremnih listin vlaka.

(4) Strojvodja mora vse prejete spremne listine vlaka hraniti do končane vožnje vlaka in jih predati. Postopek predaje spremnih listin s krajem predaje in krajem hranjenja ter udeležence predpiše prevoznik v operativnem predpisu.

13.2. Nalog za vožnjo vlaka

(1) Nalog za vožnjo vlaka je dokument, ki ga izpiše izhodna postaja, ali s postajnim poslovnim redom za to določena postaja, s katerim prometnik ali progovni prometnik obvešča strojevodjo o:

1. uporabi voznega reda posameznega vlaka;
2. postaji, do katere sme vlak voziti;
3. pogojih prevoza izrednih pošilk, uvrščenih v vlak;
4. hitrosti vlaka pri vožnji po nepravem tiru;
5. počasnih vožnjah in posebnostih, ki so na progi v smeri vožnje do postaje, do katere sme voziti. Vrstni red počasnih voženj in posebnosti mora biti enak, kot si počasne vožnje in posebnosti sledijo na progi v smeri vožnje.

(2) O posebnostih pri vlaku, o katerih je bil obveščen prometnik ali progovni prometnik, in se nanašajo na uvrščene izredne pošiljke (z znakom izredne pošiljke IP št...), uvrščene pošiljke nevarnih snovi (številko nevarne snovi) in ostalih posebnosti pri vlaku, mora prevoznik dokazno obvestiti prometnika ali progovnega prometnika.

(3) Prometnik mora pri vlaku, pri katerem so posebnosti iz prejšnjega odstavka, tudi te posebnosti vpisati v Nalog za vožnjo vlaka, strojevodja pa mora preveriti, če se te posebnosti v Nalogu za vožnjo vlaka ujemajo s posebnostmi vpisanimi v poročilu o sestavi in zaviranju vlaka. Kadar so v vlak uvrščene nevarne snovi, se v nalog za vožnjo navedejo samo številke nevarnih snovi.

(4) Na postajah, ki se vodijo daljinsko, nadomesti Nalog za vožnjo vlaka, fonogramom progovnega prometnika ali prometnika, s katerim strojevodja obvešča o vsebini iz prvega in drugega odstavka te točke, vendar le do prve zasedene postaje. Prometnik prve zasedene postaje izstavi Nalog za vožnjo vlaka za celotno relacijo, obvestila, ki se nanašajo na vožnjo vlaka, pa veljajo le od te postaje naprej.

(5) Če se Nalog za vožnjo vlaka izgubi ali poškoduje, mora strojevodja vlak ustaviti na prvi zasedeni postaji, da prometnik izstavi nov Nalog za vožnjo vlaka, na katerega mora v opombe vpisati besedilo »izstavljen nov zaradi izgube originala«. Na progah, kjer se promet vodi daljinsko, mora strojevodja od progovnega prometnika oziroma prometnika zahtevati podatke, ki so pomembni za nadaljnjo vožnjo do prve zasedene postaje.

(6) Prometnik vmesne postaje ali progovni prometnik o vseh posebnostih, o katerih strojevodja ni obveščen iz izhodne postaje, obvešča s Splošnim nalogom ali po telekomunikacijskih zvezah.

13.3. Ročna beležnica za strojevodjo

(1) V beležnico za strojevodjo strojevodja vpisuje fonograme, ne glede na vrsto TK sredstva, v primeru, ko ga progovni prometnik, vlakovni dispečer oziroma prometnik pred oddajo fonograma obvesti, da se pogovori ne snemajo.

(2) Obrazec mora izdelati prevoznik in mora vsebovati najmanj naslednje podatke:

1. številko vlaka in datum;
2. razdeljen mora biti na dva tematska sklopa;
3. en tematski sklop je namenjen vpisovanju obvestil, ki jih oddaja strojevodja;
4. drugi tematski sklop je namenjen vpisovanju obvestil, ki jih strojevodja sprejema;
5. v vsakem izmed sklopov so lahko že vnaprej predvidena sporočila (neraben izvozni, uvozni, prostorni, kritni signal, ...);
6. pod vsakim tematskim sklopom mora biti naveden čas prejema oziroma predaje sporočila ter kdo je sporočilo predal oziroma sprejel.

(3) Ravnanje z ročno beležnico po končani službi predpiše prevoznik v svojem operativnem predpisu.

(4) Prevoznik mora ročno beležnico za strojevodjo, ki se več ne uporablja, hraniti še najmanj dve leti od zadnjega vpisa.

13.4. Splošni nalog

Splošni nalog je spremna listina, s katero se strojevodjo obvešča o posebnostih, ki so se zgodile po izdaji Naloga za vožnjo vlaka, ali o posebnostih, o katerih strojevodje ni bilo mogoče obvestiti z Nalogom za vožnjo vlaka.

14. ŠTEVILO IN RAZPORED DELAVCEV PRI VLAKIH TER VOŽNJA OSEB S TOVORNIMI VLAKI

14.1. Vožnja na vlečnih vozilih

(1) Na vlečnem vozilu se lahko med vožnjo poleg strojevodje, pomočnika strojevodje in delavcev, ki opravljajo delo pri vlaku in se ne morejo varno peljati drugje v vlaku, nahajajo tudi osebe, ki imajo za to pisno dovoljenje prevoznika. V primerih odprave posledic nesreč se lahko v kabini vlečnega vozila nahajajo tudi delavci upravljavca. V kabini vlečnega vozila se lahko nahaja največ toliko oseb, kolikor je napisano v vozniški kabini.

(2) Premikači pri premikalni vožnji stojijo na stopnicah ali ploščadi vlečnega vozila. Kadar je njihova osebna varnost med vožnjo na stopnici ali ploščadi ogrožena (poledica, vožnja ob klančini, predmetih, ki segajo v prosti profil), se smejo nahajati v vozniški kabini strojevodje.

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

14.2. Število delavcev pri vlakih

(1) Če so izpolnjeni pogoji vlečnega vozila za vožnjo v enojni zasedbi in če je proga opremljena s komunikacijskimi mesti (progovnimi telefoni ali drugimi komunikacijskimi napravami oziroma radijskimi zvezami) za dokazno sporazumevanje, smejo tovrni vlaki voziti samo s strojevodjem.

(2) Kadar vlečno vozilo ne izpolnjuje pogojev za enojno zasedbo, je potrebno poleg strojevodje vozilo zasesti tudi s pomočnikom strojevodje. Strojvodja in pomočnik strojevodje morata drug drugega opozarjati o signalnih znakih, ki veljajo za vožnjo vlaka. Sprejeto obvestilo o signalnem znaku morata drug drugemu ponoviti.

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

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

(4) Vozilo, ki izpolnjuje konstrukcijske lastnosti iz prejšnjega odstavka, mora imeti obratovalno dovoljenje, iz katerega je razvidno, da lahko vozi v potniškem vlaku brez vlakospremnega osebja.

(5) Kadar pogoji za vožnjo potniškega vlaka samo s strojevodjem brez vlakospremnega osebja niso izpolnjeni, mora potniški vlak spremljati najmanj en sprevodnik, vodja vlaka ali vlakovodja, če lahko en delavec poskrbi za varen vstop in izstop potnikov pri celém vlaku.

(6) Tovorni vlak, razen lokomotivskega vlaka, mora spremljati najmanj en delavec izmed vlakospremnega osebja, če je vlaku dodan priklopnik, ki ni vključen v glavni zavorni vod.

(7) Tovorni vlak, kateremu so dodani vagoni za vmesne postaje oziroma se mu dodajajo vagoni na vmesnih postajah ali na odprti progi, mora imeti zagotovljeno premikalno skupino, če na mestih, kjer se bo premikalo, ni stalne premikalne skupine.

(8) Če so izpolnjeni posebni konstrukcijski pogoji vlečnega vozila za vožnjo v enojni zasedbi, smejo lokomotivski vlaki voziti na vseh progah v enojni zasedbi brez vlakospremnega osebja.

(9) Na progah, ki niso opremljene s telekomunikacijskimi napravami za dokazno sporazumevanje, morata biti pri tovrnih in potniških vlakih vsaj dva OVKN (strojevodja in pomočnik ali strojevodja in vlakospremnik ali strojevodja vlakovne lokomotive in strojevodja doprege ali priprege).

(10) Vlak, ki se rine, ne sme voziti brez vlakospremnega osebja.

(11) Potrebno število vlakospremnega osebja, glede na lastnosti infrastrukture, lastnosti vlaka in potrebno število delavcev v premikalni skupini, prevoznik določi v operativnem predpisu.

14.3. Vožnja oseb s tovrnimi vlaki

(1) Poleg vlakovnega osebja se smejo s tovrnimi vlaki peljati:

1. spremljevalci pošilk, če so vpisani v tovrni list take pošiljke;
2. delavci carine pri spremljavi vlakov na podlagi pisnega dokumenta pristojne carinarnice.

(2) Osebam iz prejšnjega odstavka je treba na postaji, kjer začnejo potovanje, omogočiti prevoz, in sicer:

1. spremljevalcem pošilk v potniških vagonih, v vagonih s pošilkami, v službenih vagonih ali praznih pokriti vagonih;
2. delavcem carine v potniških ali službenih vagonih.

(3) Osebe, ki se vozijo s tovrnim vlakom, morajo izpolnjevati navodila postajnega in vlakovnega osebja tako med vožnjo kakor tudi med postankom vlaka na postajah.

15. HITROSTI VLAKOV

15.1. Hitrost vlaka

(1) Največja hitrost vlaka je odvisna:

1. od največjih dovoljenih progovnih hitrosti, ki so odvisne od:

- a) tehničnega stanja proge;
- b) signalnovarnostnih naprav;
- c) zavarovanja prometa na nivojskih prehodih;
- d) avtostop naprave;
- e) opremljenosti s telekomunikacijskimi napravami;
- f) voznega omrežja.

2. od lastnosti vlaka:

- a) stanja in tehničnih lastnosti vozil;
- b) vrste tovora;
- c) vrste zaviranja in dejanskega zavornega odstotka;
- d) sestave vlaka;
- e) vlečenja ali rinjenja vlaka;
- f) dolžine vlaka.

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

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

(4) Hitrost vlaka ne sme biti večja od:

1. 20 km/h:

- a) če vlak vozi na zasedeni tir;
- b) pri vožnji preko nezavarovane kretnice;
- c) na daljinsko vodeni postaji pri okvari signalnovarnostne naprave.

2. 30 km/h:

- a) če delovni vlak med delom na odprti progi opravlja premik;
- b) če vlak vozi po preglednosti proge;
- c) če se vlak rine.

3. 50 km/h:

- a) na postajah in odjavnicah, kjer prometnik ali odjavnik prekine delo, če te niso opremljene z napravami za avtomatski prevozni režim;
- b) če se vlak potiska z nepripeto doprego;
- c) če vlak po nalogu (Nalog za vožnjo vlaka, Splošni nalog, fonogram ali ustno obvestilo in signalni znak »Naprej«) vozi mimo glavnega signala, ki kaže signalni znak »Stoj«;
- d) če glavni signal signalizira samo signalni znak »Prosto« ali »Stoj«, mora biti hitrost preko kretnic enaka omejeni hitrosti, največ pa 50 km/h;
- e) na postajah in službenih mestih, kjer signalni znak »Omejena hitrost« ni predsignaliziran, mora biti hitrost preko kretnic enaka omejeni hitrosti, največ pa 50 km/h.

4. 60 km/h, če se vlak potiska s pripeto doprego ali vozi z vmesno lokomotivo, med vlakovno in doprego ali vmesno lokomotivo pa ni telekomunikacijske zveze.

5. 100 km/h

- a) na progah brez telekomunikacijskih zvez, ASN ali kontrole prostosti blokovnega odseka;
- b) na medpostajnem ali odjavnem odseku do nivojskega prehoda, na katerem na enem ali več nivojskih prehodih ne deluje avtomatska naprava za zavarovanje prometa;
- c) na medpostajnem ali odjavnem odseku, na katerem nivojski prehodi niso zavarovani s polzapornicami ali zapornicami.

15.2. Počasne vožnje

(1) Počasne vožnje so predvidene in nepredvidene. Podatke o počasnih vožnjah vnašajo v evidenco počasnih voženj v informacijski sistem upravljavca pooblašчени delavci prometne operative.

(2) O predvideni počasni vožnji odgovorni delavec pristojnega vzdrževalca infrastrukture pravočasno, najmanj 48 ur pred uvedbo, pisno obvesti pooblaščenega delavca prometne operative. V obvestilu mora navesti datum in čas začetka ter končanja počasne vožnje.

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

(4) Začetek in končanje nepredvidene počasne vožnje sporoči progovni prometnik oziroma prometnik pristojni prometni operativi po telefonu s fonogramom. Pooblašчени delavec prometne operative, ki fonogram sprejme, vsebino ponovi in podatke vnese v informacijski sistem. Prometnik s fonogramom obvesti tudi prometnika sosednjih postaj, pisno pa postaje na tej progi in organizacijsko enoto upravljavca.

(5) Progovni prometnik oziroma prometnik po sporočilu za vpis začetka ali končanja nepredvidene počasne vožnje mora preveriti v informacijskem sistemu, ali so podatki o počasni vožnji pravilno vneseni.

(6) Prometnik oziroma progovni prometnik mora o počasni vožnji, ki ni pravočasno vnesena v informacijski sistem, preveriti vlake, katerih strojevodje še niso obveščeni o počasni vožnji, ter poskrbeti, da bodo strojevodje vlakov, ki jih zadeva navedena počasna vožnja, dokazno obveščeni.

(7) Pooblašчени delavec prometne operative vnese podatke o predvideni počasni vožnji v pregled počasnih voženj v informacijski sistem tako pravočasno, da še nobenemu vlaku, ki bo vozil čez mesto počasne vožnje, pred tem ni bil izdan Nalog za vožnjo vlaka. Pravočasno napovedane počasne vožnje se morajo vpisovati najmanj 12 ur pred začetkom počasne vožnje. Kolikor ni mogoče pravočasno vpisati začetka počasne vožnje, je postopek enak kot za nepredvideno počasno vožnjo.

(8) Če se strojevodja obvesti z Nalogom za vožnjo vlaka o vožnji po nepravem tiru na določenem odseku proge, se obvesti tudi o počasnih vožnjah na nepravem tiru tega odseka. Če strojevodja o počasnih vožnjah na nepravem tiru ni obveščen z Nalogom za vožnjo vlaka po nepravem tiru, ga je treba o tem obvestiti s Splošnim nalogom. Na progah z obojestranskim prometom morajo biti v Nalogu za vožnjo vlaka izpisane vse počasne vožnje na obeh tirih, ne glede na to, po katerem tiru redno vozi vlak.

(9) Evidenca počasnih voženj, ki jo vodi prometna operativna, mora biti dostopna prometniku oziroma progovnemu prometniku. Če na postaji evidenca, ki jo vodi prometna operativna, ni dostopna, mora prometnik voditi to evidenco za odsek do prve postaje, ki ima dostop do evidence, ki jo vodi prometna operativna.

(10) Evidenca počasnih voženj mora vsebovati najmanj:

- 1. datum in čas začetka počasne vožnje;
- 2. mesto počasne vožnje (številka postajnega tira, levi, desni tir, odsek med postajama, številka proge pri OP, ...);
- 3. kilometrsko lego začetka počasne vožnje;
- 4. kilometrsko lego konca počasne vožnje;
- 5. dovoljeno hitrost na mestu počasne vožnje v km/h;
- 6. predviden datum in čas konca počasne vožnje;

7. datum ukinitve počasne vožnje (v računalniški evidenci ukinjene počasne vožnje ne smejo biti vidne kot aktivne).

(11) Če strojevodja ni obveščen z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom, ga mora o tem obvestiti progovni prometnik oziroma prometnik postaje pred uvedeno počasno vožnjo po telekomunikacijskih napravah prej, preden se postavi glavni signal, ki varuje odsek s počasno vožnjo, na signalni znak, ki dovoljuje vožnjo.

(12) Pri vpisu spremembe začetka ali končanja počasne vožnje je treba ravnati enako kot pri uvedbi počasne vožnje.

16. PROMET VLAKOV

16.1. Vodenje prometa vlakov

(1) Vlaki si sledijo po istem tiru in v isti smeri v razmiku prostornih odsekov. Glede na opremljenost prog s progovnimi in postajnimi signalnovarnostnimi napravami, so prostorni odseki lahko:

1. blokovni – na progah z avtomatskim progovnim blokom (APB) ali z medpostajno odvisnostjo (MO);
2. odjavni – na progah z odjavnicami;
3. medpostajni – med dvema sosednjima postajama.

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

(3) Prostost prostornega odseka se ugotavlja:

1. na odsekih prog z napravami APB ali MO – po javljalnikih stanja prostornih odsekov na signalnovarnostni napravi, ugotovljena prostost prostornega odseka pa se potrdi s signalnim znakom za dovoljeno vožnjo na glavnem signalu;
2. na drugih progah in na odsekih prog z napravami APB ali MO – v primeru okvare teh naprav, z dogovarjanjem prometnikov in odjavnikov po telekomunikacijskih sredstvih s fonogrami;
3. z dogovarjanjem progovnega prometnika ali prometnika in strojevodje – na progah, kjer se promet vodi daljinsko, v primeru okvare naprave APB ali MO.

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

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

(5) Na daljinsko vodenih postajah, kjer signali veljajo, morajo v omarah biti zaplombirane ambulantne ključavnice z navodilom za njihovo nameščanje, ročica za prestavljanje kretnic z Navodilom za ročno prestavljanje kretnic ter Beležnica brzojavk in fonogramov, ki morajo biti dostopne strojevodjem, da jih lahko uporabijo. Potrebno število ambulantnih ključavnic je odvisno od števila kretnic v vlakovni vozni poti, preko katerih bi vlak vozil proti ostrici. Število ambulantnih ključavnic mora upravljavec določiti v postajnem poslovnem redu.

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

(7) Po ustavitvi pred prvo kretnico strojevodja pregleda kretnice in ugotovi, ali med osnovno tirnico in ostrico ni kakšnega predmeta ali da kretnica ni poškodovana. Če ugotovi, da je med osnovno tirnico in ostrico predmet, ga odstrani. O odstranitvi predmeta ali o poškodbi kretnice oziroma o legi kretnice obvesti progovnega prometnika ali prometnika, ki ravna z glavnimi signali, ter se ravna po njihovih navodilih.

(8) Če strojevodja ugotovi, da na kretnicah, prek katerih bo vozil, med osnovno tirnico in ostrico kretnic ni nobenega predmeta oziroma da kretnice niso poškodovane in so v pravilni in natančni legi, jih zavaruje z ambulantnimi ključavnicami. O zavarovanju obvesti progovnega prometnika oziroma prometnika, ki ravna z glavnimi signali, s fonogramom:

»Kretnice št. za vožnjo vlaka št. na tir št. ... pregledal, ambulantno(e) ključavnico(e) namestil.« (Priimek strojevodje.)

- (9) Po sprejetem fonogramu progovni prometnik oziroma prometnik dovoli nadaljnjo vožnjo.
- (10) Če strojevodja obvesti progovnega prometnika ali prometnika, da kretnice niso v pravilni legi za vožnjo na določen tir, mu ta odredi, da kretnico prestavi z ročico za prestavljanje kretnic v pravilno in natančno lego. Strojvodja prestavljeno kretnico zavaruje z ambulantno ključavnico in o tem obvesti progovnega prometnika oziroma prometnika, ki ravna z glavnimi signali, s fonogramom:
- »Kretnice št. za vožnjo vlaka št. na tir št. ... prestavil, kretnice št. za vožnjo vlaka št. na tir št. ... pregledal, ambulantno(e) ključavnico(e) namestil.«** (Priimek strojevodje.)
- (11) Po uporabi ročice za prestavljanje kretnic in namestitvi ambulantne ključavnice strojevodja vrne ročico in ključ ambulantne ključavnice v omarico in omarico zaklene.
- (12) Po sprejetem fonogramu progovni prometnik oziroma prometnik dovoli nadaljnjo vožnjo.
- (13) Fonograme v zvezi s pregledom oziroma prestavitvijo kretnic in namestitev ambulantne ključavnice mora strojevodja, v primeru da se pogovori ne snemajo, vpisati v beležnico brzojavk in fonogramov ali v Beležnico za strojevodjo.
- (14) Določbe petega, šestega, sedmega, osmega, desetega, enajstega, dvanajstega in trinajstega odstavka te točke veljajo tudi za cepišča.
- (15) Promet vlakov se lahko vodi daljinsko ali z dogovarjanjem prometnikov sosednjih postaj. Proge oziroma odseki prog, na katerih se promet vodi daljinsko, morajo biti opremljene z napravami za daljinsko vodenje, medpostajni odseki pa z APB ali MO.

16.2. Daljinsko vodenje prometa

- (1) Daljinsko vodi promet progovni prometnik iz centra vodenja prometa ali prometnik z druge zasedene postaje, ki s svoje postaje ravna z glavnimi signali, predsignali, kretnicami, raztirniki in napravami za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih na nezasedeni drugi postaji.
- (2) Zavarovanje voznih poti na daljinsko vodenih postajah opravlja progovni prometnik z napravami za daljinsko vodenje prometa iz centra vodenja prometa ali prometnik z napravami za daljinsko vodenje prometa iz druge zasedene postaje.
- (3) S centralno postavljalnico na daljinsko vodeni postaji se lahko ravna tudi krajevno – krajevno ravnanje. Z napravami sme ravnati izključno prometnik.
- (4) Krajevno ravnanje s centralno postavljalnico dovoli in prekliče progovni prometnik ali prometnik druge zasedene postaje, ki daljinsko vodi promet na taki postaji.
- (5) Na daljinsko vodenih postajah, opremljenih z lokalno postavljalnico, sme z njo ravnati vodja premika. Ravnanje z lokalno postavljalnico dovoli progovni prometnik ali prometnik druge zasedene postaje, s katere daljinsko vodi promet na taki postaji.
- (6) Če krajevnega ali lokalnega ravnanja ne evidentira varnostna naprava sama, ga mora prometnik ali vodja premika evidentirati v beležnici brzojavk in fonogramov.
- (7) Progovni prometnik ali prometnik postaje, s katere daljinsko vodi promet, mora poznati določbe navodila za ravnanje s centralno postavljalnico daljinsko vodenih postaj in naprav za daljinsko vodenje prometa za postaje, na katerih daljinsko vodi promet. Prometnik, ki krajevno vodi promet na lastni postaji, mora poznati določbe navodila za krajevno ravnanje s centralno postavljalnico lastne postaje.
- (8) Če na daljinsko vodeni postaji ni mogoče dati dovoljenja za vožnjo s signalnim znakom za dovoljeno vožnjo, vozna pot pa je zavarovana vsaj s postavitvijo premikalne vozne poti, da dovoljenje za vožnjo progovni prometnik ustno z uporabo telekomunikacijskih sredstev oziroma prometnik, ki ravna s tem signalom, neposredno ustno ali z uporabo telekomunikacijskih sredstev, s fonogramom:
- »Vožnja vlaka št. mimo signala (oznaka signala) dovoljena. Postajo prevozite previdno s hitrostjo največ 20 km/h.«** (Priimek progovnega prometnika oziroma prometnika.)
- (9) Če so na vozni poti avtomatske naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu, ki so v odvisnosti z glavnimi signali, in se dovoljenje za vožnjo da v skladu s predhodnim odstavkom, mora progovni prometnik oziroma prometnik obvestiti strojevodjo tudi o ravnanju pri vožnji preko takega nivojskega prehoda.

(10) Na daljinsko vodeni postaji lahko vlakovno osebje opravlja premik le s sodelovanjem progovnega prometnika oziroma prometnika druge zasedene postaje, ki daljinsko ravna s centralno postavljalnico te postaje.

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

(12) Strojevodja mora biti obveščen o začetku in koncu krajevnega vodenja prometa na daljinsko vodeni postaji. To obvestilo za strojevodjo pomeni, da veljajo vse določbe, ki so predpisane za postaje, ki so redno zasedene s prometnikom.

(13) Na daljinsko vodenih postajah se vlaki in vozila, zavarovani proti samopremaknitvi, lahko puščajo brez nadzora le na tirih, ki izpolnjujejo pogoje za zavarovanje proti uteku.

16.3. Sestajanja vlakov

Sestajanje pomeni:

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

16.4. Vodenje prometa vlakov z dogovarjanjem prometnikov sosednjih postaj

(1) Promet vlakov in progovnih vozil z dogovarjanjem se vodi na enotirnih progah, ki niso opremljene s signalnovarnostnimi napravami APB ali MO oziroma te naprave ne delujejo. Na dvotirnih progah, če se opravlja promet po istem tiru v obe smeri, se zahtevajo in dajejo dovoljenja za vse vlake v obe smeri, odjave se dajejo z dogovarjanjem za vse vlake, ki vozijo po nepravem tiru, ne glede na opremljenost proge s signalnovarnostnimi napravami. Na navedenih progah se promet vodi tako, da se zahtevajo in dajejo dovoljenja in odjave z dogovarjanjem ter se obveščajo o vožnjah vlakov (dajanje aviz in predaviz). Na dvotirnih progah, ki niso opremljene z napravami APB ali MO in promet vlakov poteka po obeh tirih, se odjave dajejo za vse vlake z dogovarjanjem.

(2) Pri vodenju prometa vlakov z dogovarjanjem je treba uporabljati neposredne zveze, vključene v napravo za registriranje. Če na progi ni zvez, vključenih v napravo za registriranje ali so te v okvari, se sme uporabiti tudi druga zveza.

16.5. Dovoljenje

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(8) Dovoljenje za vožnjo progovnega vozila se zahteva:

1. ko je medpostajni odsek prost (ko so prispeli vlaki ali progovna vozila iz nasprotne smeri);
2. kadar vozi za vlakom ali progovnim vozilom, takoj po oddani avizi za vlak oziroma za progovno vozilo.

(9) Preden se da dovoljenje za vožnjo zaporednemu vlaku v razmiku medpostajnega odseka, se sme dovoljenje z dogovarjanjem zahtevati po prejeti odjavi za sprednji vlak od naslednje postaje, v razmiku odjavnega odseka pa po prejeti odjavi prvega odjavnika.

(10) Dovoljenje z dogovarjanjem se daje s fonogramom, ki ga je treba evidentirati v obrazce za vodenje prometa. Zahtevo dovoljenja je treba izgovoriti ali izpisati tako, kot je predpisano, vendar zahteve ni treba še posebej evidentirati v obrazce za vodenje prometa.

(11) Besedilo zahteve dovoljenja se glasi:

»Ali sprejmete vlak št. (progovno vozilo)?« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(12) Besedilo dovoljenja se glasi:

»Vlak št. (progovno vozilo) sprejem.« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(13) Progovni prometnik oziroma prometnik, ki je zahteval dovoljenje, potrdi prejem dovoljenja z navedbo imena postaje oziroma delovnega mesta z besedo »razumel« ter s svojim priimkom.

(14) Če vlak (progovno vozilo) ne odpelje 10 minut po dobljenem dovoljenju, je treba o tem obvestiti progovnega prometnika ali prometnika, ki je dal dovoljenje. Tisti, ki je dal dovoljenje, ga razveljavi s fonogramom:

»Razveljavljam dovoljenje za vlak št. (progovno vozilo)!« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(15) Preden se ponovno da dovoljenje za vožnjo istega vlaka ali progovnega vozila, je treba dovoljenje ponovno zahtevati.

(16) Besedilo zahteve dovoljenja pri vlaku z nepripeto doprego, ki potiska vlak do določenega mesta na odprti progi in se doprega vrača, se glasi:

»Ali sprejmete vlak št. z nepripeto doprego, ki se vrne?« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(17) Besedilo dovoljenja pri vlaku z nepripeto doprego, ki se vrača, se glasi:

»Vlak št. z nepripeto doprego, ki se vrne, sprejemem.« (Priimek progovnega prometnika, prometnika.)

(18) Besedilo zahteve dovoljenja za vlak z izredno pošiljko se glasi:

»Ali sprejmete vlak št. z izredno pošiljko po šifri: ?« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(19) Besedilo dovoljenja za vlak z izredno pošiljko se glasi:

»Vlak št. z izredno pošiljko po šifri:, sprejemem.« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(20) Pred zahtevanjem dovoljenja za vlak z izredno pošiljko, ki presega nakladalni profil po širini in pri katerem je prepovedano srečanje z vsemi vlaki na odprti progi, mora progovni prometnik oziroma prometnik na dvotirnih in vzporednih progah opozoriti prometnika naslednje postaje na vožnjo takšnega vlaka s fonogramom. Besedilo opozorila se glasi:

»Vlak št. z izredno pošiljko po šifri: bo odpeljal s postaje (ime postaje) ob uri min. Do prihoda na postajo (ime postaje) bo (levi tir, desni tir, proga št. oziroma vzporedna proga) nevozen/nevozna za vse vlake in progovna vozila.« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(21) Prometnik, ki sprejme opozorilo, potrdi prejem opozorila tako, da navede ime postaje, besedo »razumel« ter svoj priimek.

(22) Če sta progi speljani vzporedno, je treba zagotoviti varno vožnjo tudi po vzporedni progi.

(23) Takoj po oddanem dovoljenju oziroma po sprejemu opozorila o vožnji vlaka z izredno pošiljko morata (morajo) prometnika (oziroma prometniki) na telefon ali signalnovarnostno napravo namestiti tablico z napisom: »Vlak z izredno pošiljko«. Prometniki smejo tablico sneti šele, ko vlak prispe na naslednjo postajo. Če varnostna naprava omogoča zaporo ustreznega glavnega signala, se namesto tablice uporablja zapora, tako kot je predvideno z navodilom za ravnanje s signalnovarnostno napravo.

(24) Pri prometu vlakov v obe smeri po istem tiru dvotirne proge, na kateri ni organiziran obojestranski promet, je treba, ne glede na opremljenost proge s progovnimi SV napravami, za vlake v obe smeri zahtevati in dajati dovoljenja z dogovarjanjem. Dovoljenja se zahtevajo in dajejo tudi za vlake, za katere je ta tir pravi tir.

(25) Besedilo zahteve dovoljenja pri vožnji vlaka (progovnega vozila) po tiru, ki je za vlak (progovno vozilo) nepravi tir, se glasi:

»Ali sprejmete vlak št. (progovno vozilo) po nepravem tiru?« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(26) Dovoljenje pri vožnji vlaka (progovnega vozila) po nepravem tiru se glasi:

»Vlak št. (progovno vozilo) po nepravem tiru sprejemem.« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(27) Pri zahtevanju dovoljenja pri vožnji intervencijskega vlaka, vlaka z izredno pošiljko, vlaka z nepripeto doprego ali progovnega vozila na dvotirnih progah je treba v fonogramu dodati:

1. »po nepravem tiru«, če mora vlak voziti po nepravem tiru;
2. »po progi št.« pri vožnji vlaka na odseku proge, kjer je organiziran obojestranski promet.

(28) Če vlaka (progovnega vozila) progovni prometnik ali prometnik ne more sprejeti, zahtevo za dovoljenje zavrne s fonogramom. Besedilo zavrnitve se glasi:

»Naj čaka vlak št. (progovno vozilo).« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(29) Ko preneha vzrok, zaradi katerega je bil sprejem zavrnjen, mora progovni prometnik oziroma prometnik, ki je sprejem zavrnil, sam dati dovoljenje za že zahtevano dovoljenje.

16.6. Sporočilo o odhodu vlaka – aviza – in sporočilo o predvidenem odhodu vlaka – predaviza

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

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

(3) Besedilo avize se glasi:

»**Vlak št. odpeljal** (prevozil) **redno.**«, ali

»**Vlak št. odpeljal** (prevozil) **ob** (ura in minuta).«, ali

»**Progovno vozilo odpeljalo ob** (ura in minuta).«, ali

»**Vlak št. odpeljal** (prevozil) **predčasno ob** (ura in minuta).«

(4) Predaviza je sporočilo osebju naslednje zasedene postaje in službenim mestom o predvidenem odhodu oziroma prevozu vlaka ali progovnega vozila. Predavizo je treba oddati najmanj 5 minut pred predvidenim odhodom oziroma prevozom.

(5) Predavizo je treba oddati:

1. sosednji postaji, če je hitrost vlaka vsaj na enem delu proge med tema postajama večja kot 120 km/h, ali ne glede na hitrost, če je vozni čas vlaka od postaje do naslednje postaje krajši od 5 minut;
2. vsem službenim mestom lastne postaje in službenim mestom do naslednje postaje, ne glede na vozni čas vlaka in hitrost.

(6) Besedilo predavize se glasi:

1. za vlake s hitrostmi nad 120 km/h:

»**Vlak št. s hitrostjo nad 120 km/h bo predvidoma odpeljal s postaje** (ime postaje) **ob** (ura in minuta).« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

2. za vlake s hitrostmi do 120 km/h in progovna vozila:

»**Vlak št. (progovno vozilo) bo predvidoma odpeljal s postaje** (ime postaje) **ob** (ura in minuta).« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(7) Osebe službenih mest mora prejem predavize potrditi.

(8) Potrdilo prejema predavize mora vsebovati številko, ime nivojskega prehoda ali kilometrsko mesto, položaj progovne delovne skupine in priimek delavca; to potrdilo je treba evidentirati, če se pogovori ne registrirajo.

(9) Če progovni prometnik oziroma prometnik ugotovi, da vlak (progovno vozilo) 5 minut ali več po predvidenem odhodu ne bo odpeljal, mora dano predavizo za vlak preklicati. Ko mu je čas odhoda vlaka znan, mora predavizo za vlak ponovno oddati. Fonogram preklica predavize se glasi:

»**Vlak št. (progovno vozilo) ne bo odpeljal s postaje** (ime postaje) **ob** (ura in minuta).« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(10) Čuvaj nivojskega prehoda z redno zaprtimi zapornicami mora za vsako odpiranje zapornic zahtevati dovoljenje od progovnega prometnika ali prometnika sosednje zasedene postaje. Čuvaja takšnega nivojskega prehoda o vožnji vlaka (progovnega vozila) ni treba predavizirati.

(11) Kadar progovni prometnik ali prometnik iz kakršnega koli razloga službenih mest ni mogel predavizirati o predvideni vožnji vlaka (progovnega vozila), mora o tem obvestiti strojevodjo. Progovni prometnik ali prometnik, ki daljinsko vodi promet, mora strojevodjo obvestiti s fonogramom, prometnik, ki krajevno vodi promet, pa s Splošnim nalogom. Strojvodja mora v tem primeru hitrost pred službenimi mesti uravnavati po preglednosti proge tako, da vlak (progovno vozilo) lahko pred njimi pravočasno ustavi.

16.7. Odjava

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

(2) Prostost prostornega odseka s signalnovarnostnimi napravami se ugotavlja tako, da SV naprave dopustijo, da izvozni signal pokaže signalni znak za dovoljeno vožnjo takoj, ko vlak zapusti:

1. na progi z APB — prvi blokovni odsek med dvema postajama;
2. na progi z MO — medpostajni odsek oziroma prvi odjavni odsek med dvema postajama.

(3) Pri vseh naslednjih blokovnih odsekih na progi z APB prostorni signali avtomatsko pokažejo signalni znak za dovoljeno vožnjo takoj, ko vlak zapusti blokovni odsek, ki ga prostorni signal krije. Za naslednje odjavne odseke na progi z MO signalnovarnostna naprava dopusti, da prostorni signal odjavnice pokaže signalni znak za dovoljeno vožnjo takoj, ko vlak zapusti naslednji odjavni odsek.

(4) Na progah, ki niso opremljene z napravami APB ali MO, in na progah, kjer so naprave APB ali MO v okvari, se dajejo odjave z dogovarjanjem za vsak vlak posebej po njegovem prihodu oziroma prevozu postaje ali odjavnice. Odjave z dogovarjanjem se dajejo s fonogramom po neposredni zvezi.

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

(6) Vlak je popolnoma in cel uvozil na postajo takrat, ko je zadnje vozilo s sklepnim signalnim znakom »Sklep vlaka« oziroma ko sta vlak in doprega prevozila ločnice na uvozni strani tako, da ni oviran uvoz zaporednega vlaka na druge tire ali izvoz nasprotnega vlaka na enotirni progi.

(7) Z enim fonogramom se sme hkrati dati odjava in zahtevati dovoljenje ali dati odjava in dovoljenje. Dana odjava za sprednji vlak, ki je vozil po pravem tiru dvotirne proge brez APB ali MO, hkrati pomeni dovoljenje za vožnjo zaporednega vlaka po pravem tiru.

(8) Odjava z dogovarjanjem se daje s fonogramom od ene do druge postaje ali odjavnice. Odjavo je treba izgovoriti tako, kot je predpisano. Besedilo odjave se glasi:

»Vlak št. (progovno vozilo) tukaj.« (Priimek prometnika ali odjavnika.)

(9) Odjavo za nepripeto doprego, ki potiska vlak do določenega mesta na odprti progi in se vrača, sme prometnik dati po vrnitvi doprege, vendar ne pred sprejemom odjave za vlak, ki ga je doprega potiskala.

(10) Če prometnik ali odjavnik po predvidenem času prispetja vlaka (progovnega vozila) na naslednjo postajo ali odjavnico ni dobil odjave, jo mora zahtevati s fonogramom, katerega besedilo se glasi:

»Ali je vlak št. (progovno vozilo) tam?«

(11) Vprašani prometnik ali odjavnik mora, če vlak ali progovno vozilo še ni prispelo, odgovoriti:

»Ne, proga zasedena.«

(12) Prometnika, ki je sprejel opozorilo o vožnji vlaka z izredno pošiljko na vzporedni progi, je treba o opravljeni vožnji vlaka obvestiti s fonogramom, ki se glasi:

»Vlak št. z izredno pošiljko prispel na (ime postaje).« (Priimek prometnika)

(13) Če vlak ali progovno vozilo ni prispel 5 minut po predvidenem prihodu, mora prometnik ali odjavnik opozoriti prometnika predhodne postaje ali odjavnika, da se vlak ali progovno vozilo še vedno nahaja na odprti progi, s fonogramom:

»Vlak št. ... (progovno vozilo) še ni prispel, proga zasedena.« (Priimek prometnika ali odjavnika.)

(14) Prometnik mora obvestiti kretnika, da se je progovno vozilo umaknilo s proge s fonogramom, ki se glasi:

»Progovno vozilo med postajama: umaknjeno na postajo (ime postaje) s proge.« (Priimek prometnika.)

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

16.8. Promet deljenih in izrednih vlakov

(1) Za vožnjo deljenega vlaka velja vozni red posameznega vlaka, osnovnega vlaka.

(2) Strojvodji deljenega vlaka se lahko na izhodni postaji vlaka z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom določi, da na posameznih postajah in službenih mestih, kjer ima osnovni vlak po voznem redu postanek, vlaka ne ustavlja. O tem mora prometnik izhodne postaje vlaka obvestiti tudi osebje tistih postaj in službenih mest, kjer se vlak ne bo ustavil.

(3) Zaporedja voženj osnovnega in deljenega vlaka se lahko spremenijo, številke vlakov pa ni dovoljeno spremeniti.

(4) Za vožnjo izrednega vlaka se z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom predpišejo relacije in številke osnovnih vlakov, po katerih voznih redih posameznega vlaka bo izredni vlak vozil, če le-ta zanj ni izdelan.

16.9. Promet zamujenih vlakov

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

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

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

(4) V primeru zamud vlakov se upoštevajo prioritete pri uravnavanju voženj vlakov, prednost imajo:

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

(5) 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.

16.10. Intervali zaporednih vlakov

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

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

(3) Pri določanju intervalov med odhodi predčasnih ali zamujenih vlakov se upošteva, da ima zaporedni vlak enako, večjo oziroma manjšo hitrost od sprednjega vlaka. Čas potovanja vsebuje vozni čas in postanke na odprti progi.

(4) Če ima zaporedni vlak enako ali večjo hitrost, se mu da dovoljenje za vožnjo tako, da je interval med prihodom obeh vlakov na zadnjo postajo določenega dela proge enak tistemu času, ki je potreben zaporednemu vlaku za prevoz najneugodnejšega prostornega odseka določenega odseka proge, h kateremu se prišteje še čas za dajanje odjave.

(5) Če ima zaporedni vlak manjšo hitrost, se mu sme dati dovoljenje za vožnjo po preteku časa, ki je potreben sprednjemu vlaku za prevoz najneugodnejšega prostornega odseka določenega odseka proge, h kateremu se še prišteje čas za dajanje odjave.

(6) Na postajah z elektromehaničnimi ali mehaničnimi signalnovarnostnimi napravami je treba upoštevati, da traja čas za dajanje odjave 2 minuti.

16.11. Dajanje dovoljenja za vožnjo pri okvarah na sredstvih za sporazumevanje

Kadar sporazumevanje zaradi okvar na sredstvih za sporazumevanje ni mogoče na noben način, se promet vlakov ne opravlja, dokler se sporazumevanje ne vzpostavi.

17. VODENJE PROMETA VLAKOV V ČASU MOTENJ V DELOVANJU NAPRAV APB ALI MO

17.1. Ravnanje z napravami za krajevno vodenje prometa na progah, kjer se promet vodi daljinsko

(1) Če progovni prometnik ali prometnik, ki daljinsko vodi promet, na podlagi vidnih ali slišnih javljalnikov na centralni postavljalnici ugotovi kakršno koli izrednost v delovanju postajnih ali progovnih SV naprav, mora takoj obvestiti pristojnega vzdrževalca SV naprav in sprejeti vse ukrepe za zavarovanje prometa.

(2) V primeru potrebe po zasedbi daljinsko vodene postaje, se ta zasede s prometnikom, ki prevzame krajevno vodenje prometa na tej postaji po ukazu progovnega prometnika ali prometnika, ki daljinsko vodi promet na tej postaji. Dovoljenje za krajevno ravnanje se da s fonogramom, ki se glasi:

»Vključite krajevno ravnanje na postaji (ime postaje) ob uri minuti.« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(3) Če je treba na nezasedeni daljinsko vodeni postaji postaviti in zavarovati vlakovno vozno pot na kraju samem, opravi to strojevodja po ukazu progovnega prometnika ali prometnika, ki daljinsko vodi promet na tej postaji.

(4) Kadar uvozni ali izvozni signal daljinsko vodene postaje kaže signalni znak »Stoj« ali je nerazsvetljen, sporazumevanje pa ni mogoče, vlak ne sme uvoziti na postajo ali izvoziti s postaje, dokler strojevodja ne dobi dovoljenja za vožnjo od progovnega prometnika ali prometnika, ki daljinsko vodi promet na tej postaji.

17.2. Ravnanje pri uvozu oziroma izvozu vlaka na progah z napravami APB ali MO

(1) Če prometnik ugotovi kakršno koli izrednost v delovanju SV naprav, mora takoj obvestiti pristojnega vzdrževalca in sprejeti vse ukrepe za zavarovanje prometa. Vlaku se da dovoljenje za vožnjo v postajo s signalnim znakom »Previdna vožnja«, s fonogramom oziroma z ustnim obvestilom, z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom in s signalnim znakom »Naprej«, ki se daje pri uvoznem signalu.

(2) Če je izvozni ali kritni signal neuporaben, mora progovni prometnik oziroma prometnik, preden da dovoljenje za vožnjo, ugotoviti, da je medpostajni odsek prost. Dovoljenje za vožnjo mimo neuporabnega izvoznega ali kritnega signala pa se strojevodji da s signalnim znakom »Previdna vožnja«, s fonogramom ali s Splošnim nalogom.

17.3. Ravnanje pri uvozu oziroma izvozu vlaka na daljinsko vodeni postaji

(1) Če prometnik ali progovni prometnik na podlagi vidnih ali slišnih javljalnikov na centralni postavljalnici ugotovi kakršno koli izrednost v delovanju SV naprav na daljinsko vodeni postaji, mora takoj obvestiti pristojnega vzdrževalca in sprejeti vse ukrepe za zavarovanje prometa.

(2) Če je treba na nezasedeni daljinsko vodeni postaji postaviti in zavarovati vlakovno vozno pot na kraju samem, opravi to strojevodja po ukazu progovnega prometnika ali prometnika postaje, ki daljinsko vodi promet na tej postaji.

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

(4) Če se v času okvare glavnega ali glavnih signalov na daljinsko vodeni postaji na medpostajnih odsekih nahajata dva vlaka, ki se bosta križala na daljinsko vodeni postaji, mora prometnik, ki ravna s signalnovarnostno napravo na daljinsko vodeni postaji, ali progovni prometnik, ravnati na naslednji način:

1. če sta neuporabna oba signala, s katerima se da dovoljenje za vožnjo pri uvozu:

a) vlaka ustaviti pri glavnih signalih daljinsko vodene postaje s signalnim znakom »Stoj«;

- b) strojevodji enega vlaka, ki se je ustavil pred uvoznim signalom s signalnim znakom »Previdna vožnja« ali s fonogramom dati dovoljenje za vožnjo na tir, na katerega je vozna pot že postavljena, če ima kontrolo nad legami krenic;
- 2. če nima kontrole nad legami krenic, ukazati strojevodji, da pregleda in postavi krenice na prosti tir, da na krenice namesti ambulantne ključavnice, ter mu dati dovoljenje za vožnjo vlaka do prve uvozne krenice s fonogramom:

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

- 3. če je treba na krenico ali krenice namestiti ambulantno ključavnico, v fonogramu pred navedbo priimka to dodatno navesti z besedilom, ki se glasi:

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

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

»Krenica(e) št. na tir št. postavljena(e) in zavarovana(e).« (Priimek strojevodje.)

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

(5) Če se v času okvare glavnega ali glavnih signalov na daljinsko vodeni postaji na enem ali na obeh medpostajnih odsekih:

- 1. nahaja(ta) vlak ali vlaka, ki se oddaljuje(ta) od daljinsko vodene postaje, je treba počakati, da vlak ali vlaka prispeta na sosednji postaji;
- 2. nahajata vlaka, ki vozita drug za drugim, je treba počakati, da prvi vlak prispe na sosednjo postajo; ko prispe prvi vlak na sosednjo postajo, prometnik, ki ravna s signalnovarnostno napravo, ali progovni prometnik da dovoljenje za vožnjo zaporednemu vlaku, in sicer:
 - a) če ima kontrolo nad legami krenic, po zavarovanju vozne poti za prevoz vlaka, strojevodji s fonogramom;
 - b) če nima kontrole nad legami krenic, prometnik, ki ravna s signalnovarnostno napravo, ali progovni prometnik da dovoljenje na enak način, predpisan v prejšnjem odstavku, odredi, da pregleda in postavi krenice na vozni poti ter na njih namesti ambulantne ključavnice, in ko ga strojevodja obvesti o namestitvi ambulantnih ključavnic, da dovoljenje za vožnjo.

(6) Če na daljinsko vodeni postaji prometnik ali progovni prometnik nima kontrole nad legami krenic, mora prvemu vlaku s fonogramom odrediti postanek pred prvo uvožno krenico, postavitev krenic v pravilno in natančno lego za prevoz po glavnem prevoznem tiru in namestitve ambulantnih ključavnic na krenice na tem tiru, preko katerih bodo vlaki vozili v vse smeri proti ostrici. O opravljeni postavitvi in namestitvi ambulantnih ključavnic mora strojevodja obvestiti prometnika ali progovnega prometnika takoj po izvršenem zavarovanju.

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

(8) Kadar prometnik ali progovni prometnik da dovoljenje za vožnjo na daljinsko vodeno postajo, na kateri je moteno delovanje SV naprav, s fonogramom, mora strojevodja pri vožnji po postaji ravnati enako, kot da bi vozil na signalni znak »Previdna vožnja«.

17.4. Vodenje prometa vlakov, ki so na odprti progi, ob nastanku motenja v delovanju naprav APB

(1) Motnje v delovanju na progovni SV napravi lahko nastanejo na enem ali na več blokovnih mestih. Kako se motnja na SV napravi javlja, je navedeno v navodilu za ravnanje s signalnovarnostno napravo.

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

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

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

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

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

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

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

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

(8) Na progah z APB, kjer je na prostornih signalih mogoče vključiti signalni znak »Previdna vožnja«, se sme ta signalni znak na prostornem signalu uporabiti, če je mogoče ugotoviti, da je blokovni odsek, ki ga prostorni signal krije, prost in strojevodji ni mogoče dati dovoljenja za vožnjo mimo neveljavnega prostornega signala po sredstvih za sporazumevanje. Strojvodja v tem primeru nadaljuje vožnjo v skladu z 925 DN53 Delovnim navodilom o signalnih predpisih.

(9) Kadar vlak pelje mimo prostornega signala, ki kaže signalni znak »Stoj«, ki je nerazsvetljen ali ki kaže signalni znak »Previdna vožnja« in je za njim nivojski prehod z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa, mora strojevodja ravnati tako, kot da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan.

17.5. Vodenje prometa vlakov med okvarami na napravah za daljinsko vodenje prometa in APB

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

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

(3) O uvedbi voženj vlakov v razmiku medpostajnega odseka in o zasedbi daljinsko vodenih postaj s prometniki mora progovni prometnik ali prometnik, ki daljinsko vodi promet, obvestiti prometnike zasedenih postaj na tem odseku proge.

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

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

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

(7) Strojvodjo vlaka, ki bo v času okvare na napravah APB, vozil v razmiku medpostajnega odseka, se obvesti z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali fonogramom:

1. da vozi v razmiku medpostajnega odseka;
2. da prostorni signali ne veljajo;
3. da mora preduvozni signal upoštevati, kot da kaže signalni znak »Pričakuj Stoj«, in
4. o ravnanjih na nivojskih prehodih, na katerih je promet zavarovan z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa.

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

»Prostorni signali (oznake vseh prostornih signalov na medpostajnem odseku) ne veljajo. Vozite v razmiku medpostajnega odseka.« (Priimek prometnika ali progovnega prometnika.)

(9) O ponovni vpeljavi daljinskega vodenja prometa vlakov in/ali vožnji vlakov v razmiku blokovnega odseka se obvestijo strojevodje, ki so bili obveščeni o okvari naprav za daljinsko vodenje in/ali naprav APB, ki še niso prevozili medpostajnega odseka, na katerem je bila okvara teh naprav.

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

18. OPRAVLJANJE PROMETA NA PROGI, KJER PREKINE DELO PROMETNIK, ODJAVNIK ALI PROGOVNI ČUVAJ

18.1. Določanje in objavljanje postaj in službenih mest, na katerih se prekine delo prometnika, odjavnika ali progovnega čuvaja

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

(2) Upravljaavec v skladu z veljavnim operativnim voznim redom določi postaje ali službena mesta, na katerih prometnik, odjavnik ali progovni čuvaj prekine z delom.

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

1. glavni prevozni tiri prosti, razen če bo vlak, ki se na tem tiru nahaja, v času prekinitve tudi prvi odpeljal;
2. kretnice postavljene in zavarovane tako, da je mogoča vožnja po glavnem prevoznem tiru;
3. vozila zavarovana proti samopremaknitvi;
4. vozila, zavarovana proti uteku ali pod nadzorstvom OVKN prevoznika, strokovno usposobljenega za ravnanje z zavorami, ter
5. omogočena vzpostavitev telefonske zveze med sosednjima zasedenima postajama.

(4) Da lahko prometnik ali odjavnik delo prekine, kjer vlaki vozijo, morajo biti poleg pogojev iz prejšnjega odstavka te točke izpolnjeni tudi naslednji pogoji:

1. da je vozna pot vlaka po glavnem prevoznem tiru zavarovana;
2. da ni odrejeno ali z operativnim voznim redom predvideno križanje na tej postaji;
3. da so na postajah, kjer delo prekine prometnik in signali ne veljajo, le-ti ugasnjeni;
4. da na odjavnicah, kjer delo prekine odjavnik in niso opremljene z napravami avtomatskega prevoznega režima (APR), signali ne veljajo in so ugasnjeni;
5. da na odjavnicah, kjer delo prekine odjavnik in so opremljene z napravami avtomatskega prevoznega režima (APR), glavni signali veljajo.

(5) Za prekinitve dela prometnika ali odjavnika se določi:

1. čas in številko vlaka, po katerem se delo prometnika ali odjavnika prekine;
2. čas in številko vlaka, ko prometnik ali odjavnik zopet začne opravljati delo;
3. veljavnost ali neveljavnost glavnih signalov.

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

(7) Progovni čuvaj lahko delo prekine:

1. če vlaki v času prekinitve dela ne vozijo;
2. na nivojskem prehodu, kjer se v času, ko čuvaj prekine delo, cestni promet na nivojskem prehodu fizično prepreči z zaklenjenim brunom.

(8) Podatki o začetku in koncu prekinitve dela prometnika, odjavnika in čuvaja na nivojskem prehodu morajo biti navedeni v postajnem poslovnem redu.

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

(10) Na progi, kjer prometnik ali odjavnik prekinja delo, mora prometnik zadnje zasedene postaje v smeri vožnje vlaka pred postajo ali odjavnico, kjer prometnik ali odjavnik prekinja delo, ugotoviti, ali med vožnjo vlaka prometnik ali odjavnik dela drugače, kot je z operativnim voznim redom predvideno za ta vlak, in o odstopanjih obvestiti strojevodjo s Splošnim nalogom.

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

(12) Na postajah in službenih mestih, s katerih se daljinsko kontrolira delovanje naprav za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu, se delo pri uravnavanju voženj vlakov ne sme prekiniti, če vlaki med prekinitvijo vozijo.

(13) Prometnik dela ne sme prekiniti, čeprav je prekinitev po voznem redu predvidena, v naslednjih primerih:

1. če se na postaji nahajajo vozila, ki jih ni mogoče zavarovati pred utekom;
2. če sporazumevanje s sosednjima postajama ni mogoče;
3. dokler se voznoredno, odrejeno ali preloženo križanje na tej postaji ne opravi oziroma preloži na drugo;
4. ob izrednih dogodkih, če je ogrožen promet vlakov, ki vozijo skozi postajo, v času ko je prometnik prekinil delo, ali če mora prometnik sodelovati pri odstranitvi ali ublažitvi posledic izrednega dogodka.

(14) Strojvodjo vlaka, ki bo odpeljal na progo, kjer prekinja delo prometnik, se obvesti z:

1. voznim redom posameznega vlaka, z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom o:
 - a) postajah in odjavnicah, kjer prometnik ali odjavnik prekinja delo;
 - b) glavnih signalih, ki ne veljajo;
 - c) tem, da je pri prevozu postaj, kjer je prometnik prekinil delo in kjer glavni signali ne veljajo, hitrost največ 50 km/h;
 - d) tem, da je pri prevozu odjavnic, na katerih so tudi kretnice, in kjer je odjavnik prekinil delo, glavni signali pa ne veljajo, hitrost največ 50 km/h;
2. nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom o postankih pred vsemi nivojskimi prehodi z napravami za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih, razen pred tistimi, katerih naprave za zavarovanje prometa se kontrolirajo s kontrolnimi signali.

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

(16) Med prekinitvijo dela odjavnika na odjavnici vlaki na tem delu proge vozijo le v razmiku medpostajnega odseka.

18.2. Opravila, ki jih mora prometnik opraviti na postaji pred prekinitvijo dela

(1) Prometnik mora na postajah, kjer prekinja delo, pred prekinitvijo dela izpolniti pogoje iz prejšnje točke, poleg tega pa tudi:

1. zakleniti vse službene prostore;
2. varnostno napravo vključiti v stanje, ki je z navodilom za ravnanje z varnostno napravo predpisano za čas prekinitve dela prometnika.

(2) Kraj, način hranjenja in postopek s ključmi zaklenjenih kretnic, raztirnikov, zapornic in drugih naprav je treba za vsako postajo in službeno mesto določiti s postajnim poslovnim redom.

(3) Prometnik, odjavnik ali progovni čuvaj, ki delo prekinja, mora sporočiti prometnikoma zasedenih sosednjih postaj oziroma progovnemu prometniku čas končanja dela s fonogramom:

»Delo (prometnika, odjavnika ali progovnega čuvaja) na (ime postaje ali službenega mesta) končano ob uri.....min.« (Priimek prometnika, odjavnika ali progovnega čuvaja.)

(4) Besedilo prejšnjega fonograma vpiše prometnik pod zadnji vpis v prometni dnevnik, drugi OVKN pa v beležnice, ki jih vodijo na delovnem mestu.

(5) Za vsako postajo in odjavnico je treba v postajnem poslovnem redu in poslovniku predpisati natančna ravnanja ob začetku in med prekinitvijo dela prometnika ali odjavnika.

(6) Če so na medpostajnem odseku tudi druga službena mesta, kjer se delo še opravlja, je treba o končanju dela obvestiti s fonogramom enake vsebine tudi OVKN teh službenih mest.

(7) Če prometnik na končni postaji prekine delo pred prihodom vlaka, mora poleg opravil, navedenih v prvem odstavku te točke, tudi:

1. zagotoviti uporabo telefona;
2. na postajah z mehansko signalnovarnostno napravo zagotoviti uporabo ključev kretnic, raztirnikov in drugega;
3. oddati fonogram o končanju opravljanja dela;
4. oddati obvestilo prometniku predhodne postaje ali progovnemu prometniku s fonogramom:

»Vožnja vlaku št. na postajo (ime postaje) dovoljena.« (Priimek prometnika.)

(8) Obvestilo velja kot sprejem vlaka na končno postajo.

18.3. Vožnje vlakov med prekinitvijo dela prometnika ali odjavnika

(1) Med prekinitvijo dela prometnika ali odjavnika vozijo vlaki v razmiku medpostajnega odseka med sosednjima zasedenima postajama. Vožnja vlakov in progovnih vozil se uravnava s sosednjih zasedenih postaj.

(2) Prometnik, ki prekinja delo, ne sme dati odjave za vlak, za katerega sam ne bo prejel odjave. Prometnika predhodne postaje mora obvestiti, da je vlak odpeljal proti naslednji postaji s fonogramom, ki se glasi:

»Vlak št. odpeljal proti postaji (ime postaje), odjavo da prometnik postaje (ime postaje).« (Priimek prometnika.)

(3) Kadar bi vlak, ki bi po operativnem voznem redu pripeljal na postajo med prekinitvijo dela prometnika, pripeljal na postajo takrat, ko je prometnik že začel delati in je bil o vožnji vlaka obveščen, mora dati odjavo za ta vlak, čeprav za njegovo vožnjo ni dal dovoljenja.

(4) Če bi vlak prispel na postajo v času, ko prometnik dela ne opravlja, z operativnim voznim redom pa je določeno, da med njegovo vožnjo delo opravlja, se strojevodjo o tem obvesti s Splošnim nalogom ali s fonogramom, katerega besedilo se glasi:

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

(5) Če bi vlak prispel na postajo v času, ko prometnik delo še opravlja, z operativnim voznim redom pa je določeno, da v tem času dela ne opravlja, se strojevodjo o tem obvesti s Splošnim nalogom ali s fonogramom, katerega besedilo se glasi:

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

(6) Vlaki se ne smejo sestajati na krajevno vodenih postajah, kjer je prometnik prekinil delo, razen če se v času prekinitve ta postaja vodi daljinsko.

18.4. Ravnanje strojevodje med vožnjo vlaka na progi med prekinitvijo dela prometnikov ali odjavnikov

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

(2) Kadar strojevodja predčasnega vlaka ugotovi, da bo prometnik ali odjavnik opravljal delo drugače, kot je z voznim redom posameznega vlaka predvideno za njegov vlak in o tem ni bil obveščen, mora na postaji, kjer delo opravlja prometnik, ali od progovnega prometnika, ki vodi promet na tej postaji, zahtevati obvestilo o načinu opravljanja dela v času prihoda njegovega vlaka na postajo ali odjavnico.

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

»Vlak št. prispel na (ime postaje).« (Priimek strojevodje.)

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

»Vlaku št.s postaje vožnja dovoljena.« (Priimek prometnika.)

(5) O odhodu vlaka odloča strojevodja.

(6) Če se vlak, ki pripelje na končno postajo, ko je prometnik prekinil delo, tudi vrača med prekinitvijo dela prometnika, mora strojevodja dobiti spremne listine za vožnjo v povratku na postaji, s katere bo dobil dovoljenje za vožnjo v povratku, ali že na izhodni postaji.

(7) Če nastanejo spremembe za povratno vožnjo, mora prometnik dokazno obvestiti strojevodjo o tem s fonogramom še pred oddajo dovoljenja za vožnjo vlaka v povratku.

(8) Če prostorni signal odjavnice kaže signalni znak »Stoj«, sme vlak nadaljevati vožnjo šele, ko dobi dovoljenje za vožnjo od prometnika naslednje zasedene postaje ali progovnega prometnika.

(9) Kadar vlak po operativnem voznem redu prevozi postajo v času, ko prometnik delo opravlja, v času njegove vožnje pa prometnik na tej postaji delo že prekine, prometnik predhodne krajevno vodene postaje poskrbi, da je strojevodja o tem obveščen s Splošnim nalogom. Besedilo Splošnega naloga se glasi:

1. na postaji z APR:

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

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

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

(10) Kadar vlak po operativnem voznem redu prevozi postajo med prekinjenim delom prometnika, v času njegove vožnje pa prometnik že ali še opravlja delo, mora prometnik predhodne krajevno vodene postaje poskrbeti, da je strojevodja o tem obveščen s Splošnim nalogom. To obvestilo pomeni za strojevodjo, da se mora ravnati po signalnih znakih, ki jih kažejo glavni signali.

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

18.5. Začetek dela prometnika, odjavnika ali progovnega čuvaja po prekinitvi

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

(2) Ko prometnik začne opravila, najprej obhodi postajo od uvozne kretnice na eni do uvozne kretnice na drugi strani, ugotovi stanje kretnic, SV naprav in se prepriča, ali je osebje na svojih mestih in so izpolnjeni tudi drugi pogoji za neovirano opravljanje dela. Vse pomanjkljivosti, ki jih opazi, mora takoj odpraviti oziroma zahtevati, da se odpravijo. Opravljeni pregled postaje prometnik evidentira z datumom, uro in podpisom v Beležnico brzojavk in fonogramov, ki je v telefonskih ali posebnih omaricah v bližini uvoznih kretnic.

(3) Prometnik, odjavnik ali progovni čuvaj, ki začne delo pri uravnavanju voženj vlakov opravljati po prekinitvi, mora sporočiti prometnikoma sosednjih krajevno vodenih postaj ali progovnemu prometniku čas začetka dela s fonogramom:

»Delo (prometnika, odjavnika ali progovnega čuvaja) na (ime postaje ali službenega mesta) začeto ob uri min.« (Priimek prometnika, odjavnika ali progovnega čuvaja.)

(4) Besedilo prejšnjega fonograma vpiše prometnik v prvo prosto vrstico pod zadnjim vpisom v prometnem dnevniku, drugi OVKN pa v beležnice, ki jih vodijo na delovnem mestu.

(5) Za vsako delovno mesto se v postajnem poslovnem redu ali poslovniku predpišejo natančnejša ravnanja ob nastopu dela.

(6) Če so na medpostajnem odseku službena mesta, je treba o začetku opravljanja dela obvestiti z istim fonogramom tudi OVKN teh službenih mest.

(7) Ko prometnik vpiše začetek dela in o tem obvesti prometnika sosednjih krajevno vodenih postaj ali progovnega prometnika, mora od prometnika sosednje krajevno vodene postaje oziroma od vlakovnega dispečerja ali progovnega prometnika zahtevati obvestilo o spremembah v vlakovnem prometu, od prometnikov sosednjih krajevno vodenih postaj ali progovnega prometnika pa obvestilo o vožnjah vlakov (zamude, predčasne vožnje).

(8) Odjavnik ali progovni čuvaj, ki začne delo, mora zahtevati podatke o spremembah v vlakovnem prometu in o vožnjah vlakov od prometnikov sosednjih krajevno vodenih postaj.

(9) Kadar vlaki v času prekinitve dela prometnika ali odjavnika vozijo, mora prometnik sosednje zasedene postaje ali progovni prometnik s fonogramom obvestiti o zasedenosti ali prostosti medpostajnega odseka v času prekinitve dela. S postajnim poslovnim redom 2. del se za vsako voznoredno obdobje določi, katera sosednja zasedena postaja opravi obveščanje.

(10) Če je medpostajni odsek, v katerem so vlaki vozili v času prekinjene službe prometnika ali odjavnika, prost, prometnik sosednje zasedene postaje ali progovni prometnik o prostosti medpostajnega odseka obvesti prometnika ali odjavnika, ki je začel z delom, s fonogramom:

»Od postaje (ime postaje) do postaje (ime postaje) proga prosta« (Priimek prometnika ali progovnega prometnika.)

(11) Če je medpostajni odsek, v katerem so vlaki vozili v času prekinjene službe prometnika ali odjavnika, zaseden, prometnik sosednje zasedene postaje ali progovni prometnik o zasedenosti obvesti prometnika ali odjavnika, ki je začel z delom, s fonogramom:

»Od postaje (ime postaje) do postaje (ime postaje) proga zasedena zaradi vožnje vlaka št. (progovno vozilo) – (dela na progi).« (Priimek prometnika ali progovnega prometnika.)

(12) Prometnik ali odjavnik sme začeti ravnati s signalnovarnostno napravo na postaji ali odjavnici, kjer je začel opravljati delo:

1. po dobljenem obvestilu, da je medpostajni odsek med obema sosednjima postajama prost;
2. ko da odjavo za vlak, za katerega je bil obveščen, da se nahaja na medpostajnem odseku;
3. ko je prejel odjavo za vlak, za katerega je bil obveščen, da se nahaja na medpostajnem odseku.

(13) Na postaji, kjer kretnik prekinja delo, mora tudi on pregledati kretnice pred začetkom opravljanja dela, če je na tej postaji prekinil delo tudi prometnik.

19. SPREJEMANJE VLAKOV NA POSTAJO, DAJANJE DOVOLJENJ ZA VOŽNJO

19.1. Določitev rednih uvoznih tirov

(1) Na vsaki postaji je treba v Izpisku iz operativnega voznega reda za postajno osebje za vsak vlak, za katerega je izdelan vozni red posameznega vlaka, določiti redni uvozni tir. Za deljeni ali izredni vlak se uvozni tir določi ob oddaji ukaza za zavarovanje vlakovne poti.

(2) Uvozne tire se pri konstrukciji trase določiti tako, da vlaki, ki nimajo postanka, prevozijo postajo po glavnem prevoznem tiru.

19.2. Vozna pot vlaka

(1) Vozna pot vlaka je pot, ki jo bo vlak predvidoma prevozil na območju postaje ter obsega progovni tir, vsa kretnična območja, preko katerih bo vlak vozil, postajni tir ali več tirov. Obseg zavarovanja vozne poti vlaka je odvisen od tega, ali ima vlak uvoz, izvoz ali prevoz.

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

(3) Zavarovanje vozne poti za uvoz vlaka obsega:

1. progovni tir na uvozni strani, kretnično območje na uvozni strani in postajni tir ali več tirov do:

- a) prvega mejnega tirnega signala, ki kaže signalni znak »Vožnja prepovedana«;
- b) postajnega kritnega signala, če tega ni;
- c) do tirnega izvoznega signala na izvozni strani, če tega ni;
- d) do premikalnega signala na izvozni strani, če tega ni;
- e) do signalne oznake »Meja odseka« na izvozni strani, če te ni;
- f) do ločnice na izvozni strani;

2. prepeljevalno pot:

- a) pri uvozu vlaka na zaseden ali slepi tir ni prepeljevalne poti;
- b) na postajah, kjer se kretnice v prepeljevalni poti predstavljajo ročno na kraju samem, se smejo kretnice na prepeljevalni poti tega vlaka postaviti za nameravan uvoz vlaka iz nasprotna smeri.

(4) Zavarovanje vozne poti za prevoz vlaka obsega:

1. progovni tir na uvozni strani;
2. kretnična območja na uvozni strani;
3. postajni tir ali več tirov s pripadajočimi kretničnim območjem;
4. kretnična območja na izvozni strani;
5. progovni tir na izvozni strani in
6. zagotovitev prostosti medpostajnega odseka ali prvega blokovnega odseka v smeri vožnje vlaka.

(5) Zavarovanje vozne poti za izvoz vlaka obsega:

1. postajni tir ali več tirov s pripadajočimi kretničnim območjem od sklepa vlaka;
2. kretnična območja na izvozni strani;
3. progovni tir na izvozni strani;
4. zagotovitev prostosti medpostajnega odseka ali prvega blokovnega odseka v smeri vožnje vlaka.

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

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

(8) Če je treba na postaji, kjer so kritni signali, s signalnimi znaki teh signalov dati dovoljenje za vožnjo na naslednje območje postaje, obsega vozna pot za vlak določen postajni tir od sklepa vlaka do naslednjega postajnega kritnega ali izvoznega signala. V tem primeru mora biti zagotovljena in prosta tudi prepeljevalna pot.

(9) Praviloma vlak vozi na prost redni uvozni tir. Da na vozni poti vlaka ni železniških vozil in da so proste ločnice, se je treba prepričati tako, da se preveri prostost tira po signalnovarnostni napravi ali na kraju samem.

(10) Če ni prostega tira, lahko vlak pod predpisanimi pogoji uvozi tudi na tir:

1. na katerem so vozila;
2. ki je vozen do določenega mesta;
3. katerega ločnice na izvozni strani niso proste;
4. kadar prepeljevalna pot ni zagotovljena.

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

(12) Zavarovana vozna pot se ne sme spremeniti vse dotelej, dokler vlak ne opravi predvidene vožnje. Če je treba zaradi varnosti prometa spremeniti že zavarovano vozno pot, lahko to stori OVKN, ki je odgovoren za zavarovanje vozne poti. Pri tem mora najprej poskrbeti, da glavni signal pokaže signalni znak »Stoj«, poskrbeti, da ni ogrožena vožnja vlaka, za katerega je bila zavarovana vozna pot, in jo šele nato razreši in/ali prekliče.

(13) Kadar je postajni tir razdeljen na več odsekov, se prepeljevalna pot za isti tir lahko hkrati uporabi samo za eno vozno pot, razen če je za vozno pot na isti tir iz nasprotna smeri zagotovljena dvakratna dolžina prepeljevalne poti.

19.3. Ukaz za zavarovanje vozne poti vlaka

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

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

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

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

(5) Prometnik ukaže zavarovanje vozne poti s fonogrami tudi na postajah, kjer so kretnice na vozni poti izločene iz signalnovarnostne naprave oziroma je ta naprava v okvari ali izločena iz uporabe in če je za zavarovanje vozne poti na razpolago kretnik.

(6) Če med izločitvijo ali okvaro elektronske ali elektrolejne SV naprave ali izločitve kretnic na vozni poti vlaka za zavarovanje vozne poti vlaka ni na razpolago kretnika, opravi to prometnik sam.

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

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

5. določitvi uvoznega tira za deljene in izredne vlake.

(8) Kretnik potrdi sprejem fonograma in seznanjenost z njegovo vsebino tako, da sporoči številko iz svoje beležnice, besedo »razumel« in svoj priimek.

19.4. Fonogrami za zavarovanje vozne poti za uvoz

(1) Prometnik odda ukaz za zavarovanje vozne poti za uvoz vlaka (progovnega vozila) hkrati kretnikom na uvozni in izvozni strani postaje. Za uvoz vlaka na redni uvozni tir odda ukaz s fonogramom:

»Zavarujte vozno pot za uvoz vlaka št. (progovno vozilo) na tir št. !« (Priimek prometnika.)

(2) Prometnik in kretnik morata opraviti posebne varnostne ukrepe pri zavarovanju vozne poti za uvoz vlaka, kadar:

1. mora vlak uvoziti na zasedeni tir, če to ni predvideno z voznim redom;
2. se mora vlak izjemoma ustaviti na postaji;
3. ima vlak na postaji izjemen prevoz.

(3) Če mora vlak ali progovno vozilo izjemoma uvoziti na zasedeni tir, se fonogram ukaza za zavarovanje vozne poti vlaka glasi:

1. če je strojevodja obveščen o previdnem uvozu na postajo:

»Zavarujte vozno pot za uvoz vlaka št. (progovno vozilo) na zasedeni tir št. ! Strojvodja je obveščen!« (Priimek prometnika.)

2. če strojevodja ni obveščen o previdnem uvozu na postajo:

»Zavarujte vozno pot za uvoz vlaka št. (progovno vozilo) na zasedeni tir št. ! Strojvodja ni obveščen!« (Priimek prometnika.)

(4) Pri spremembi uvoznega tira ukaže prometnik zavarovanje vozne poti vlaka s fonogramom, ki se glasi:

»Zavarujte vozno pot za uvoz vlaka št. izjemoma na tir št. !« (Priimek prometnika.)

(5) Kadar mora vlak uvoziti na tir, ki ni redni uvozni tir, hkrati pa je ta tir slepi ali zaseden, ukaže prometnik zavarovanje vozne poti vlaka s fonogramom:

1. strojevodja je o uvozu vlaka na zasedeni ali slepi tir obveščen:

»Zavarujte vozno pot za uvoz vlaka št. izjemoma na zasedeni (slepi) tir št. ! Strojvodja je obveščen!« (Priimek prometnika.)

2. strojevodja o uvozu na zasedeni ali slepi tir ni obveščen:

»Zavarujte vozno pot za uvoz vlaka št. izjemoma na zasedeni (slepi) tir št. ! Strojvodja ni obveščen!« (Priimek prometnika.)

(6) Kadar se mora vlak na postaji brez izvoznih signalov oziroma na postaji, kjer signalni znaki izvoznih signalov niso predsignalizirani, izjemoma ustaviti, mora prometnik, preden ukaže zavarovanje vozne poti vlaka, kretnika obvestiti s fonogramom:

1. strojevodja je o izjemni ustavitvi obveščen:

»Vlak št. bo imel na postaji izjemen postanek! Strojvodja je obveščen!« (Priimek prometnika.)

2. strojevodja o izjemni ustavitvi ni obveščen:

»Vlak št. bo imel na postaji izjemen postanek! Strojvodja ni obveščen!« (Priimek prometnika.)

(7) Zavarovanje vozne poti vlaka sme prometnik ukazati šele po obvestitvi kretnika o izjemnem postanku vlaka.

(8) Kadar se mora vlak na postaji izjemoma ustaviti in hkrati uvoziti na zasedeni tir, mora prometnik kretnika o izjemnem postanku vlaka obvestiti hkrati z ukazom za zavarovanje vozne poti vlaka na zaseden tir.

19.5. Fonogrami za zavarovanje vozne poti za izvoz

(1) Zavarovanje vozne poti za izvoz vlaka (progovnega vozila) ukaže prometnik kretniku na izvozni strani s fonogramom:

»Zavarujte vozno pot za izvoz vlaka št..... (progovno vozilo) s tira št..... !« (Priimek prometnika.)

(2) V postajnem poslovnem redu je treba predpisati, da mora biti pri dajanju ukaza za izvoz vlaka navzoč tudi kretnik na drugi strani postaje, če je treba ustaviti premik, ki bi s te strani ogrožal vožnjo vlaka.

19.6. Fonogrami za zavarovanje vozne poti za prevoz

(1) Zavarovanje vozne poti hkrati za uvoz in izvoz vlaka (ukaz za prevoz) prometnik ukaže za vlak, ki po voznem redu ali odredbi nima predvidenega postanka na postaji. Prevoz se ukaže tudi za vlak, če ima postanek, krajši od treh minut. Kretnik na uvozni strani mora zavarovati vozno pot za uvoz, kretnik na izvozni strani pa vozno pot za izvoz vlaka.

(2) Glede na razmere na postaji, prometnik odloča, kdaj bo ukazal zavarovanje vozne poti za prevoz vlaka. Zavarovanja vozne poti za prevoz vlaka ne sme ukazati, če:

1. je treba med postankom vlaka opraviti nujni premik na izvozni strani;
2. bi bil promet na nivojskem prehodu na izvozni strani postaje zaradi tega prezkodaj ustavljen;
3. niso izpolnjeni pogoji za prevoz.

(3) Prometnik ukaže zavarovanje vozne poti za prevoz vlaka s fonogramom hkrati uvoznemu in izvoznemu kretniku:

»Zavarujte vozno pot za prevoz vlaka št. po tiru št. !« (Priimek prometnika.)

(4) Kadar mora vlak prevoziti po tiru, ki ni redni uvozni tir, z omejeno hitrostjo, ukaže prometnik zavarovanje vozne poti vlaka s fonogramom, ki se glasi:

»Zavarujte vozno pot za prevoz vlaka št. izjemoma po tiru št. !« (Priimek prometnika.)

(5) Če vlak postajo izjemoma prevozi, mora prometnik o tem obvestiti kretnika, preden ukaže zavarovanje vozne poti vlaka, s fonogramom:

»Vlak št. ima izjemen prevoz.« (Priimek prometnika.)

(6) Prometniki morajo vpisovati fonograme ukazov za zavarovanje vozne poti vlaka v prometni dnevnik, kretnik pa v Beležnico fonogramov za kretnike.

19.7. Zavarovanje vozne poti vlaka

(1) Način in postopek zavarovanja vozne poti vlaka je odvisen od vrste signalnovarnostnih naprav, s katerimi je postaja opremljena.

(2) Na postajah z elektromehanično ali mehanično signalnovarnostno napravo kretnik s to napravo prometniku potrdi postavitve kretnic v pravilno in natančno lego. Prometniku zagotovi kontrolo nad lego kretnic tako, da blokira kretnice na vozni poti ali vstavi ključ v zaporno tablo ali vstavi tirni ključ v centralno ključavnico oziroma mu prinese ključ zaklenjenih kretnic v hrambo.

(3) Prometnik mora na kraju samem opraviti pregled nezavarovanih kretnic po vsaki namestitvi ambulantne ključavnice na lastni postaji. Pregled kretnic, ki ga opravi na kraju samem, vpiše v Beležnico fonogramov za kretnike z besedilom:

»Kretnice št. ... za vožnjo na/s tira št. ... pregledal.« (Priimek prometnika.)

(4) Vpis pregleda kretnic velja tako dolgo, dokler se kretnica (kretnice) ne prestavijo za vožnjo na drugi tir.

(5) Na kretničnih območjih, kjer ni kretnika, se za vpisovanje pregleda kretnic namesti posebna knjiga ali Beležnica brzojavk in fonogramov v telefonski ali posebni omarici.

(6) Posebna knjiga ali beležnica brzojavk in fonogramov mora biti privezana s primerno dolgo vrvico, ki mora biti zaplombirana. Ključ nezasedene kretniške postavljalnice in posebne omarice mora biti pri prometniku.

(7) Kadar se prometnik na kraju samem prepriča o legi kretnic, se hkrati prepriča o opravljenem zavarovanju vozne poti vlaka.

(8) O prostosti uvoznega tira se morajo prepričati kretniki in prometniki. Ugotovitve si sporočajo po telefonu ali po signalnovarnostni napravi. Na postajah, kjer se zaradi krajevnih ali vremenskih razmer težko ugotovi, ali je tir prost, se prometnik oziroma kretniki prepričajo o prostosti tira tako, da gredo na svojem območju ob istem tiru drug drugemu naproti. Po prihodu do meje svojega območja drug drugega obvestita o stanju tira. Natančnejše določbe o načinu ugotavljanja prostosti tira in razmejitvi postaje na območja, na katerih so posamezni delavci odgovorni za prostost tira, morajo biti predpisane v postajnem poslovnem redu.

(9) Prometnik se po ključih ali na kraju samem prepriča o tem, da je kretnik prestavil kretnice v pravilno in natančno lego na vozni poti vlaka. Prepriča se tudi o opravljenem zavarovanju prometa na nivojskih prehodih, ki so na vozni poti vlaka in postavitvi kretnic, signalov in raztirniov v bočno in čelno zaščito. Če vlak ali progovno vozilo pri izvozu ne vozi prek kretnic proti ostrici, kretnik samo obvesti prometnika, da je vozna pot za izvoz vlaka zavarovana. Kretnik obvesti prometnika o zavarovani vozni poti s fonogramom:

»Vozna pot za uvoz (izvoz – prevoz) vlaka št. na tir (s tira-po tiru) št. zavarovana!« (Priimek kretnika.)

(10) Na postaji, kjer ni kretnika, njegovo delo opravlja prometnik.

(11) Če prometnik opravlja delo kretnika, mora na kraju samem ugotoviti stanje kretnic na vozni poti vlaka in jih sam zavarovati za vožnjo vlaka ter v Beležnico brzojavk in fonogramov, ki se nahaja na kretničnem območju, vpisati besedilo:

»Vozno pot za uvoz (izvoz – prevoz) vlaka št. na tir (s tira) št. zavaroval!« (Priimek prometnika.)

(12) Če prometnik opravlja delo kretnika na postajah z elektromehanično ali mehanično signalnovarnostno napravo, ukazov za zavarovanje vozne poti ne daje in postavitve kretnic za zavarovanje vozne poti vlaka ne evidentira.

19.8. Ravnanje s ključi kretničnih ključavnic

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

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

(3) Izvornik ključa se uporablja redno, dvojnik ključa pa, če se izvornik ključa poškoduje ali izgubi. Če se uporabi dvojnik ključa, ker se je izvornik ključa izgubil, je kretnica nezavarovana, dokler se izvornik ključa ne najde oziroma se ne zamenja kretnična ključavnica. Na takšno kretnico je treba namestiti ambulantno ključavnico za vožnjo vlaka preko nje.

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

(5) Kadar so kretnice, ki so opremljene s ključavnicami, postavljene za vožno pot vlaka, morajo biti zaklenjene. Če se prek kretnic ne vozi ali ne premika, morajo biti zaklenjene v redni legi. Kontrolo nad ključi zaklenjenih kretnic mora imeti prometnik. V času ko ni vlakovnih voženj, lahko prometnik ključe kretnic preda v uporabo delavcem pri premiku oziroma delavcem za čiščenje in popravilo kretnic. Če so ključi v prostoru, kjer je prometnik, morajo biti ključi kretnic shranjeni tako, da jih ni mogoče neopaženo vzeti ali pri jemanju zamenjati.

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

1. številka kretnice, ki ji ključ pripada;

2. znak »+« za ključ, s katerim se kretnica zaklepa v premo;
3. znak »-« za ključ, s katerim se kretnica zaklepa v odklon;
4. ime in oznako industrijskega tira, če je kretnica na industrijskem tiru.

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



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

(9) Za premik na nakladališču prometnik dokazno preda ključe kretnic nakladališča vlakovodji oziroma vodi premika, ki opravlja premik na nakladališču. Dokler vlakovodja oziroma vodja premika ne preda prevzetih ključev prometniku ene od sosednjih postaj, na tem medpostajnem odseku niso dovoljene vožnje drugih vlakov ali progovnih vozil. Natančne določbe za ravnanje s ključi kretničnih ključavnic in premik na nakladališču morajo biti določene v postajnem poslovnem redu, za vlakospremno osebje v poslovniku.

(10) Prometnik hkrati z ukazom za zavarovanje vozni poti vlaka izroči oziroma sprostí kretniku potrebne ključe kretnic. Ta mora kretnice prestaviti v pravilno in natančno lego ter ključe zaklenjenih kretnic, preko katerih bo vlak vozil proti ostrici, vrniti prometniku oziroma vse ključe kretnic za predvideno vozno pot vstaviti v elektromehanično varnostno napravo.

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

19.9. Hkratni uvozi in izvozi vlakov

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

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

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

1. če je dohod na perone le z ene strani proge in potniški vlak stoji na tiru, ki je bližji dohodu na perone;
2. če je možno z glavnim signalom zagotoviti ustavitev vlaka pred postajališčem zaradi varovanja potnikov na postajališču;

3. če je dostop na peron urejen preko zavarovanega nivojskega prehoda, v medtirju tirov pa je prehod preprečen z ograjo.

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

19.10. Priprave za sprejem vlaka

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

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

(3) V postajnem poslovnem redu je treba določiti vrstni red sprejemanja vlakov na postajo pri istočasnih prihodih vlakov k uvoznem signalu.

(4) Na postajah brez čelnih peronov ali izvennivojskih dostopov na perone je treba vlake s prevozom potnikov s postankom na takšni postaji sprejeti na peroniziran tir, ki je najbližje postajnemu poslopju. Če kretniške zveze tega ne omogočajo, upravljavec s postajnim poslovnim redom predpiše postopke za varen dostop potnikov na perone.

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

(6) Če je treba vlak zadržati pred uvoznim signalom dlje kot 5 minut ali vlak ni popolnoma uvozil v postajo in bo do popolnega uvoza preteklo več kot 5 minut, mora prometnik oziroma progovni prometnik o postanku vlaka pred uvoznim signalom obvestiti prometnika predhodne postaje oziroma odjavnika ali progovnega prometnika.

(7) Če po preteku 5 minut od pričakovanega prihoda vlaka na dvotirni ali vzporedni progi pričakovani vlak še ni prispel, ali progovni prometnik oziroma prometnik ni bil obveščen o vzrokih podaljšanja voznega časa, morata ravnati tako, kot da je nastala ovira na obeh tirih. V tem primeru sme progovni prometnik oziroma prometnik dati dovoljenje za vožnjo po tiru (progi), po katerem vlak, ki še ni prispel, ne vozi, samo če je pred tem strojevodja dokazno obvestil, da vozi po preglednosti proge. Strojvodja mora o ugotovitvah obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika.

19.11. Ravnanja z glavnimi signali

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

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

1. progovni prometnik
2. prometnik
3. odjavnik
4. kretnik po ukazu prometnika.

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

19.12. Ravnanje z uvoznimi, izvoznimi in kritnimi signali

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

(2) Kretnik spremeni signalni znak na glavnem signalu tako, da kaže signalni znak za prepovedano vožnjo brez posebnega prometnikovega ukaza, in sicer:

1. ko vlak cel prevozi mimo glavnega signala, če ta ni v odvisnosti z vozno potjo;
2. ko vlak cel prepelje kretnice na vozni poti vlaka, ki so v odvisnosti z glavnim signalom.

(3) Na postajah, kjer kretnik ne obvešča prometnika o spremembi signalnega znaka uvoznega ali izvoznega signala v signalni znak za prepovedano vožnjo s signalnovarnostno napravo, le-tega obvešča s fonogramom:

»Uvozni – izvozni signal (oznaka signala) postavljen v lego za prepovedano vožnjo!« (Priimek kretnika.)

(4) Na postajah, kjer z glavnimi signali ravna prometnik sam, jih sme postaviti tako, da kažejo signalni znak za dovoljeno vožnjo šele, ko se prepriča, da je vozna pot zavarovana, ali ko jo je sam zavaroval. V lego za prepovedano vožnjo jih sme postaviti pod enakimi pogoji, ki so predpisani za kretnika.

(5) Kadar je glavni signal neuporaben, prometnik po opravljenem zavarovanju vozne poti vlaka ukaže s fonogramom postajnemu delavcu, da pri neuporabnem glavnem signalu daje ročni signalni znak »Naprej«:

1. če je strojevodja obveščen o neuporabnosti glavnega signala, se fonogram glasi:

»Dajte vlaku št. ročni signalni znak »Naprej« pri uvoznem (izvoznem, kritnem) signalu (oznaka signala)!« (Priimek prometnika.)

2. če strojevodja o neuporabnosti glavnega signala ni obveščen, se fonogram glasi:

»Obvestite strojevodjo vlaka št., da je uvozni (izvozni, kritni) signal (oznaka signala) neuporaben in nato dajte vlaku ročni signalni znak »Naprej!« (Priimek prometnika.)

19.13. Ravnanje z uvoznimi signali ob spremembi uvoznega tira

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

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

(3) Na postajah, kjer je hitrost vožnje prek kretnic enaka v premo in odklon, se strojevodja o spremembi uvoznega tira ne obvešča.

19.14. Ravnanje z uvoznimi signali za uvoz vlaka na zasedeni ali slepi tir

(1) Zaseden tir ali zaseden del deljenega tira na vozni poti je tir:

1. na katerem so vozila;
2. ki je na nekem delu nevozen, ali
3. katerega ločnice na izvozni strani niso proste;
4. na katerem ni zagotovljena prepeljevalna pot.

(2) Strojevodja mora biti o uvoz vlaka na zaseden ali slepi tir pravočasno obveščen. Uvoz na tire, ki nimajo stalno zagotovljene prepeljevalne poti zaradi premika na izvozni strani, se za tovarne vlake predvidi z voznim redom posameznega vlaka ali signalizira z dopolnilnimi signali.

(3) Pred zavarovanjem vozne poti na zaseden ali slepi tir je treba nevozno mesto zavarovati po določbah 925 DN53 Delovnega navodila o signalnih predpisih.

(4) O uvozu na zaseden ali slepi tir je treba strojevodjo obvestiti:

1. s signalnim znakom glavnega signala, opremljenega z ustreznim dopolnilnim signalom, ki omogoča signaliziranje:
 - a) uvoza na slepi tir, ali
 - b) uvoza na tir, na katerem ni zagotovljene prepeljevalne poti, ali
 - c) signalnega znaka »Previdna vožnja«, ali
2. z voznim redom posameznega vlaka, ali
3. z Nalogom za vožnjo vlaka, ali
4. s Splošnim nalogom, ali
5. s fonogramom, ali
6. z ustavitvijo pred uvoznim signalom in ustnim obvestilom po telekomunikacijski napravi o uvozu na zaseden ali slepi tir in mestu, do kod je tir vozen.

(5) Dovoljenje za vožnjo, se da po opravljenem obveščanju iz predhodnega odstavka, s signalnim znakom za dovoljeno vožnjo.

19.15. Ravnanje z glavnimi signali za izjemno ustavitev vlaka

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

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

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

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

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

(6) O ustavitvi vlaka pred uvoznim signalom se prometnik prepriča tako, kot je predpisano za ravnanje z uvoznimi signali ob spremembi uvoznega tira.

19.16. Ravnanje s prostornimi signali odjavnice in delo odjavnika

(1) Če postane prostorni signal odjavnice neuporaben, mora odjavnik o tem takoj obvestiti prometnika predhodne postaje, da poskrbi za obveščanje strojevodij.

(2) Medtem ko je prostorni signal odjavnice neuporaben, mora odjavnik po dobljeni odjavi za sprednji vlak dajati zaporednemu vlaku ročni signalni znak »Naprej« pri prostornem signalu.

(3) Če na vlaku ni predpisanega signalnega znaka »Sklep vlaka«, mora odjavnik o tem obvestiti prometnika naslednje postaje in osebje vseh službenih mest do te postaje. Odjave ne sme dati, dokler od prometnika naslednje postaje ne dobi odjave.

19.17. Neuporabnost ali neveljavnost glavnih signalov

(1) Kadar je glavni signal v okvari, je neuporaben. Poleg tega je neuporaben tudi:

1. izvozni oziroma kritni signal, kadar vlak izvozi na nepravi tir dvotirne proge, signal pa ni preurejen tako, da kaže signalne znake za dovoljeno vožnjo na nepravi tir;
2. uvozni oziroma kritni signal ob pravem tiru, kadar vlak uvozi z nepravega tira dvotirne proge, postaja pa ni opremljena s signalom ob nepravem tiru;
3. prostorni signal odjavnice ob pravem tiru, kadar vlak vozi po nepravem tiru na dvotirni progi, odjavnica pa ni opremljena s prostornim signalom ob nepravem tiru in
4. izvozni signal za izvoze s stranskih tirov.

(2) Strojevodja sme peljati mimo neuporabnega glavnega signala le, če je dobil dovoljenje za vožnjo mimo njega z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom, s fonogramom ali z ročnim signalnim znakom »Naprej«.

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

1. prostorni signali, kadar vlaki vozijo v razmiku medpostajnega odseka na progah z APB, razen prostornega kritnega signala;
2. glavni signali postaj in odjavnic v času prekinitve dela prometnika ali odjavnika, razen na postajah in odjavnicah, opremljenih z napravami avtomatskega prevoznega režima (APR);
3. prostorni signal odjavnice, če vlaki vozijo v razmiku medpostajnega odseka.

(4) Z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom je treba obvestiti strojevodje:

1. o neuporabnosti glavnih signalov (v vseh primerih);
2. o neveljavnosti prostornih signalov pri vožnjah vlakov v razmiku medpostajnega odseka na progah z APB;
3. o neveljavnosti obstoječih glavnih signalov, ki so izločeni iz obratovanja in opremljeni s signalno oznako »Signal se ne upošteva«. Obveščati je treba še 14 dni po objavi spremembe;
4. o neveljavnosti glavnih signalov na postajah in odjavnicah, kjer je prekinjeno delo prometnika ali odjavnika, kadar vožnja vlaka med prekinjenim delom ni predvidena z voznim redom (vožnja predčasnih, zamujenih vlakov ali izrednih vlakov);
5. o neveljavnosti prostornih signalov odjavnice, če vlaki vozijo v razmiku medpostajnega odseka.

(5) Kadar na progah z APB prostorni signali ne veljajo, veljajo preduvozni, uvozni, predkritni in kritni signali.

19.18. Ravnanje pri neuporabnih signalih

(1) Strojevodjo je treba o neuporabnosti glavnega signala praviloma obvestiti, preden vlak pripelje k neuporabnemu signalu. Ko je vozna pot vlaka zavarovana, se dovoljenje za vožnjo mimo neuporabnega glavnega signala da s:

1. fonogramom po radijski zvezi;
2. fonogramom po telefonu pri glavnem signalu;
3. signalnim znakom »Naprej« pri zadevnem glavnem signalu;
4. Splošnim nalogom, ali
5. Nalogom za vožnjo vlaka.

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

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

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

(4) Po telefonu se strojevodji da dovoljenje za vožnjo mimo neuporabnega glavnega signala, potem ko se vlak ustavi pred njim, s fonogramom:

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

(5) Če je mogoče zagotoviti OVKN za dajanje ročnega signalnega znaka »Naprej« pri neuporabnem glavnem signalu, se da dovoljenje za vožnjo mimo neuporabnega glavnega signala s tem signalnim znakom. V tem primeru se strojevodjo obvesti tako pravočasno, da se vlak po nepotrebnem ne ustavlja. Besedilo v Nalogu za vožnjo vlaka, Splošnem nalogu ali fonogram se glasi:

»Uvozni (izvozni, prostorni, kritni) signal (oznaka signala) neuporaben. Pazite na ročne signalne znake.« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(6) Strojvodja sme v primeru iz prejšnjega odstavka te točke peljati mimo neuporabnega glavnega signala le, če OVKN daje signalni znak »Naprej« pri signalu.

(7) Če delavec daje signalni znak »Naprej« pri neuporabnem signalu, strojevodja pa o neuporabnosti ni obveščen, mora vlak pri signalu ustaviti. Vožnjo sme nadaljevati, ko ga delavec obvesti o neuporabnosti glavnega signala.

(8) Če na postaji z napravami avtomatskega prevoznega režima ali na daljinsko vodeni postaji dovoljenja za vožnjo ni mogoče dati s signalnim znakom za dovoljeno vožnjo, da dovoljenje za vožnjo progovni prometnik ali prometnik, ki ravna s tem glavnim signalom, s fonogramom:

»Vožnja vlaka št. mimo signala (oznaka signala), ki je neuporaben, dovoljena. Postajo prevozite previdno s hitrostjo največ 20 km/h.« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

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

(10) Kadar za dajanje ročnega signalnega znaka »Naprej« pri neuporabnem izvoznem in/ali postajnem kritnem signalu ni na voljo delavca, je treba strojevodjo o tem obvestiti na tej postaji, kjer je izvozni in/ali postajni kritni signal neuporaben, s Splošnim nalogom ali s fonogramom, ki se glasi:

»Izvozni (postajni kritni) signal (oznaka signala) postaje (ime postaje) neuporaben. Izvoz prost, ročni signalni znaki se ne dajejo.« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.)

(11) Če vlak izvozi s stranskega tira, je izvozni signal neuporaben.

(12) Če mora vlak izvoziti s stranskega tira mimo izvoznega signala, je treba ravnati tako, kot je določeno za vožnjo z glavnega tira mimo neuporabnega glavnega signala.

(13) Če vlak stoji s čelom za izvoznim signalom in vlaka ni mogoče prestaviti tako, da bi se čelo vlaka nahajalo pred izvoznim signalom, je treba ravnati tako kot je določeno za vožnjo z glavnega tira mimo neuporabnega glavnega signala.

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

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

19.19. Pričakanje vlakov po kretniku

(1) Na postajah, kjer je kretnik, mora le-ta pričakati vlake.

(2) Kretnik pričaka vlake na kretničnem območju ali pri oknu kretniške postavljalnice. Kadar je na postaji en kretnik in se ta nahaja pri prometniku, praviloma pričaka vlake pred prometno pisarno. Kretnik mora opazovati vlake, signalne znake na njih in signalne znake vlakovnega osebja ter skladno z njimi ukrepati. Na postajah s posebnimi delovnimi pogoji je treba v postajnem poslovnem redu predpisati, da kretnik lahko pričaka vlake tudi na drugih mestih.

(3) Prometnik lahko ukaže kretniku za vsak posamezni primer, na katerem mestu naj pričaka vlak in kakšne signalne znake naj mu daje.

19.20. Sprejem vlakov na postajo

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

(2) Vlak cel uvozi na postajo in se ustavi znotraj ločnic oziroma signalnih oznak »Meja odseka«, kadar sklep vlaka oziroma pri vlakih z doprego tudi doprega prevozi ločnico na uvozni strani tira in se vlak s čelom ustavi pred ločnico na izvozni strani tako, da ni ogrožen izvoz ali uvoz drugih vlakov.

(3) O tem, da se je vlak ustavil znotraj ločnice oziroma znotraj signalnih oznak »Meja odseka« na uvozni strani tira, se morata prepričati prometnik in kretnik.

(4) Na postajah, kjer ima vlak postanek, je dolžnost strojevodje, da vlak ustavi pred ločnico oziroma signalno oznako »Meja odseka« na izvozni strani.

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

(6) Progovni prometnik oziroma prometnik, ki daljinsko vodi promet s sosednje postaje, ne more po javljalnikih na centralni postavljalnici ugotoviti, kdaj se vlak ustavi. Z navodilom za ravnanje s centralno postavljalnico na daljinsko vodeni postaji je treba predpisati postopek sprejemanja vlakov iz nasprotnih smeri pri križanjih vlakov na daljinsko vodenih postajah. Če morata dva vlaka iz nasprotnih smeri uvoziti na daljinsko vodeno postajo, sme progovni prometnik oziroma prometnik, ki vodi promet s sosednje postaje, postaviti uvoz drugemu vlaku, če se vozne poti dotikajo ali sekajo, po preteku dveh minut, ko je ugotovil po indikaciji na javljalniku ali s pomočjo drugih tehničnih sredstev, da je prvi vlak znotraj ločnic oziroma takoj, ko strojevodja javi, da vlak stoji.

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

1. na postajah, opremljenih z elektromehanično signalnovarnostno napravo in kretniškima postavljalnicama na uvozni in izvozni strani postaje:

- a) kretnik na uvozni strani z blokiranjem uvoznega signala;
- b) kretnik na izvozni strani pa o prostosti oziroma zasedenosti ločnice, s fonogramoma:

»Vlak se je ustavil, ločnica prosta!« (Priimek kretnika);

»Vlak se je ustavil, ločnica zasedena!« (Priimek kretnika);

2. na postajah z mehanično signalnovarnostno napravo:

- a) kretnik na uvozni strani, če ne ravna z glavnimi signali, s fonogramom:

»Vlak cel uvozil, ločnica prosta (ločnica zasedena)!« (Priimek kretnika);

- b) kretnik na uvozni strani, če ravna z glavnimi signali, s fonogramom:

»Vlak je cel uvozil, ločnica prosta, uvozni signal postavljen v lego za prepovedano vožnjo!« (Priimek kretnika);

- c) kretnik na izvozni strani, s fonogramom:

»Vlak se je ustavil, ločnica prosta!« (Priimek kretnika.);

»Vlak se je ustavil, ločnica zasedena!« (Priimek kretnika.).

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

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

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

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

(11) Na daljinsko vodeni postaji se v primeru okvare naprav za ugotavljanje zasedenosti postajnih tirov, naprav APB ali MO, celovitost prispelih vlakov ugotavlja s pomočjo tehničnih sredstev ali osebno. Osebno celovitost prispelega vlaka na takšno postajo ugotavlja strojevodja drugega vlaka po ukazu progovnega prometnika oziroma prometnika, ki ukaže ugotavljanje celovitosti vlaka strojevodji vlaka, ki že stoji na postaji, ali strojevodji vlaka iz nasprotne smeri. Na takšni postaji se lahko začasno zasede delovno mesto OVKN, ki ugotavlja celovitost vlaka, po nalogu progovnega prometnika ali prometnika. V tem primeru OVKN ugotavlja celovitost vlaka tako, kot je to predpisano za kretnika.

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

1. na vlaku, ki ga bo prehitel:

»Ugotovite, ali je na vlaku, ki vas bo prehitel, nameščen sklepni signal in mi ugotovitev sporočite!« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika.);

2. na vlaku, ki vozi iz nasprotne smeri:

»Ugotovite, ali je na vlaku, ki bo pripeljal iz nasprotne smeri, nameščen sklepni signal in mi ugotovitev sporočite!« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika).

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

1. za vlak, ki ga je prehitel:

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

2. za vlak iz nasprotne smeri:

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

(14) Če ni vlaka, ki že stoji na daljinsko vodeni postaji, progovni prometnik oziroma prometnik, glede na nahajanje vlaka iz nasprotne smeri, ustavi vlak, ki mu je treba ugotoviti celovitost na postaji. Strojevodji vlaka iz nasprotne smeri ukaže ugotavljanje celovitosti vlaka s fonogramom:

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

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

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

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

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

1. če ugotovi, da vlak ni cel, zanj ne sme dati odjave, temveč mora o tem takoj obvestiti prometnika predhodne postaje oziroma progovnega prometnika in osebje vseh službenih mest na medpostajnem odseku;

2. če ugotovi, da je vlak cel, da zanj odjavo o tem, da je vlak cel, obvesti osebje vseh službenih mest na medpostajnem odseku in odrediti strojevodji, da namesti predpisani sklepni signal.

(18) Če vlak prevozi postajo brez predpisanega sklepnega signala, se zanj ne sme dati odjave, temveč se o tem obvesti progovnega prometnika oziroma prometnika naslednje krajevno vodene postaje in

osebje službenih mest do te postaje. Prometnik naslednje krajevno vodene postaje oziroma progovni prometnik mora tak vlak ustaviti tudi tedaj, če ta po voznem redu na tej postaji nima postanka. Pri tem vlaku se mora ugotoviti, če je vlak cel.

(19) Če je vlak prispel na postajo ali službeno mesto ali ga prevozil brez enega ali več odbojnikov, mora prometnik ali delavec na službenem mestu, če o tem ni bil obveščen, takoj obvestiti prometnika predhodne postaje ali progovnega prometnika in navesti, kateri od odbojnikov manjka. Obvestiti mora tudi osebje vseh službenih mest na medpostajnem odseku in jim dati ukaz za iskanje. Osebje službenih mest mora pregledati progo v svojem območju, in če odbojnik najde, ga mora čim prej umakniti s tira. O najdbi odbojnika je treba obvestiti vse, ki so bili obveščeni, da odbojnik manjka.

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

(21) Če se ugotovi, da manjka odbojnik na vozilu v sredini vlaka, se mora vlak ustaviti in tako vozilo odstraniti iz vlaka.

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

19.21. Izjemna ustavitev vlaka, ki po voznem redu ali po odredbi na postaji nima postanka

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

1. če na enotirni progi vlak iz nasprotne smeri še ni prispel na postajo;
2. če ni prejel odjave za sprednji vlak ali če za ta vlak še ni prejel dovoljenja;
3. če je treba dati vlaku Nalog za vožnjo vlaka ali Splošni nalog;
4. če se vlak sprejme na tir, na katerem ni mogoče hkrati postaviti uvoznega in izvoznega signala v lego za dovoljeno vožnjo;
5. ob resnih nesrečah, nesrečah ali incidentih, ki bi ogrožale nadaljnjo vožnjo vlaka;
6. če je dobil sporočilo, da je vlak brez sklepnega signala;
7. če na čelu vlaka ugasnejo luči;
8. če na vlaku opazi pomanjkljivost, ki bi ogrožala nadaljnjo vožnjo tega ali drugega vlaka, ali o njej dobi obvestilo;
9. če na dvotirnih progah vlak iz nasprotne smeri ni prispel 5 minut po predvidenem prihodu in ni prejetega obvestila o vzroku zamujanja.

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

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

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

19.22. Obveščanje strojevodij o posebnih ukrepih za urejenost in varnost prometa

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

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

1. hitrostih prek kretničnega območja v odklon, ki so manjše od omejenih hitrosti;
2. izjemnem postanku vlaka;
3. vožnji po nepravem tiru;
4. uvozu na zaseden ali slepi tir, če to ni predvideno z voznim redom ali signalizirano s signalnim znakom;
5. uvozu na tir, na katerem ni zagotovljene prepeljevalne poti, če taka vožnja ni signalizirana s signalnimi znaki;
6. počasni vožnji;
7. vožnji po preglednosti proge;
8. največji hitrosti intervencijskega ali delovnega vlaka;
9. neuporabnosti ali neveljavnosti signalov;
10. dodajanju priklopnika lokomotivskim vlakom;
11. načinu in relaciji potiskanja vlaka ter načinu vračanja nepripete doprege;
12. spremembah zasedenosti postaj ali službenih mest, kjer prekinja delo prometnik, odjavnik ali progovni čuvaj;
13. premiku mimo signala Premikalni mejnik;
14. vožnji vlaka do določenega mesta na odprti progi;
15. ravnanju pri okvarah naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih;
16. uvrstitvi izredne pošiljke v vlak in potrebnih varnostnih ukrepov;
17. prevozu deljenega ali izrednega vlaka skozi postaje, kjer ima vlak, po katerega voznem redu posameznega vlaka vozi deljeni ali izredni vlak, postanek;
18. začasni postavitvi prenosnih signalov za električno vleko;
19. mestu na progi, kjer se nahaja vlak, ki potrebuje pomoč;
20. hitrosti vožnje po nepravem tiru;
21. izrednostih na progovnih ASN.

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

(4) Nalog za vožnjo vlaka ali Splošni nalog je treba izpolniti v dvojniku. Na kopiji Splošnega naloga, ki ostane na postaji, mora strojevodja potrditi sprejem matice. Kadar je v vlaku več vlečnih vozil, se Nalog za vožnjo vlaka ali Splošni nalog izroči strojevodji čelne lokomotive, z vsebino pa strojevodja čelne lokomotive obvesti tudi strojevodje ostalih lokomotiv. Na postaji, kjer pride do spremembe čelne lokomotive, mora strojevodja izročiti Nalog za vožnjo vlaka in vse Splošne naloge strojevodji nove čelne lokomotive. Postopek obveščanja oziroma sporazumevanja med strojevodjem čelne lokomotive in osebjem ostalih vlečnih vozil, predpiše prevoznik v operativnem predpisu.

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

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

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

(8) Vse pisne dokumente, Nalog za vožnjo vlaka, Splošni nalog in Poročilo o sestavi in zaviranju vlaka lahko izroči strojevodji isti delavec, kar mora biti predpisano v Postajnem poslovnem redu in Poslovniku.

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

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

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

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

19.23. Obveščanje strojevodje

(1) Strojvodja se obvešča o razmerah za varno vožnjo vlaka z voznim redom posameznega vlaka. O spremenjenih razmerah se strojevodja obvešča s prometno signalizacijo, z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali fonogramom.

(2) Način obveščanja s prometno signalizacijo je predpisan v 925 DN53 Delovnem navodilu o signalnih predpisih.

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

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

(5) Če se fonograma nanašata na postajo, je treba strojevodjo obvestiti prej, preden da dovoljenje za vožnjo na postajo.

(6) Fonogram za ravnanje pri vožnji mimo glavnega signala je treba oddati strojevodji takrat, ko se vlak nahaja na medpostajnem odseku, kjer se nahaja glavni signal oziroma pred uvozom na postajo za izvozni signal.

(7) Strojvodja, ki vzpostavi zvezo s progovnega telefona ali po radijski zvezi, upošteva, da se pogovori snemajo oziroma so registrirani.

(8) Strojvodja mora pogovore, ne glede na vrsto TK sredstva, zapisati v obrazec Beležnica za strojevodjo, če ga progovni prometnik, vlakovni dispečer oziroma prometnik pred oddajo fonograma obvesti, da se pogovori ne snemajo (telefon ni vključen v napravo za registriranje ali je registrirna naprava v okvari).

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

(10) Progovni prometnik ali prometnik odda fonogram strojevodji neposredno ustno z uporabo telekomunikacijskih naprav.

(11) Kadar radijsko zvezo med strojevodjo in prometnikom posreduje vlakovni dispečer, mora zanesljivo ugotoviti identiteto vlaka in zahtevane postaje, preden posreduje zvezo.

(12) Progovni prometnik mora ukaze in obvestila evidentirati v beležnico brzojavk in fonogramov, prometnik pa v prometni dnevnik, če se pogovori ne snemajo.

19.24. Dovoljenje za vožnjo

(1) Dovoljenje za vožnjo je odobritev upravljavca za začetek ali nadaljevanje vožnje vlaka, predpisane s tem delovnim navodilom in/ali delovnim navodilom, ki ureja signalizacijo.

(2) Preden je vlak sestavljen ali zranžiran in katerega sestava bi odstopala od določene za ta vlak ali dolžina vlaka preseгла največjo dovoljeno dolžino, določeno z Navodilom o progi in poslovnikom, mora prevoznik od upravljavca dobiti odobritev.

(3) Ko so vozila v vlaku oziroma vlak pregledan, opravljen preskus zavor in izstavljeno Poročilo o sestavi in zaviranju vlaka, mora OVKN prevoznika dokazno obvestiti progovnega prometnika ali prometnika, da je vlak pripravljen za odhod. Če je v vlak uvrščena izredna pošiljka, če vlak prevaža nevarne snovi ali so pri vlaku druge posebnosti, mora OVKN prevoznika o tem dokazno obvestiti prometnika oziroma progovnega prometnika, ki mora posredovane podatke vnesti v Nalog za vožnjo vlaka kot dokazilo, da je obveščen o vpisanih posebnostih pri vlaku.

(4) Strojevodja ne sme odpeljati s postaje, če v Nalogu za vožnjo vlaka niso vpisani enaki podatki o izredni pošiljki, prevozu nevarnih snovi in/ali ostalih posebnostih pri vlaku, kot so vpisani v Poročilu o sestavi in zaviranju vlaka.

(5) Vlak sme odpeljati s postaje, ko dobi dovoljenje za vožnjo in ko so pri vlaku izpolnjeni pogoji za nadaljnjo varno vožnjo vlaka. Dovoljenje za vožnjo se daje na načine, ki jih predpisuje delovno navodilo, ki ureja signalizacijo. Dovoljenje za vožnjo velja tako dolgo, dokler ni preklicano s signalnim znakom, ki prepoveduje vožnjo. Če se na službenem mestu opravlja premik ali se vlak po ustavitvi na službenem mestu vrača nazaj v predhodno postajo, mora strojevodja po oddanem obvestilu, da je vlak pripravljen za odhod, dobiti dovoljenje za vožnjo.

(6) Dovoljenje za vožnjo sme dati progovni prometnik ali prometnik samo tedaj, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

1. da je naslednji prostorni odsek prost;
2. da je vozna pot zavarovana;
3. da je od OVKN prevoznika prejel obvestilo, da je vlak pripravljen za odhod, če gre za izhodno postajo vlaka ali postajo, kjer se spremeni sestava vlaka ali uvrščenost vlečnih vozil v vlaku;
4. da je sprejeto dovoljenje oziroma privolitev na SV napravi;
5. da se potniški vlaki, ki imajo postanek na postajališčih, ne bodo srečali z drugimi vlaki na postajališčih, kjer dostop za potnike ni zavarovan;
6. da so potniškim vlakom na priključnih postajah zagotovljene zveze in čakalne dobe, določene v postajnem poslovnem redu;
7. da so izpolnjeni pogoji iz dovoljenja upravitelja za prevoz izredne pošiljke, če je v vlak uvrščena izredna pošiljka;
8. da ni omejitve rabe električne energije na elektrificiranih progah za vlake z elektrovleko;
9. da so vlaku izročeni Nalog za vožnjo vlaka in/ali Splošni nalog.

(7) Po telekomunikacijskih sredstvih se da dovoljenje za vožnjo s fonogramom, katerega besedilo se glasi:

»Vlak št. ... vožnja dovoljena«. (Priimek progovnega prometnika ali prometnika).

(8) Nalog za izjemen prevoz se daje po določbah delovnega navodila, ki ureja signalizacijo.

(9) O odhodu vlaka z vlakospremnim osebjem se sme strojevodja odločiti, ko prejme od vlakospremnega osebja signalni znak »Pripravljeno za odhod« in je dobil dovoljenje za vožnjo; pri vlakih brez vlakospremnega osebja pa, ko se je prepričal, da je delo pri vlaku končano in je dobil dovoljenje za vožnjo.

(10) Če strojevodja dobi dovoljenje za vožnjo vlaka s signalnim znakom »Dovoljenje za odhod« ali ustno, mora voziti do naslednjega glavnega signala na tej postaji tako, da v primeru, če so na vozni poti do prvega glavnega signala tudi kretnice, ne prekorači omejene hitrosti, predpisane za to postajo.

(11) Potniški vlak, katerega vozni red posameznega vlaka je javno objavljen, ne sme odpeljati prej, kot je predvideno z javno objavljenim voznim redom posameznega vlaka.

(12) Če službenih mest ni mogoče obvestiti o predčasni vožnji vlaka, mora obvestiti strojevodjo progovni prometnik s fonogramom oziroma prometnik krajevno vodene postaje s Splošnim nalogom, da mora hitrost uravnavati po preglednosti proge tako, da lahko vlak po potrebi še pravočasno ustavi pred službenim mestom.

(13) Prometnik krajevno vodene postaje mora po tem, ko je vlaku dal dovoljenje za vožnjo, opazovati vožnjo vlaka z lastne postaje in v primeru vizualne ugotovitve nepravilnosti, storiti vse, da se tak vlak čim prej zaustavi.

(14) Prevoznik v operativnem predpisu predpiše postopek dokazne primopredaje vlaka upravljavcu in navede udeležence, ki sodelujejo pri primopredaji.

19.25. Izjemen prevoz vlaka

(1) Izjemen prevoz vlaka pomeni, da vlak prevozi postajo ali službeno mesto, na katerem ima po voznem redu ali po posebni odredbi postanek.

(2) Tovorni vlak, ki ima na daljinsko vodeni postaji po voznem redu ali po posebni odredbi postanek, pa ta ni potreben, ali potniški vlak, ki ima na daljinsko vodeni postaji postanek iz prometnih ozirov, jo sme izjemoma prevoziti, če postajni kritni ali izvozni signal kaže signalni znak za dovoljeno vožnjo.

(3) Na krajevno vodeni postaji daje nalog za izjemen prevoz vlaka prometnik s signalnim znakom »Izjemen prevoz«.

20. KRIŽANJE VLAKOV

20.1. Križanje vlakov

(1) Križanje je sestajanje dveh vlakov iz nasprotnih smeri na postajah na enotirnih progah ali na dvotirni progi, kadar se promet odvija samo po enem tiru v obe smeri. Križanja so voznoredna in dogovorjena. Dogovorjena križanja so odrejena ali preložena. Križanja se opravljajo na postajah.

(2) Voznoredno križanje je tisto križanje, ki je določeno v operativnem voznem redu.

(3) Odrejeno križanje je tisto križanje, ki ni predvideno v operativnem voznem redu in se ga odredi na določeno postajo, kjer se bo vlak dejansko križal.

(4) Preloženo križanje je tisto križanje, ki je predvideno z operativnim voznim redom in se ga preloži z ene na drugo postajo.

(5) Na progah, kjer so medpostajni odseki opremljeni z APB ali MO ter te naprave delujejo, se urejajo križanja vlakov z dajanjem dovoljenj ali dajanjem privolitve na SV napravi, brez prelaganja ali odrejanja križanj.

(6) O križanjih vlakov se dogovarja:

1. z dajanjem privolitev na SV napravi
2. z odrejanjem križanj
3. s prelaganjem križanj.

(7) Voznoredno, preloženo ali odrejeno križanje velja tako dolgo, dokler ni opravljeno ali dokler ni preloženo oziroma dokler ne odpade.

(8) Voznoredno ali dogovorjeno križanje odpade:

1. na postajah prehoda z enotirne na dvotirno progo;
2. na cepni postaji, kadar se križanje ne bo opravilo, ker je vlak s skupnega dela proge že prešel na svojo cepno progo;
3. na končni postaji vlaka, ki je končal vožnjo.

(9) S postaje, kjer je križanje določeno z operativnim voznim redom ali je dogovorjeno, da bo križanje na njej, se sme dati dovoljenje za vožnjo samo tedaj, če prispe vlak iz nasprotne smeri, če se križanje z njim dogovori na drugo postajo ali če križanje odpade.

(10) Odrejanje ali prelaganje križanj je dovoljeno samo, če se pogovori registrirajo. Če pogovori niso registrirani, se odrejanje ali prelaganje opravlja ob navzočnosti prič.

(11) Prometnik, progovni prometnik ali vlakovni dispečer so se dolžni dogovarjati o križanjih pravočasno, da vlaki zaradi tega ne bodo zamujali.

(12) Dogovorjeno križanje velja od trenutka, ko je bilo dogovorjeno.

(13) O dogovorjenih križanjih je treba obvestiti osebje, ki sodeluje pri zavarovanju voznih poti vlakov. O križanjih izrednih vlakov se postajno osebje obvesti le o tistih križanjih, ki so dogovorjena na lastno postajo. To osebje mora ustaviti vsak vlak, ki pelje s postaje prej, preden prispe vlak iz nasprotne smeri, če ni obveščeno, da je križanje dogovorjeno na drugo postajo.

(14) Strojvodje se o križanjih posebej ne obvešča. Obvešča se samo ustno, kadar je vzrok izrednega postanka križanje z drugim vlakom.

(15) Upravljavec, glede na tehnično opremljenost postaj in medpostajnih odsekov ter upoštevajoč določbo petega odstavka te točke, določi proge, na katerih se križanja ne prelagajo ali odrejajo ter z operativnim predpisom za te postaje, določi postopke medsebojnega obveščanja osebja, v cilju zagotavljanja urejenosti prometa.

20.2. Prelaganje križanj

(1) Na enotirnih progah ali dvotirnih progah, kadar se promet v obe smeri odvija samo po enem tiru, ter medpostajni odseki niso opremljeni z APB ali MO in pogovori niso registrirani ali je naprava, ki omogoča registriranje fonogramov, v okvari, je treba križanja prelagati v navzočnosti prič.

(2) Križanje ponudi prometnik, progovni prometnik ali vlakovni dispečer voznoredne križne postaje ali križne postaje s fonogramom:

»Vlak št. se križa z vlakom št. na (ime postaje, kjer naj bo križanje).« (Priimek prometnika, progovnega prometnika ali vlakovnega dispečerja).

(3) Če prometnik ali progovni prometnik ponujeno križanje lahko sprejme, mora poklicati:

1. progovnega prometnika ali prometnike krajevno vodenih vmesnih postaj, če so te med voznoredno križno postajo oziroma križno postajo in novo križno postajo ali
2. prometnika, katere koli krajevno vodene postaje na progi, kot pričo, če se križanje prelaga na sosednjo postajo, v primeru, da pogovori niso registrirani.

(4) Besedilo fonograma za soglašanje križanja se glasi:

»Vlak št. se križa z vlakom št. na (ime postaje, kjer naj bo križanje) soglašam.« (Priimek prometnika ali progovnega prometnika).

(5) Prometnik, progovni prometnik ali vlakovni dispečer, ki je ponudil križanje, potrdi sprejem fonograma, s katerim je prometnik ali progovni prometnik križne postaje soglašal na preloženo križanje, tako da fonogram za soglašanje križanja ponovi, doda besedo »razumel« in svoj priimek.

(6) Progovni prometnik ali prometniki vmesnih postaj, ki so sodelovali pri prelaganju križanja, potrdijo, da so seznanjeni s preloženim križanjem, z besedo »razumel« in svojimi priimki.

(7) Če prometnik katere od vmesnih krajevno vodenih postaj ali progovni prometnik ni bil prisoten pri soglašanju na ponujeno križanje, se križanje lahko dogovori tudi brez njega, toda prometnik ali progovni prometnik nove križne postaje ga mora obvestiti o preloženem križanju.

(8) Če prometnik ali progovni prometnik ponujenega križanja ne more sprejeti, zavrne ponujeno križanje s fonogramom:

»Križanje na (ime postaje) ni mogoče.« (Priimek prometnika ali progovnega prometnika).

(9) Fonogram za soglašanje križanja in fonogram zavrnitve križanja je treba evidentirati v prometni dnevnik ali beležnico brzojavk in fonogramov. Fonogrami vmesnih postaj in prič se evidentirajo samo v primeru, kadar pogovori niso registrirani.

20.3. Odrejanje križanj

(1) Vlakovni dispečer, progovni prometnik oziroma prometnik, glede na prometno situacijo, sprejme odločitev o križanju z drugimi vlaki. Preden da prometnik ali progovni prometnik dovoljenje za vožnjo na postaji, ki pošilja vlak, ki odstopa od operativnega voznega reda ali pa vlak iz nasprotna smeri, ki bi po operativnem voznem redu moral prispeti, še ni prispel, mora biti odrejeno križanje na novo križno postajo.

(2) O tem, da se bo vlak križal na postaji, mora obvestiti prometnika krajevno vodene postaje ali progovnega prometnika, na katero bo odredil križanje:

»Vlak št. se križa z vlakom št. na (ime postaje, kjer naj bo križanje).« (Priimek vlakovnega dispečerja, progovnega prometnika ali prometnika).

(3) Vlakovni dispečer, progovni prometnik oziroma prometnik, ki bo na odrejeno križanje soglašal, mora o odrejenem križanju s fonogramom obvestiti:

1. prometnike krajevno vodenih postaj ali progovnega prometnika med postajo, ki odreja križanje, in postajo, ki soglaša na odrejeno križanje, ali
2. prometnika katere koli krajevno vodene postaje na progi, kot pričo, če se križanje odreja na sosednjo postajo, v primeru, da pogovori niso registrirani.

(4) Prometnik nove krajevno vodene križne postaje ali progovni prometnik potrdi sprejem fonograma o odrejenem križanju tako, da besedilo fonograma ponovi, doda besedo »soglašam« in svoj priimek.

(5) Prometnik krajevno vodene postaje ali progovni prometnik ob potrditvi odrejenega križanja določi uvozni tir, in če je o spremembi uvoznega tira ali o izjemnem postanku treba obveščati strojevodjo, poskrbi za obveščanje strojevodje.

(6) Če prometnik krajevno vodene postaje ali progovni prometnik ne more opraviti križanja zaradi vzrokov, ki so nastali tik pred odreditvijo križanja, in tistemu, ki je križanje odredil, niso znani, odrejeno križanje zavrne.

(7) Če je potrebno odrediti križanje enega vlaka z več nasprotnimi vlaki, se lahko odredi z enim fonogramom, ki se glasi:

»Vlak št.se križa z vlakom št. na postaji (ime postaje), z vlakom št. na postaji (ime postaje).« (Priimek vlakovnega dispečerja, progovnega prometnika ali prometnika).

Vse postaje, na katere je križanje odrejeno, morajo odreditev križanja potrditi z besedo »razumel« in s svojim priimkom.

(8) Fonogram za odrejeno križanje in fonogram zavrnitve križanja je treba evidentirati v prometni dnevnik ali beležnico brzojavk in fonogramov. Fonogrami vmesnih postaj in prič se evidentirajo samo v primeru, kadar pogovori niso registrirani.

21. ZAVAROVANJE PROMETA S PROGOVNIMI ČUVAJI

21.1. Progovni čuvaji

- (1) Progovni čuvaj je delavec, ki opravlja pregled proge, zavarovanje prometa na nivojskih prehodih, varuje delovne skupine, ki delajo na progi, delovišča, ali varuje posamezne odseke proge ali objekte.
- (2) Službeno mesto progovnega čuvaja je treba določiti na ogroženih mestih na progi, če na drug način ni mogoče zagotoviti varnega železniškega prometa. Službeno mesto progovnega čuvaja mora biti s telefonom povezano s sosednjima postajama ali s centrom vodenja prometa.

21.2. Obhodnik proge

- (1) Obhodnik proge je progovni čuvaj, ki po razporedu hodi po progi, ugotavlja stanje proge, progovnega pasu in opravlja manjša dela na progi.
- (2) Razpored, po katerem hodi obhodnik proge, mora biti izdelan tako, da obhodnik na dvotirni progi hodi po tiru tako, da mu vlaki, ki vozijo po tiru, po katerem hodi, prihajajo nasproti.
- (3) Obhodnik proge mora biti z izvlečkom iz voznega reda obveščen o vožnjah vlakov. O spremembah v vlakovnem prometu in vožnji progovnih vozil, ga mora obvestiti prometnik ali progovni prometnik.
- (4) Prometnik ali progovni prometnik mora obhodnika proge obvestiti o odstopanju od voznega reda za tiste vlake, ki vozijo po istem tiru v isti smeri kot hodi obhodnik proge.
- (5) Pregled proge se namesto z obhodnikom proge lahko opravi z motornim vozilom za posebne namene ali vlečnim vozilom.

21.3. Zavarovanje prometa na nivojskem prehodu

- (1) Promet na nivojskem prehodu se lahko zavaruje z napravami za avtomatsko zavarovanje nivojskih prehodov, ali promet na nivojskem prehodu varuje OVKN.
- (2) Naprave za avtomatsko zavarovanje prometa na nivojskih prehodih avtomatsko zavarujejo promet na nivojskih prehodih pred prevozom vlaka in morajo biti grajene tako, da njihovo delovanje daljinsko preverja progovni prometnik oziroma prometnik na svojem delovnem mestu ali strojevodja z vlaka s signalnimi znaki kontrolnih signalov.
- (3) Pri nepopolnih vožnjah preko nivojskih prehodov, zavarovanih z napravami za avtomatsko zavarovanje nivojskih prehodov, mora biti s postajnim poslovnim redom predpisan postopek zavarovanja prometa na nivojskem prehodu in način vzpostavitve normalnega delovanja avtomatske naprave za zavarovanje nivojskega prehoda. Ravnanja in postopki, predpisani s postajnim poslovnim redom in ki se nanašajo na osebje prevoznika, mora prevoznik predpisati za vlakospremno osebje v poslovniku.
- (4) Čuvaj nivojskega prehoda ali drug OVKN zavaruje promet na nivojskem prehodu z zapiranjem zapornic, mehanično ali električno. Promet na nivojskem prehodu mora zavarovati:
 1. če se nivojski prehod nahaja na postaji na vozni in/ali prepeljevalni poti vlaka, neposredno preden da prometnik ali progovni prometnik dovoljenje za vožnjo;
 2. če se nivojski prehod nahaja na odprti progi:
 - a) prej, ko progovni prometnik ali prometnik na postaji pred nivojskim prehodom da dovoljenje za vožnjo:
 - če ravna z napravo za zapiranje zapornic na daljavo, ne glede na hitrost vlakov;
 - za vlake s hitrostmi nad 100 km/h;
 - b) najpozneje 3 minute pred predvidenim prevozom vlaka, če ravna z napravo za zapiranje zapornic na samem nivojskem prehodu za vlake s hitrostmi do 100 km/h.

(5) Nivojski prehodi, na katerih zavaruje promet čuvaj nivojskega prehoda, so lahko opremljeni s progovnim delom AS naprave, ki v primeru, da zapornice na nivojskem prehodu niso zaprte, ustavi vlak. Čuvaj nivojskega prehoda mora zapornice zapreti pravočasno, da so zapornice zaprte prej, preden vlak pripelje do mesta, kjer je vgrajen progovni del AS naprave.

(6) Če vlaka v predvidenem času ni, čuvaj nivojskega prehoda zapornic ne sme odpreti, dokler vlaka ni oziroma dokler mu progovni prometnik oziroma prometnik krajevno vodene postaje ne dovoli, da preneha z zavarovanjem prometa na nivojskem prehodu.

(7) Promet na nivojskem prehodu mora biti varovan tako dolgo, dokler zadnje vozilo vlaka, za katerega je promet zavarovan, ne prevozi območja nivojskega prehoda.

(8) Postopek in pogoje, kako ugotovi delavec, ki zapornice zapira na daljavo s pomočjo žicevodov in se nivojski prehod z mesta rokovanja ne vidi, da zavarovanje prometa na nivojskem prehodu ni več potrebno, predpiše upravljavec v operativnem predpisu.

21.4. Ravnanja, kadar so naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu v okvari

(1) Če se ugotovi, da so naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu v okvari, je treba o tem takoj obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika sosednjih postaj in vzdrževalca SV naprav. Do odprave napake je treba poskrbeti za zavarovanje prometa s čuvajem nivojskega prehoda oziroma o okvari obveščati strojevodje. Kadar se na teh napravah pojavi izrednost, ki ne vpliva na varnost prometa, se o tem obvesti samo vzdrževalca SV naprav.

(2) Strojvodja mora okvaro naprav za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu, o kateri ni bil obveščen, javiti takoj po radijski zvezi progovnemu prometniku oziroma prometniku. Če vlečno vozilo nima radijske zveze, mora strojevodja vlak ustaviti na prvi postaji in o okvari obvestiti prometnika.

(3) V primeru okvare naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu, kjer promet zavaruje čuvaj nivojskega prehoda, mora čuvaj nivojskega prehoda o tem takoj s fonogramom obvestiti progovnega prometnika ali prometnika sosednjih postaj in fizično varovati promet na tem prehodu. Progovni prometnik ali prometnik postaje, ki je bližje začetku proge, mora o okvari obvestiti vzdrževalca SV naprav.

(4) Če čuvaj nivojskega prehoda varuje promet na več nivojskih prehodih hkrati, ga mora najprej zavarovati na tistih, na katerih so naprave brezhibne, nato pa fizično na tistem nivojskem prehodu, kjer so naprave v okvari.

(5) Če strojevodja sporoči, da promet na nivojskem prehodu, ki ga varuje čuvaj nivojskega prehoda, ni varovan, se šteje, da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan do odprave vzroka oziroma zasedbe nivojskega prehoda z drugim čuvajem.

(6) Če zaradi okvare na napravah za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu, ki je glede na smer vožnje vlaka za službenim mestom, promet ni zavarovan, čuvaj prehoda pa ga ne more fizično zavarovati pred prihodom vlaka in ne utegne o tem obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika pred odhodom vlaka s postaje tako pravočasno, da bi ta lahko obvestil strojevodjo, mora zaustaviti vlak pri čuvajnici in sam obvestiti strojevodjo, da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan.

(7) Če zaradi okvare naprav za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu, ki je glede na smer vožnje vlaka pred čuvajnico, promet ni zavarovan, čuvaj prehoda pa ga ne more fizično zavarovati pred prihodom vlaka, mora s fonogramom zahtevati od progovnega prometnika oziroma prometnika ali OVKN prvega službenega mesta pred nivojskim prehodom, da obvesti strojevodjo. Strojvodjo mora prometnik obvestiti s Splošnim nalogom ali s fonogramom. Osebe službenih mest obveščanje opravi ustno, progovni prometnik pa s fonogramom.

(8) Čuvaj nivojskega prehoda fizično varuje promet na njem na naslednji način:

1. podnevi z vzdignjeno in iztegnjeno roko, z dlanjo, usmerjeno proti prihajajočemu cestnemu vozilu;
2. ponoči z mahanjem z ročno signalno svetilko z rdečo lučjo vodoravno proti prihajajočemu cestnemu vozilu.

(9) Strojvodja mora vlak ustaviti pred nivojskim prehodom brez posebne zahteve:

1. če kontrolni signal kaže signalni znak »Ustavite pred nivojskim prehodom«;
2. kadar traja potovanje od vklopnega mesta do nivojskega prehoda več kot 4 minute in

3. če se ustavi med čuvajem in nivojskim preходом, na katerem čuvaj varuje promet.

(10) Po ustavitvi pred nivojskim preходом da strojevodja signalni znak »Pazi« ter, če je nivojski prehod prost, previdno prepelje preko nivojskega prehoda, nato pa nadaljuje z redno hitrostjo.

21.5. Obveščanje strojevodij o okvarah naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih

(1) O okvarah naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih se strojevodje obvešča z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali fonogramom, v katerem je treba navesti kilometrsko mesto in oznako nivojskega prehoda z navedbo postaj, med katerima so naprave za zavarovanje prometa v okvari.

(2) Strojvodjo je treba obvestiti o okvari naprav za zavarovanje prometa na nivojskem preходу:

1. s Splošnim nalogom na krajevno vodeni postaji pred nivojskim preходом, če promet na nivojskem preходу ni zavarovan, katerega besedilo se glasi:

»Med postajama (ime postaje) in (ime postaje) v km promet na nivojskem preходу št. ni zavarovan. Ustavite pred nivojskim preходом.«

Splošni nalog z navedeno vsebino se izda v naslednjih primerih:

- a) če promet na nivojskem preходу z avtomatskimi napravami, katerih delovanje preverja strojevodja preko kontrolnega signala, kontrolni signal ne signalizira nobenega signalnega znaka ali signalizira nepravilen signalni znak;
 - b) če so zapornice odprte na nivojskem preходу z avtomatskimi napravami, katerih delovanje se preverja daljinsko;
 - c) če so zapornice odprte na nivojskem preходу, na katerem se zapornice zapirajo na daljavo in so v okvari.
2. na krajevno vodeni postaji zadnjega postanka s Splošnim nalogom oziroma na izhodni postaji z Nalogom za vožnjo vlaka ali Splošnim nalogom, katerega besedilo se glasi:
- »Med postajama (ime postaje) in (ime postaje) v km naprave za zavarovanje prometa na nivojskem preходу št. v okvari. Promet varuje čuvaj nivojskega prehoda. Vozite z največ 100 km/h.«;**

Nalog za vožnjo vlaka ali Splošni nalog z navedeno vsebino se izda v naslednjih primerih:

- a) če promet na nivojskem preходу z avtomatskimi napravami, katerih delovanje preverja strojevodja preko kontrolnega signala, varuje čuvaj nivojskega prehoda;
 - b) če so zapornice odprte na nivojskem preходу z avtomatskimi napravami, katerih delovanje se preverja daljinsko, promet pa varuje čuvaj nivojskega prehoda;
 - c) če so zapornice odprte na nivojskem preходу, na katerem zapornice zapira čuvaj nivojskega prehoda zato, ker so v okvari, promet pa varuje čuvaj nivojskega prehoda fizično;
3. z ustavitvijo vlaka na daljinsko vodeni postaji pred nivojskim preходом in obveščanjem preko telekomunikacijskih naprav s fonogramom, predpisanim v prvi točki tega odstavka;
4. z ustavitvijo na daljinsko vodeni postaji zadnjega postanka pred nivojskim preходом ali zadnji daljinsko vodeni postaji pred nivojskim preходом in obveščanjem preko telekomunikacijskih naprav s fonogramom, predpisanim v drugi točki tega odstavka.

(3) Če je strojevodja obveščen, da mora vlak ustaviti pred nivojskim preходом, mora po ustavitvi vlaka pred nivojskim preходом oddati signalni znak »Pazi« ter, če za prevoz nivojskega prehoda ni ovir, previdno prepelje preko nivojskega prehoda, nato pa nadaljuje vožnjo z redno hitrostjo.

(4) O okvarah naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih z daljinsko kontrolo strojevodij ni treba obveščati, če z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa na nivojskem preходу ravna čuvaj nivojskega prehoda na kraju samem.

22. DELO OSEBJA PRI VLAKU

22.1. Delo osebja pri vlaku

(1) Pred obvestilom prometniku ali progovnemu prometniku, da je vlak pripravljen za odhod, mora OVKN prevoznika vlak popisati in se prepričati, da je pravilno sestavljen in opremljen, da masa vlaka ne presega načrtovane mase, da ni izrednosti na vagonih in nakladu in da ni prekoračena dolžina vlaka. Po opravljenem preskusu zavor mora preveriti, da je dejanski zavorni odstotek večji ali enak potrebnemu zavornemu odstotku za predvideno relacijo vlaka.

(2) Vse določbe tega poglavja, ki so predpisane za delo osebja pri vlaku, veljajo tudi za delo na postajah, če je treba na njih opraviti takšno delo.

22.2. Vožnja vlaka na progi

(1) Osebe, ki se nahaja na čelnem vozilu, mora med vožnjo paziti na signalne znake glavnih signalov ter signalnih znakov osebja postaj in službenih mest in ravnati v skladu s signalnimi znaki. Med morebitnim postankom na progi daje potrebne odredbe strojevodja. V tem času vlakospremno osebje ne sme zapuščati dodeljenih vagonov.

(2) Če je vlak ustavljen zaradi nevarnega mesta na progi in na tem mestu ni pristojnega vzdrževalca upravljavca, o tem, ali nevarno mesto prevozi ali ne, odloči strojevodja.

(3) Kadar se vlak ustavi pred glavnim signalom, ker mu to odreja signalni znak »Stoj«, se mora strojevodja najpozneje po preteku treh (3) minut pozanimati po telekomunikacijskih sredstvih o razlogih za ustavitev vlaka in koliko časa bo predvidoma stal pred glavnim signalom.

(4) Če pri vožnji vlaka mimo glavnega signala ali mimo signalne oznake »Mesto avtostop naprave« avtostop naprava ustavi vlak, mora strojevodja o ustavitvi vlaka zaradi aktiviranja avtostop naprave obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika krajevno vodene postaje in od njega dobiti dovoljenje za vožnjo s pogoji za nadaljnjo vožnjo.

(5) O izrednosti med vožnjo vlaka mora strojevodja obvestiti prometnika oziroma progovnega prometnika in tudi pisno pooblaščenega delavca svoje organizacijske enote.

22.3. Vožnja vlaka na postajo

(1) Za uvoz vlaka na postajo so odločilni signalni znaki, ki jih kažejo glavni signali. Strojevodja mora ustaviti vlak pred glavnim signalom, ki kaže signalni znak »Stoj« ali je nerazsvetljen.

(2) Po ustavitvi vlaka pred glavnim signalom sme strojevodja vožnjo nadaljevati:

1. ko s signalnim znakom glavnega signala dobi dovoljenje za vožnjo ali
2. ko ga progovni prometnik oziroma prometnik obvesti o neuporabnosti signala in mu s fonogramom da dovoljenje za vožnjo ali
3. ko ga OVKN ustno obvesti o neuporabnosti signala in mu da ročni signalni znak »Naprej«.

(3) Če je strojevodja o neuporabnosti signala obveščen prej, preden pripelje do signala, mu vlaka ni treba ustaviti, če pri signalu OVKN daje ročni signalni znak »Naprej«.

22.4. Postanek vlaka na postaji in postajališču

(1) Vlak se mora ustaviti na postaji tako, da ne ovira uvoza, prevoza ali izvoza drugega vlaka. Pri določanju mesta ustavitve je treba upoštevati varnost prometa in potnikov ter delo, ki ga je treba opraviti pri vlaku.

(2) Mesta, kjer se morajo najkasneje ustaviti potniški vlaki, morajo biti na postajah in postajališčih označena s signalno oznako »Mesto ustavitve«.

- (3) Tovorni vlaki se morajo glede na vrsto opremljenosti postaje s SV napravami ustaviti s čelom pred tirnim izvoznim ali kritnim signalom, premikalnim signalom, mejnim tirnim signalom, meji izoliranega odseka oziroma pri prvi ločnici na izvozni strani, če pa se od tira cepi tir proti izvozni strani, pri vrhu cepne kretnice.
- (4) Lokomotivski vlaki se morajo praviloma ustaviti pred prometnim uradom.
- (5) Ko se potniški vlak ustavi zaradi vstopa ali izstopa potnikov, ga strojevodja ne sme premakniti, dokler od vlakospremnika, ki mu je krajevno najbližje, ne dobi signalnega znaka »Pripravljeno za odhod«.
- (6) Kadar se vlak ustavi na postaji, na kateri po operativnem voznem redu nima postanka, se mora strojevodja, če o vzroku postanka ni dobil obvestila, preko telekomunikacijskih naprav takoj, sicer pa najpozneje po preteku 3 minut, javiti prometniku oziroma progovnemu prometniku zaradi sprejema obvestil. Če vlak ustavi strojevodja sam, je postopek enak.
- (7) Med postankom vlaka na postaj ali službenem mestu mora biti vlak zavrt.
- (8) Na postaji menjave strojevodij mora strojevodja predati spremne listine in druge dokumente vlaka strojevodji, ki bo prevzel vlak, ali vlakovodji oziroma delavcu, ki ga določi prevoznik.
- (9) Pri predaji vlaka mora osebje, ki predaja vlak, obvestiti osebje, ki prevzema vlak, o posebnostih pri vlaku (o izrednih pošiljkah, o vagonih s spremljevalci in podobnem).

23. IZREDNOSTI MED VOŽNJO

23.1. Ravnanje pri izjemni ustavitvi vlaka na odprti progi

- (1) Strojevodja mora ustaviti vlak takoj, ko na vlaku, na progi ali na voznem omrežju opazi kar koli, kar bi lahko ogrozilo nadaljnjo vožnjo njegovega ali drugega vlaka.
- (2) Če se vlak izjemoma ustavi na odprti progi in ne more v 3 minutah nadaljevati vožnje ali če bi se na postajališču zadrževal več kot 3 minut po preteku z voznim redom posameznega vlaka določenega postanka, mora strojevodja o tem takoj obvestiti progovnega prometnika ali prometnika ene od sosednjih krajevno vodenih postaj. Pri tem mora navesti tudi kilometrsko mesto nahajanja čela vlaka.
- (3) Če strojevodja oceni, da bo za odpravo napake potreboval več kot 15 minut in nima radijske zveze, progovni telefon pa je oddaljen več kot 200 metrov, mora oditi k progovnemu telefonu.
- (4) Če ugotovi, da ovire pri vlaku ne more odpraviti, mora zahtevati pomožno lokomotivo in se nato ravnati po navodilih progovnega prometnika ali prometnika ene od sosednjih krajevno vodenih postaj. Vlaka ni dovoljeno premakniti, dokler ne prispe pomožna lokomotiva.
- (5) Če strojevodja opazi kakršno koli izrednost, ki ogroža vožnje vlakov, mora o tem takoj obvestiti progovnega prometnika ali prometnika sosednjih krajevno vodenih postaj. Če progovnega prometnika ali prometnikov ne more obvestiti, ali je prejel obvestilo, da je vlak že odpeljal po drugem tiru, mora opozoriti strojevodjo prihajajočega vlaka s prižiganjem in ugašanjem dolgih luči, s prižiganjem rdečih luči in dajanjem signalnega znaka »Nevarnost, zavri«.
- (6) Vlak, ki se izjemoma ustavi na odprti progi, je treba takoj zavarovati pred samopremaknitvijo.
- (7) Po sprejemu obvestila, da se je vlak nepredvideno ustavil na odprti progi, mora progovni prometnik ali prometnika sosednjih krajevno vodenih postaj glede na vrsto signalnovarnostne naprave onemogočiti postavitvev izvozne poti in namestiti opozorilo z napisom »Proga zasedena« ali blokirati postavitvev izvozne poti. Blokada oziroma opozorilo se sme odstraniti šele, ko vlak prispe na naslednjo postajo.

23.2. Nadaljevanje vožnje ali umik vlaka z odprte proge

- (1) Vlaki brez vlakospremnega osebja ne smejo voziti v delih ali riniti nazaj na postajo, ampak mora strojevodja zahtevati pomožno lokomotivo.
- (2) Pri izjemni ustavitvi vlaka na odprti progi zaradi okvare na vlaku ali na progi se mora strojevodja glede na stanje odločiti, ali vlak nadaljuje vožnjo cel ali v delih do naslednje postaje ali pa se umakne nazaj na predhodno postajo.
- (3) Če vlak nadaljuje vožnjo v delih do naslednje postaje, mora strojevodja o vožnji v delih obvestiti progovnega prometnika ali prometnika naslednje krajevno vodene postaje, preden nadaljuje vožnjo. Če strojevodja ne more obvestiti progovnega prometnika ali prometnika, mora vlak ustaviti najkasneje pred uvozno kretnico naslednje postaje in o stanju obvestiti prometnika, ki vodi promet na tej postaji.
- (4) Del vlaka, ki ostane na odprti progi, mora varovati vlakospremnik.
- (5) Če po del vlaka, ki vozi brez vlakospremnega osebja, prispe pomožna lokomotiva in mora vlak prepeljati v delih, mora s pomožno lokomotivo prispeti tudi OVKN, ki bo varoval del vlaka, ki bo ostal na progi.
- (6) Sklepni signal vlaka, ki vozi v delih, mora ostati na tistem delu vlaka, ki ostane na progi.
- (7) Progovni prometnik ali prometnik oziroma odjavnik sme dati odjavo šele po prihodu zadnjega dela vlaka.
- (8) Če se strojevodja odloči, da bo vlak umaknil nazaj na predhodno postajo, mora od progovnega prometnika oziroma prometnika predhodne krajevno vodene postaje dobiti dovoljenje za vožnjo na predhodno postajo. Progovni prometnik oziroma prometnik predhodne krajevno vodene postaje sme dati dovoljenje za vožnjo na predhodno postajo šele po tem, ko je o nameravanem umiku vlaka

obvestil osebje vseh službenih mest. Pred izdajo dovoljenja za vožnjo mora poskrbeti za zavarovanje vozne poti in prometa na nivojskih prehodih. V primeru, da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan, mora prometnik ali progovni prometnik o tem obvestiti strojevodjo. Prvo vozilo v smeri rinjenja mora zasesti OVKN, ki mora biti strokovno usposobljen za premik ter pozna razmere na progi in ki bo oddajal ustrezne signalne znake. Prevoznik v operativnem predpisu predpiše postopek obveščanja delavca, ki bo zasedel prvo vozilo na čelu rinjenega vlaka s strani strojevodje.

24. VODENJE PROMETA VLAKOV MED VZDRŽEVALNIMI DELI NA PROGI IN POSTAJAH

24.1. Zapora proge ali tira

(1) Izločitev proge oziroma postajnega tira iz uporabe se imenuje zapora proge oziroma zapora tira. Zapora proge je zaprtje enotirne proge oziroma obeh tirov dvotirne proge.

(2) Zapora je lahko pričakovana ali nepričakovana.

(3) Pričakovana zapora proge oziroma tira je tedaj, kadar je progo ali postajni tir treba izločiti iz uporabe zaradi predvidenih del. Pričakovano zaporo dovoljuje prometna operativa z izdajo obvestila o zapori tira ali proge. V obvestilu natančneje predpiše organizacijo in pogoje izvajanja zapore proge ali tira.

(4) Nepričakovana zapora proge oziroma tira je tedaj, kadar je proga ali postajni tir izločen iz uporabe zato, ker je postal nenadoma nevozen ali se zaradi odprave motenj na progi ali postajnem tiru proga ali tir zapre.

(5) Pričakovano zaporo proge in glavnih tirov dovoljuje prometna operativa na pisno zahtevo. Zahteva mora biti predložena tako pravočasno, da lahko upravljavec izdela mesečni plan zapor. Postopek odobritve zapor ter izdaje obvestila o zapori proge ali tira predpiše upravljavec v operativnem predpisu.

(6) Pri zapori elektrificirane proge ali tira je treba določiti, ali naj se napetost v voznemu omrežju izklopi ali ne.

(7) O odobreni zapori proge mora prometna operativa voditi evidenco in najmanj 5 dni pred predvidenim začetkom izvajanja zapore obvestiti najmanj:

1. postaje na progi, ki jih izvajanje zapore zadeva in so določene v obvestilu;
2. progovnega prometnika ali vlakovnega dispečerja na odseku, kjer se bo vršila zapora;
3. izhodne postaje vlakov;
4. pristojnega vzdrževalca;
5. izvajalca del in
6. prevoznike, ki izvajajo storitve na taki progi ali odseku proge.

(8) Evidenca zapor proge in/ali tirov, ki jo vodi prometna operativa, mora biti dostopna prometniku oziroma progovnemu prometniku. Če na postaji ni dostopne evidence, ki jo vodi prometna operativa, mora prometnik voditi to evidenco za odsek do prve postaje, ki ima dostop do evidence, ki jo vodi prometna operativa.

(9) Evidenca zapor proge in/ali tirov mora vsebovati najmanj:

1. datum in čas začetka in konca zapore proge in/ali tira;
2. mesto zapore (številko postajnega tira, levi, desni tir, odsek med postajama, številko proge pri OP, ...);
3. številko odredbe o zapori;
4. izvajalca.

(10) Zapore proge ali tira ni dovoljeno začeti brez dovoljenja progovnega prometnika ali prometnika. Pristojni vzdrževalec mora sporazumno s prometnikom ene od sosednjih krajevno vodenih postaj vpisati čas začetka zapore proge v prometni dnevnik oziroma z odprte proge s fonogramom hkrati obvestiti progovnega prometnika ali prometnika sosednjih krajevno vodenih postaj. Vpisani čas začetka zapore proge v prometni dnevnik mora prometnik te postaje takoj s fonogramom sporočiti progovnemu prometniku, prometniku sosednje krajevno vodene postaje in vsem prometnikom lastne postaje. Če pristojni vzdrževalec javi čas začetka zapore proge z odprte proge, morata prometnika sosednjih krajevno vodenih postaj začetek zapore vpisati v prometna dnevnik. Konec zapore proge ali tira mora pristojni vzdrževalec obvezno vpisati v prometni dnevnik krajevno vodene postaje oziroma s fonogramom javiti progovnemu prometniku. Pristojni vzdrževalec mora vpisati tudi, da so vsa vozila

in predmeti umaknjeni s proge ali tira, da je proga ali tir sposoben za promet, ter predpisati hitrost in druge pogoje za varen promet.

(11) Pristojni vzdrževalec mora pri zapori proge organizirati zavarovanje mesta dela na odprti progi po določbah 925 DN53 Delovnega navodila o signalnih predpisih in mesto dela javiti progovnemu prometniku ali prometniku krajevno vodene postaje. Na enem medpostajnem odseku je lahko več mest dela, ki morajo biti zavarovana po določbah 925 DN53 Delovnega navodila o signalnih predpisih vsako zase.

(12) O začetku in koncu zapore proge mora prometnik s fonogramom obvestiti tudi kretnika. Med zaporo proge mora(jo) progovni prometnik oziroma prometniki sosednjih krajevno vodenih postaj, glede na vrsto signalnovarnostne naprave, onemogočiti (blokirati) postavitev izvozne poti na zaprti tir ali namestiti opozorilo. Blokada oziroma opozorilo se sme odstraniti šele, ko je zapora končana. Premik na izvoznem tiru je v času zapore dovoljeno vršiti le do signala »Premikalni mejnik«, ki je ob uvoznem tiru.

(13) Soglasje za neposredni začetek zapore proge ali tira daje progovni prometnik oziroma prometnik krajevno vodene postaje na podlagi obvestila o zapori tira.

(14) V odobritvi zapore tira (proge) morajo biti določeni ukrepi v času trajanja zapore. Če se odobreni čas trajanja pričakovane zapore podaljša, se nadaljevanje zapore šteje kot nepričakovana zapora.

24.2. Promet vlakov po nepravem tiru

(1) Na dvotirni progi vlaki praviloma vozijo po pravem tiru in izjemoma po nepravem tiru. Vožnja po nepravem tiru je lahko pričakovana, nepričakovana ali izjemna.

(2) Če je vožnja po nepravem tiru zaradi kakršnega koli razloga vnaprej določena, je taka vožnja »pričakovana vožnja po nepravem tiru«.

(3) Če se promet zaradi kakršnegakoli vzroka na enem tiru dvotirne proge prekine in morajo vlaki voziti po nepravem tiru, je taka vožnja »nepričakovana vožnja po nepravem tiru«.

(4) Kadar vozi vlak po nepravem tiru dvotirne proge v času, ko sta oba tira vozna, je taka vožnja »izjemna vožnja po nepravem tiru«. Izjemno vožnjo po nepravem tiru dovoli vlakovni dispečer ali progovni prometnik.

(5) O uvedbi pričakovane, nepričakovane ali izjemne vožnje po nepravem tiru je treba obvestiti strojevodjo, postaje in službena mesta, na elektrificiranih progah pa še dispečerja stabilnih naprav elektrovleke.

(6) Pred uvedbo pričakovane vožnje po nepravem tiru mora prometna operativa izdati obvestilo o zapori, v katerem določi čas (uro in minuto) in številko vlaka, za katerim bodo vsi vlaki vozili po enem tiru. Obvestilo mora biti pravočasno razdeljeno vsem, ki jih vožnja po enem tiru zadeva.

(7) Strojvodja se o uvedbi pričakovane ali nepričakovane vožnje po nepravem tiru in ravnanju pri vožnji po nepravem tiru praviloma obvešča z Nalogom za vožnjo vlaka na izhodni postaji. Če strojevodja o vožnji po nepravem tiru ni bil obveščen na izhodni postaji ali s Splošnim nalogom na postaji zadnjega postanka, je treba vlak na postaji, kjer začne vožnjo po nepravem tiru, ustaviti in strojevodjo o vožnji po nepravem tiru obvestiti s Splošnim nalogom oziroma na daljinsko vodeni postaji s fonogramom.

(8) Vlaki, ki vozijo po nepravem tiru proge z APB, vozijo le v razmiku medpostajnega odseka. Vlaki, ki vozijo po istem tiru v nasprotni smeri in je zanje ta tir pravi tir, vozijo v razmiku blokovnega odseka.

(9) Za vlak, ki vozi po nepravem tiru, so uvozni in kritni signali ob pravem tiru ter izvozni signali, ki niso prirejeni za vožnjo po nepravem tiru, neuporabni. Dovoljenje za vožnjo mimo njih se da:

1. z dajanjem ročnega signalnega znaka »Naprej« pri teh signalih, ali
2. s Splošnim nalogom, ali fonogramom na postaji, kjer vlak prehaja na nepravi tir, ki se glasi:

»Izvozni (postajni kritni) signal/i postaje (ime postaje) neuporaben/bni. Izvoz prost, ročni signalni znaki se ne dajejo.« (Priimek prometnika ali progovnega prometnika).

(10) V času prometa v obe smeri po istem tiru dvotirne proge, na kateri ni organiziran obojestranski promet, se ne glede na opremljenost proge s progovnimi SV napravami zahtevajo in dajejo dovoljenja

za vse vlake z dogovarjanjem. Odjave se dajejo samo za vlake, ki vozijo v razmiku medpostajnega odseka in za zadnji vlak, ki je vozil v blokovnem razmiku pred spremembo smeri vožnje.

(11) Zavarovanje vozne poti za izvoz vlaka na nepravi tir se opravi na način, ki je predpisan z navodili za ravnanje s postajno in progovno signalnovarnostno napravo.

(12) Ravnanje z napravami APB ali MO pred dajanjem dovoljenja za vožnjo vlaka na nepravi tir je treba predpisati v navodilu za ravnanje s signalnovarnostno napravo in je priloga postajnemu poslovnemu redu.

(13) Zavarovanje prometa na nivojskih prehodih z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa mora biti predpisano v navodilih za ravnanje z napravami za zavarovanje prometa za vsak nivojski prehod posebej. O ravnanju pri vožnji prek nivojskega prehoda, kadar promet na nivojskem prehodu ni zavarovan, je treba obvestiti strojevodjo za vsak primer posebej.

(14) Pri vožnji vlaka po nepravem tiru se strojevodjo obvesti z Nalogom za vožnjo ali Splošnim nalogom o največji dovoljeni progovni hitrosti in počasnih vožnjah. Hitrost vlaka pri vožnji po nepravem tiru ne sme biti večja kot 100 km/h.

(15) Kadar je uvedena vožnja po nepravem tiru prek več medpostajnih odsekov, smejo vlaki prevoziti vmesne postaje, ki niso opremljene z glavnimi signali za vožnjo po nepravem tiru, s hitrostjo največ 50 km/h. Če je treba vlak zaradi vrste zavarovanja postaje ali iz drugih varnostnih razlogov izjemoma ustaviti tudi na tej postaji, je treba strojevodjo o tem pravočasno obvestiti z Nalogom za vožnjo vlaka, Splošnim nalogom ali telekomunikacijskimi napravami.

(16) Če strojevodje vlaka, ki stoji na pravem tiru, ni bilo mogoče obvestiti o izjemni vožnji vlaka po nepravem tiru, je treba strojevodjo vlaka, ki izjemoma vozi po nepravem tiru, obvestiti o kilometrskem položaju vlaka, ki stoji, in o tem, da strojevodja tega vlaka ni obveščen o izjemni vožnji vlaka po nepravem tiru ter da mora mimo ustavljenega vlaka voziti s hitrostjo po preglednosti proge in večkrat oddati signalni znak »Pazi«.

(17) Na postajah, kjer je kretnik in sodeluje pri zavarovanju vlakovne vozne poti, ga je treba obvestiti o pričakovani, nepričakovani in/ali izjemni vožnji vlaka po nepravem tiru takoj, ko nastane potreba po taki vožnji, najkasneje pa pred izdajo ukaza za zavarovanje vozne poti vlaka na nepravi tir oziroma pred oddajo dovoljenja sosednji postaji za vožnjo vlaka po nepravem tiru s fonogramom:

»Od ure min vozijo vlaki od postaje (ime postaje) do postaje (ime postaje) po nepravem tiru.« (Priimek prometnika).

(18) Kretnika je treba obvestiti o prenehanju voženj po nepravem tiru po vožnji zadnjega vlaka na nepravi tir oziroma po uvozu zadnjega vlaka z nepravega tira.

(19) Obvestilo o vožnji vlakov po nepravem tiru pomeni za kretnika, da sme dovoliti premik brez dovoljenja prometnika le do signala »Premikalni mejnik«, ne glede, na kateri tir se premika.

(20) V fonogramih za zavarovanje vozne poti vlakov je treba v besedilu dodati za številko tira besede »z nepravega tira« oziroma »na nepravi tir«. Ukaz za zavarovanje vozne poti za prevoz vlaka, ki vozi po nepravem tiru, se daje posebej za uvoz in posebej za izvoz.

24.3. Obojestranski promet

(1) Proge oziroma odseki prog, namenjeni obojestranskemu prometu, morajo biti opremljeni z napravami MO ali APB za vsak tir v obe smeri, s kontrolo prostosti tira na prostornih odsekih, ki zagotavljajo varen promet vlakov v obe smeri. Za vodenje prometa vlakov pri obojestranskem prometu je treba vsak tir posebej šteti kot enotirno prog.

(2) V grafikonu in Navodilu o progi je treba vpisati proge ali odseke prog, ki so usposobljene za obojestranski promet. Pri obojestranskem prometu vozi vlak po rednem tiru tedaj, ko vozi po tiru, ki je za to smer določen v voznem redu posameznega vlaka.

(3) Če je na odseku proge, kjer je organiziran obojestranski promet, izvozni signal neuporaben, je treba strojevodjo dokazno obvestiti o neuporabnosti izvoznega signala in o tem, po katerem tiru (rednem ali sosednjem) bo vlak peljal.

(4) Na odsekih prog z obojestranskim prometom morajo biti največje dovoljene progovne hitrosti za oba tira prikazane na tem odseku v voznem redu posameznega vlaka.

(5) Potniški vlak lahko vozi po sosednjem tiru in ima postanek na postajališču, če je na postajališču urejen varen dostop potnikov na perone. O vožnji potniškega vlaka, ki ima postanek na takem postajališču, je treba potnike obvestiti na način, ki ga predpiše upravljavec v postajnem poslovnem redu.

24.4. Predvidena zapora enega tira dvotirne proge, za daljše obdobje

(1) Če se na dvotirnih progah predvideva zapora enega tira za daljše obdobje, se uvede promet po enem tiru v obe smeri in se ta tir šteje kot enotirna proga, za katero veljajo vse določbe za enotirne proge. Poleg tega je treba izpolniti še naslednje pogoje:

1. izdelati je treba operativni vozni red za enotirno progo (grafikon, izvlečke iz operativnega voznega reda in predpisati postopke za uravnavanje prometa po enem tiru v obe smeri) in ga objaviti najkasneje 15 dni pred začetkom uporabe;
2. na tem odseku mora biti sporazumevanje dokazno;
3. prehod vlakov z dvotirne proge na enotirni odsek in obratno je treba omogočiti z neposredno tirno zvezo brez vzvratne vožnje;
4. tirne zveze za prehod na postaji je treba vključiti v sistem zavarovanja postaje;
5. tirne zveze za prehod na odprti progi je treba urediti tako, da ima cepna kretnica ščitni tir, da se zavaruje z glavnim signalom, katerega signalni znaki so predsignalizirani in da je cepna kretnica v odvisnosti z glavnim signalom ter kontrolirana s krajevno vodene postaje ali centra vodenja prometa;
6. dovoljenje za vožnjo se daje s signalnimi znaki glavnih signalov, ki morajo biti predsignalizirani;
7. če vodi prepeljevalna pot na tir, kjer se opravljajo dela, je treba za zadnjo izvozno kretnico na razdalji najmanj 50 metrov vgraditi raztirn timer in ga vključiti v sistem zavarovanja postaje;
8. če se promet opravlja v odjavnem razmiku ali se določi takšen način vodenja prometa zaradi povečanja prepustne moči proge, je treba odjavnice urediti tako, da:
 - a) se odjavnice opremijo z glavnimi signali, katerih signalni znaki morajo biti predsignalizirani;
 - b) se promet na progi z napravami APB po pravem tiru odvija v razmiku blokovnega odseka po signalnih znakih prostornih signalov, v nasprotni smeri pa v razmiku odjavnega odseka;
 - c) se promet na progah, ki nimajo naprav APB, odvija v obe smeri v odjavnem razmiku, odjavnice pa je treba opremiti s telefonom; zagotoviti je treba dokazno sporazumevanje z odjavnicami;
9. če se izvajajo dela na več zaporednih medpostajnih odsekih, mora biti sistem zavarovanja postaje, ki se nahaja med delovišči, urejen tako, da je mogoč uvoz in izvoz v obe smeri s signalnovarnostno napravo;
10. na postajah, s katerih se uravnava promet na delu proge z enotirnim prometom, se mora služba opravljati neprekinjeno.

(2) Kadar se opravlja promet po enem tiru v obe smeri na odseku dvotirne proge, se strojevodja o odseku proge, na katerem se opravlja promet po enem tiru v obe smeri in bi to bil zanj nepravilni tir, obvešča na izhodni postaji vlaka oziroma na postaji, ki se določi v obvestilu o zapori tira in uvedbi enotirnega prometa. Strojvodje se na teh postajah obvešča tudi o vseh drugih ukrepih, ki jih morajo upoštevati na tem odseku.

24.5. Varovanje delovnih skupin

(1) Delovna skupina, ki dela tako, da se delavci ali njihovo orodje stalno ali občasno nahaja v normalnem svetlem profilu proge, mora biti vedno varovana s čuvajem.

(2) Če čuvaj zaradi terenskih razmer ali slabih vidnostnih pogojev (ostri loki, predori, mostovi, useki, nasipi, megla ipd.) ne more tako pravočasno opozoriti delovne skupine, da prihaja vlak oziroma, da čas od opozorila čuvaja, da prihaja vlak, ne zadostuje, da bi se delavci in njihovo orodje do prihoda vlaka varno umaknili, mora čuvaj pred začetkom del obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika o delu delovne skupine ter zahtevati obveščanje o vožnji vlakov in progovnih vozil. V

zahtevi mora navesti mesto in čas začetka ter konca predvidenega dela delovne skupine. V tem primeru je mesto dela službeno mesto.

(3) Največje število delovnih skupin, za katere se zahteva obveščanje o vožnjah vlakov in progovnih vozil, za posamezno delovno mesto prometnika in/ali progovnega prometnika, določi upravljavec v postajnem poslovnem redu ali operativnem predpisu.

(4) Mesto dela na progi je potrebno označiti v skladu z delovnim navodilom, ki ureja signalizacijo.

25. POSEBNE DOLOČBE O ELEKTRIFICIRANIH PROGAH

25.1. Splošne določbe o elektrificiranih progah

(1) Na elektrificiranih progah je treba med elektronapajalnima postajama oziroma centrom daljinskega vodenja stabilnih naprav električne vleke in postajo, postajališči ter komunikacijskimi mesti na progi zagotoviti posebno neposredno telefonsko zvezo.

(2) Na postaji, praviloma v prostoru prometnika, se morajo na vidnem mestu nahajati:

1. načrt postajnega voznega omrežja, ki vsebuje:
 - a) vsa stikala z ustreznimi številkami;
 - b) barvno označene vozne vode in napajanje preko stikal;
 - c) ločišča;
 - d) ločilce;
2. seznam OVKN, ki so pooblaščen za ravnanje s stikali voznega omrežja;
3. navodila za dajanje prve pomoči osebam, ponesrečenim z električnim tokom.

(3) Navodila za dajanje prve pomoči osebam, ponesrečenim z električnim tokom, se morajo nahajati na vidnem mestu na vseh mestih, kjer se zadržujejo potniki in uporabniki železniških storitev.

25.2. Varnostni ukrepi pri nakladanju in razkladanju vagonov

(1) Za premik, nakladanje in razkladanje vagonov na elektrificiranih progah veljajo poleg določb pravilnika, ki predpisuje varnostne ukrepe pred previsoko napetostjo dotika na elektrificiranih progah, tudi naslednje določbe:

1. na stranskih tirih, namenjenih nakladanju in razkladanju vagonov, kjer je vozni vod, sme biti napetost v voznem vodu vključena samo med premikom z elektrovlečnim vozilom;
2. vozni vod sme vklopiti oziroma izklopiti le za to določen in pooblaščen delavec; pred vklopom se mora prepričati, ali je premikalno osebje o tem obveščeno in ali so se delavci, ki nakladajo oziroma razkladajo vagona, umaknili.

(2) Če se mora nakladati ali razkladati na tiru, kjer ni mogoče izklopiti napetosti v voznem vodu, se izjemoma lahko naklada ali razklada le v zaprtih vagonih, mesto nakladanja ali razkladanja pa mora varovati pooblaščen delavec prevoznika.

(3) Pri razkladanju in nakladanju je prepovedano postavljanje dolgih predmetov pokonci in vzpenjanje delavcev na streho vagona. Pod voznim vodom, ki je pod napetostjo, je dovoljeno gravitacijsko razkladanje vagonov pod pogojem, da se noben del vagona ne približa kontaktnemu vodniku ali drugemu vodniku pod napetostjo bliže, kot je to dovoljeno. Nakladanje in razkladanje odprtih vagonov pod voznim vodom je dovoljeno le, če je napetost v voznih vodih v tem času izklopljena in so vozni vodi ozemljeni.

(4) Metanje sredstev za povezovanje ali pritrjevanje prek naklada je dovoljeno le, če je napetost v voznem vodu in napajalnem vodu izključena in vozni vod ozemljen.

(5) Natančnejša navodila za delo pri nakladanju ali razkladanju vagonov na elektrificiranih nakladalno-razkladalnih tirih je treba določiti v postajnem poslovnem redu in poslovniku prevoznika.

(6) Če se opazi nepravilnost na vagonu ali premaknitev naklada, ki omogoča dotik z voznim vodom, se mora vlak takoj ustaviti. Nepravilnost na vagonu ali nakladu se sme popravljati šele tedaj, ko je napetost v voznem vodu izklopljena in vozni vod ozemljen. Če se je treba povzpeti na železniško vozilo, je treba prej zahtevati in opraviti izklop napetosti in vozni vod ozemljiti.

(7) Pozimi mora postajno osebje in osebje pri vlaku paziti, da višina snežne plasti na strehah železniških vozil ali na nakladah ne preseže nakladalnega profila. Če je treba, mora z železniških vozil odmetati sneg, pred tem pa mora biti napetost v voznem vodu izklopljena in vozni vod ozemljen.

25.3. Okvare na napravah električne vleke

(1) OVKN na elektrificiranih progah so dolžni takoj obvestiti progovnega prometnika, prometnika ali dispečerja stabilnih naprav elektrovleke o vsaki okvari, ki jo opazijo na voznem omrežju. V sporočilu morajo navesti odsek proge, kilometrsko mesto in po možnosti tudi številke stebrov voznega omrežja na obeh straneh mesta.

(2) Če je vozno omrežje na nekem mestu mehansko poškodovano, vendar sposobno za električno vleko, je treba strojevodje vlakov z električnimi vlečnimi vozili o tem obveščati s Splošnim nalogom, Nalogom za vožnjo ali fonogramom. V Splošnem nalogu, Nalogu za vožnjo ali fonogramu je treba navesti kilometrsko mesto okvare, dovoljeno hitrost, morebitno potrebo po spustitvi odjemnika toka in navesti, ali je mesto označeno s signali za ravnanje z odjemnikom toka.

25.4. Izpad napetosti v postajnem voznem vodu

(1) Kadar je treba sprejeti vlak z električnim vlečnim vozilom na postajo, katere vozni vod je brez napetosti, je treba strojevodjo o tem obvestiti s Splošnim nalogom, Nalogom za vožnjo ali fonogramom. V Splošnem nalogu, Nalogu za vožnjo ali fonogramu je treba navesti mesto, od katerega je vozni vod brez napetosti, in kako naj vlak uvozi na postajo.

(2) Progovni prometnik oziroma prometnik da dovoljenje za vožnjo tako, da vlaku ni treba zmanjšati hitrosti ali se ustaviti pri uvoznem signalu in da lahko s kinetično energijo uvozi na postajo.

(3) Če strojevodje o izpadu napetosti ni bilo mogoče obvestiti, je treba vlak ustaviti pri uvoznem signalu in ga obvestiti, da je vozni vod postaje brez napetosti in o tem, da je treba uvoziti na postajo s spuščnim odjemnikom toka ali pa počakati na pomožno lokomotivo.

(4) Če mora vlak odpeljati s postaje, na kateri je vozni vod brez napetosti, je treba vlak potisniti z dizelskim vlečnim vozilom do mesta, kjer je vozni vod pod napetostjo. Odjemnik toka električnega vlečnega vozila mora biti spuščen vse dotlej, dokler ne pride elektrovlečno vozilo pod vozni vod, ki je pod napetostjo. V tem primeru veljata za nadaljevanje vožnje vlaka naslednji določbi:

1. če električno vlečno vozilo vzdržuje predpisani delovni tlak v glavnem zavornem vodu, potisne vlak nepripeta doprega do kraja, kjer je vozni vod pod napetostjo; na tem kraju doprega zaostane za vlakom in se vrne na postajo, vlak pa nadaljuje vožnjo brez postanka;
2. če električno vlečno vozilo v glavnem zavornem vodu nima delovnega tlaka ali pa ga ne more vzdrževati, potisne vlak pripeta doprega, vključena v glavni zavorni vod, do kraja, kjer je vozni vod pod napetostjo. Tam se mora vlak ustaviti, električno vlečno vozilo mora doseči v glavnem zavornem vodu vlaka predpisani delovni tlak, zatem se doprega odpne in vrne na postajo. Preden vlak nadaljuje vožnjo, je pri njem treba opraviti delni preskus zavor.

(5) O načinu vožnje vlaka v takih primerih mora progovni prometnik oziroma prometnik obvestiti strojevodjo s Splošnim nalogom, Nalogom za vožnjo ali fonogramom, kretnika pa po telefonu.

25.5. Izpad napetosti v progovnem voznem vodu

(1) Kadar strojevodja med vožnjo vlaka na odprti progi ugotovi, da je napetost v voznem vodu izpadla, mora vlak ustaviti ter o ustavitvi vlaka in izpadu napetosti obvestiti progovnega prometnika ali prometnika.

(2) Če strojevodja ugotovi, da je napetost v voznem vodu izpadla in nima radijske zveze, sme vožnjo nadaljevati do prvega komunikacijskega mesta, če to dovoljujejo nagibne razmere, s hitrostjo po preglednosti proge.

(3) Če je izpadla napetost na progi v ravnini ali v vzponu in vlak ne more nadaljevati vožnje do prvega komunikacijskega mesta, radijske zveze pa nima, čaka na električno napetost 3 minute. Če električne napetosti tudi po tem času ni, mora strojevodja o tem obvestiti progovnega prometnika ali prometnika z najbližjega komunikacijskega mesta, dalje pa se ravnati po njunih navodilih.

(4) Ko prejme progovni prometnik ali prometnik sporočilo o izpadu napetosti v progovnem voznem vodu, mora sporazumno z dispečerjem stabilnih naprav elektrovleke odločiti, ali naj:

1. vlak čaka na ponovni vklop napetosti;

2. vlak počaka na pomožno lokomotivo;
3. vlak sporazumno s strojevodjem sprejme na postajo, če to omogoča nagib proge.

(5) Če strojevodja ugotovi, da je prišlo do izpada napetosti v voznem vodu zaradi okvare na vodu, mora takrat, ko o tem obvesti progovnega prometnika ali prometnika sosednjih krajevno vodenih postaj, to posebej poudariti. Progovni prometnik oziroma prometnik mora o okvari voznega voda obvestiti dispečerja stabilnih naprav elektrovlak. O tem, ali sme vlak mesto okvare prevoziti s spuščnim odjemnikom toka ali pa je treba okvaro najprej odpraviti in šele potem dovoliti prevoz, odloči dispečer stabilnih naprav elektrovlak, ki mora sporočiti, koliko časa bo ovira trajala.

25.6. Prenehanje napajanja voznih vodov iz elektronapajalne postaje

Če nastanejo v elektronapajalni postaji take okvare, da voznih vodov ni mogoče zadovoljivo napajati in je zato promet nemogoč ali otežen, mora dispečer stabilnih naprav elektrovlak to sporočiti prometni operativi s fonogramom, ki mora vsebovati podatke:

1. medpostajni odsek;
2. predviden čas začetka in trajanja motnje;
3. poimenovanje tira na dvotirnih progah;
4. omejitev števila vlakov;
5. največjo dovoljeno hitrost vlakov;
6. morebitni izklop napetosti na drugem odseku.

25.7. Zahteva po izklopu napetosti ob nevarnosti – izrednem dogodku

(1) Kadar je na elektrificirani progi ogrožena varnost ljudi, prometa vlakov ali naprav, mora oseba, ki to opazi, zahtevati od progovnega prometnika, dispečerja stabilnih naprav elektrovlak ali prometnika, da se izklopi napetost v voznem vodu tega odseka proge. V zahtevi je treba povedati, zakaj se zahteva izklop in kdo ga zahteva.

(2) Izklop napetosti je treba s fonogramom potrditi tistemu, ki ga je zahteval.

(3) Ponovni vklop napetosti zahteva:

1. prometnik, ki je zahteval izklop napetosti zaradi preprečitve nevarnosti, ko mine vzrok;
2. vzdrževalec v vseh primerih okvare na voznem omrežju, po odpravi okvare.

25.8. Vožnja s spuščnim odjemnikom toka po odredbi dispečerja stabilnih naprav elektrovlak

(1) Dispečer stabilnih naprav elektrovlak lahko odredi progovnemu prometniku oziroma prometnikom, da morajo imeti električna vlečna vozila na določenem odseku spuščni odjemnik toka.

(2) Mesto, od katerega naprej je treba voziti s spuščnim odjemnikom toka, morajo vzdrževalci voznega omrežja označiti s signali za ravnanje z odjemniki toka po določbah 925 DN53 Delovnega navodila o signalnih predpisih.

25.9. Pregledovanje in vzdrževanje voznega omrežja ter odstranjevanje ledu z voznih vodov

(1) Pregled in vzdrževanje voznega omrežja se sme začeti, ko to dovoli progovni prometnik oziroma prometnik.

(2) Če gre samo za pregled električnih naprav s posebnim vozilom za pregled naprav, zapora proge ali tira ni potrebna.

(3) Če je na voznem vodu led, ki preprečuje napajanje električnih vlečnih vozil z energijo, je treba o tem takoj obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika ali dispečerja stabilnih naprav elektrovlak. Če je treba, se vlaki zadržijo, dokler ovira ni odpravljena.

26. POSEBNE VRSTE PROMETA

26.1. Vožnja vlakov do določenega mesta na odprti progi

(1) Določbe za vožnjo vlaka do določenega mesta na odprti progi se nanašajo na vlake, ki vozijo do določenega mesta na odprti progi in se vračajo na postajo, od koder so odpeljali, in na progovna vozila, ki vozijo do določenega mesta na odprti progi, ne glede na to, ali so pričela vožnjo na postaji ali so bila utirjena na odprti progi in ne glede na to, ali se vračajo na postajo ali mesto utirjenja, ali pa se na mestu, od koder so vozila, umaknejo s tira.

(2) Vožnje vlakov ali progovnega vozila do mest na odprti progi in organizacijo prometa drugih vlakov v času, ko se vlaki tam zadržujejo, je treba predvideti z operativnim voznim redom in voznim redom posameznega vlaka, postopke pa natančno opredeliti v postajnem poslovnem redu. Postopke, ki se nanašajo na osebje prevoznika, se opredelijo v poslovniku, postopki za strojevodjo, ki niso opredeljeni v tem delovnem navodilu, pa se opredelijo v Priročniku za strojevodjo in/ali v Navodilu o progi.

(3) Za vožnjo vlaka ali progovnega vozila do določenega mesta na odprti progi mora progovni prometnik oziroma prometnik postaje, ki pošilja vlak ali progovno vozilo do določenega mesta na odprti progi, zahtevati dovoljenje od prometnika naslednje krajevno vodene postaje ali progovnega prometnika s fonogramom:

»Ali sprejmete vlak (progovno vozilo) št., ki bo predvidoma odpeljal/o s postaje (ime postaje) ob (ura, minuta) na (levi – desni tir – progo) do (kilometrsko mesto na progi) in se bo vrnil/o predvidoma ob (ura, minuta).« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika).

(4) Če progovni prometnik oziroma prometnik naslednje krajevno vodene postaje vožnjo vlaka ali progovnega vozila do določenega mesta na odprti progi lahko dovoli, da dovoljenje s fonogramom:

»Vlak (progovno vozilo) št., ki vozi po (levem – desnem tiru – progi) do (kilometrsko mesto na progi) sprejemem.« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika).

(5) Če progovni prometnik oziroma prometnik naslednje krajevno vodene postaje ne more dovoliti vožnje vlaka ali progovnega vozila do določenega mesta na odprti progi, zavrne dovoljenje na način, predpisan za zavrnitev zahteve dovoljenja.

(6) Na enotirnih progah in pravem tiru dvotirne proge z APB ali MO da tudi privolitve. Za vožnjo vlaka ali progovnega vozila do določenega mesta na odprti progi po nepravem tiru dvotirne proge z APB ali MO je treba te naprave vključiti v osnovno stanje.

(7) V primerih vožnje vlaka ali progovnega vozila do določenega mesta na odprti progi na enotirni progi oziroma po pravem tiru morajo biti naprave APB ali MO po dobljeni privolitvi v rednem stanju.

(8) Če bi bilo treba opraviti vožnjo do določenega mesta na odprti progi v blokovni odsek pred uvoznim signalom naslednje postaje, mora vlak nadaljevati vožnjo na naslednjo postajo, kar se strojevodji odredi z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom.

(9) OVKN prevoznika obvesti progovnega prometnika oziroma prometnika postaje, proti kateri se bo vršila vožnja, o pripravljenosti vlaka ali progovnega vozila za odhod. Progovni prometnik oziroma prometnik da strojevodji dovoljenje za vožnjo vlaka ali progovnega vozila.

(10) Za vlak ali progovno vozilo, ki se je vrnil z določenega mesta na odprti progi ali je progovno vozilo bilo iztirjeno na progi, je treba prometniku, ki je dal dovoljenje, dati obvestilo v obliki odjave.

(11) Kadar se vlak pošilja proti postaji, ki je daljinsko vodena s postaje, ki pošilja vlak in prometa na njej ne vodi progovni prometnik, ali proti postaji, na kateri je prometnik prekinil z delom, oziroma postaja, ki bi sodelovala pri vožnji takega vlaka, ne obstaja, se dovoljenje in odjava ne dajeta.

(12) V primeru oskrbovanja industrijskih tirov ali prog, ki se cepijo na odprti progi in so izpolnjeni pogoji, ki jih določa zakon, ki ureja varnost železniškega prometa, se promet vlakov po odprti progi lahko opravlja, v času oskrbovanja industrijskega tira ali proge, če se lahko vlak ali premikalni sestav, ki izvaja oskrbovanje, umakne na industrijski tir ali progo tako, da sta progovni odsek in cepna kretnica prosta ter je zagotovljena bočna zaščita.

(13) Kadar pogoji iz prejšnjega odstavka niso izpolnjeni, vožnje vlakov v času oskrbovanja industrijskega tira ali proge niso dovoljene.

(14) Postopke oskrbovanja posameznega industrijskega tira ali proge v cilju zagotavljanja varnega odvijanja železniškega prometa predpiše upravljavec v postajnem poslovnem redu ter z njimi seznaniti prevoznika. Prevoznik določbe, ki jih pri svojem delu mora upoštevati strojevodja, navede v Priročniku za strojevodjo in/ali Navodilu o progi, določbe, ki se nanašajo na ostalo osebje prevoznika, pa v poslovniku.

26.2. Obveščanje strojevodje o vožnji vlaka do določenega mesta na odprti progi

(1) Strojvodjo vlaka, ki vozi do določenega mesta na odprti progi, je treba na postaji, s katere vlak pelje do določenega mesta na odprti progi, obvestiti o posebnostih za vožnjo pri odhodu in povratku na postajo.

(2) Na enotirni progi in po pravem tiru se da dovoljenje za vožnjo do določenega mesta pod enakimi pogoji kot za vožnjo do naslednje postaje.

(3) Za povratek na postajo z določenega mesta enotirne proge se strojevodjo obvesti z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom:

1. da so prostorni signali na progi z APB nerazsvetljeni oziroma kažejo signalni znak »Stoj«, da ne veljajo, prostorni kritni signali pa so neuporabni;
2. da mora upoštevati signalne znake uvoznega in preduvoznega signala oziroma predsignala ter
3. o ravnanjih na nivojskih prehodih z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa.

(4) Za vlak, ki se vrača na postajo z določenega mesta po nepravem tiru, se strojevodja obvesti z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali fonogramom:

1. o načinu uvoza na postajo (ročni signalni znaki, sporazum po telefonu ali po radijski zvezi ali signalni znak uvoznega signala z nepravega tira);
2. o delovanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih (ali je promet na nivojskem prehodu zavarovan ali ne).

(5) Strojvodjo vlaka, ki bo vozil po nepravem tiru do določenega mesta na odprti progi, se z Nalogom za vožnjo, s Splošnim nalogom ali fonogramom obvesti:

1. da je izvozni signal neuporaben;
2. o delovanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih (ali je promet na nivojskem prehodu zavarovan ali ne);
3. o vožnji mimo izvoznega signala, ki kaže signalni znak »Stoj«.

(6) Za vlak, ki se vrača na postajo z določenega mesta po pravem tiru, se strojevodjo obvesti z Nalogom za vožnjo, s Splošnim nalogom ali fonogramom:

1. da prostorni signali proge z APB ob pravem tiru ne veljajo;
2. da mora upoštevati preduvozni signal, kot da kaže signalni znak »Pričakuj Stoj«;
3. da se ravna po signalnih znakih uvoznega signala ter
4. o delovanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih (ali je promet na nivojskem prehodu zavarovan ali ne).

(7) V kolikor vlak zaradi ustavitve na odprti progi opravi nepopolno vožnjo v območju nivojskega prehoda, na katerem je promet zavarovan z avtomatskimi napravami, je treba upoštevati določbe navodil za ravnanje z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu. V takšnem primeru mora progovni prometnik ali prometnik s fonogramom ali s Splošnim nalogom strojevodjo obvestiti o potrebnih ravnanjih za odhod in povratek pri vožnji prek posameznega nivojskega prehoda.

(8) Preden odpelje pomožna lokomotiva ali intervencijski vlak na pomoč vlaku na odprti progi, je treba strojevodjo pomožne lokomotive ali intervencijskega vlaka obvestiti z Nalogom za vožnjo ali s Splošnim nalogom, glede na to, kam odpelje:

1. na enotirno progo v nasprotni smeri danega dovoljenja:
 - a) o kilometrski legi čela ustavljenega vlaka, ki mu je potrebna pomoč;

- b) da je izvozni oziroma kritni signal neuporaben;
 - c) da so prostorni signali na progi z APB nerazsvetljeni oziroma da kažejo signalni znak »Stoj« in da za vlak ne veljajo;
 - d) o ravnanju pri vožnji mimo prostornega signala odjavnice;
 - e) o stanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih in ravnanju pri vožnji;
2. na enotirno progo v smeri danega dovoljenja ali na pravem tiru dvotirne proge:
- a) o kilometrski legi sklepa ustavljenega vlaka, ki mu je potrebna pomoč;
 - b) da je izvozni signal neuporaben, razen na progi z APB, če je blokovni odsek za izvoznim signalom prost;
 - c) o ravnanju pri vožnji mimo prostornega signala odjavnice;
 - d) o ravnanju pri vožnji mimo prostornega signala, ki krije vlak;
 - e) o stanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih in ravnanju pri vožnji;
3. na nepravi tir dvotirne proge:
- a) o kilometrski legi čela ustavljenega vlaka, ki mu je potrebna pomoč;
 - b) da je izvozni signal neuporaben;
 - c) o ravnanju pri vožnji mimo prostornega signala odjavnice;
 - d) o stanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih in ravnanju pri vožnji.

(9) V primeru, da kilometrske lege ustavljenega vlaka zaradi poslabšanih razmer ni možno ugotoviti, se strojevodjo obvesti, da na tem prostornem odseku vozi po preglednosti proge.

(10) Kadar je treba na progi z APB pomožni lokomotivi ali intervencijskemu vlaku dati dovoljenje za vožnjo do sklepa ali čela vlaka po enotirni progi ali po pravem tiru dvotirne proge, se besedilo obvestila strojevodji intervencijske lokomotive ali vlaka o kilometrski legi sklepa ali čela vlaka določi v Splošnem nalogu ali fonogramu, ki se glasi:

»Od prostornega signala št., ki kaže signalni znak »Stoj«, vozite previdno po preglednosti proge do stojišča sklepa (čela) vlaka v km Stojišče sklepa (čela) vlaka ni varovano s signali progovnega osebja.«

(11) Strojevodjo pomožne lokomotive ali intervencijskega vlaka je treba obvestiti tudi o ravnanju pri nadaljevanju vožnje s proge na naslednjo postajo ali vračanju na postajo. Pri tem lahko pomožno vlečno vozilo vlak, za katerega se je zahtevala pomoč, vleče, potiska oziroma rine. Tako kot je predpisano ravnanje za vožnjo intervencijske lokomotive, se mora ravnati tudi v primeru, kadar se lokomotiva vrača po preostali del vlaka, ki je ostal na progi.

26.3. Potiskanje vlakov

(1) Proge oziroma odseki prog, kjer se vlaki potiskajo, so navedeni v postajnem poslovnem redu in v Navodilu o progi.

(2) V vlak, ki se potiska, ne smejo biti uvrščeni vagoni, ki so speti s togo spenjačo, skupine vagonov, na katerih so naloženi dolgi upogljivi nakladi, ali priklopnik.

(3) Način potiskanja in vračanja doprege mora biti določen s postajnim poslovnim redom in Navodilom o progi. Strojevodje vlakov, ki se potiskajo, je treba obvestiti z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom, če potiskanje ni določeno z operativnim voznim redom.

26.4. Vožnja delovnega vlaka

(1) Delovni vlak vozi na odseku proge med dvema postajama, in sicer po zaprtem tiru ali po voznem tiru v presledku med drugima dvema vlakoma.

(2) Na zaprto progo ali tir lahko odpeljeta dva ali več delovnih vlakov, po voznem tiru v presledku med dvema vlakoma pa samo en delovni vlak na en medpostajni odsek.

- (3) Vožnje delovnih vlakov na zaprtem tiru se lahko opravljajo samo, kadar sta/so postaji/e, med katerima/i je tir zaprt, krajevno vodeni/e s prometniki. Za vožnjo delovnega vlaka po zaprtem tiru se uporabljajo določbe, ki veljajo za vožnjo vlaka do določenega mesta na odprti progi, ki se nanašajo na dajanje dovoljenja za vožnjo.
- (4) Kadar vozi več delovnih vlakov eden za drugim, je treba za vsak delovni vlak dobiti dovoljenje od prometnika krajevno vodene postaje.
- (5) Vsakemu delovnemu vlaku je potrebno določiti največjo hitrost, ki ne sme biti večja kot 30 km/h, ter mesto, do katerega lahko vozi, upoštevajoč varnostno razdaljo med posameznim vlakom, ki lahko znaša najmanj 1000 m.
- (6) Odhod vsakega delovnega vlaka s postaje na zaprto progo ali tir mora prometnik s fonogramom sporočiti osebju službenih mest do prihodnje krajevno vodene postaje in prometniku te postaje.
- (7) V primeru, da se na zaprti progi ali tiru že nahaja delovni vlak, lahko za njim na isto progo ali tir odpelje naslednji delovni vlak šele, ko je prometnik prejel obvestilo strojevodje, da je predhodni delovni vlak prispel na mesto, določeno z Nalogom za vožnjo ali Splošnim nalogom.
- (8) Preden delovni vlak v povratku odpelje, mora strojevodja dobiti dovoljenje za vožnjo s fonogramom od prometnika krajevno vodene postaje, proti kateri se bo umikal.
- (9) Prometnik krajevno vodene postaje lahko strojevodji delovnega vlaka, ki se umika iz zaprte proge ali tira da dovoljenje za vožnjo šele, ko se je zanesljivo prepričal, da pred delovnim vlakom, ki se umika, ni na progi drugega vlaka ali vozil.
- (10) Če se delovni vlak rine se morajo upoštevati določbe, ki veljajo za rinjeni vlak.
- (11) Postopek in varnostne zahteve za premik na zaprti progi ali tiru, ter obveznosti izvajalca del predpiše upravljavec v operativnem predpisu.

26.5. Vožnja intervencijskega vlaka

- (1) Intervencijski vlak je vlak, ki se vpelje zaradi dajanja pomoči, odstranitve ovir ali snega na progi.
- (2) Intervencijski vlak se do mesta, kjer je potrebna pomoč, vpelje po voznem redu posameznega vlaka, najprimernejšega vlaka za potrebe upravljavca. Če primerne voznega reda posameznega vlaka ni, je treba intervencijskemu vlaku z Nalogom za vožnjo, s Splošnim nalogom ali fonogramom predpisati potrebne elemente za varno vožnjo od postaje do postaje oziroma od postaje do kraja, kjer je potrebna pomoč.
- (3) Intervencijski vlak se mora obvezno ustaviti na postaji, ki se nahaja pred ogroženim mestom, kjer strojevodja dobi Nalog za vožnjo, Splošni nalog ali fonogram s podatki o kilometrskem mestu, od katerega dalje je treba voziti previdno s hitrostjo po preglednosti proge do ogroženega mesta oziroma do čela ali sklepa vlaka, ki je zahteval pomoč.
- (4) Če se napoti na pomoč dvopotno vozilo, to vozilo vozi po cesti do najbližje postaje oziroma do najbližjega mesta na progi, kjer je mogoče dvopotno vozilo utiriti. Utirjenje se lahko opravi samo po dovoljenju progovnega prometnika ali prometnika in izstavitvi propustnice.

27. VOŽNJA MOTORNIH VOZIL ZA POSEBNE NAMENE

27.1. Splošne določbe

- (1) Motorna vozila za posebne namene lahko vozijo kot vlak ali kot progovno vozilo.
- (2) Če motorno vozilo za posebne namene vozi kot vlak, veljajo zanj vse določbe, ki veljajo za vlak, upoštevajoč, da za motorno vozilo ni zahtevana oprema progovnega vozila z avtostop napravo.
- (3) Motorno vozilo za posebne namene sme upravljati voznik motornega vozila za posebne namene sam, če je vozilo opremljeno z AS napravami. Če AS naprave nima ali ta ne deluje, mora biti motorno vozilo za posebne namene zasedeno še z dodatnim delavcem, hitrost pa je lahko največ 80 km/h.
- (4) Kot progovna vozila vozijo motorna vozila za posebne namene v primerih, kadar se zaradi del dalj časa zadržujejo med dvema postajama in praviloma vozijo v razmiku medpostajnega odseka.
- (5) V razmiku blokovnega odseka smejo voziti motorna vozila za posebne namene, ki izpolnjujejo pogoje za vožnje na progah APB in imajo napis, da smejo voziti v razmiku blokovnega odseka. Če motorno vozilo za posebne namene ne izpolnjuje pogojev za vožnjo v razmiku blokovnega odseka ali če vleče prikolice, ki teh pogojev ne izpolnjujejo, smejo takšna vozila voziti samo v razmiku medpostajnega odseka. Voznik motornega vozila za posebne namene mora progovnega prometnika ali prometnika opozoriti, ali vozilo sme voziti v razmiku blokovnega odseka ali ne.
- (6) Vrtalke, privijalke, brusilke niso progovna vozila.
- (7) Vsako motorno vozilo za posebne namene mora imeti na bočnih straneh napise, s katerih so razvidni: lastna masa vozila, dejanska zavorna masa, tip zavore, največja dovoljena hitrost in navedba, da sme vozilo voziti kot vlak na progah z napravami APB ali MO.
- (8) Po voznem tiru v presledku med dvema vlakoma lahko vozi samo eno progovno vozilo na en medpostajni odsek.
- (9) Za progovna vozila se dajejo dovoljenja za vožnjo v skladu z določbami delovnega navodila, ki ureja signalizacijo.
- (10) Če se progovno vozilo zadržuje v bližini nivojskega prehoda znotraj vklopnih mest avtomatskih naprav za zavarovanje nivojskih prehodov, mora voznik progovnega vozila pred vsakim prevozom nivojskega prehoda poskrbeti za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu.

27.2. Vožnja s progovnim vozilom na progi

- (1) Za vsako vožnjo s progovnim vozilom ali njegovo postavitve na tir na postaji ali na odprti progi mora voznik progovnega vozila dobiti odobritev od progovnega prometnika oziroma prometnika. Vožnjo progovnega vozila po postaji sme progovni prometnik oziroma prometnik odobriti po telefonu ali ustno, o tem pa mora obvestiti kretnika in premikalno osebje. Vožnjo do sosednje postaje ali do določenega mesta na odprti progi ali z odprte proge do postaje ali določenega mesta na odprti progi da prometnik ali progovni prometnik dovoljenje za vožnjo samo, ko je dobil dovoljenje progovnega prometnika ali prometnika.
- (2) O vsaki nameravani vožnji progovnega vozila mora prometnik ali progovni prometnik obvestiti odjavnike in osebje službenih mest na naslednjem medpostajnem odseku ter kretnike na svoji postaji. Obvestiti jih mora tudi o koncu vožnje progovnega vozila (da je vozilo prispelo na sosednjo postajo oziroma da je umaknjeno s tira).
- (3) Odhod progovnega vozila s postaje ali odprte proge mora progovni prometnik oziroma prometnik s fonogramom sporočiti osebju službenih mest do prihodnje postaje in prometniku ali progovnemu prometniku.
- (4) Voznik progovnega vozila mora čas odhoda z odprte proge sporočiti progovnemu prometniku ali prometniku, pri čemer mora na dvotirni progi navesti tudi tir, po katerem bo peljalo progovno vozilo. Preden odpelje, mora izpolniti Prepustnico za vožnjo progovnega vozila.

(5) Po prihodu progovnega vozila na naslednjo postajo je treba dati odjavo.

(6) V primeru, da se progovno vozilo umakne s tira izven svetlega profila ali prispe na daljinsko vodeno postajo, mora voznik progovnega vozila o umiku obvestiti prometnika ali progovnega prometnika, ki mu je dal dovoljenje za vožnjo, s fonogramom:

»Progovno vozilo številka ... v km (kilometrsko lega) umaknjeno s tira, proga (levi – desni tir) vozna.« (Priimek voznika progovnega vozila).

(7) Prometnik ali progovni prometnik mora o umaknitvi progovnega vozila s tira obvestiti vse, ki so bili o nameravani vožnji obveščeni, s fonogramom:

»Progovno vozilo številka ... umaknjeno s tira, proga (levi – desni tir) med postajamainprosta.« (Priimek prometnika ali progovnega prometnika).

(8) Medtem ko so na progi med dvema postajama progovna vozila, mora progovni prometnik oziroma prometnik na svoj telefon ali na varnostno napravo namestiti tablico z napisom »Progovno vozilo«. Če varnostna naprava omogoča zaporo ustreznega glavnega signala, se namesto tablice uporablja zapora, tako kot je predvideno z Navodilom za ravnanje s signalnovarnostno napravo.

(9) Tablico z napisom »Progovno vozilo« morajo obesiti na svoj telefon ali na ročico izvoznega signala na bločni napravi prometnik, kretniki in odjavniki.

(10) Tablice z napisom »Progovno vozilo« morajo obesiti progovni prometnik, prometnik in kretniki tudi, če se progovno vozilo nahaja na postajnih tirih njihove postaje.

(11) Za progovnim vozilom sme prometnik ali progovni prometnik dati dovoljenje za vožnjo vlaka le po sprejeti odjavi za progovno vozilo oziroma sporočilu, da je vozilo umaknjeno s proge.

(12) Progovno vozilo sme v izjemnih primerih, ki jih določi upravljavec v cilju zagotovitve požarnega varstva ali prevoznosti proge ali tira, odpeljati za vlakom v isto smer 5 minut po odhodu sprednjega vlaka ob pogoju, da je osebje naslednjih službenih mest obveščeno o nameravani vožnji progovnega vozila, da njegova največja hitrost ne preseže največje hitrosti sprednjega vlaka in da voznik uravnava vožnjo tako, da se lahko ustavi pred sklepom pred njim vozečega vlaka, če bi se ta ustavil na odprti progi. Voznik progovnega vozila mora pri vožnji prek nivojskega prehoda z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa ravnati tako, kot da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan.

(13) Kretniki, progovni čuvaji in odjavniki morajo vpisati odhod oziroma prevoz progovnega vozila v svoj telefonski oziroma odjavni dnevnik.

(14) Med dvema postajama na zaprtem tiru je dovoljena tudi sočasna vožnja več ločenih progovnih vozil, ki vozijo na medsebojni razdalji najmanj 400 metrov. Vsako vozilo mora imeti svojo prepustnico.

(15) Kadar sočasno vozi več ločenih progovnih vozil, sme samo prvo progovno vozilo brez zaustavljanja voziti preko nivojskega prehoda, na katerem je promet zavarovan z avtomatskimi napravami, če izpolnjuje pogoje za vožnjo v razmiku blokovnega odseka. Naslednja progovna vozila se morajo ustaviti pred nivojskim prehodom in smejo vožnjo nadaljevati, ko je promet na nivojskem prehodu zavarovan. Voznike progovnih vozil je treba za vsak nivojski prehod posebej s Splošnim nalogom, Prepustnico ali fonogramom obvestiti o načinu zavarovanja prometa na takem nivojskem prehodu.

(16) Odhod prvega progovnega vozila s postaje mora progovni prometnik oziroma prometnik s fonogramom sporočiti osebju službenih mest do prihodnje postaje in prometniku prihodnje krajevno vodene postaje ali progovnemu prometniku, pri čemer je treba posebej navesti, koliko progovnih vozil sočasno vozi v razmiku najmanj 400 metrov. Fonogram za odhod se glasi:

»Prvo progovno vozilo številka ..., kateremu v razmiku 400 metrov sledijo še progovna vozila številka ... odpeljalo iz postaje na zaprti (levi – desni) tir ob (ura in minuta).«(Priimek progovnega prometnika ali prometnika).

(17) Čas prihoda zadnjega progovnega vozila na naslednjo postajo oziroma vrnitev na postajo, od koder je skupina progovnih vozil odpeljala, je treba s fonogramom sporočiti progovnemu prometniku oziroma prometniku krajevno vodene postaje ter službenim mestom, ki so bila o sočasni vožnji obveščena. Fonogram se glasi:

»Zadnje progovno vozilo številka ..., prispelo v postajo (ime postaje) ob (ura in minuta), proga (tir) prosta.«(Priimek progovnega prometnika ali prometnika).

(18) Postopek in varnostne zahteve za premik na zaprti progi ali tiru ter obveznosti izvajalca del, predpiše upravljavec v operativnem predpisu.

27.3. Hitrost vožnje progovnih vozil

- (1) Progovno vozilo ne sme preseči največje dovoljene progovne hitrosti.
- (2) Hitrost vožnje progovnega vozila je posebej omejena v naslednjih primerih:
 1. na 30 km/h:
 - a) pri vožnji prek kretnic;
 - b) pri sočasnih vožnjah več ločenih progovnih vozil med dvema postajama;
 - c) pri vožnji, ko vleče ali rine prikolice, ki niso vključene v zračno zaviranje;
 2. na 20 km/h – kadar na stopnici vozila stoji OVKN;
 3. na 10 km/h – pri vožnji prek kretnic v odklon za progovna vozila s prikolicami, na katerih so naloženi predmeti na dveh ali več prikolicah, in za progovna vozila, ki rinejo prikolice, spete s togo spenjačo.

27.4. Prepustnice in razvid voženj s progovnimi vozili

- (1) Za vožnjo progovnega vozila mora prometnik krajevno vodene postaje, ki je za progovno vozilo izhodna postaja, izpolniti prepustnico in jo izdati vozniku progovnega vozila. Za vožnjo progovnega vozila znotraj postaje ni potrebno izdati prepustnice.
- (2) Za vožnjo progovnega vozila z daljinsko vodene postaje ali odprte proge izpolni prepustnico voznik progovnega vozila po ukazu progovnega prometnika oziroma prometnika, od katerega bo dobil dovoljenje za vožnjo.
- (3) Voznik progovnega vozila mora vpisovati v prepustnico vse postavitve progovnega vozila na tir na odprti progi, vožnje, zadrževanja in umaknitve s tira.
- (4) Prepustnica lahko velja za vožnje prek več medpostajnih odsekov, vendar največ do naslednje krajevno vodene postaje. Za vsako vožnjo v naslednji medpostajni odsek je treba dati dovoljenje za vožnjo, po pridobljenem dovoljenju od progovnega prometnika ali prometnika.
- (5) Vse fonograme o vožnji progovnih vozil, ki se dajo po telefonu, morajo delavci službenih mest evidentirati v ustrezne obrazce prometne službe.
- (6) Prometnik mora podatke o vožnji progovnih vozil vpisati v prometni dnevnik.

27.5. Delo voznika progovnega vozila

- (1) Če progovno vozilo ne more končati vožnje v času, določenem s prepustnico, mora voznik progovnega vozila, še preden poteče čas za končanje vožnje, o tem obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika in se nato ravnati po njihovih navodilih.
- (2) Progovna vozila morajo biti v času zadrževanja na progi ali postaji zavrta in pod nadzorom, za kar odgovarja voznik progovnega vozila.
- (3) Voznik progovnega vozila mora skrbeti, da ne ogroža varnosti in rednosti vlakovnega prometa.
- (4) Voznik progovnega vozila in progovno vozilo morata biti opremljena s signalnimi sredstvi, ki jih predpisuje delovno navodilo, ki ureja signalizacijo.

27.6. Varovanje in zavarovanje progovnih vozil po končani vožnji

- (1) Kadar je progovno vozilo garažirano na postaji, mora biti zavarovano pred samopremaknitvijo in zaklenjeno oziroma priklenjeno.
- (2) Kadar progovno vozilo konča vožnjo na odprti progi, ga je treba umakniti s tira najmanj 2 m od zunanje tirnice in ga zavarovati po določilih predhodnega odstavka.

28. ORGANIZACIJA PROMETA V ZIMSKEM OBDOBJU

28.1. Promet v zimskih razmerah

(1) Za zagotovitev normalnega poteka železniškega prometa in za odpravo motenj na objektih in napravah v zimskem obdobju, mora upravljavec organizirati centralni operativni štab, organizacijske enote upravljavca pa morajo organizirati operativne štabe. Operativne štabe za zavarovanje železniškega prometa v zimskem obdobju morajo sestavljati predstavniki upravljavca in prevoznika.

(2) Zimsko obdobje traja od 15. novembra do 15. marca in ob zimskih razmerah. Zimske razmere so takrat, ko se ob sneženju sneg oprijema tira ali ko je tir zasnežen ali poledenel.

(3) Pred nastopom zimskega obdobja morata upravljavec in prevoznik poskrbeti za brezhibno delovanje objektov in naprav, upravljavec pa izdela načrt za zavarovanje železniškega prometa v zimskem obdobju.

(4) Načrt mora vsebovati naslednje točke:

1. seznam članov štaba in njihove telefonske številke;
2. seznam delavcev, ki so vezani na organizacijo, nadzor, uporabo in spremljavo mehanizacije;
3. seznam postaj, na katerih so prometniki dolžni vnašati podatke o vremenskih razmerah in višini zapadlih snežnih padavin;
4. javljanje vremenskih in snežnih razmer in obveščanje;
5. organizacija dela pri odstranjevanju snega:
 - a) organizacija odstranjevanja snega po posameznih stopnjah mobilizacije, glede na višino zapadlega snega;
 - b) obveščanje delavcev in način njihovega javljanja na delo;
 - c) število, vrsta in mesto shranjevanja orodja in materiala;
 - d) seznam objektov in naprav, z imensko zadolžitvijo za njihovo vzdrževanje in zavarovanje;
 - e) organizacija odstranjevanja snega na postajah in progi;
 - f) pregled postajnih tirov, po katerih je dovoljen prevoz mehanizacije za odstranjevanje snega;
 - g) seznam tirov in kretnic, ki so prioriteta značaja za opravljanje prometa (prioriteta čiščenja);
 - h) ukrepi za pregled predorov pred prevozom pošilk, za katere je zahtevan pregled;
 - i) ukrepi za zagotovitev pogojev za neovirano vožnjo vlakov z nagibno tehniko;
 - j) zaščita vlečnih vozil;
 - k) predogrevanje vlakov;
 - l) razmejitev obveznosti za odstranjevanje snega med upravljavcem in prevoznikom;
 - m) vzdrževanje in priprava za nemoteno delo signalnovarnostnih naprav in telekomunikacijskega omrežja;
 - n) varstvo pri delu delavcev;
 - o) druge posebnosti, odvisno od dejavnosti, za katero je izdelan operativni načrt.

(5) Načrti morajo biti izdelani za dve stopnji mobilizacije, in sicer:

1. stopnja – do 20 cm snega;
2. stopnja – nad 20 cm snega.

(6) Z vsebino načrta za zavarovanje železniškega prometa morajo biti seznanjeni delavci upravljavca in prevoznikov ob nastopu zimskih razmer oziroma najkasneje do 15. novembra.

29. ORGANIZACIJA PROMETA V POSEBNIH RAZMERAH

29.1. Zadržanje vlaka na postaji zaradi neugodnih vremenskih razmer

Če progovni prometnik ali prometnik oceni, da je zaradi vremenskih razmer ogrožena varna vožnja vlaka, zadrži vlak na postaji vse dotlej, dokler se vremenske razmere ne izboljšajo, ali dokler s proge ne dobi sporočila, da za vožnjo vlaka ni nevarnosti.

29.2. Prevoz potnikov, prtljage in blaga ob prekinitvi železniškega prometa

(1) Če je vlak zadržan na postaji ali na odprti progi zaradi ovire, mesta na progi, kjer je prekinitev, pa ni mogoče prevoziti ali obvoziti, upravljavec določi pomožno pot. Če se prevoznik z določeno pomožno potjo strinja, organizira prevoz potnikov, prtljage in blaga po pomožni poti.

(2) Kadar prevoznik soglaša s prevozom po pomožni poti, mora za vlake na pomožni poti, uporabiti strojevodje, ki poznajo razmere na njej. V primeru, da strojevodja dela proge, po kateri poteka pomožna pot, ne pozna, mu mora prevoznik dodeliti strojevodjo spremljevalca, ki pozna razmere na progi.

(3) Če se prevoznik z določeno pomožno potjo ne strinja ali pomožne poti ni, prevoznik poskrbi za prevoz potnikov in prtljage s cestnimi vozili in o tem obvestiti uporabnike prevoznih storitev.

29.3. Ravnanja, kadar se aktivirajo javljalniki plazov

(1) Ob prekinitvi javljalne mreže se morajo avtomatsko vključiti rdeče utripajoče ali bliskajoče luči, ki kažejo signalni znak »Ustavi, ovira na progi«, na postaji pa še sirena na postajni zgradbi ter zvočna in svetlobna signalizacija na varnostni napravi.

(2) Ob aktiviranju javljalnikov plazov je treba:

1. ustaviti vlak, ki se nahaja na odseku, kjer so se aktivirali javljalniki plazov;
2. signalne znake izvoznih, uvoznih ali kritnih signalov, ki dovoljeno vožnjo v smer, iz katere se javlja aktiviranje javljalnikov plazov, takoj spremeniti v signalni znak »Stoj«;
3. vključiti osnovno lego APB, če se nahaja vlak na medpostajnem odseku, na katerem so se aktivirali javljalniki plazov;
4. obvestiti prometnika sosednje krajevno vodene postaje ali
5. progovnega prometnika.

(3) Če je javljalna mreža tudi na postaji in javljalniki plazov pokažejo signalni znak »Ustavi, ovira na progi«, mora prometnik ali progovni prometnik glavne signale, ki kažejo signalne znake za dovoljeno vožnjo, prisilno postaviti tako, da kažejo signalni znak »Stoj«, ter ugotoviti dejansko stanje.

(4) Če strojevodja ni obveščen, da so na določenem odseku aktivirani javljalniki plazov, mora takoj, ko opazi signalni znak »Ustavi, ovira na progi«, storiti vse, da se vlak čim prej ustavi. Po ustavitvi vlaka strojevodja nadaljuje vožnjo na odseku, na katerem so se aktivirali javljalniki plazov, previdno, da lahko ustavi pred vsako oviro, pri tem opazuje tir, po katerem vozi, pobočje z javljalno mrežo javljalnikov plazov in na dvotirni progi tudi sosednji tir. Če opazi plaz ali oviro na progi, ustavi pred tem mestom in o stanju takoj obvesti prometnika ali progovnega prometnika. Če nadaljnja vožnja ni mogoča, strojevodja vlak po dobljenem dovoljenju za vožnjo vrne nazaj na postajo.

(5) Postopek za umik vlaka nazaj na postajo je naslednji:

1. pri motornem vlaku strojevodja zamenja kabino, pri vagonem potniškem vlaku zasede prvi vagon v smeri vožnje vodja vlaka, sprevodnik ali vlakovodja, pri tovornem vlaku pa, v kolikor ni vlakospremnega osebja, zahteva OVKN ali pomožno lokomotivo;
2. na odsekih, na katerih utripajo (bliskajo) rdeče luči, strojevodja vozi oziroma rine vlak previdno, tako da se pred vsako oviro lahko ustavi, na odsekih, kjer javljalniki plazov niso aktivirani, pa vozi z redno hitrostjo, če pa vlak rine, pa po določbah za rinjen vlak;

3. če so na tem delu proge nivojski prehodi, mora strojevodja vlak obvezno ustaviti pred nivojskim preходом in ravnati tako, kot da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan;
4. pred umikom vlaka nazaj na postajo, mora strojevodja dobiti dovoljenje za vožnjo od progovnega prometnika ali prometnika.

(6) Postopek za nadaljevanje vožnje vlaka poteka tako, da strojevodja na odseku, na katerem utripajo rdeče luči, nadaljuje vožnjo v isto smer na način, da se pred vsako oviro lahko ustavi, na odsekih, kjer javljalniki plazov niso aktivirani, pa:

1. na progi, kjer ni APB, z redno hitrostjo do prvega glavnega signala, kjer mora vlak ustaviti in obvestiti prometnika ali progovnega prometnika o razmerah na progi, če tega ni mogel storiti po radijski zvezi takoj, ko je prevozil odsek, na katerem utripajo (bliskajo) rdeče luči;
2. na progi z APB do prvega prostornega signala tako, da se bo pred njim lahko ustavil. Za nadaljevanje vožnje mora strojevodja dobiti dovoljenje za vožnjo.

(7) Če na odseku med dvema postajama v trenutku, ko se aktivirajo javljalniki plazov, ni nobenega vlaka ali progovnega vozila, je treba progo pregledati. Za pregled proge se uporabi:

1. progovno vozilo ali premikalno lokomotivo, ki jo mora spremljati OVKN, ki pozna razmere na tej progi;
2. lokomotiva tovornega ali potniškega vlaka, na kateri mora biti poleg strojevodje še OVKN, ki pozna razmere na progi;
3. če na postajo kot prvi vlak prispe motorni vlak, se ogled proge opravi s tem vlakom, ki ga mora spremljati vodja vlaka, sprevodnik ali vlakovodja.

(8) Strojvodjo vlaka, ki gre na ogled proge, je treba obvestiti o ravnanju na progi z Nalogom za vožnjo, Splošnim nalogom ali fonogramom naslednje vsebine:

»Med postajama in..... od km do km (kilometrski položaj odseka, kjer je javljen plaz, kateremu se doda z obeh strani zavorna razdalja), so naprave za javljanje plazov javile plaz. Na tem odseku vozite previdno tako, da se lahko pred vsako oviro ustavite.«

(9) Strojvodja vlaka in spremljevalec morata opazovati tir, po katerem vozi vlak, pobočje z javljalno mrežo javljalnikov plazov, na dvotirni progi tudi sosednji tir in vsako oviro ter stanje na progi sporočiti prometniku ali progovnemu prometniku.

(10) Če vlak prevozi odsek, kjer so aktivirani javljalniki plazov in na progi ni nobenih ovir za varno vožnjo vlakov, nadaljuje vožnjo do sosednje postaje. Ko se opravlja ogled proge med dvema postajama, ni dovoljena nobena vožnja na ta odsek, dokler vlak, ki opravlja ogled, ne prispe na postajo.

(11) Po obvestilu, da na progi, kjer so aktivirani javljalniki plazov, ni ovir, se promet v obeh smereh in v prostornem razmiku APB lahko odvija pod pogojem, da je vsak vlak, ki bo prevozil ta odsek, obveščen z nalogom iste vsebine kot vlak, ki je opravil ogled proge.

(12) Strojvodje vlakov, ki bodo vozili v odsek, kjer so javljalniki plazov aktivirani, je treba obveščati v skladu z določbami osmega odstavka te točke tako dolgo, dokler javljalniki plazov niso ponovno v osnovnem stanju.

29.4. Utek vozil in pretrganje vlaka

Če vozila s postaje ali z odprte proge utečejo, je treba o tem obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika in osebje službenih mest. Progovni prometnik oziroma prometniki, ki so obveščeni o utekljih vozilih, morajo na ogroženih delih proge ustaviti vse vlake, ki vozijo proti utekljim vozilom, in strojevodjem vlakov, ki so se ustavili na odprti progi, odrediti umik na predhodno postajo ter utekla vozila usmeriti na tir, na katerem bi se lahko zaustavila oziroma bi povzročila najmanj škode. Osebje službenih mest mora zavarovati promet na nivojskih prehodih in nato uporabiti vsa razpoložljiva sredstva za zaustavitev utekljih vozil.

30. OBRAZCI PROMETNE SLUŽBE

30.1. Vodenje obrazcev

- (1) Za vsak vlak je treba voditi podatke o spremljavi, gibanju in dogodkih v zvezi z njegovo vožnjo.
- (2) Podatki o prometu vlakov in progovnih vozil se na postajah in službenih mestih vpisujejo v dnevnik.
- (3) Obrazci prometne službe se izpišejo računalniško s predpisano obliko in vsebino ali ročno z izpolnjevanjem rubrik na tiskovini.
- (4) Na postajah, ki so opremljene z napravami za računalniško vodenje podatkov o prometu vlakov in te delujejo, prometniki in progovni prometniki prometnih dnevnikov ne vodijo ročno. Obrazci prometne službe se vodijo ročno, če delovno mesto ni opremljeno s terminalom informacijskega sistema ali če ta sistem ne deluje.
- (5) Obrazci prometne službe za ročno vodenje so posamezni listi ali listi, vezani v knjigo ali speti v blok z oštevilčenimi stranmi. Obrazci za ročno vodenje, ki se izpolnjujejo v več izvodih, morajo biti samokopirni. Izvodi, ki so namenjeni za izročanje, morajo biti na mestu, kjer se iztrgajo, perforirani.
- (6) Vsi računalniški izpisi, katerih besedilo se izpiše na več straneh, morajo imeti strani oštevilčene, na zadnji strani za zadnjim podatkom pa dodatno besedo »Konec«.
- (7) Vsi obrazci prometne službe morajo imeti črkovno oznako veliki »P« (promet) in številko. Pri obrazcih, ki se tiskajo v dveh formatih, se za večji format k številki doda tudi mala črka »a«.
- (8) Tiskovine obrazcev se izpolnjujejo s tiskanjem (računalniško izpolnjevanje, izpolnjevanje s pisalnim strojem), ročno s črnilom ali s kemičnim svinčnikom.
- (9) Obrazci, ki jih je treba izpolniti v več izvodih, se izpolnjujejo s kopiranjem ali računalniškim izpisovanjem v določenem številu izvodov.
- (10) Za ročno vodene obrazce se besedila lahko vnaprej natipkajo s pisalnim strojem oziroma računalniško izpišejo, razmnožijo in se nalepijo na ustrezno mesto na obrazcu.
- (11) V posameznem obrazcu so lahko vnaprej natisnjena besedila za več različnih stalnih obvestil oziroma sporočil, ki jih je treba z ročnimi vpisi le dopolniti. Ta besedila morajo biti med seboj ločena z okvirji in oštevilčena z zaporednimi številkami. Pri besedilu, ki se dopolni, je treba zaporedno številko pred dopolnjenim besedilom obkrožiti, neizpolnjena besedila pa prečrtati s poševno črto. Strojevodja po opravljeni nalogi obkroženo številko prečrta s poševno črto kot označbo, da je nalogo upošteval.
- (12) Splošni nalog je treba strojevodji izročiti dokazno. Vsebine naloga ni dovoljeno spreminjati ali dopolnjevati. Če vsebina ne ustreza, je treba napisati nov nalog.
- (13) Pri vpisovanju kontrolnih števil v dnevnike, beležnice in obrazce je treba upoštevati, da:
 1. je številka poljubna in da številke niso zaporedne;
 2. se številka ne ujema z zadnjo številko številke vlaka;
 3. se ne uporablja samostojna številka 0 do 9;
 4. dana številka ni večja od dvomestne;
 5. se ne uporabljajo pogosto iste številke.
- (14) Kadar je treba v eni rubriki vpisati obe številki fonogramov, jih je treba vpisati v obliki ulomka. V števec se vpiše številka sprejetega ali predanega fonograma, v imenovalc pa številka potrditve sprejema fonograma.
- (15) Datumi se v ročno vodenih obrazcih vpišejo tako, da se vpiše po vrsti dan, mesec in leto. Dan in mesec morata biti izpisana z dvomestnim številom, leto pa s popolno številko (na primer: 1. januar 2000 se vpiše 1. 1. 2000). Časovni podatki se vpisujejo v urah in minutah z dvomestnimi števili tako, da se minute ločijo od ure s piko (na primer: 01.01; 07.03; 11.23).
- (16) Podatkov v računalniških izpisih ni dovoljeno ročno popravljati ali dopisovati, ampak je treba narediti nov računalniški izpis s pravilnimi podatki.

(17) V ročno izpolnjenih obrazcih je že vpisane podatke dovoljeno popraviti tako, da se vpisani podatek, ki ga je treba popraviti, prečrta s tanko valovito črto tako, da je vpisani podatek še vedno čitljiv, pravilni podatek pa se vpiše nad ali pod prečrtanim podatkom. Delavec, ki opravi popravek podatkov, overi popravek s svojim podpisom na robu iste vrstice. Brisanje vpisanih podatkov je prepovedano. Če je obrazec izpolnjen v več izvodih, morajo biti podatki popravljeni na vseh izvodih.

(18) Lege mest na progi je treba v obrazcih izpisovati v kilometrih in metrih tako, da so kilometri in metri ločeni s piko. Če je število kilometrov ali metrov manjše od 100, je treba pred njimi napisati ustrezno število ničel, tako da skupaj s številom kilometrov ali metrov tvorijo trimestno število (npr.: 2. kilometer proge in 50. meter = 002.050).

(19) Oznake signalov se v obrazcih izpisujejo z njihovo popolno oznako.

(20) Vsaka organizacijska enota in delovna mesta morajo imeti v zalogi toliko obrazcev prometne službe, kolikor je potrebno za varen in urejen železniški promet. Zaloga in arhiv obrazcev morata biti urejena na določenem mestu.

(21) Roki za hranjenje uporabljenih obrazcev so določeni v Pregledu obrazcev prometne službe, ki so v prilogi 15 kot sestavni del tega delovnega navodila. V rok hranjenja se ne računa leto, v katerem so bili uporabljeni. Obrazci, ki se vodijo in izpisujejo računalniško, se arhivirajo elektronsko, razen če je v tem poglavju določeno drugače.

(22) Uporaba obrazcev po delovnih mestih in način izpolnjevanja posameznih obrazcev morata upravljavec oziroma prevozniki predpisati v operativnem predpisu.

30.2. Pregled rednih leg kretnic

(1) Obrazec Pregled rednih leg kretnic (P-1), ki je določen v prilogi 1 tega delovnega navodila kot njegov sestavni del, je namenjen ugotovitvi, v kateri legi mora biti postavljena posamezna kretnica, kadar ni postavljena za vlakovno ali premikalno vozno pot. Vodi se na postajah, opremljenih z mehaničnimi oziroma elektromehaničnimi signalnovarnostnimi napravami.

(2) Obrazec P-1 je treba izpolniti za vsako kretniško območje postaje posebej in ga obesiti v prostoru delavca, ki kretnice prestavlja. Pri prestavljanju kretnic v njihovo redno lego se mora ravnati po Pregledu rednih leg kretnic.

30.3. Prometni dnevnik za postaje z računalniškim vodenjem prometa

(1) Na postajah, kjer je uvedeno računalniško vodenje prometa vlakov, mora računalniški sistem sam sprotno beležiti podatke o gibanju vlakov na postaji.

(2) Prometni dnevnik za postaje z računalniškim vodenjem prometa (P-2) mora v zaglavju vsebovati datum vodenja podatkov, ime dnevnika in ime postaje ter oznako dnevnika in tekočo številko strani dnevnika.

(3) Za vsak posamezni vlak mora Prometni dnevnik (P-2) vsebovati podatke po posameznih stolpcih, in sicer:

1. črkovno oznako za način postavljanja vozne poti (črkovne oznake pred številko vlaka so določene z računalniškim programom za proženje postavitve voznih poti vlakov);
2. številko vlaka;
3. čas odhoda vlaka s sosednje postaje;
4. številko uvoznega tira;
5. čas prispetja vlaka;
6. odstopanje od prihoda (prevoza), predvidenega z voznim redom v minutah, z znakom »+« za zamudo in z znakom »-« za predčasni prihod (prevoz);
7. številko izvoznega tira;
8. čas odhoda vlaka;
9. odstopanje od odhoda, predvidenega z voznim redom, z enakimi oznakami kot v prihodu;
10. podatke o popolnem uvozu vlaka;

11. podatke o celovitosti vlaka;
12. podatke o dovoljenju vlaka (privolitvi);
13. podatke o odjavi vlaka (prostosti blokovnega odseka);
14. opombe (vzroki za odstopanja od voznega reda).

(4) Prometni dnevnik (P-2) je treba za vsak dan izpisati in hraniti.

(5) V primeru, da računalniško vodenje prometa ni mogoče, je treba podatke o gibanju vlakov voditi ročno v Prometnem dnevniku (P-3).

30.4. Prometni dnevnik za postaje z elektrotelegrafnim ali elektronskim zavarovanjem

Obrazec Prometni dnevnik za postaje z elektrotelegrafnim ali elektronskim zavarovanjem (P-3), ki je določen v prilogi 2 tega delovnega navodila kot njegov sestavni del, je namenjen evidentiranju podatkov o gibanju vlakov, vlakovnih fonogramov in obvestil postajnemu osebju in osebju službenih mest ter predanih in prejetih fonogramih v zvezi s prometom vlakov. Razdeljen je po posameznih sklopih na devet delov.

30.5. Prometni dnevnik za postaje z elektromehaničnim ali mehaničnim zavarovanjem

Obrazec Prometni dnevnik postaje z elektromehaničnim ali mehaničnim zavarovanjem (P-4), ki je določen v prilogi 3 tega delovnega navodila kot njegov sestavni del, je namenjen evidentiranju podatkov o gibanju vlakov, vlakovnih fonogramov in fonogramih o zavarovanju voznih poti vlakov, obvestil delovnim mestom na postaji, službenim mestom na progi ter predanih in sprejetih fonogramih v zvezi s prometom vlakov. Razdeljen je na 11 delov in tiskan v obliki knjige.

30.6. Evidenca uporabe tipk s števcem na signalnovarnostni napravi

(1) Obrazec Evidenca uporabe tipk s števcem na signalnovarnostni napravi (P-5), ki je določen v prilogi 4 tega delovnega navodila kot njegov sestavni del, je namenjena za kontrolo uporabe tipk, s katerimi se opravljajo izredni posegi na signalnovarnostni napravi. To evidenco vodijo delavci, ki ravnaajo s signalnovarnostno napravo s tipkami, opremljenimi s števcem.

(2) Na postajah z računalniškim vodenjem zavarovanja voznih poti naprava sama evidentira izredne posege na signalnovarnostni napravi in beleži stanje števcem. V primeru okvare računalnika oziroma ob ročnem ravnanju s signalnovarnostno napravo se uporaba izrednih ukazov evidentira v »Evidenca uporabe tipk s števcem na signalnovarnostni napravi«.

(3) Evidenca uporabe tipk s števcem se lahko uporablja v več različnih velikostih, glede na število tipk s števcem na signalnovarnostni napravi, vendar mora biti vsak stolpec uporabljen za vpis le ene tipke s števcem.

30.7. Dovoljenje za premik

(1) Z obrazcem Dovoljenje za premik (P-6), ki je določen v prilogi 5 tega delovnega navodila kot njegov sestavni del, daje prometnik oziroma delavec, ki dovoljenje za premik izstavlja premikalnemu vodji, pisno dovoljenje za premik. Izpolnjuje se v treh delih. En izvod se izroči premikalnemu vodji, drugi del strojevodji, tretji del pa ostane v bloku.

(2) Če premik ni bil opravljen ali pa je bil opravljen le delno, je treba dovoljenje za premik predati ob predaji službe nasledniku, da se premik opravi oziroma dokonča.

30.8. Poročilo o izrednosti

Obrazec Poročilo o izrednosti (P-7), ki je določen v prilogi 6 tega delovnega navodila kot njegov sestavni del, sestavljajo progovni prometniki, prometniki, objavitelji. Prevoznik za lastno osebje predpiše vzorec obrazca, ki mora vsebovati najmanj: kraj dogodka, datum in čas, opis dogodka ter podatke o

sestavljavcu in njegovo identifikacijo. Sestavi se ga za vse izrednosti, ki se dogodijo v času opravljanja njihovega dela in v zvezi z njihovim delom.

30.9. Izpisek iz operativnih voznih redov za postajno osebje

(1) Obrazec Izpisek iz operativnih voznih redov za postajno osebje (P-8), ki je določen v prilogi 7 tega delovnega navodila kot njegov sestavni del, izdela pooblaščen delavec upravljavca za postaje, odjavnice in nakladališča. Izpisek iz operativnih voznih redov je treba izdelati tudi za delovna mesta, ki so predvidena za občasno zasedbo (na primer: odjavnice ob daljših zaporah tirov – prog).

(2) Izpolnjeni Obrazci P-8 morajo biti na priročnih mestih tistih delovnih mest, kjer delavci sodelujejo pri izvršitvi tehnološkega procesa dela na postaji. Za prometnika je treba izdelati izpisek iz operativnih voznih redov le na postajah z elektromehaničnim ali mehaničnim zavarovanjem.

30.10. Izpisek iz operativnih voznih redov za progovno osebje

Obrazec Izpisek iz operativnih voznih redov za progovno osebje (P-9), ki je določen v prilogi 8 tega delovnega navodila kot njegov sestavni del, sestavi pooblaščen delavec upravljavca za osebje službenih mest (stalnih ali občasnih) na pripadajočih progovnih odsekih ali pa se izdela računalniško.

30.11. Beležnica obvestil in fonogramov za progovne čuvaje

Obrazec Beležnica obvestil in fonogramov za progovne čuvaje (P-10), ki je določen v prilogi 9 tega delovnega navodila kot njegov sestavni del, je namenjen progovnim čuvajem za vpisovanje fonogramov, s katerimi so sprejeti nalogi oziroma sprejeta ali oddana obvestila, pomembna za varnost in urejenost železniškega prometa. Beležnica obvestil in fonogramov za progovne čuvaje se mora voditi na vseh službenih mestih.

30.12. Beležnica fonogramov za kretnike

Obrazec Beležnico fonogramov za kretnike (P-11), ki je določen v prilogi 10 tega delovnega navodila kot njegov sestavni del, vodijo in izpolnjujejo kretniki, ki na postajah predstavljajo kretnice s centralnega mesta z elektromehanično signalnovarnostno napravo.

30.13. Beležnica brzojavk in fonogramov

Obrazec Beležnica brzojavk in fonogramov (P-12), ki je določen v prilogi 11 tega delovnega navodila kot njegov sestavni del, je namenjen evidentiranju vseh sprejetih in oddanih brzojavk in fonogramov, za katere ni predvidenih besedil v drugih obrazcih za organizacijo in opravljanje prometa. Obrazec P-12 se mora voditi na vseh delovnih mestih, kjer opravljajo delo OVKN. V ta namen so z obrazcem P-12 opremljena vsa delovna mesta in komunikacijska mesta na progi.

30.14. Nalog za vožnjo vlaka

Obrazec Nalog za vožnjo vlaka (P-13), ki je določen v prilogi 12 tega delovnega navodila kot njegov sestavni del, je dokument, v katerem se predpiše uporaba voznega reda posameznega vlaka, postaja, do katere sme vlak voziti, in obvestila o počasnih vožnjah in posebnostih.

30.15. Splošni nalog

Obrazec Splošni nalog (P-14), ki je določen v prilogi 13 tega delovnega navodila kot njegov sestavni del, se uporablja za obveščanje strojevodje z obvestili, o katerih strojevodja ni obveščen s P-13. Splošni nalog (P-14) je obrazec, kjer mora število originalov biti enako številu kopij. Original se preda strojevodji, ki prejem potrdi s podpisom na kopiji.

30.16. Prepustnica za vožnjo progovnega vozila

Obrazec Prepustnica za vožnjo progovnega vozila (P-15), ki je določen v prilogi 14 tega delovnega navodila kot njegov sestavni del, je namenjen vožnji progovnih vozil za posebne namene, ki ne vozijo kot vlak.

30.17. Pregled obrazcev prometne službe

V Pregledu obrazcev prometne službe, ki so v prilogah tega delovnega navodila kot njegov sestavni del, je prikazana oblika tiska obrazca, kdo ga uporablja, rok hranjenja in predpisana velikost.

31. KONČNE DOLOČBE

31.1. Začetek veljavnosti

To delovno navodilo začne veljati z dnem 10.07.2026 in se začne uporabljati z dnem 15.09.2026.

To delovno navodilo se objavi na intranetni strani SŽ v aplikaciji Predpisi.

Datum: 24.04.2026

Številka: 404-1/2020-126

32. PRILOGE

- Priloga 1: Pregled rednih leg kretnic (P - 1)
- Priloga 2: Prometni dnevnik za postaje z elektrorelejnim ali elektronskim zavarovanjem (P - 3)
- Priloga 3: Prometni dnevnik za postaje z elektromehaničnim ali mehaničnim zavarovanjem (P - 4)
- Priloga 4: Evidenca uporabe tipk s števcji na signalnovarnostni napravi (P - 5)
- Priloga 5: Dovoljenje za premik (P - 6)
- Priloga 6: Poročilo o izrednosti (P - 7)
- Priloga 7: Izpisek iz operativnih vozni redov za postajno osebje (P - 8)
- Priloga 8: Izpisek iz operativnih vozni redov za progovno osebje (P - 9)
- Priloga 9: Beležnica obvestil in fonogramov za progovne čuvaje (P - 10)
- Priloga 10: Beležnica fonogramov za kretnike (P - 11)
- Priloga 11: Beležnica brzojavk in fonogramov (P - 12)
- Priloga 12: Nalog za vožnjo vlaka (P - 13)
- Priloga 13: Splošni nalog za vlak (P - 14)
- Priloga 14: Prepustnica za vožnjo progovnega vozila (P - 15)
- Priloga 15: Pregled obrazcev prometne službe

32.1. Priloga 1: Pregled rednih leg kretnic (P - 1)

Postaja:

P-1

PREGLED REDNIH LEG KRETNIC

REDNA LEGA	ŠTEVILKE KRETNIC
1	2
I. ENOJNE KRETNICE	
V PREMO	
V ODKLON	
II. KRIŽIŠČNE KRETNICE	
V GLAVNO PREMO	
V STRANSKO PREMO	
V ODKLON DESNO	
V ODKLON LEVO	

Navodilo za izpolnjevanje obrazca

Obrazec P-1 se izpolnjuje tako, da se:

- pod »postaja« na vrhu obrazca vpiše celotno ime postaje tako, kot je vpisano v dokumentih operativnega voznega reda;
- v stolpec 2 vpišejo označbe kretnic z arabsko številko in z besedo v oklepaju, glede na njihovo redno lego po zaporedju, posebej za enojne kretnice in posebej za križiščne kretnice. Posamezne označbe kretnic se med seboj ločijo s podpičjem. Redna lega kretnice je določena v postajnem poslovnem redu na podlagi navodila za ravnanje s postajno signalnovarnostno napravo.

Primer: 3 (tri), če je označba samo številka oziroma 2a (dva a), če je označba sestavljena iz številke in črke.

Naslovna stran:

P-3

Postaja:

Zap. št.:

PROMETNI DNEVNIK

**za postaje z elektrotelegrafnim ali elektronskim
zavarovanjem**

Začet dne:	Končan dne:
Z vlakom št.:	Z vlakom št.:

List v knjigi:

[illegible]

[illegible][illegible]

Navodilo za izpolnjevanje obrazca

Št. stolpca	Vsebina in podatki, ki se vpišejo v stolpec
1	– številka vlaka oziroma RPV za ročno progovno vozilo ali MPV za progovna vozila z lastnim pogonom (motorna progovna vozila) ter zaporedna številka progovnega vozila, ne glede na smer vožnje. Progovna vozila ne smejo imeti istih števil istega dne na dveh sosednjih medpostajnih odsekih, za kar se morajo prometniki dogovoriti za vsak dan posebej. Številke za progovna vozila tečejo zaporedno s tem, da se vsak dan začne s številko 1; – če se številka vlaka menja, se vpiše v obliki ulomka. V števec se vpiše številka vlaka v prihodu, v imenovalcu pa številka vlaka v odhodu. Kadar lokomotivski vlak nima številke vlaka iz kontingenta za lokomotivske vlake ali motorno vozilo za posebne namene, ki vozi kot vlak, je treba nad številko vlaka vpisati veliko črko »S« oziroma »MPV«.
2	a) v zgornji del stolpca se vpiše: – številko tira, na katerega vlak s postankom uvozi (ne glede na to, če je to končna postaja vlaka in ne glede na to, ali bo vlak po postanku nadaljeval vožnjo z istega tira ali nekega drugega tira); b) v spodnji del stolpca se vpiše številko tira za: – vlake, ki začnejo vožnjo; – vlake, pri katerih uvozni in izvozni tir nista ista, izvozni tir v odhodu (če je tir isti kot pri uvozu, ostane polje prazno); – vlake, ki prevozijo postajo. Kot številka uvoznega ali izvoznega tira se vpiše številka tira, na katerem se vlak ustavi oziroma s katerega vlak odpelje, ne glede na to, da vlak pri tem prepelje še več postajnih tirov. Pri vlaku, ki postajo prevozi, se vpiše osnovna številka tira, po katerem vlak vozi (na primer: če ima postaja tire označene s številkami 1, 1a, 1b itd., se za tir vpiše številka 1).
3	Čas prihoda vlaka se vpiše v zgornji del stolpca, čas odhoda ali prevoza v spodnji del stolpca, ločeno za ure in ločeno za minute.
4	Odstopanje od voznega reda v prihodu se vpiše v zgornji del stolpca, v odhodu in voznorednem prevozu pa v spodnji del stolpca. Kadar odstopanja od voznega reda ni, ostane stolpec 4 prazen. Če ima vlak izjemen postanek ali izjemen prevoz, se odstopanja od voznega reda vpišejo v oba deljena dela stolpca.
5	Stolpec se ne izpolnjuje za dano in sprejeto dovoljenje, ki v glavi obrazca ni oštevilčeno. Številko 1, 2 ali 3 v zgornji del stolpca, glede na vrsto danega dovoljenja iz glave obrazca, in v spodnji del številko vrste sprejetega dovoljenja. Kadar nastopa pri oddaji ali sprejemu dovoljenja dva ali več pogojev hkrati, se vpišejo številke vseh potrebnih pogojev iz glave obrazca, ki so med seboj ločene z vejico.
6	V zgornji del stolpca čas sprejetega dovoljenja, v spodnji del stolpca čas danega dovoljenja.
7	V zgornji del stolpca kontrolno številko sprejetega dovoljenja, v spodnji del stolpca kontrolno številko danega dovoljenja.
8	Številka proge z arabsko številko na progah z obojestranskim prometom v zgornji del stolpca za dano dovoljenje oziroma v spodnji del stolpca za sprejeto dovoljenje. »Nepravi tir« na dvotirnih progah za vožnje vlakov in progovnih vozil po nepravem tiru.
9	Čas, ko je bila predaviza sprejeta, v zgornji del stolpca in čas, ko je bila predaviza predana, v spodnji del stolpca.
10	Čas predvidenega odhoda s sosednje postaje v zgornji del stolpca in čas predvidenega odhoda z lastne postaje v spodnji del stolpca.
11	Imena prihodnjih službenih mest in postaje, katerim je bila predana predaviza, po vrsti kot si sledijo v smeri vožnje vlaka. Imena službenih mest in postaj se vpisujejo s kraticami, ki se uporabljajo v grafikonu.
12	Kontrolna številka potrditve delavca na pripadajočem službenem mestu ali postaji.
13	Čas odhoda s sosednje postaje v zgornji del stolpca. V kolikor se čas odhoda ujema s časom predavize, se stolpec v ustrezni vrsti za vpisovanje časa odhoda ne izpolnjuje.

Št. stolpca	Vsebina in podatki, ki se vpišejo v stolpec
14	Čas, ko je bila aviza sprejeta, v zgornji del stolpca, in čas, ko je bila aviza predana, v spodnji del stolpca. V kolikor se čas odhoda iz predavize ujema s časom odhoda iz avize, se stolpec v ustrezni vrsti za vpisovanje časa javljanja ne izpolnjuje.
15	Čas predaje fonograma, s katerim prometnik dovoli vožnjo mimo neuporabnega stalnega signala na postajnem območju z dajanjem ročnega signalnega znaka »Naprej« ali strojevodji po telefonu oziroma radijski zvezi po časovnem zaporedju, kot so si fonogrami, s katerimi je prometnik dovolil vožnjo mimo neuporabnih signalov, sledili, za vsak vlak posebej.
16	Številka fonograma, s katerim prometnik dovoli vožnjo mimo določenega signala.
17	Oznaka signala, mimo katerega prometnik dovoli vožnjo s fonogramom.
18	Številka potrditve sprejema fonograma delavca pri zadevnem signalu.
19	Čas, ko delavec javi, da je vlak cel uvozil. Stolpec se izpolnjuje takrat, ko celovitost vlaka oziroma progovnega vozila pri uvozu ni mogoče ugotoviti s signalnovarnostno napravo, celovitost ter popolnost uvoza pa ugotavlja postajno osebje oziroma delavec pri vlakcu.
20	Številka fonograma, s katerim za to posebej določeni postajni delavec javlja, da je vlak cel in popolnoma uvozil. Naziv delavca v skrajšani obliki (primer: »sklp« – sklepní premíkač, »Vv« - vlakovodja), če pa to javlja delavec vlaka ustno, s kratico: »Os« (osebno), če celovitost ugotavlja prometnik osebno. Za vlake, ki prevozijo postajo brez postanka, in za motorne garniture za prevoz potnikov s postankom 1 minuto ali manj, celovitost vlaka ugotavlja prometnik sam in tega ne evidentira.
21	Čas, ko je bila odjava dana, v zgornji del stolpca, in čas, ko je bila odjava sprejeta, v spodnji del stolpca.
22	Kontrolna številka dane odjave v zgornji del stolpca in kontrolna številka sprejete odjave v spodnji del stolpca.
23	Rezervirano.
24	Čas, ko se fonogram začne predajati.
25	Tekoča številka predanega fonograma, ki se prične vsak dan s številko 1 in se nadaljuje po zaporedju.
26	Ime postaje, službenega mesta oziroma imena delovnih mest. Za imena postaj je treba uporabiti kratice iz operativnega voznega reda. Za imenovanje delovnih mest je treba uporabljati enotne kratice, in sicer: a) »VD« – vlakovni dispečer, progovni prometnik, b) »SV« – strojevodja, c) »PR« – začasna službena mesta (čuvaji delovnih skupin na progi, vodje delovnih skupin, ...), d) »SVN« – vzdrževalci signalnovarnostnih naprav, e) »TKN« – vzdrževalci telekomunikacijskih naprav, f) »ENP« – dispečer stabilnih naprav elektrovleke, g) »ČVK« – čistilci (vzdrževalci) kretnic, h) »NPr« – čuvaji nivojskih prehodov, na katerih je začasno varovan promet na nivojskem prehodu (poleg kratice je treba v tem primeru vpisati še začasno določeno oznako). Kadar se na medpostajnem odseku nahaja več delovnih skupin, se zaporedje le-teh označi z zaporednimi arabskimi številkami od začetka proti koncu proge (PR1, PR2, ... SVN1, SVN2 itd.).
27	Kontrolna številka delavca, ki je sprejel fonogram, kot potrditev sprejema.
28	Čas, ko se fonogram začne sprejemati.
29	Številka sprejetega fonograma, ki jo pove delavec, ki fonogram predaja.
30	Ime postaje oziroma imena delovnih mest.
31	Kontrolna številka delavca, ki je sprejel fonogram, kot potrditev sprejema.

Št. stolpca	Vsebina in podatki, ki se vpišejo v stolpec
32	Vpiše se kratka in razumljiva vsebina fonogramov, katerih vsebine se razlikujejo od vsebin v glavi delov II do VII oziroma vsebina v njih ni navedena in katerih vsebina je neposredno vezana na vlak oziroma na varnost in urejenost prometa, predvsem pa: a) dovoljenja za vožnjo vlakov mimo neuporabnih signalov, b) nalogi za strego s stikali voznega omrežja, c) dispečerski nalogi, d) sprejeta in predana obvestila ter nalogi vlakovnemu osebju med vožnjo na odprti progi, e) dovoljenja in obvestila za delo vzdrževalcev na območju postaj in odprti progi, f) dovoljenje za čiščenje kretnic, g) obveščanje strojevodij o posebnih ukrepih pri vožnji, h) predavize in avize za vožnje vlakov in progovnih vozil do določenega mesta na odprti progi, i) dovoljenja za utirjenje progovnih vozil na odprti progi oziroma obvestil o umaknitvi progovnega vozila z odprte proge, j) začetek in konec prekinjene službe, k) preložena in odrejena križanja, l) obvestila postajnemu osebju in osebju službenih mest o zamujenih vožnjah vlakov (v minutah), m) obvestila o spremembah v vlakovnem prometu (+ za vpeljane, – za odpovedane vlake), n) obvestila o zavarovanju prometa na nivojskih prehodih, ki so na vozni poti vlaka, o) fonogram za progovno vozilo, ki vozi do določenega mesta na odprti progi. Kadar fonogrami v stolpcu 32 zaradi dolžine presegajo predvideni prostor, se vpisujejo v naslednjo vrsto s tem, da se preko stolpcev 1 do 23 potegne poševna črta. Podatki za naslednji vlak se vpišejo v naslednjo prosto vrsto. Besedilo vsakega fonograma se vpiše enkrat, podatke za sprejem in potrditev prejema le-tega je treba vpisati v isto vrsto. Če so fonogrami z daljšim besedilom, jih je dovoljeno vpisati tudi v več vrsticah. Na koncu vsakega fonograma je treba vpisati še priimek delavca, ki je fonogram oddal oziroma potrdil sprejem. Prometnik prejeti fonogram potrdi tako, da izpolni ustrezno vrstico v stolpcu 31. Potrditev sprejema fonograma, ki ga je oddal oziroma posredoval, evidentira tako, da izpolni ustrezno vrstico v stolpcu 27, za priimkom na koncu besedila v stolpcu 32 vpiše priimek delavca, ki je fonogram sprejel. Če je prometnik oddal fonogram več kot enemu delavcu, za vsakega naslednjega delavca izpolni vrstico v stolpcih 24–27 in v stolpcu 32 vpiše njegov priimek. Pri dogovorjenih križanjih, ki jih opravlja vlakovni dispečer, se vpišejo številka oziroma številke vlakov (če je križanje dogovorjeno za več vlakov oziroma z več vlaki hkrati) z znakom »x« in ime postaje, kamor je križanje dogovorjeno, ter priimek vlakovnega dispečerja. Primer: »Številka vlaka (vlakov) x številka vlaka (vlakov) na ime postaje« (priimek vlakovnega dispečerja). V primerih, ko se za križanja dogovarjajo prometniki, se soglašajoči fonogram vpiše v enaki obliki kot pri dogovarjanju križanj z vlakovnim dispečerjem s tem, da se za imenom postaje še vpiše beseda »soglašam« in priimek prometnika, ki je na križanje soglašal. Primer: »Številka vlaka (vlakov) x številka vlaka (vlakov) na ime postaje soglašam« (priimek prometnika). Ta vpis opravijo vsi prometniki, ki morajo biti pri dogovarjanju križanja navzoči.
33	V glavi obrazca pod besedo »Datum:« vpiše ali odtisne datum tekočega dne. Pod njim se vpišeta zaznamka o temperaturi in vremenskih razmerah. V samem stolpcu pa se vpisujejo opombe o vzroku za nastalo zamudo vlaka, zaustavitev pred uvoznim signalom in drugih vzrokih za odstopanje od voznega reda, ter spremembe vremena.

32.3. Priloga 3: Prometni dnevnik za postaje z elektromehaničnim ali mehaničnim zavarovanjem (P - 4)

Priloga 3

Naslovna stran:

P-4

Postaja:

Zap. št.:

PROMETNI DNEVNIK

**za postaje z elektromehaničnim ali
mehaničnim zavarovanjem**

Začet dne:	Končan dne:
Z vlakom št.:	Z vlakom št.:

List v knjigi:

[illegible]

Navodilo za izpolnjevanje posameznih stolpcev in obrazca

Št. stolpca	Vsebina in podatki, ki se vpišejo v stolpec
1	– številka vlaka oziroma RPV za ročno progovno vozilo ali MPV za progovna vozila z lastnim pogonom (motorna progovna vozila) ter zaporedna številka progovnega vozila, ne glede na smer vožnje. Progovna vozila ne smejo imeti istih števil istega dne na dveh sosednjih medpostajnih odsekih, za kar se morajo prometniki dogovoriti za vsak dan posebej. Številke za progovna vozila tečejo zaporedno s tem, da se vsak dan začne s številko 1; – če se številka vlaka menja, se vpiše v obliki ulomka. V števec se vpiše številka vlaka v prihodu, v imenovalcu pa številka vlaka v odhodu. Kadar lokomotivski vlak nima številke vlaka iz kontingenta za lokomotivske vlake ali motorno vozilo za posebne namene, ki vozi kot vlak, je treba nad številko vlaka vpisati veliko črko »S« oziroma »MPV«.
2	a) v zgornji del stolpca se vpiše: – številko tira, na katerega vlak s postankom uvozi (ne glede na to, če je to končna postaja vlaka in ne glede na to, ali bo vlak po postanku nadaljeval vožnjo z istega tira ali nekega drugega tira); b) v spodnji del stolpca se vpiše številko tira za: – vlake, ki začnejo vožnjo; – vlake, pri katerih uvozni in izvozni tir nista ista, izvozni tir v odhodu (če je tir isti kot pri uvozu, ostane polje prazno); – vlake, ki prevozijo postajo. Kot številka uvoznega ali izvoznega tira se vpiše številka tira, na katerem se vlak ustavi oziroma s katerega vlak odpelje, ne glede na to, da vlak pri tem prepelje še več postajnih tirov. Pri vlaku, ki postajo prevozi, se vpiše osnovna številka tira, po katerem vlak vozi (na primer: če ima postaja tire označene s številkami 1, 1a, 1b itd, se za tir vpiše številka 1).
3	Čas prihoda vlaka se vpiše v zgornji del deljene vrste, čas odhoda ali prevoza v spodnji del stolpca, ločeno za ure in ločeno za minute.
4	Odstopanje od voznega reda v prihodu se vpiše v zgornji del stolpca, v odhodu in voznorednem prevozu pa v spodnji del stolpca. Kadar odstopanja od voznega reda ni, ostane stolpec 4 prazen. Če ima vlak izjemen postanek ali izjemen prevoz, se odstopanja od voznega reda vpišejo v oba deljena dela stolpca.
5	Stolpec se ne izpolnjuje za dano in sprejeto dovoljenje, ki v glavi obrazca ni oštevilčeno. Številko 1, 2 ali 3 v zgornji del stolpca, glede na vrsto danega dovoljenja, iz glave obrazca in v spodnji del številko vrste sprejetega dovoljenja. Kadar nastopa pri oddaji ali sprejemu dovoljenja dva ali več pogojev hkrati, se vpišejo številke vseh potrebnih pogojev iz glave obrazca, med seboj ločene z vejico.
6	V zgornji del stolpca čas sprejetega dovoljenja, v spodnji del stolpca čas danega dovoljenja.
7	V zgornji del stolpca kontrolno številko sprejetega dovoljenja, v spodnji del stolpca kontrolno številko danega dovoljenja.
8	»Nepravi tir« v zgornji del stolpca za dano dovoljenje oziroma v spodnji del stolpca za sprejeto dovoljenje na dvotirnih progah za vožnje po nepravem tiru.
9	Čas, ko je bila predaviza sprejeta v zgornji del stolpca, in čas, ko je bila predaviza predana v spodnji del stolpca.
10	Čas predvidenega odhoda s sosednje postaje v zgornji del stolpca in čas predvidenega odhoda z lastne postaje v spodnji del stolpca.
11	Imena prihodnjih službenih mest in postaje, katerim je bila predana predaviza po vrsti, kot si sledijo v smeri vožnje vlaka. Imena službenih mest in postaje se vpisujejo s kraticami, ki se uporabljajo v grafikonu.
12	Kontrolna številka potrditve delavca na pripadajočem službenem mestu in postaji.
13	Čas odhoda s sosednje postaje v zgornji del stolpca. V kolikor se čas odhoda ujema s časom v predavizi, se stolpec v ustrezni vrsti za vpisovanje časa odhoda ne izpolnjuje.
14	Čas, ko je bila aviza sprejeta, v zgornji del stolpca in čas, ko je bila aviza predana, v spodnji del stolpca. V kolikor se čas odhoda iz predavize ujema s časom odhoda iz avize, se stolpec v ustrezni vrsti za vpisovanje časa javljanja ne izpolnjuje.

Št. stolpca	Vsebina in podatki, ki se vpišejo v stolpec
15	Čas, ko je prometnik zahteval od kretnika zavarovanje vozne poti vlaka ali progovnega vozila, z dodatnimi obvestili ali brez njih.
16	Kontrolna številka fonograma, s katerim je prometnik zahteval od kretnika zavarovanje vozne poti, z dodatnimi obvestili ali brez njih.
17	Številka tira, na katerega bo vlak izjemoma uvozil, v prvo vrstico.
18	»DA«, če ima vlak izjemen postanek, v drugo vrstico.
19	Številko zasedenega ali slepega tira, na katerega bo vlak uvozil, v tretjo vrstico.
20	»DA« v isto vrstico, v kateri je vpis v stolpcu 18 ali 19, ko je strojevodja obveščen o izjemnem postanku in/ali uvozu na zasedeni ali slepi tir. »NE« v isto vrstico, v kateri je vpis v stolpcu 18 ali 19, ko strojevodja ni obveščen o izjemnem postanku in/ali uvozu na zasedeni ali slepi tir.
21	Znak X in številka vlaka ter s kratico ime postaje, na katero je križanje dogovorjeno.
22	U - za uvoz, I - za izvoz in P - za prevoz na postajah, kjer s signalnovarnostnimi napravami ni mogoče dajati naloga za postavitve vozne poti.
23	Številko tira na postajah, kjer s signalnovarnostnimi napravami ni mogoče dajati naloga za postavitve vozne poti.
24	Kontrolna številka fonograma potrditve sprejema kretnika na uvozni strani v zgornjo vrstico, kontrolna številka fonograma potrditve sprejema kretnika na izvozni strani v spodnjo vrstico.
25	Čas predaje fonograma, s katerim prometnik dovoli vožnjo mimo neuporabnega stalnega signala na postajnem območju z dajanjem ročnega signalnega znaka »Naprej« ali strojevodji po telefonu oziroma radijski zvezi po časovnem zaporedju, kot so si fonogrami, s katerimi je prometnik dovolil vožnjo mimo neuporabnih signalov, sledili, za vsak vlak posebej.
26	Številka fonograma, s katerim prometnik dovoli vožnjo mimo določenega signala.
27	Oznaka signala, mimo katerega prometnik dovoli vožnjo s fonogramom.
28	Številka potrditve sprejema fonograma delavca pri zadevnem signalu.
29	Čas, ko postajni delavec oziroma delavec pri vlaku javi, da je vlak cel in popolnoma uvozil. Čas javljanja prostosti ločnice na izvozni strani se evidentira v spodnji del deljene vrste.
30	Številka fonograma, s katerim postajni delavec javlja, da je vlak cel in popolnoma uvozil. Naziv delavca v skrajšani obliki (primer: »sklp« – sklepní premikač, »Vv« - vlakovodja ali vodja vlaka), če to javlja delavec vlaka ustno, kratico: »Os« (osebno), če celovitost ugotavlja prometnik osebno, »blok«, če se obvestila o popolnem uvozu dajejo s kretniško elektromehanično varnostno napravo. Za vlake, ki prevozijo postajo brez postanka, in za motorne garniture za prevoz potnikov s postankom 1 minuto ali manj, celovitost vlaka ugotavlja prometnik sam in tega ne evidentira. Javljanje prostosti ločnice na izvozni strani se evidentira v spodnji del deljene vrste.
31	Čas, ko je bila odjava dana, v zgornji del stolpca, in čas, ko je bila odjava sprejeta, v spodnji del stolpca.
32	Kontrolna številka dane odjave v zgornji del stolpca in kontrolna številka sprejete odjave v spodnji del stolpca.
33	Čas, ko se fonogram začne predajati.
34	Tekoča številka predanega fonograma, ki se prične vsak dan s številko 1 in se nadaljuje po zaporedju.
35	Ime postaje oziroma imena delovnih mest. Za imenovanje delovnih mest je treba uporabljati enotne kratice, in sicer: a) »VD« – vlakovni dispečer, progovni prometnik, b) »SV« – strojevodja, c) »PR« – začasna službena mesta, d) »SVN« – vzdrževalci signalnovarnostnih naprav, e) »TKN« – vzdrževalci telekomunikacijskih naprav, f) »ENP« – dispečer stabilnih naprav elektrovleke, g) »ČVK« – čistilci (vzdrževalci) kretnic, h) »NPr« – čuvaji nivojskih prehodov, na katerih je začasno varovan promet na nivojskem prehodu (poleg kratice je treba v tem primeru vpisati še začasno določeno oznako). Kadar se na medpostajnem odseku nahaja več delovnih skupin, se zaporedje le-teh označi z zaporednimi arabskimi številkami od začetka proti koncu proge (PR1, PR2, SVN1, SVN2 itd.).

Št. stolpca	Vsebina in podatki, ki se vpišejo v stolpec
36	Kontrolna številka delavca, ki je sprejel fonogram, kot potrditev sprejema.
37	Čas, ko se fonogram začne sprejemati.
38	Številka sprejetega fonograma, ki jo pove delavec, ki fonogram predaja.
39	Ime postaje oziroma imena delovnih mest.
40	Kontrolna številka delavca, ki je sprejel fonogram, kot potrditev sprejema.
41	Vpiše se kratka in razumljiva vsebina fonogramov, katerih vsebine se razlikujejo od vsebin v glavi delov II do VII oziroma vsebina v njih ni navedena in katerih vsebina je neposredno vezana na vlak oziroma na varnost in urejenost prometa, predvsem pa: a) dovoljenja za vožnjo vlakov mimo neuporabnih signalov, b) nalogi za ravnanje s stikali voznega omrežja, c) dispečerski nalogi, d) sprejeta in predana obvestila ter nalogi vlakovnemu osebju, e) dovoljenja in obvestila za delo vzdrževalcev, f) dovoljenje za čiščenje kretnic, g) obveščanje strojevodij o posebnih ukrepih pri vožnji, h) fonogram za progovno vozilo, ki vozi do določenega mesta na odprti progi, i) predavize in avize za vožnje vlakov in progovnih vozil do določenega mesta na odprti progi, j) dovoljenja za utirjenje progovnih vozil na odprti progi oziroma obvestila o umaknitvi progovnega vozila z odprte proge, k) začetek in konec prekinjene službe, l) preložena in odrejena križanja, m) obvestila postajnemu osebju in osebju službenih mest o zamujenih vožnjah vlakov (v minutah), n) obvestila o spremembah v vlakovnem prometu (+ za vpeljane, – za odpovedane vlake), o) obvestila o zavarovanju prometa na nivojskih prehodih, ki so na vozni poti vlaka. Kadar fonogrami v stolpcu 41 zaradi dolžine presegajo predvideni prostor, se vpišujejo v naslednjo vrsto s tem, da se preko stolpcev 1 do 32 potegne poševna črta. Podatki za naslednji vlak se vpišejo v naslednjo prsto vrsto. Besedilo vsakega fonograma se vpiše enkrat, podatke za sprejem in potrditev prejema le-tega je treba vpisati v isto vrsto. Če so fonogrami z daljšim besedilom, jih je dovoljeno vpisati tudi v več vrsticah. Na koncu vsakega fonograma je treba vpisati še priimek delavca, ki je fonogram oddal oziroma potrdil sprejem. Prometnik prejeti fonogram potrdi tako, da izpolni ustrezno vrstico v stolpcu 40. Potrditev sprejema fonograma, ki ga je oddal oziroma posredoval, evidentira tako, da izpolni ustrezno vrstico v stolpcu 36, za priimkom na koncu besedila v stolpcu 41 vpiše priimek delavca, ki je fonogram sprejel. Če je prometnik oddal fonogram več kot enemu delavcu, za vsakega naslednjega delavca izpolni vrstico v stolpcih 33 – 36 in v stolpcu 41 vpiše njegov priimek. Pri dogovorjenih križanjih, se vpišejo številka oziroma številke vlakov (če je križanje dogovorjeno za več vlakov oziroma z več vlaki hkrati) z znakom »x« in ime postaje, kamor je križanje dogovorjeno.
42	V glavi obrazca se pod besedo »Datum:« vpiše ali odtisne datum tekočega dne. Pod njim se vpišeta zaznamka o temperaturi in vremenskih razmerah. V samem stolpcu pa se vpišujejo opombe o vzroku za nastalo zamudo vlaka, zaustavitev pred uvoznim signalom in drugih vzrokih za odstopanje od voznega reda ter spremembe vremena.

Če je na postaji samo en kretnik in je njegovo delovno mesto pri prometniku ali v njegovi neposredni bližini, komuniciranje pa se ne opravlja po telefonu, ostanejo stolpci 22 - 26 prazni. V tem primeru vpiše prometnik zahtevo za zavarovanje vozne poti vlaka v beležnico kretnika, katero le-ta potrdi s svojim podpisom.

32.4. Priloga 4: Evidenca uporabe tipk s števcem na signalnovarnostni napravi (P - 5)

Priloga 4

Naslovna stran:

P-5

Postaja (službeno mesto):

Zap. št.:

EVIDENCA UPORABE TIPK S ŠTEVCI

NA SIGNALNOVARNOSTNI NAPRAVI

Začeta: **Končana:**

List v knjigi:

Dne	Čas	Uporaba tipke s števcem										Vzrok uporabe	Podpis	
													prometnika	vzdrževalca SV naprav

Navodilo za izpolnjevanje posameznih stolpcev in obrazca

Ime stolpca	Vsebina in podatki, ki se vpišejo v stolpec
Dne	Datum uporabe tipke s števcem.
Čas	Čas uporabe tipke s števcem (ura in minuta).
Uporaba tipke s števcem	V prvo vrstico na vsaki strani je treba s kraticami izpisati nazive tipk, opremljenih s števcem, iz navodila za ravnanje s signalnovarnostno napravo po vrstnem redu kot so vgrajene na varnostni napravi od leve proti desni. Če je tipk s števcem manj kot je stolpcev, se neuporabljeni stolpci v prvi vrstici prečrtajo s poševno črto. Te kratice se navedejo in pojasnijo na začetku evidence na notranji strani platnice. V drugo vrstico je treba prepisati številko, ki jo kaže števec ustrezne tipke (številka se mora ujemati s številko na prejšnji strani ali z zadnjo stranjo prejšnje knjige). V naslednje vrstice številke, ki se na števcu pokažejo ob uporabi tipke s števcem: v eno vrstico je dovoljeno vpisati samo en števec (izjema je prva vrstica, kjer so izpolnjeni vsi stolpci).
Vzrok uporabe	V prvo vrstico PRENOS. V naslednje vrstice opis vzroka za uporabo tipke s števcem. Ob aktiviranju signalnovarnostne naprave ali ob dodatni vgraditvi tipke s števcem je treba stanje števecv komisijsko popisati, kar se zabeleži v stolpcu »Podpis«, vključno s podpisi članov komisije. V tem primeru se vpiše tekst »Komisijski popis števecv«.
Podpis	Podpis prometnika oziroma delavca, ki ravna s signalnovarnostno napravo.
Podpis	Podpis vzdrževalca SV naprav, kadar se tipka s števcem uporabi med vzdrževanjem ali preizkušanjem naprave.

(1) Ob predaji službe delavcev, ki ravna s signalnovarnostno napravo, mora delavec, ki službo predaja, v prvi prosti vrsti za zadnjim vpisom popisati stanje vseh števecv in v stolpcu »Vzrok uporabe« vpiše besedo »Predal« ter se podpiše. Delavec, ki službo prevzema, preveri vpisano stanje števecv, vpiše besedo »Prevzel« in se podpiše. Stanje števecv mora delavec popisati ob vsakem prehodu na novo stran, v stolpcu »Vzrok uporabe« pa vpisati besedo »Prenos«.

(2) V stolpcu »Vzrok uporabe« se vpiše vzrok uporabe tipke s števcem z jasnim besedilom, iz katerega mora biti razvidno, ali je bil izredni poseg opravljen zaradi prometne situacije ali zaradi tehničnih razlogov.

(3) V stolpcu »Vzrok uporabe« tipke s števcem vpišejo besedo »Preskus« vzdrževalci SV naprav ali prometniki po nalogu vzdrževalca SV naprav z navedbo priimka vzdrževalca, in sicer »Preskus po nalogu (priimek vzdrževalca)«. Vzdrževalec SV naprav po končanem preskusu ali vzdrževanju popiše zadnje stanje števecv v isto vrstico, prometnik pa sopodpiše stanje števecv tipk, ki jih je popisal vzdrževalec.

32.5 Priloga 5: Dovoljenje za premik (P - 6)

Priloga 5

Postaja

P-6**DOVOLJENJE ZA PREMİK Št.:**

I.	Za dan: Vlak št.: Naročnik: Premik:		
II.	Premik dovoljen na (tir, od mesta do mesta, ...)	V času	
		od	do
III.	Z neposredno zavoro lokomotive je dovoljeno zavirati največ osi.		
IV.	Prepovedano odbijanje – spuščanje v smer		
V.	Druga obvestila in nalogi		
VI.	Predal: Čas: Prevzel:		

Navodilo za izpolnjevanje obrazca

- (1) V prvo vrstico za besedo »Postaja« se vpiše celotno ime postaje ali odtisne žig.
- (2) V naslovu, kjer je mesto za vpis številke, se vpiše zaporedna številka, ki se začne s številko 1 vsak mesec.
- (3) V del I se vpisuje:
 - dan (datum) izdaje naloga za premik;
 - številka vlaka, kadar se premika z vlakom, oziroma naziv premikalne skupine, kadar opravlja premik stalna premikalna skupina (na primer: premik I., premik jug, ipd.);
 - ime (naziv) prevoznika (naročnika) premika.
- (4) V del II se vpisuje mesto, kjer je premik dovoljen (postaja, tiri, del postaje, ...) ter čas, v katerem je premik dovoljen.
- (5) V del III se vpiše največje dovoljeno število osi, ki jih lahko lokomotiva, s katero se premik opravlja, zavira z neposredno zavoro lokomotive.
- (6) V del IV se vpiše ime postaje, proti kateri je prepovedano odbijanje ali spuščanje. Besedilo, ki ne pride v poštev, se prečrta.
- (7) V del V se vpišejo vsa druga obvestila in nalogi v zvezi z varnim premikom (na primer: fizično zavarovanje nivojskih prehodov, opozorilo na ovire ob tiru, počasne vožnje ipd).
- (8) V delu VI prometnik oziroma delavec, ki dovoljenje za premik izstavlja, podpiše in vpiše čas predaje naloga tistemu, ki ga prevzema. Delavec, ki dovoljenje za premik prevzema, ga podpiše na desni strani na izvodu, ki ostane v bloku, in s tem potrdi prevzem.

32.6. Priloga 6: Poročilo o izrednosti (P - 7)

Priloga 6

Postaja / enota:

P-7

Datum:

POROČILO O IZREDNOSTI

	Poročilo sestavil:
	
	Delovno mesto:
	
	Podpis:

Navodilo za izpolnjevanje obrazca

- (1) Obrazec P-7 se izpolnjuje v dveh izvodih, pri čemer se en izvod preda vodji enote, en izvod pa ostane v arhivu.
- (2) V prvo vrstico vpiše sestavljavec poročila ime postaje oziroma enote, kateri pripada, v drugo pa datum sestavljanja poročila. Na obrazcu P-7 je prostor za opis izrednosti, v katerega se opiše izrednost z vsemi potrebnimi podatki za nadaljnji postopek ali raziskavo posameznega primera.
- (3) Na koncu poročila sestavljavec čitljivo napiše svoje ime in priimek in delovno mesto ter ga podpiše ali navede identifikacijski znak.

32.7. Priloga 7: Izpisek iz operativnih voznih redov za postajno osebje (P - 8)

Priloga 7**P-8**

IZPISEK IZ OPERATIVNIH VOZNIH REDOV ZA POSTAJNO OSEBJE VELJA OD DO

Postaja:

Službeno mesto:

Številka vlaka		Dnevi vožnje	Odhod s sosednje postaje	Prihod	Odhod	Tir	Opombe
smer 1	smer 2						
1	2	3	4	5	6	7	8

Navodilo za izpolnjevanje obrazca in posameznih stolpcev

- (1) V glavi obrazca se vpiše datum začetka in konca voznoredne dobe, za katero izpisek velja, ime postaje in delovnega mesta, za katerega je izpisek izdelan.
- (2) V Obrazec P-8 je treba vpisati podatke iz operativnega voznega reda za vsak vlak v časovnem zaporedju.
- (3) V posamezni stolpec se vpisujejo naslednja vsebina in podatki:

Št. stolpca	Vsebina in podatki, ki se vpišejo v stolpec
1	številka vlaka za smer vožnje vlaka od začetka proti koncu proge. Pri posebnih vlakih je treba pred številko vlaka vpisati veliko črko »P«;
2	številka vlaka za smer vožnje vlaka od konca proti začetku proge. Pri posebnih vlakih je treba pred številko vlaka vpisati veliko črko »P«;
3	koledar vožnje vlaka s simboli, ki se uporabljajo v voznem redu posameznega vlaka;
4	čas odhoda oziroma prevoza vlaka s sosodne postaje;
5	čas prihoda vlaka v primeru, če ima vlak postanek;
6	čas odhoda vlaka oziroma čas prevoza vlaka, če ima vlak prevoz, ostane stolpec 5 prazen;
7	številka uvoznega ali izvoznega tira; v primeru, da uvozni in izvozni tir nista ista, se tira vpišeta v obliki ulomka, in sicer številka uvoznega tira v števcu in številka izvoznega tira v imenovalcu;
8	opombe; pod opombe se vpisuje s kraticami zasedba vlaka (»Vv – vlak spremlja samo vlakovodja ali vodja vlaka, »sprev«, - vlak spremlja samo sprevodnik, »sklp« - vlak spremlja samo sklepnik, »brez« – vlak brez vlakospremnega osebja, »EZ« – enojna zasedba – vlečno vozilo zasedeno samo s strojevodjem, »EZ-brez« – vlak z enojno zasedbo vlečnega vozila in brez vlakospremnega osebja) in druge opombe, vezane na vozni red posameznega vlaka.

- (4) Pod vpisanimi podatki za vlake je treba opisati pomen posameznih simbolov, uporabljenih v stolpcu 3.
- (5) Izpisek iz operativnih voznih redov za postajno osebje se lahko izdela tudi računalniško, po vsebini in obliki pa mora biti enak.

32.8. Priloga 8: Izpisek iz operativnih voznih redov za progovno osebje (P - 9)

Priloga 8

P-9

IZPISEK
IZ OPERATIVNIH VOZNIH REDOV ZA PROGOVNO OSEBJE
VELJA OD DO

Progovni odsek:

Službeno mesto na progi:

Številka vlaka		Dnevi vožnje	V _{max}	Odhod	Prihod	Odhod	Prihod	Opombe
smer 1	smer 2			smer 1		smer 2		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Navodilo za izpolnjevanje obrazca in posameznih stolpcev

(1) V glavi obrazca se vpiše datum začetka in konca veljavnosti voznega reda, za katerega izpisek velja, ime progovnega odseka in ime službenega mesta na progi, za katerega je izpisek izdelan.

(2) V posamezne stolpce se vpisujejo naslednja vsebina in podatki:

Št. stolpca	Vsebina in podatki, ki se vpišejo v stolpec
1	številka vlaka za smer vožnje vlaka od začetka proti koncu proge. Pri posebnih vlakih je treba pred številko vlaka vpisati veliko črko »P«;
2	številka vlaka za smer vožnje vlaka od konca proti začetku proge. Pri posebnih vlakih je treba pred številko vlaka vpisati veliko črko »P«;
3	koledar vožnje vlaka s simboli, ki se uporabljajo v voznem redu posameznega vlaka;
4	največjo hitrost vlaka (V _{max}) na medpostajnem odseku, kjer se nahaja službeno mesto na progi;
5	čas odhoda oziroma prevoza vlaka s sosednje postaje iz smeri od začetka proti koncu proge in ki je glede na smer vožnje vlaka pred službenim mestom na progi;
6	čas prihoda na službeno mesto za vlake iz smeri od začetka proti koncu proge;
7	čas odhoda oziroma prevoza vlaka s sosednje postaje iz smeri od konca proti začetku proge in ki je glede na smer vožnje vlaka pred službenim mestom na progi;
8	čas prihoda na službeno mesto za vlake iz smeri od konca proti začetku proge;
9	opombe; pod opombe se vpisuje s kraticami zasedba vlaka (»Vv - vlak spremlja samo vlakovodja ali vodja vlaka, »sprej« - vlak spremlja samo sprevodnik, »sklp« - vlak spremlja samo sklepnik, »brez« – vlak brez vlakospremnega osebja, »EZ« – enojna zasedba – vlečno vozilo zasedeno samo s strojevodjem, »EZ-brez« - vlak z enojno zasedbo vlečnega vozila in brez vlakospremnega osebja) in druge opombe, vezane na vozni red posameznega vlaka.

32.9. Priloga 9: Beležnica obvestil in fonogramov za progovne čuvaje (P - 10)

Priloga 9

Naslovna stran:

P-10	
Delovna enota:	Zap. št.:
BELEŽNICA OBVESTIL IN FONOGRAMOV ZA PROGОВNE ČUVAJE	
Začeta:	Končana:

List v knjigi:

Datum	P R E D A V I Z A						A V I Z A				čas prevoza vlaka				
	za vlak številka	vlak št.: ... bo predvidoma odpeljal ob: ...					čas odhoda		čas sprejema						
		predviden čas odhoda		sprejeta od postaje	čas sprejema						kontrolna številka				
		ura	min		ura	min									
1	2	3		4		5		6		7		8		9	

S P R E J E T A I N P R E D A N A O B V E S T I L A – N A L O G !					
od koga / za koga	številka fonograma	čas sprejema/ čas predaje		kontrolna številka	v s e b i n a
		ura	min		
10	11	12		13	14

Navodilo za izpolnjevanje obrazca in posameznih stolpcev

(1) V delu obrazca »predaviza« je vpisana skrajšana oblika fonograma, na katerega se vpisani podatki v stolpcih pod njimi nanašajo.

(2) Besedila fonogramov je treba oddajati in izgovarjati v celoti, kot so predpisana v 925 DN52 Delovnem navodilu o prometnih predpisih.

(3) V posamezne stolpce se vpisujejo naslednja vsebina in podatki:

Št. stolpca	Vsebina in podatki, ki se vpišejo v stolpec
1	datum za prvi vlak, ki je vpisan na začetku strani obrazca (sprememba datuma se vpiše ob 00.01 uri v prvo prosto vrsto pod zadnjim vpisanim vlakom);
2	številka vlaka oziroma zaporedna številka progovnega vozila, na katerega se obvestilo ali nalog nanaša;
3	predviden čas odhoda vlaka s sosednje postaje (ura in minuta);
4	ime postaje, katera je oddala predavizo;
5	čas sprejema predavize (ura in minuta);
6	kontrolna številka, s katero je bil potrjen sprejem predavize;
7	čas dejanskega odhoda - prevoza vlaka z odzadnje postaje (ura in minuta);
8	čas prejema avize (ura in minuta);
9	čas dejanskega prevoza vlaka ali progovnega vozila (ura in minuta, ko je sklep vlaka ali progovnega vozila prevozil mimo službenega mesta);
10	ime postaje ali službenega mesta, od katerega oziroma kateremu je bilo oddano oziroma sprejeto obvestilo ali nalog;
11	številka oddanega oziroma sprejetega fonograma;
12	čas predaje oziroma sprejema fonograma (ura in minuta);
13	kontrolna številka, s katero je bil potrjen sprejem fonograma;
14	vsebina sprejetega oziroma predanega obvestila ali naloga.

(4) Predaja in prevzem službe se vpisujejo v prvo prosto vrsto pod zadnjim vpisom.

32.10 Priloga 10: Beležnica fonogramov za kretnike (P - 11)

Priloga 10

Naslovna stran:

P-11
Postaja: Zap. št.: BELEŽNICA FONOGRAMOV ZA KRETNIKE Začeta dne: Z vlakom št.: Končana dne: Z vlakom št.:

List v knjigi:

Datum	Številka vlaka	Sprejeti nalogi in obvestila od prometnika							Spremembe v vlakovnem prometu vozijo (+) izostanejo (-)
		čas		številka	sprememba uvoznega tira		zamude (+)		
		ura	min		na tir				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Potrdilo sprejema prometniku			Oddana sporočila											
			prostost tira preverjena na						vlak ves prispel, ločnica prosta			vlak se je ustavil, ločnica prosta		
			uvozni			izvozni			na uvozni			na izvozni		
strani						strani								
ura	min	številka	ura	min	številka	ura	min	številka	ura	min	številka	ura	min	številka
10		11	12		13	14		15	16		17	18		19

Navodilo za izpolnjevanje obrazca in posameznih stolpcev

(1) Obrazec P - 11 je prirejen tako, da so besedila fonogramov tiskana v glavi obrazca, v posamezne vrste pri vsakem vlaku pa se vpišejo samo podatki, ki se nanašajo na zavarovanje voznih poti vlakov, obvestila o odstopanjih od voznega reda, o spremembah v vlakovnem prometu ter obveščanjih o prostostih ločnic po zaustavitvi vlaka.

(2) V posamezne stolpce se vpisujejo naslednja vsebina in podatki:

Št. stolpca	Vsebina in podatki, ki se vpišejo v stolpec
1	datum za prvi vlak, ki je vpisan na začetku strani obrazca (sprememba datuma se vpiše ob 00.01 uri v prvo prosto vrsto pod zadnjim vpisanim vlakom);
2	številka vlaka oziroma zaporedna številka progovnega vozila, na katerega se obvestilo ali nalog nanaša;
3	čas sprejema naloga ali obvestila od prometnika (ura in minuta);
4	številka prometnikovega fonograma;
5	številka uvoznega tira, kadar vlak ne vozi na redni uvozni tir;
6	rezervirano;
7	rezervirano;
8	odstopanje od voznega reda (za zamudo vlaka: številka vlaka, znak »+« v minutah);
9	spremembe v vlakovnem prometu (za vpeljane vlake v promet: znak »+« in številka vlaka ter za odpovedane vlake: znak »-« in številka vlaka);
10	čas potrditve sprejema fonograma (ura in minuta);
11	kontrolna številka, s katero kretnik potrjuje prometniku sprejem fonograma;
12	čas preverjanja prostosti vozne poti vlaka na uvozni strani (ura in minuta);
13	številka, s katero kretnik na uvozni strani potrdi prometniku, da je tir na uvozni strani prost za uvoz vlaka (če kretnik na uvozni strani blokira kretnice na vozni poti vlaka, vpiše v ta stolpec besedico »blok«);
14	čas preverjanja prostosti vozne poti vlaka na izvozni strani (ura in minuta);
15	številka, s katero kretnik na izvozni strani potrdi kretniku na uvozni strani oziroma prometniku, da je tir za uvoz vlaka na izvozni strani prost;
16	čas ugotovitve kretnika, da je vlak ves prispel in se ustavil znotraj ločnice na uvozni strani;
17	številka, s katero kretnik na uvozni strani potrdi prometniku prostost ločnice na uvozni strani tira (če kretnik na uvozni strani z varnostno napravo potrdi prometniku, da je vlak ves in popolnoma uvozil, vpiše v ta stolpec besedico »blok«);
18	čas ugotovitve kretnika na izvozni strani, da se je vlak ustavil na izvozni strani znotraj ločnice;
19	številka, s katero kretnik na izvozni strani potrdi prometniku prostost ločnice.

(3) Besedila fonogramov, katerih vsebina ni tiskana v glavi obrazca, se vpišejo v prvo prosto vrsto za zadnjim vpisom, ne glede na stolpce.

32.11. Priloga 11: Beležnica brzojavk in fonogramov (P - 12)

Priloga 11

Naslovna stran:

P-12
Postaja: Zap. št.: BELEŽNICA BRZOJAVK IN FONOGRAMOV Začeta dne: S številko: Končana dne: S številko:

List v knjigi:

Datum	Podatki o brzojavkah in fonogramih								VSEBINA
	oddani				sprejeti				
	ura	min	številka	za	ura	min	številka	od	
1	2		3	4	5		6	7	8

Navodilo za izpolnjevanje obrazca in posameznih stolpcev

- (1) Na sprednji platnici Obrazca P - 12 je poleg osnovnih podatkov predviden prostor za vpis številke prvega in zadnjega fonograma, evidentiranega v beležnici.
- (2) V posamezne stolpce se vpisuje naslednja vsebina in podatki:

Št. stolpca	Vsebina in podatki, ki se vpišejo v stolpec
1	datum za prvo brzojavko ali fonogram, ki je vpisan na začetku strani obrazca (sprememba datuma se vpiše ob 00.01 uri v prvo prosto vrsto pod zadnjim vpisanim vlakom);
2	čas oddaje brzojavke ali fonograma (ura in minuta);
3	tekoča številka oddane brzojavke ali fonograma, ki se prične vsak dan s številko 1 in se nadaljuje po zaporedju (pomeni tudi številko oddane brzojavke ali fonograma, ki je vpisan v ustrezni vrsti);
4	oznaka prejemnika brzojavke ali fonograma (kratica postaje ali službenega mesta, oznaka glavnega signala, kilometrska lega progovnega telefona in podobno);
5	čas sprejetja brzojavke ali fonograma (ura in minuta);
6	številka sprejete brzojavke ali fonograma;
7	oznaka pošiljatelja brzojavke ali fonograma (kratica postaje ali službenega mesta, oznaka glavnega signala, kilometrska lega progovnega telefona in podobno);
8	predpisana vsebina oddanih oziroma sprejetih fonogramov v celotnem besedilu.

(3) Besedila daljših brzojavk, ki so posebej napisana, se v stolpcu 8 ne prepisujejo v celoti, ampak se samo navede naslovnika in na kaj se brzojavka nanaša ter podpisnik brzojavke, samo brzojavko pa je treba hraniti v posebni mapi.

32.12 Priloga 12: Nalog za vožnjo vlaka (P - 13)

Priloga 12

P-13

NALOG ZA VOŽNJO VLAKA št.:

Od postaje: do postaje:

V vlak je uvrščena izredna pošiljka IP

V vlaku so pošiljke nevarnih snovi (št. nevarne snovi)

.....
.....

Ostale posebnosti pri vlaku

.....
.....

Postaja, ki izstavlja nalog: Datum in čas izstavitve naloga:

Obvestila strojevodji:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Žig

.....
(podpis prometnika)

Navodilo za izpolnjevanje obrazca

Obrazec P - 13 se izpolni tako, da se izpolnijo posamezne rubrike, in sicer:

- V rubriko nalog za vožnjo vlaka št.: ... se vpiše številka vlaka. Vpis te številke pomeni za strojevodjo tudi, da zanj velja vozni red vlaka s to številko.
- V rubriko »od postaje « se vpiše ime postaje, kjer začne vlak z vožnjo, v rubriko »do postaje « se vpiše ime postaje, do katere sme vlak voziti (z voznim redom posameznega vlaka je lahko predvidena daljša relacija).
- V rubriko »V vlak je uvrščena izredna pošiljka IP « se vpiše znak izredne pošiljke.
- V rubriko »V vlaku so pošiljke nevarnih snovi« se vpišejo številke nevarne snovi.
- V rubriko »Postaja, ki izstavlja nalog: « se vpiše ime postaje ali odtisne žig postaje.
- V rubriko »Datum in čas izstavitve naloga: « se vpiše datum in čas izstavitve.
- V rubriko »Obvestila strojevodji« se strojevodjo obvešča o vseh posebnostih, ki so na progi v smeri vožnje pred odhodom vlaka znane.
- Za zadnjim vpisom obvestila mora biti v posebni vrstici beseda »KONEC«. Če je izpisan na dveh ali več listih, morajo biti listi oštevilčeni z zaporednimi številkami.
- Na koncu obrazca mora biti odtisnjen žig postaje in podpis delavca, ki ga je izstavil.

32.13. Priloga 13: Splošni nalog za vlak (P - 14)

Priloga 13

P-14

SPLOŠNI NALOG za vlak št.:

Zap št.:

Obvestila:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Postaja:.....
(postajni žig)

Datum:..... 20.....

Prevzel strojevodja:
.....
(podpis strojevodje)

Prometnik:
.....
(podpis prometnika)

Navodilo za izpolnjevanje obrazca

Obrazec P - 14 se izpolni tako, da se izpolnijo posamezne rubrike, in sicer:

- V naslovu se vpiše številka vlaka, kateremu je nalog namenjen.
- Vpiše se zaporedna številka.
- Vsebina obvestil se vpiše rokopisno na predvidene črte v okvirju obrazca.
- Če je treba na Obrazec P - 14 vpisati več obvestil, se vsebina vsakega obvestila vpiše v obliki odstavka, vsak odstavek pa označi z zaporedno številko. Neuporabljene vrste se poševno prečrtajo.
- Obvestila z daljšo vsebino se lahko napiše s pisalnim strojem ali napravi računalniški izpis v formatu, ki ne presega okvirjenega dela Obrazca P - 14. Če je treba napisati več nalogov ali obvestil, morajo biti izpisana v odstavkih in označena z zaporednimi številkami.
- Črke besedila morajo biti standardne, pri računalniškem izpisu pa velikosti najmanj 10 pt.
- Na tak način napisane liste z obvestili je treba nalepiti po vsej površini v okvirjeni del obrazca, in sicer na obeh izvodih. Nalepljen sme biti samo en list. Nalepljeni list se na enem vogalu žigosa s postajnim žigom tako, da je del žiga odtisnjen tudi na listu osnovnega dela Obrazca P - 14. Besedil na nalepljenih listih se ne sme popravljati, ročno dopisovati ali prečrtati.
- V kolikor za naloge in obvestila ne zadošča predviden prostor na enem obrazcu, je treba izpisati oziroma izstaviti še en Obrazec P - 14.

32.14. Priloga 14: Prepustnica za vožnjo progovnega vozila (P - 15)

Priloga 14**P-15**

Postaja:

**PREPUSTNICA
ZA VOŽNJO PROGOVNEGA VOZILA**

Za dan:

I.	Podatki o vozilu	1	Vrsta in številka:	
		2	Lastništvo:	
		3	Število prikolic:	
II.	Podatki o osebi	1	Voznik progovnega vozila:	
		2	Pomočnik:	
		3	Enota:	
III.	Vožnja/zadrževanje dovoljena	1	Po tiru: progi:	
		2	Od postaje:	
		3	Do km: proti postaji:	
		4	Od km: do km:	
		5	Do postaje:	
		6	Od ure min do ure min	
IV.	Druga vozila	1	Nahajanje	Spredaj
		2		Zadaj
V.	Omejitev	Zmanjšana največja dovoljena hitrost na km/h		
VI.	Nalogi in obvestila			
Izstavil:		Prevzel:		
.....				

Navodilo za izpolnjevanje obrazca

(1) V glavi Obrazca P - 15 mora biti prostor za vpis datuma izstavitve prepustnice (datum vpiše prometnik oziroma vodja progovnega vozila).

(2) Obrazec P - 15 je razdeljen na 6 vodoravnih razdelkov, označenih z rimskimi števkami.

1. V razdelek I. se vpisujejo podatki o vozilu, in sicer pod zaporedno številko:

- 1 - vrsta (MPV - vozilo z lastnim pogonom, RPV - ročno vozilo) in številka vozila za posebne namene ter zaporedna številka progovnega vozila iz prometnega dnevnika;
- 2 - ime lastnika vozila za posebne namene;
- 3 - število prikolic, ki so pripete vozilu za posebne namene.

2. V razdelek II. se vpisujejo podatki o osebju vozila za posebne namene, in sicer pod zaporedno številko:

- 1 - ime in priimek voznika ali vodje progovnega vozila;
- 2 - ime in priimek pomočnika voznika;
- 3 - naziv enote, ki ji pripadata voznik (vodja) in pomočnik voznika ter kraj sedeža enote.

3 V razdelek III. se vpisujejo podatki o vožnjah in dovoljenem zadrževanju, in sicer pod zaporedno številko:

- 1 - tir (levi ali desni) oziroma številka proge z obojestranskim prometom, po katerem je vožnja dovoljena; na enotirnih progah se podatki pod to številko ne izpolnjujejo;
- 2 - ime postaje v neskrajšani obliki, s katere se bo vožnja začela;
- 3 - lega mesta na odprti progi, do katere je vožnja dovoljena, kadar vozilo vozi samo do določenega mesta na progi in se bo vrnilo, ter ime postaje, proti kateri je vožnja dovoljena;
- 4 - lega mest na odprti progi, s katerih in do katerih je vožnja dovoljena (to besedilo izpolni vodja progovnega vozila, če mu je bilo dano dovoljenje za vtirjenje vozila na odprti progi); če je progovnemu vozilu dovoljena vožnja do postaje, se v tem primeru predviden prostor »do km« ne izpolni.
- 5 - ime postaje v neskrajšani obliki, do katere je vožnja dovoljena v primeru, ko vozilo vozi med dvema postajama ali z odprte proge do postaje;
- 6 - časovni podatek, čas od katerega oziroma do katerega je vožnja ali zadrževanje dovoljeno.

4. V razdelek IV. se vpisujejo podatki samo v primeru nahajanja drugih progovnih vozil ali delovnih vlakov na tiru, na katerega bo odpeljalo progovno vozilo, in sicer pod zaporedno številko:

- 1 - lega mesta nahajanja drugih vozil, ki so odpeljala pred tem progovnim vozilom;
- 2 - lega mesta, na katero je predvideno, da bodo odpeljala še druga vozila za tem progovnim vozilom.

5. V razdelek V. se vpiše največja dovoljena hitrost progovnega vozila v primerih, ko se mora njegova največja dovoljena hitrost omejiti.

6. V razdelek VI. se vpisujejo nalogi in obvestila, pomembna za varnost prometa. Če prostor za vpis naloga ali obvestila ne zadostuje, je treba le-tega napisati na Splošni nalog, v ta razdelek pa se vpiše opomba: »Priložen Splošni nalog, številka«.

(3) Prometnik podpiše izvirnik in kopijo obrazca Prepustnica za vožnjo progovnega vozila P-15 pod besedo »Izstavil« in original preda vozniku, ki prevzem potrdi pod podatkom »Prevzel«. Kadar prepustnico izpolni voznik progovnega vozila sam, ostane prostor za podpis prometnika prazen, v razdelek VI. pa mora voznik vpisati opombo: »Po nalogu prometnika postaje ali progovnega prometnika številka«.

32.15. Priloga 15: Pregled obrazcev prometne službe

PREGLED OBRAZCEV PROMETNE SLUŽBE

Oznaka	Ime obrazca	Oblika tiska obrazca	Obrazec uporabljajo delavci	Rok hranjenja	Velikost obrazca
1	2	3	4	5	6
P - 1	Pregled rednih leg kretnic	list	upravljavca	1 leto	A-4
P - 2	Prometni dnevnik za postaje z računalniškim vodenjem prometa	rač. izpis	upravljavca	2 leti	
P - 3	Prometni dnevnik za postaje z elektrorelejnimi ali elektronskim zavarovanjem	knjiga	upravljavca	2 leti	A-4 2 krat ležeče
P - 4	Prometni dnevnik za postaje z elektromehaničnim ali mehaničnim zavarovanjem	knjiga	upravljavca	2 leti	A-4. 2 krat ležeče
P - 5	Evidenca uporabe tipk s števeci na signalnovarnostni napravi	knjiga	upravljavca	2 leti	A-4/A5
P - 6	Dovoljenje za premik	blok	upravljavca, prevoznika	2 leti	A-5
P - 7	Poročilo o izrednosti	list	upravljavca, prevoznika	2 leti	A-4
P - 8	Izpisek iz operativnih vozniških redov za postajno osebje	rač. izpis	upravljavca	1 leto	
P - 9	Izpisek iz operativnih vozniških redov za progovno osebje	list	upravljavca	1 leto	A-4
P - 10	Beležnica obvestil in fonogramov za progovne čuvaje	knjiga	upravljavca	2 leti	A-4
P - 11	Beležnica fonogramov za kretnike	beležnica	upravljavca	2 leti	A-4
P - 12	Beležnica brzojavk in fonogramov	beležnica	upravljavca, prevoznika	2 leti	A-4
P - 13	Nalog za vožnjo vlaka	blok, rač. izpis	upravljavca, prevoznika	2 leti	A-4
P - 14	Splošni nalog	rač. izpis, blok	upravljavca, prevoznika	2 leti	A-4, A-5
P - 15	Prepustnica za vožnjo progovnega vozila	blok	upravljavca, prevoznika	2 leti	A-5