



925 – DN11

**Delovno navodilo
za varovanje skupin delavcev, proge in
objektov**

Velja od 01.09.2026

Ljubljana, 2026

Podatki o predpisu

Izdelal:	Marko IGLIČAR, Služba vzdrževanja za gradbeno dejavnost,
Izdelal:	Rudi SEVER, Služba vzdrževanja za elektrotehnično dejavnost,
Datum:	12.08.2026
Podpis:	Na originalu
Podpis:	Na originalu

Pregledal:	Mitja ŽNIDARČIČ, vodja Službe vzdrževanja za elektrotehnično dejavnost,
Datum:	12.08.2026
Podpis:	Na originalu
Pregledal:	Benjamin MIRT, vodja Službe vzdrževanja za gradbeno dejavnost,
Datum:	12.08.2026
Podpis:	Na originalu
Pregledal:	Tilen ŽIČKAR, vodja Službe za načrtovanje in tehnologijo,
Datum:	12.08.2026
Podpis:	Na originalu
Pregledal:	Ivan TABOR, vodja Službe za upravljanje prometa,
Datum:	12.08.2026
Podpis:	Na originalu
Pregledal:	Branka OPREŠNIK, članica posloводства - direktorica
Datum:	Na originalu
Podpis:	12.08.2026

Odobril:	Matjaž KRANJC, direktor, SŽ-Infrastruktura, d.o.o.
Datum:	12.08.2026
Podpis:	Na originalu

Izdaja:	Druga
Naklada:	3
Število strani:	42
Izdal	SŽ-Infrastruktura, d.o.o.

Tabela sprememb

Zaporedna številka spremembe	Zadeva	Velja od

Kazalo

1	Kratice in pojmi	6
2	Splošno	7
2.1	Počasne vožnje.....	9
2.1.1	Počasne vožnje mimo delovišča.....	10
2.1.2	Počasne vožnje – delo na tiru po katerem se odvija železniški promet	10
2.2	Zmanjšanje hitrosti vlakov na celotnem medpostajnem odseku	10
3	Nevarno območje tira.....	11
3.1	Označitev nevarnega območja.....	11
3.2	Dodatne zahteve pri izvajanju del pod prometom	11
3.3	Varovanje delovišča v primeru uporabe AVS sistema.....	12
3.4	Dodatne zahteve za dela na objektih, kjer vodenje gradnje objekta in skrb za izvajanje del opravlja odgovorni vodja del izvajalca	13
4	Delovna mesta OVKN, ki lahko opravljajo delo varovanja delovne skupine in pogoji 14	
4.1	Progovni čuvaj.....	15
4.2	Drugi OVKN	15
	V službi za gradbeno dejavnost.....	15
	V službi za EE in SVTK.....	15
5	Oprema	15
6	Zavarovanje delovišča s prenosnimi progovnimi opozorilniki	16
7	Obveščanje delavcev o prihodu vlaka	16
8	Način varovanje delovne skupine	17
8.1	Službeno mesto.....	17
8.1.1	Pri delu na tiru ali kretnici, po katerih se odvija promet	18
8.1.2	Pri delu na zaprtem tiru dvotirne proge ali na zaprtem postajnem tiru / kretnici, ko se po sosednjem(ih) tiru(ih) odvija železniški promet	18
8.1.3	Fonogrami	18
8.1.4	Posebna določila pri delu delovnih strojev.....	19
8.1.5	Glavni in pomožni progovni čuvaj.....	19
8.2	Varovanje delovne skupine s pregledom nad varnostno razdaljo.....	21
8.2.1	Varnostna razdalja	22
8.3	S prejemom dovoljenja za dela na tiru, postajnih in progovnih napravah.....	23
9	Čiščenje in mazanje kretnic.....	25
10	Obhodnik proge	26
10.1	Poslovnik obhodnika proge	26

10.1.1	Grafikon in razpored obhodniške službe	27
10.2	Oprema obhodnika proge	27
10.3	Dolžnosti obhodnika proge	27
10.4	Smer in hitrost hoje	28
10.5	Komunikacijska sredstva	28
10.6	Obveščanje o vožnji vlakov in progovnih vozil	29
10.7	Začetek in konec obhoda	29
10.7.1	Začetek dela na zasedeni postaji	29
10.7.2	Začetek dela na nezasedeni postaji ali na medpostajnem odseku	29
10.7.3	Konec dela na zasedeni postaji	30
10.7.4	Konec dela na nezasedeni postaji ali na medpostajnem odseku	30
10.7.5	Obhodniški odsek je sestavljen iz dveh ali več medpostajnih odsekov	30
11	Prehodne in končne določbe	30

Namen navodila

Navodilo za varovanje delovnih skupin določa način varovanja delovnih skupin za dela v nevarnem območju železniškega tira. Navodilo velja za vsa dela, ki se opravljajo na železniškem omrežju v Republiki Sloveniji na strukturnih podsistemi Infrastruktura, Energija in Vodenje– upravljanje, telekomunikacija in signalizacija ob progi.

1 KRATICE IN POJMI

V tem navodilu so uporabljene naslednje kratice:

Kratika	Pomen
OVKN	Oseba, ki opravlja varnostno kritične naloge
OVO	Osebna varovalna oprema
GSM-R	Globalni sistem za mobilne komunikacije za železnice
UKV	Ultrakratki valovi
EE	Elektro energetika
SV	Signalna varnost
TK	Telekomunikacije
P-9	Izpisek operativnih voznih redov za progovno osebje
P-10	Beležnica obvestil in fonogramov za progovne čuvaje
LGD	Lokacija vzdrževanja
ERSVn	Elektro-relejna signalno-varnostna naprava
MSVn	Mehanska signalno-varnostna naprava
EMSVn	Elektro-mehanska signalno-varnostna naprava
ELSVn	Elektronska signalnovarnostna naprava
Delovna skupina	Delovna skupina je po tem navodilu skupina, ki šteje 2 ali več delavcev.
Mala delovna skupina	Mala delovna skupina je po tem navodilu skupina, ki šteje od 2 do največ 5 (pet) delavcev, ki delajo strnjeno skupaj na istem delovišču, na katerem je delavcem omogočeno neposredno in zanesljivo medsebojno sporazumevanje s prometnikom oziroma progovnim prometnikom.
Glavni čuvaj	Je po tem navodilu progovni čuvaj, ki vzpostavi službeno mesto in o vožnji vlakov in progovnih vozil z predavizami in avizami obvešča OVKN-ja/e, ki varuje/je delovno/e skupino/e.
Pomožni čuvaj	Je po tem OVKN, kateri od glavnega čuvaja prejema predavize in avize o vožnji vlakov in progovnih vozil
Vodja delovne skupine	Je OVKN z opravljenim ustreznim izpitom skladnim z določbami delovnega navodila DN 925-08 - Strokovna usposobljenost delavcev, ki opravljajo varnostno kritične naloge
Službeno mesto	Službeno mesto je mesto dela OVKN, od trenutka, ko le ta od prometnika zahteva obveščanje o vožnji vlakov in progovnih vozil ter premikalnih vožnjah na postaji.
Obhodnik proge	Obhodnik proge je progovni čuvaj, ki po razporedu in grafikonu hodi po progi, ugotavlja stanje proge, progovnega pasu in opravlja manjša dela na progi. Skladno z Zakonom o varnosti v železniškem prometu (ZVZeIP-1) opravlja varnostno kritične naloge (OVKN).
AVS	Avtomatski varnostni sistem
Odgovorni vodja del izvajalca	je delavec, ki na železniškem območju opravlja dela in naloge vodenja gradnje objekta v okviru investicijskih projektov ali projektov, ki jih ne vodi upravljavec in skrbi za izvajanje del v skladu s projektno dokumentacijo, zakonom, ki ureja varnost v železniškem prometu, s predpisi, s katerimi se podrobneje določijo bistvene in druge zahteve, s standardi in pravili stroke ter predpisi in navodili upravljavca s področja zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu na gradbiščih.
Odgovorni vodja del upravljavca	je pristojni strokovni sodelavec upravljavca JŽI, ki organizira in vodi delo ter nadzira delo OVKN na napravah pomembnih za varnost prometa, ter zagotavlja po končanih delih normalno obratovalno sposobnost naprav za

	varen železniški promet. Odgovorni vodja del upravljavca gradbene smeri je lahko delavec z veljavnim spričevalom za vzdrževalca prog, objektov in opreme in je seznanjen s progo ali tirom in tirnim odsekom. Delo odgovornega vodja del upravljavca za področje SV in TK ter EE dejavnosti pa lahko opravlja delavec, ki izpolnjuje pogoje OVKN.
--	---

Tabela 1: kratice in pojmi

2 SPLOŠNO

- Delovna skupina, ki jo vodi vodja dek upravljavca in dela tako, da se delavci ali njihovo orodje stalno ali občasno nahaja v območju bližje kot 3,0 m od osi tira, po katerem se odvija železniški promet, mora biti vedno varovana z OVKN.
- Za delovno skupina, ki jih vodi odgovorni vodja del izvajalca, je navedeni pogoj razširjen na območje **progovnega pasu** (izjeme od tega obravnava točka 3.4.).
- Delovna skupina, ki dela **na zaprtem tiru** dvotirne proge ali na zaprtem tiru ali kretnici na postaji in se po sosednjem tiru/ih opravljajo vožnje vlakov, mora biti varovana z OVKN. Slednje ne velja za delovno skupino, ki izvaja dela na progovnem vozilu in ne obstaja nevarnost, da bi se delavci ali njihovo orodje občasno nahajali v nevarnem območju sosednjega tira.

V primeru postavitve stabilne varovalne ograje med zaprtim in voznim tirom, ki delavcem **fizično onemogoča** vstop v normalni svetli profil voznega tira, lahko **za dela, ki jih vodi odgovorni vodja del upravljavca**, slednji dovoli delo brez varovanja s strani OVKN, kar pa mora storiti dokazno (Beležnik varovanja male delovne skupine, Dnevno poročilo, Delovni nalog). Za dela, ki jih vodi odgovorni vodja del izvajalca, izjemo obravnava točka 3.4.

Ne glede na določila predhodnega odstavka, mora delovno skupino varovati OVKN v primeru, ko se po zaprtem tiru opravljajo vožnje progovnih vozil in/ali delovnih vlakov. Odgovorni vodja del upravljavca oz. odgovorni vodja del izvajalca (v primeru izvajanja del na objektih, kjer vodenje gradnje objekta in skrb za izvajanje del opravlja odgovorni vodja del izvajalca) mora OVKN-ja, ki varuje delovno skupino, dokazno obveščati o vseh vožnjah progovnih vozil in delovnih vlakov. V kolikor komunikacija poteka po napravah, ki omogočajo stalno in zanesljivo registriranje sporočil, prejetih in predanih fonogramov o vožnji delovnih vlakov in progovnih vozil ni potrebno evidentirati. V nasprotnem jih morata evidentirati oba.

- OVKN, ki varuje delovno skupino, mora vlak pričakati ob tiru, na katerem se izvajajo dela – obrnjen proti čelu vlaka. Podnevi mora imeti v rokah razvito signalno zastavico, ponoči pa drži signalno svetilko v desni roki v višini prs.
- OVKN, ki opravlja delo varovanja delovne skupine ali sebe, sme za komunikacijo s prometnikom ali progovnim prometnikom uporabljati le predpisana komunikacijska sredstva (komunikacijsko mesto ob železniški progi, GSM-R, UKV, induktorski telefonski aparat). Pooblaščen oseba nadzorništva ja ali delovišča je zadolžena, da OVKN-ju zagotovi predpisana komunikacijska sredstva, ki jih bo pri svojem delu uporabljal.
- Progovni čuvaj, oz. OVKN, ki varuje delovno skupino, mora, ne glede na način varovanja pozorno spremljati vozni red vlakov po Izpisku iz operativnih voznih redov za progovno osebje (P-9). Slednje lahko ima v fizični obliki, dovoljena pa je tudi uporaba službenega tabličnega računalnika, nanj so na namizju v mapo »Vodenje prometa« naložene pdf datoteke računalniško izpisanih obrazcev P-9 »Izpisek iz operativnih voznih redov za progovno osebje« za veljavni vozni red omrežja.
V primeru, da za predviden odhod vlaka s postaje po Izpisku iz operativnih voznih redov za progovno osebje od prometnika ali progovnega prometnika ni prejel predavize, se je dolžan sam pozanimati o vožnji predmetnega vlaka.

Progovni čuvaj, ki varuje delovno skupino mora uporabljati aplikacijo »Pregled prometa vlakov po odsekih prog« pri varovanju delovnih skupin obvezna. ki uporabniku na tabličnem računalniku omogoča pregled odvijanja prometa vlakov na izbrani progi oziroma odseku proge na podlagi evidentiranih podatkov gibanj

vseh vlakov na postajah, mejnih točkah ter na postajališčih, če so to začetna ali končna točka gibanja vlakov, ki so evidentirani skladno z določili Obvestila št. 278.1-4/2015 (Vnos gibanja vlakov in evidentiranje vzrokov). Navodila o uporabi aplikacije ter vključitev same aplikacije obravnava Obvestilo št. 285.0-8/2025 z dne 26.2.2025 ter Brzjavka št. 285.0-2025-725 SŽ z dne 12.5.2025.

- g. Odgovorni vodja del upravljavca mora biti pred pričetkom izvajanja rednih vzdrževalnih del, seznanjen z mikrolokacijo delovišča in lokalnimi razmerami, z namenom določitve varnega protokola izvedbe del, načina varovanja delovne skupine ter s tem povezanih varnostnih elementov. Navedeno mora pred pričetkom del vpisati v delovni nalog, s katerim se vodji delovne skupine odredi delo.
- h. Dela na kretnicah, SV in/ali TK napravah ni dovoljeno začeti brez dovoljenja progovnega prometnika ali prometnika. Vsak začetek in konec del na kretnicah, SV in/ali TK napravah je potrebno evidentirati v Prometni dnevnik, in sicer v prvo prosto vrstico za zadnjim vpisanim vlakom, ne glede na to, ali se pogovori snemajo.
- i. Vodja delovne skupine, ki ga določi vodja del upravljavca, skladno z 925-P21, mora predhodno določiti OVKN - ja, ki bo opravljal naloge varovanja delovne skupine. To vpiše ustrezni obrazec (Beležnik varovanja male delovne skupine, Dnevno poročilo, Delovni nalog).
- j. **Izjemoma** sme dela v normalnem svetlem profilu tira opravljati tudi en sam OVKN, v kolikor sam ali kdo drug v neposredni okolici ne uporablja sredstev za delo, ki povzročajo hrup, ima pa zagotovljen neposreden pregled nad varnostno razdaljo ter terenske in vremenske razmere ne ovirajo varnega umika iz nevarnega območja tira. Takšno delo je dovoljeno le v presledkih voženj vlakov. OVKN mora v tem primeru predhodno od prometnika ali progovnega prometnika dobiti dovoljenje za delo na tiru, postajnih in progovnih napravah in se ravnati skladno z določili točke 8.3. tega navodila. V nasprotnem, mora delavca varovati drug OVKN.
- k. V primeru izvedbe obnov ali zamenjav v okviru vzdrževanja, mora odgovorni vodja del Upravitelja, razpolagati z Varnostnim načrtom, Tehnološkim elaboratom ter Elaboratom zavarovanja delovišča (v kolikor le ta ni sestavni del varnostnega načrta), in se z njimi temeljito seznaniti. O varnostnih ukrepih mora pred pričetkom del dokazno seznaniti vse OVKN - je, ki bodo opravljali varovanje delovnih skupin in vse vodje progovnih del ter vodje malih delovnih skupin. Prav tako je potrebno vse delavce poučiti o tveganjih, ki se nanašajo na krajevne razmere.
- l. Progovni čuvaj mora v primeru, ko ima vzpostavljeno službeno mesto, od prometnika ali progovnega prometnika zahtevati dosledno in pravočasno oddajanje sporočil o predvidenem odhodu vlaka - predavize (vsaj 5 min pred predvidenim odhodom vlaka) in sporočil o odhodu vlaka - avize. V kolikor prometnik ali progovni prometnik tega ne izvaja skladno s predpisi o opravljanju železniškega prometa, je progovni čuvaj **dolžan z delom delovne skupine takoj prekiniti** in delovno skupino umakniti iz svetlega profila tira. O nepravilnosti mora obvestiti svojega nadrejenega. V primeru da se morajo dela nadaljevati, se vpelje nepričakovana zapora tira.
- m. Vsi **izvajalci meritev**, ki se izvajajo v normalnem svetlem profilu tira, po katerem se odvija železniški promet, morajo biti varovani s OVKN-jem, četudi imajo dovoljenje za samostojno hojo po progi. Izjemoma lahko neko lokalno meritev izvede sam delavec, ki je *OVKN, pod pogojem, da* predhodno od prometnika ali progovnega prometnika dobi dovoljenje za delo na tiru, postajnih in progovnih napravah (glej 8.3)
- n. Službene telekomunikacijske zveze in naprave se uporabljajo glede na namen samo za službene pogovore ob pogoju pravilnosti sporazumevanja. Pravilno sporazumevanje mora potekati skladno s predpisi o opravljanju železniškega prometa (pravilniki, navodili, priročniki, službena obvestila, brzjavke, itd.). Pravilno sporazumevanje obsega poleg jasnega, zanesljivega in enotnega načina v slovenskem jeziku oddajo sporočil in fonogramov v predpisani obliki in ob upoštevanju pravočasnosti. Vsi fonogrami vezani na komunikacijo med prometnikom oz. progovnim prometnikom in progovnim čuvajem (oz. drugim OVKN-jem), ki se nanašajo na vožnjo vlaka ali progovnega vozila, delo delovnih skupin ali dela na postajnih in progovnih napravah **se morajo pisno evidentirati tudi takrat, ko naprave, ki omogočajo stalno in zanesljivo registriranje sporočil delujejo.**

- o. V času opravljanja del in nalog povezanih z varnostjo in urejenostjo železniškega prometa in varovanja ljudi in naprav, je prepovedana:
- **pri vseh delih v območju normalnega svetlega profila tira** je prepovedana uporaba **zasebnih** mobilnih telefonov in tablic, vključno z uporabo brskalnikov in družbenih omrežij.
 - uporaba zasebnih avdio in video naprav, vključno z vsemi elektronskimi napravami (tablice, prenosni ali stacionarni računalniki) in TV sprejemniki ali naprav, ki ob uporabi na kakršen koli viden ali slišen način motijo in zmanjšujejo pozornost in koncentracijo službujočega OVKN osebja;
 - uporaba zasebnih mobilnih telefonov, vključno z uporabo brskalnikov in družbenih omrežij pri opravljanju del in nalog neposrednega vođenja prometa vlakov;
 - nahajanje oseb v službenih prostorih OVKN delavcev, ki ne sodelujejo pri izvajanju procesa dela, ne opravljajo del nalog vzdrževanja, obnavljanja, nadgradenj in obratovanja JŽI ter nalog nadzora;
 - uporaba kakršnihkoli zasebnih komunikacijskih naprav za povezavo s svetovnim spletom
- p. Izvajanje notranjega in zunanega pooblaščenega nadzora na lokacijah izvajanja del temelji na osnovi razpoložljivih zapisov ter posnete komunikacije med delom progovne skupine se opravlja v skladu z delovnim navodilom 925 DN07 Delovno navodilo o organiziranosti in izvajanju notranjega nadzora.
- q. Če se s progovnim čuvajem zasede začasno službeno mesto in na tem službenem mestu ni mogoče zagotoviti časovno predpisanega praktičnega usposabljanja, se delo pod nadzorom nadomesti s seznanitvijo delavca s krajevnimi razmerami, potrebnim delom in uporabi telekomunikacijskih sredstev ter vodenjem obrazcev, še posebej uporabi izpiskov iz operativnih vozni redov za progovno osebje P-9, kar delavec potrdi s podpisom, če se strinja, sicer je potrebno zagotoviti časovno predpisano usposabljanje.;
- r. Opravljanje **del s tirno mehanizacijo na elektrificiranih železniških progah, kjer je vozni vod pod napetostjo je dovoljeno** le ob izpolnjevanju naslednjih pogojev:
- **nameščen in aktiviran je sistem za omejitev dviga** delovne roke ali delovnih naprav, ki preprečuje nenameren stik z elementi vozne mreže pod napetostjo,
 - vozila morajo imeti vgrajen sistem za razelektritev električnega naboja, ki ga sestavljajo galvanske povezave med vsemi pomembnimi kovinskimi deli in ozemljitveno točko,

2.1 Počasne vožnje

Predvidene počasne vožnje, ki se bodo vpeljale za potrebe varovanja delovnih skupin, morajo pristojni vzdrževalci na vsak svojem področju v obliki seznama z vsemi potrebnimi podatki posredovati področnim strokovnim sodelavcem Službe za načrtovanje, tehnologijo inženiring, najkasneje do četrtega za naslednji teden. V kolikor pride do spremembe plana del, je potrebno spremembo predvidenih počasnih voženj javiti najkasneje do 48 pred pričetkom PV (do 15:00 ure). V kolikor ne gre za izredni dogodek oz. za okoliščine, na katere pristojni vzdrževalec nima vpliva, spremembe po tem roku niso več dovoljene. Na podlagi predloženega seznama počasnih voženj za posamezno področje nato področni strokovni sodelavec SNTI na predpisan način izvede vnos počasne vožnje za varovanje delovne skupine v aplikacijo EAM Maximo in izda brzojavko o počasni vožnji.

Natančnejša navodila glede vpeljave in ukinitve počasnih voženj so predpisane v 925-DN19 vodenje evidenc delovnih procesov upravljanja prometa v informacijskem sistemu EAM Maximo ter v 925 - DN 45 Delovnem navodilu za uporabo in način izpolnjevanja obrazcev prometne službe.

2.1.1 Počasne vožnje mimo delovišča

V primeru, da delovna skupina, ki dela tako, da se delavci ali njihovo orodje stalno ali občasno nahaja v območju **bližje od 2,2 m** od osi tira, po katerem se odvija železniški promet, delovišče pa ni varovano s stabilno varovalno ograjo, ki delavcem preprečuje vstop nevarno območje tira, po katerem se odvija železniški promet, je potrebno vpeljati počasno vožnjo do **30 km/h**.

V nasprotnem in ko je medtirna razdalja **nad 3.800 mm** se praviloma uvede počasna vožnja 50 km/h. Nižja hitrost se določi le v primerih, ki jih za posamezno vrsto del ali način varovanja delovišča določajo druge določbe tega navodila..

V primeru **namestitve stabilne varnostne ograje**, ki delavcem preprečuje vstop v nevarno območje tira, po katerem se odvija železniški promet, mora biti vpeljana počasna vožnja mimo delovišča do največ 100 km/h.

Če je medtirna razdalja manjša od 3600 mm, je ob počasni vožnji potrebna tudi kontrola profila vozniških sredstev na prometnih mestih. Če te možnosti ni, se v času prevoza izrednih pošilk na teh mestih dela ne smejo izvajati. Enak pogoj velja v kolikor je varnostna ograja nameščena bližje kot 1,9 m od osi tira, po katerem se odvija železniški promet.

Pri delih na zaprtem tiru, kot so polaganje tira s portalnimi dvigali, nakladanje in razkladanje tirnic s SILAD vlakom, sejanje tira, izkopi gradbene jame v temeljna tla tira in delu z dvigali, po sosednjem tiru pa se odvija železniški promet, je potrebno ne glede na medtirno razdaljo, hitrost na sosednjem tiru omejiti na največ 40 km/h.

Največja dopustna dolžina počasnih voženj je 3.500 m, od tega 2.000 m za hitrost najmanj 30 km/h in 1500 m za hitrost najmanj 50 km/h. Če se po sosednjem (zaprtem) tiru izvaja varjenje v NZT, je počasna vožnja lahko največ 5.000 m, od tega 2.000 m za hitrost najmanj 30 km/h in 3.000 m za hitrost najmanj 50 km/h. Izjeme od navedenega lahko odobri Služba za načrtovanje in tehnologijo.

Dolžina počasne vožnje praviloma sovpada z dolžino delovišča.

2.1.2 Počasne vožnje – delo na tiru po katerem se odvija železniški promet

Vedno kadar se na tiru, po katerem se odvija železniški promet (delo pod prometom), izvajajo vzdrževalna dela, je ne glede na izbrani način varovanja in na vrsto vzdrževalnih del, obvezno čez delovišče vpeljati počasno vožnjo 30 km/h.

V kolikor ima progovni čuvaj pregled nad varnostno razdaljo, dolžina počasne vožnje praviloma sovpada z dolžino delovišča. V nasprotnem se podaljša za varnostno razdaljo.

2.2 Zmanjšanje hitrosti vlakov na celotnem medpostajnem odseku

V primeru intervencijskih del (npr. zlom tirnice, izbočenje tira, padci ovir na progo ali druge nepričakovane poškodbe zgornjega ustroja, sum okvare tirnih naprav oz. nepravilnosti na objektih spodnjega ustroja ter primeru linijskih vzdrževalnih del (npr. strojna regulacija tira, brušenje tirnic in strojna košnja) lahko vzdrževalec za sosednji tir, po katerem se izvaja železniški promet, s fonogramom ali z ustreznim vpisom v prometni dnevnik zahteva uvedbo zmanjšane hitrosti vlakov čez celoten medpostajni odsek. Prometnik oziroma progovni prometnik nato zagotovi predpisno obveščanje strojevodij o uvedeni omejitvi hitrosti z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom, skladno s Prometnim pravilnikom.

V primeru linijskih vzdrževalnih del (npr. strojna regulacija tira, brušenje tirnic in strojna košnja) se praviloma največja dovoljena hitrost vlakov za sosednji tir, po katerem se izvaja železniški promet, na celotnem medpostajnem odseku omeji na 50 km/h.

3 NEVARNO OBMOČJE TIRA

Nevarno območje tira je območje, v katerem se delavci ne smejo nahajati v času prevoza vlaka in je odvisno od največje dovoljene progovne hitrosti. Za delo v nevarnem območju železniškega tira se šteje, če vsaj en delavec skupine opravlja delo v takšni bližini tira, da je zaradi voženj železniških vozil po tem tiru lahko ogrožena njegova varnost.

Pred prihodom železniških vozil se morajo delavci umakniti iz nevarnega območja železniškega tira na minimalno oddaljenost od osi tira (d), v odvisnosti od hitrosti vlakov, kot to prikazuje tabela 1:

V max (km/h)	≤ 40	41-50	51-70	71-90	91-120	121-140	141-160
	*1,90	*2,0	*2,1	2,2	2,3	2,5	2,7

Tabela 1: Prikaz nevarnega območja tira v odvisnosti od največje dovoljene hitrosti, v primeru, ko so nameščene konzole z varnostno vrvico, ki označuje območje nevarnega prostora.

*Praviloma mora biti nameščena stabilna varovalna ograja, ki preprečuje vstop v nevarno območje tira – oz določeni posebni varnostni ukrepi

3.1 Označitev nevarnega območja

Vedno, ko se na zaprtem tiru ali kretnici izvajajo dela vezana na vzdrževanje, obnovo ali nadgradnjo zgornjega in spodnjega ustroja železniških prog), po sosednjem, tiru/ih pa se odvija železniški promet, je potrebno nevarno območje sosednjega tira, praviloma zavarovati z namestitvijo stabilne varovalne ograje po standardu EN 16704-2 (tabela na strani 1 na strani 11).

V primeru večjih delovišč, ko namestitev varovalne ograje ni možna, oz. obstajajo utemeljeni razlogi za njeno neuporabo, je potrebno nevarno območje sosednjega tira ustrezno označiti z namestitvijo konzol (glej prilogo 4) med katerimi je potrebno napeti opozorilne vrvice (ne PVC trakov) ali s kotnimi profili, nameščeni na nogi ali vratu tirnice (1,8 m od osi tira) na katerem je nameščena varovalna vrvica. V primeru se delavci ali njihovo orodje nahajajo bližje kot 2,2 m od osi sosednjega tira, nevarno območje tega tira pa je označeno zgolj z varnostno vrvico, morajo biti v delovnem nalogu ali pa v varnostnem načrtu oz. v elaboratu varovanja delovišča navedeni posebni ukrepi ki zagotavljajo varno delo in varno izvajanje železniškega prometa.

ima zgolj označevalno vlogo - označuje minimalni svetli profil tira, vendar ga fizično ne zavaruje. Za OVKN-je ki varujejo delovno skupino je to vidni indikator o tem, ali se delavci, orodje, material in stroji nahajajo izven nevarnega območja tira.

V primeru, da medtira razdalja, narava ali mesto dela slednjega ne omogočajo, je potrebno za konkreten primer določiti ustrezne ukrepe za preprečitev kakršnega koli tveganja, da bi se delavci ali njihovo orodje nahajali v nevarnem območju sosednjega tira v času vožnje vlaka ali progovnega vozila. Vodja del upravljavca ukrepe vpiše v delovni nalog oz. v Knjigo ukrepov za varno delo.

3.2 Dodatne zahteve pri izvajanju del pod prometom

Delo pod prometom na tirih glavnih prog (na dvotirnih in enotirnih progah) je dovoljeno izključno ob uporabi avtomatskega sistema za varovanje delavcev (AVS). Za manjša vzdrževalna dela se delo lahko opravi s

prejemom dovoljenja za dela na postajnih in progovnih napravah (brez vzpostavitve službenega mesta skladno s točko 8. Na dvotirnih progah mora biti AVS obvezno nameščen tudi na sosednjem tiru. V času izvajanja del je na tiru, kjer se dela izvajajo, in na sosednjem tiru dovoljena največja hitrost 30 km/h. Izvajanje del pod prometom brez sistema AVS ni dovoljeno.

V primeru izvajanja na tiru, po katerem se odvija železniški promet (delo pod prometom), na dvotirnih progah z obojestranskim prometom, **ni dovoljeno izvajanje obojestranskega prometa**. V teh primerih se promet vlakov izvaja samo po progi (tiru), ki je opredeljen kot redni tir za smer vožnje vlakov določen v voznem redu. Takšno delo je treba pravočasno planirati in vsaj 5 dni prej, pisno obvestiti samostojnega strokovnega sodelavca področne prometne operative, ki nato poskrbi za dokazno seznanitev osebja na odseku proge, kjer se za čas izvajanja del obojestranski promet vlakov ne bo izvajal.

Izjemoma, kadar zaradi objektivnih razlogov (npr. odprava nenadnih napak ali zelo kratkotrajna dela) ni mogoče zagotoviti sistema AVS, se delo ne sme izvajati pod prometom, temveč je treba uvesti zaporo proge. Na dvotirnih progah z daljinskim vodenjem prometa in gostoto prometa več kot 3 vlake na uro je obvezna uvedba nepričakovane zapore proge. Na enotirnih progah se lahko v nujnih in časovno omejenih primerih, ko zapora ni izvedljiva, izvede alternativni način varovanja z najmanj tremi progovnimi čuvaji. Takšen način varovanja se sme uporabiti le izjemoma in mora biti odobren po enakem postopku, kot velja za izključitev signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav, pri čemer pristojna služba izda ustrezen pisni ukrep (npr. brzojavko).

3.3 Varovanje delovišča v primeru uporabe AVS sistema

Vedno morata biti določena:

- upravljalca AVS sistema in
- progovni čuvaj.
-

Vloga progovnega čuvaja je da varuje operaterja pri nameščanju in demontaži naprav, v času izvajanja del pa nastopa v vlogi čuvaja delovne skupine. Vloga operaterja je namestitev sistema in nadzor nad sistema v času izvedbe del.

Sistem AVS se uporablja:

- Za varovanje delavcev, ki delajo na zaprtem tiru, po sosednje tiru pa se izvaja železniški promet
- Za varovanje delavcev, ki izvajajo dela na tiru, po katerem se izvaja železniški promet.

Kljub uporabi sistema, mora imeti progovni čuvaj, ki varuje delovno skupino, **ki dela pod prometom, vzpostavljeno službeno mesto in pregled nad varnostno razdaljo**, in sicer:

- na enotirnih progah: v obeh smereh;
- na dvotirnih progah, ko se promet izvaja po obeh tirih : v smeri prihoda vlaka tiru določen za redno vožnjo vlaka, na katerem se izvajajo dela (izvajanje obojestranskega prometa na dvotirni progi je pri delu pod prometom prepovedano.
- na voznem tiru dvotirne proge, kadar je drugi tir ali proga zaprta: v obeh smereh, zaradi možnosti vožnje vlakov v nasprotni smeri.

Kadar zaradi konfiguracije terena, elementov proge ali organizacije del ni mogoče zagotoviti pregleda nad varnostno razdaljo z delovišča, se varnost zagotovi z naslednjima ukrepoma:

- z zagotovitvijo dodatnih progovnih čuvajev, in
- z nastavitvijo vklopnih točk AVS tako, da je zagotovljen minimalni varnostni čas opozarjanja 4 minute.

V primeru da pregled nad varnostno razdaljo ni zagotovljen, je treba v smeri, določeni za redni prihod vlaka (na enotirnih proga to velja za obe smeri), je potrebno najmanj na oddaljenosti zavorne razdalje od

delovišča zagotoviti dodatnega progovnega čuvaja. V tem primeru mora progovni čuvaj, ki varuje delovno skupino, takoj ko tem ASV signalizira prihod vlaka, po GSMR telefonu obvestiti »dodatnega« progovnega čuvaja (ki je na zavorni razdalji) o tem, da so delovna skupina, orodje in material umaknjeni iz nevarnega območja tira. V nasprotnem, v kolikor dodatni čuvaj tega obvestila ne prejme, je bližajočemu vlaku dolžan dajati signalni znak stoj.

Vsa določila glede uvedbe počasnih voženj (točki 2.1.1 in 2.1.2) ostajajo nespremenjena tudi v primeru uporabe ASV.

3.4 Dodatne zahteve za dela na objektih, kjer vodenje gradnje objekta in skrb za izvajanje del opravlja odgovorni vodja del izvajalca

V primerih, ko se na območju javne železniške infrastrukture izvajajo dela zunanjih izvajalcev, ki so za ta dela pridobili pisno dovoljenje upravljavca v skladu z delovnim navodilom 925-DN12 "Izdaja in odvzem pisnega dovoljenja upravljavca JŽI za opravljanje določenih del na železniškem območju", mora biti izdano dovoljenje pred začetkom del dostavljeno tudi pooblaščenim osebam lokacije vzdrževanja oziroma progovnemu čuvaju (OVKN), ki opravlja varovanje delovišča. Dovoljenje mora biti ves čas trajanja del dosegljivo na gradbišču in na vpogled progovnemu čuvaju ter drugim pristojnim osebam upravljavca.

Splošna zahteva Upravljavca, ki tudi mora biti navedena v Dovoljenju za delo na železniškem območju je, da se smejo vsa dela **znotraj progovnega pasu** izvajati le pod nadzorom progovnega čuvaja. Način varovanja delovišča se določi v elaboratu varovanja delovišča, pripravljenem skladno z določbami tega navodila (glej poglavje št. 3.4).

Delovišče je potrebno pred pričetkom del predpisno zavarovati s signalno oznako »Mesto dela na progii«. Storitve lahko opravi izključno upravljavec!

Storitev varovanja delovišča je potrebo **vedno** naročiti pri Upravljavcu.

Za izvajanje obnov, nadgradenj in gradenj, kakor tudi za izvajanje del na objektih, kjer vodenje gradnje objekta in skrb za izvajanje del opravlja odgovorni vodja del izvajalca, mora biti poleg varnostnega načrta sestavni del projektne dokumentacije tudi Elaborat varovanja gradbišča, ki mora predvideti vse varnostne ukrepe ter način varovanja delovišča za vsako fazo izvedbe del z opredelitvijo obsega počasnih voženj ter hitrosti, številom potrebnih progovnih čuvajev, vgradnjo varovalnih ograj in drugih tehničnih sredstev, postavitve prenosnih progovnih opozorilnikov. Načrt varovanja delovišča v omenjenem Elaboratu mora biti prikazan tudi grafično. V kolikor se bo v fazi izvedbe del spremenila faznost izvedbe del, mora izvajalec del novelirati tudi Elaborat varovanja gradbišča, ki ga mora pred pričetkom uporabe potrditi upravljavec.

V primeru izvajanja del na objektih, kjer vodenje gradnje objekta in skrb za izvajanje del opravlja odgovorni vodja del izvajalca, sta vlogi vodje del izvajalca in vodje del upravljavca jasno razmejeni, in sicer:

Naloge vodje del upravljavca:

- vpis in izpis zapor tira ali proge,
- izključitev SV in TK naprav,
- izvedba del na napravah VM,
- predpisana označitev zaprtega tira z zaustavnimi signali, označitev počasne vožnje, postavitve progovnih opozorilnikov,
- zagotovitev normalne obratovalne sposobnosti tirnih naprav po končanih delih, kar ugotavlja na temelju dokazno podanih izjav vodje del izvajalca ter ostalih sodelujočih na zapori.

Naloge vodje del izvajalca:

- skrbi za izvajanje del skladno z pogoji določenimi v dovoljenju za delo na železniškem območju in skladno s Elaboratom za varovanje delovišča,

- poskrbi za dokazno seznanitev OVKN-ja, kateremu je odrejeno varovanje delovne skupine z Elaboratom zavarovanja delovišča,
- dokazno obveščati o vseh vožnjah progovnih vozil in delovnih vlakov,
- zagotovitev normalne obratovalne sposobnosti tirnih naprav po končanih delih za kar vodi del upravljavca pred končanjem zapore tira poda pisno izjavo.

Progovni čuvaj oziroma OVKN, kateremu je odrejeno varovanje delovne skupine, mora biti s strani Vodje del izvajalca seznanjen z vsebino dovoljenja in z osebami izvajalca, ki so v dovoljenju navedene, Elaboratom varovanja gradbišča. O seznanitvi z navedenim mora biti opravljen dokazni vpis v Knjigo ukrepov za varno delo ali pa v gradbeni dnevnik.

V nasprotnem je dolžan delo odkloniti in o tem nemudoma obvestiti vodjo del upravljavca. Dela se ne smejo izvajati.

Ne glede na prvi odstavek te točke, lahko Upravljavce do meje 3 m od osi tira, po katerem se odvija železniški promet, dovoli izjeme. Upravljavce vsako izjemo obravnava in odobri posamično. Pri tem upošteva naravo dela, mesto dela (npr. delovišče se nahaja pod nivojem proge - pod nasipom, v podvozu/podhodu/prepustu,...), konfiguracijo terena, vrsto mehanizacije in siceršnje specifikke delovišča. V primeru obstoja minimalnih tveganj za varnost delavcev ali železniškega prometa izjem ne sme dovoliti.

Izjeme lahko izvajalcu pisno dovoli pooblaščen osebna področne Sekcije v službi vzdrževanja za gradbeno dejavnost, ki je izdala dovoljenje za delo v železniškem območju z dopolnitvijo dovoljenja za delo na železniškem območju ali z vpisom v Knjigo ukrepov za varno delo.

Splošni pogoji, ki morajo biti izpolnjeni, da se lahko dela izvajajo brez progovnega čuvaja so:

- na delovišču ni gradbenih strojev oz. so le ti toliko oddaljeni od voznega tira, da pri rotaciji za 360° z iztegnjenim najbolj izpostavljenim delom (npr. rotacija bagra z iztegnjeno roko) ne seže do gradbiščne ograje,
- dostop na delovišče je urejen na način, da se ne prehaja vozni tir,
- delovišče je na min razdalji 3 m od osi voznega tira ustrezno fizično zavarovano z gradbiščno ograjo višine 1,9 metra. Ograja mora biti postavljena na stabilnih nosilcih.

Ne glede na izpolnjevanje navedenih pogojev, se dela brez prisotnosti progovnega čuvaja ne smejo izvajati, v kolikor za vsak posamičen primer dela brez progovnega čuvaja ni dovolil Upravljavce.

V kolikor izvajalec ali nadzorni inženir meni, da so na delovišču izpolnjeni navedeni pogoji, mora pred pričetkom del pisno zaprositi Upravljavca, to je področno Sekcijo v službi vzdrževanja za gradbeno dejavnost, za dovoljenje, da se lahko dela opravlja brez progovnega čuvaja. Prošnji mora priložiti opis tehnologije dela, skico ureditve in zavarovanja delovišča s kotiranimi odmiki od voznega tira in skico dostopnih poti. Prav tako mora biti vlogi predloženo pozitivno mnenje na predlagano rešitev s strani naročnika ali nadzornika objekta imenovanega koordinatorja za varnost in zdravje v fazi izvajanja del na delovišču ter določeni ukrepi, ki jih je slednji določil za varno izvajanje del pri katerih ni prisoten progovni čuvaj.

Po pridobljenem dovoljenju Upravljavca, da se dela na posameznem delovišču smejo opravljati brez progovnega čuvaja, s strani naročnika ali nadzornika objekta imenovani koordinator za varnost in zdravje v fazi izvajanja del na delovišču in odgovorni nadzornik preverita, ali je stanje na terenu skladno s dokumentacijo, na temelju katere je bilo od upravljavca pridobljeno dovoljenje. V kolikor je, potem:

- koordinator v fazi izvajanja projekta v Knjigo ukrepov za varno delo vpiše, da varovanje s strani progovnega čuvaja ni potrebno,
- odgovorni vodja del izvajalca pa v gradbeni dnevnik vpiše, da varovanje s strani progovnega čuvaja ni potrebno.

Odgovorni nadzornik objekta je odgovoren za redno izvajanje nadzora nad izpolnjevanjem pogojev Upravljavca. V primeru ugotovljenih neskladnosti mora takoj odrediti zaustavitev izvajanja del.

4 DELOVNA MESTA OVKN, KI LAHKO OPRAVLJAJO DELO VAROVANJA DELOVNE SKUPINE IN POGOJI

4.1 Progovni čuvaj

V naslednjih primerih **mora** varovanje delovne skupine opravljati delavec s opravljenim strokovnim izpitom za progovnega čuvaja:

- ko se zahteva obveščanje o vseh voznjah,
- ko skupina delavcev na delovišču šteje več kot 5 delavcev,
- pri delu na tiru, po katerem se opravljajo vožnje vlakov, premikalne vožnje in vožnje progovnih vozil (v nadaljevanju delo pod prometom) in se uporablja motorna mehanizacija, ki povzroča hrup (ne glede na število delavcev). Določilo te alineje ne velja za delovno skupino, ki izvaja dela na progovnem vozilu.
- ko se pri delu na zaprtem tiru uporablja gradbena mehanizacije, ki občasno sega ali bi lahko segala v normalni svetli profil voznega tira (ne glede na število delavcev),
- delovno mesto glavnega čuvaja.

4.2 Drugi OVKN

Malo delovno skupino (od 2 do 5 delavcev), lahko v naslednjih primerih varuje tudi drugi OVKN:

- mala skupina delavcev dela strnjeno,
- delavci ne uporabljajo sredstev za delo, ki bi povzročala hrup (npr. motorna mehanizacija),
- zagotovljena je varnostna razdalja oz. se uporablja avtomatski sistem najave vlaka oz. se skupina varuje s prejemom dovoljenja za dela na postajnih in progovnih napravah,
- v bližini ni virov hrupa, ki bi ovirali slušno zaznavanje,
- delavcem je omogočen umik izven nevarnega območja tira neposredno na mestu dela,
- delo je organizirano tako, da pri umiku iz nevarnega območja tira ni potrebno umikati drugega orodja ali sredstev za delo, razen orodja, ki ga ima delavec v rokah,
- vremenske razmere ne ovirajo varnega umika iz nevarnega območja tira,
- ne uporablja se težka gradbena mehanizacija (npr. bager, dvopotno vozilo, ..).

Drugi OVKN-ji so:

V službi za gradbeno dejavnost

Naloge varovanja male delovne skupine lahko opravljajo delavci na v nadaljevanju navedenih delovnih mestih, pod pogojem, da imajo veljavno strokovno usposobljenost za OVKN za delovno mesto Vzdrževalec prog, objektov in opreme proge in so dokazno seznanjeni s tem delovnim navodilom:

Ta delovna mesta so:

- vodja progovnih del,
- samostojni strokovni sodelavec III,
- strokovni sodelavec I, II in III,
- koordinator v vzdrževanju infrastrukture I.

V službi za EE in SVTK

Naloge varovanja male delovne skupine lahko opravlja delavec, ki ima veljavno strokovno usposobljenost za OVKN področja elektrotehnične dejavnosti (EE, SV in TK) v skladu z železniškimi predpisi in je dokazno seznanjen s tem delovnim navodilom.

5 OPREMA

OVKN, ki opravlja delo varovanja delovne skupine, mora biti pred pričetkom dela opremljen s predpisano opremo, ki jo bo uporabljal pri svojem delu in sicer:

- predpisano OVO, ki zagotavlja povečano vidnost po standardu SIST EN 20471 (visoko vidna oblačila),
- signalno zastavico,
- ročno signalno svetilko z belim in rdečim steklom,
- ustno piščalko,
- komunikacijsko napravo (komunikacijsko mesto ob železniški progi, induktorski telefonski aparat, GSM-R aparat, UKV naprava),

- izpiskom iz operativnega voznega reda za progovno osebje (P-9) za odsek proge, kjer bo opravljal svoje delo,
- Beležnico obvestil in fonogramov za progovne čuvaje (P-10); Beležnikom varovanja male skupine delavcev; Beležnikom za vpisovanje fonogramov pri čiščenju kretnic),
- napravo za prikaz točnega časa,
- po potrebi z zvočno napravo za opozarjanje delavcev (sirena, megafon, javljalniki,...).

6 ZAVAROVANJE DELOVIŠČA S PRENOSNIMI PROGOVNIMI OPOZORILNIKI

Delovišče, ki se nahaja v progovnem pasu, OVKN v skladu s Signalnim pravilnikom, pred pričetkom del zavaruje s prenosnimi progovnimi opozorilniki, ki označujejo »Mesto dela na progi«. Določilo velja tudi za zaprti tir, v primeru, da po zaprtem tiru vozijo progovna vozila in delovni vlaki.

Prenosni progovni opozorilnik je treba postaviti pred mestom opravljanja progovnih del na najmanjšo razdaljo 500 m.

- na enotirnih progah iz obeh smeri na desni strani ob tiru, za katerega velja,
- na dvotirnih progah in progah z obojestranskim prometom na zunanji strani vsakega tira v obeh smereh vožnje, ne glede na to, na katerem tiru se opravljajo dela,
- na vzporednih progah ob vsakem tiru v obeh smereh vožnje, ne glede na to, na katerem tiru se opravljajo dela

Kadar se dela opravljajo na postaji ali na razdalji, krajši od 500 m za postajo, se progovni opozorilniki postavijo pred uvoznimi kretnicami.

Kadar se dela opravljajo na postajah, kjer vlaki pričenjajo vožnjo (cepne in izhodne postajah vlakov) in vlakovno osebje zaradi tega ne more opaziti progovnega opozorilnika, ki je postavljen na uvoznih kretnicah, je potrebno postaviti dodaten progovni opozorilnik **na vidno mesto na postajnem območju**, ki je v neposredni bližini mesta pričetka vožnje vlaka. V tem primeru je dovoljeno postaviti prenosni progovni opozorilnik tudi na krajši razdalji (če je mesto dela za postajo na razdalji, krajši od 500 m). O tem je treba strojevodje vlakov, ki začenjajo vožnjo, obveščati z nalogom, v katerem je treba navesti podatke o kilometrski legi postavljene signalne oznake 207: "Mesto dela na progi". V tem primeru je treba po izpeljavi vlaka pogosto dajati signalni znak 63: "Pazi", in sicer vse do prispetja na mesto dela na progi.

V kolikor se na medpostajnem odseku nahaja več delovišč, strojevodja pa ob prihodu na območje prvega delovišča ne vidi naslednjega delovišča je potrebno s prenosnimi progovnimi opozorilniki zavaruje vsako delovišče posebej.

Izjema od postavitve prenosnih progovnih opozorilnikov pri premičnih deloviščih

Velja za premična delovišča pri delih namenjenih pregledom, kontrolnim meritvam ali izvedbi nastavitve naprav z ročnim orodjem, ki jih izvaja mala delovna skupina in intervencijski odpravi napak na tirnih napravah.

Za uporabo te izjeme morajo biti sočasno izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

- delo izvaja mala delovna skupina,
- pri delu se ne smejo uporabljati sredstva, ki povzročajo hrup ali bi lahko ovirala slišnost prihajajočega vlaka,
- vodja male delovne skupine mora pred začetkom oceniti krajevne in prometne razmere ter zagotoviti, da je omogočen takojšen umik vseh delavcev in orodja iz nevarnega območja tira,
- vsi podatki o delu (čas, kraj, način varovanja, imena delavcev) morajo biti strogo vpisani v Beležnico varovanja male delovne skupine,
- delo se opravlja v presledku med vožnjami vlakov.
- Ali za delovno skupino, ki delo opravlja na progovnem vozilu (npr. delovnem odru, linijskem brusilnem vlaku..) in pri delu ne posega v nevarno območje sosednjega tira

7 OBVEŠČANJE DELAVCEV O PRIHODU VLAKA

OVKN obvešča delavce o prihodu vlaka, zvočno z opozorilno napravo, ki opozarja na prihod vlaka (piščalko, sirena, megafon, ...) in ustno, z besedami »Pazi vlak!«.

Zvočni znak za umik delavcev s tira ali proge mora biti kontinuiran. Imeti mora zvočno raven na stopnji dobre zaznavnosti oziroma slišnosti, ki mora biti višja od ravni hrupa v okolju, vendar ne sme dosegati praga bolečine. Zvočni znak mora biti jasno razpoznaven glede na trajanje konic in intervalov med dvema konicama ter se jasno razločevati od drugih zvočnih znakov v okolju.

Ko delavci slišijo zvočno ali ustno obvestilo, da se delovišču približuje vlak (progovno vozilo ali premikalni sestav), morajo takoj prekiniti z delom ter se umakniti z nevarnega območja tira (velja tudi za material in delovno opremo) ter pogledati, če so sodelavci reagirali na opozorilo, in jih v nasprotnem opozoriti, da se odstranijo z nevarnega območja tira.

OVKN preneha z dajanjem alarma, šele ko ugotovi, da so delavci odstranili delovno opremo in material ter se umaknili iz nevarnega območja tira.

8 NAČIN VAROVANJE DELOVNE SKUPINE

OVKN lahko progovno skupino varuje na naslednje načine:

- z vzpostavitvijo službenega mesta,
- s pregledom nad varnostno razdaljo (brez vzpostavitve službenega mesta),
- s prejemom dovoljenja za dela na postajnih in progovnih napravah (brez vzpostavitve službenega mesta)
- z uporabo avtomatskih varovalnih sredstev (AVS), ki zagotavljajo tehnično varovanje delovišča in pravočasno opozarjanje na približevanje vlakovnih in progovnih vozil.

Izbira varovanja ni poljubna in ni odvisna od izbira vodje del oz. OVKN-ja, ki opravlja varovanje delovne skupine, ampak je odvisno od v nadaljevanju določenih faktorjev.

8.1 Službeno mesto

Službeno mesto je mesto dela OVKN, ki ima strokovno usposobljenost za progovnega čuvaja, od trenutka, ko le ta od prometnika ali progovnega prometnika zahteva obveščanje o vožnji vlakov in progovnih vozil ter premikalnih vožnjah na postaji. Službeno mesto se vzpostavi pred pričetkom del.

Progovni čuvaj mora biti v stalni neposredni komunikacijski zvezi s prometnikom ali progovnim prometnikom, od katerega prejema obvestila o vseh vožnjah. V primeru, da pride do prekinitve v delovanju komunikacijskih povezav po pričetku del in ni mogoča neposredna komunikacija med progovnim čuvajem in prometnikom ali progovnim prometnikom mora progovni čuvaj z delom delovne skupine takoj prekiniti in delovno skupino umakniti iz svetlega profila tira. O nepravilnosti mora obvestiti svojega nadrejenega.

Kadar prometnik ali progovni prometnik iz kakršnega koli razloga službenih mest ni mogel predavizirati o predvideni vožnji vlaka (progovnega vozila) mora ravnati skladno z določili Prometnega pravilnika.

Fonograme, ki se nanašajo na vožnjo vlaka ali progovnega vozila (predaviza, aviza), je treba evidentirati tudi takrat, ko naprave, ki omogočajo stalno in zanesljivo registriranje sporočil, delujejo. Prometnik oz. progovni prometnik jih vpisuje v Prometni dnevnik, progovni čuvaj pa v Beležnico obvestil in fonogramov za progovne čuvaje.

V primeru načina varovanja z vzpostavitvijo začasnega službenega mesta je za dela na postajnih in progovnih napravah obvezna vključitev dodatnega ukrepa in sicer je na vseh vrstah SV naprav obvezna uporaba ustreznega pribora in funkcionalnih ukazov (natične kapice na ERSVn, tablice za MSVn, EMSVn, ali ELVSn, vključitev funkcionalnosti opozorilnih ali zapornih besedil ter ustreznih ukazov za zaporo tira/elementa ali pot vožnje).

Službeno mesto je potrebno vedno vzpostaviti v naslednjih primerih:

8.1.1 Pri delu na tiru ali kretnici, po katerih se odvija promet

Vedno v naslednjih primerih:

- če zaradi terenskih ali vremenskih razmer (ostri loki, predori, mostovi, useki, zaseki, nasipi, megla, sneg, ...) OVKN, ki varuje delovno skupino nima pregleda nad varnostno razdaljo, ni pa nameščen sistem za avtomatsko najavo vlaka,
- če zaradi hrupa (bližina ceste, uporaba motorne mehanizacije, ...) ne more pravočasno opozoriti delovne skupine, da prihaja vlak. Izjema je lahko nameščen avtomatski sistem najave vlaka
- če je delovna skupina razpršena vzdolž trase železniške proge /tira oziroma tako, da čas od opozorila OVKN, da prihaja vlak, ne zadostuje, da bi se delavci in njihovo orodje do prihoda vlaka varno umaknili, ni pa nameščen sistem za avtomatsko najavo vlaka,
- ko se uporablja drobnotirna ali druga motorna mehanizacija, ki povzroča hrup. Izjema sta:
 - delo male skupine delavcev, kadar se le ta la-ta varuje »s prejemom dovoljenja za dela na tiru, postajnih in progovnih napravah« (v presledkih med vlaki). - glej točko 8.3.,
 - nameščen je avtomatski sistem najave vlaka
- pri vseh delih na tiru ali kretnici na postaji, razen rednih vzdrževalnih del, ki jih izvaja mala delovna skupina, kadar se le-ta varuje s prejemom dovoljenja za dela na tiru, postajnih in progovnih napravah -glej točko 8.3.

8.1.2 Pri delu na zaprtem tiru dvotirne proge ali na zaprtem postajnem tiru / kretnici, ko se po sosednjem(ih) tiru(ih) odvija železniški promet

Vedno v naslednjih primerih:

- ko delovna skupina ne dela strnjeno, med voznim in zaprtim tirom pa ni nameščena varnostna vrvica, ki bi označevala mejo delovišča in ni nameščen sistem za avtomatsko najavo vlaka,
- ko zaradi terenskih ali vremenskih razmer (ostri loki, predori, mostovi, useki, zaseki, nasipi, protihrupne ograje (v primeru da omejujejo varno mesto umaknitve), megla, sneg, ...) OVKN, ki varuje delovno skupino nima pregleda nad varnostno razdaljo in zato ne more pravočasno opozoriti delovne skupine o vožnji po sosednjem tiru, med voznim in zaprtim tirom pa ni nameščena varnostna vrvica, ki bi označevala mejo delovišča in ni nameščen sistem za avtomatsko najavo vlaka,
- v primeru hrupa (bližina ceste, uporaba motorne mehanizacije, ...), med voznim in zaprtim tirom pa ni nameščena varnostna vrvica, oz. pri gibanju delavcev ob strojih pri strojnem sejanju tira, strojni regulaciji in pluženju tira, vgradnji tolčenca,, kjer označitev meje delovišča ni možna. Izjema je namestitev sistema za avtomatsko najavo vlaka, ki OVKN-ja in delavce, ki jih le ta varuje, s svetlobnimi signali opozarjajo na prihajajoči vlak, oz. zvočno opozarja delavce preko radijsko vodenih individualnih opozorilnih naprav – slušalk,
- ko se uporablja gradbena ali progovna mehanizacija, ki pri svojem delu sega, oziroma obstaja nevarnost, da bi lahko segala v svetli profil sosednjega voznega tira (npr. rotacija bagra, ...).

8.1.3 Fonogrami

Fonogram za začetek dela

OVKN, ki prijavlja delo skupine da fonogram prometniku ali progovnem prometniku naslednji fonogram:

»Delo na službenem mestu v km ... med postajama ...in ... (na postaji ..), začeto ob uri ... min in bo trajalo predvidoma do ... uremin. Obveščanje potrebno.« Priimek in ime OVKN

Ob fonogramu za začetek dela mora OVKN pri prometniku ali progovnemu prometniku preveriti ali je čas, prikazan na njegovi napravi enak času na službeni uri in napravo po potrebi sinhronizirati.

Fonogram za konec dela

OVKN, ki odjavlja delo skupine da fonogram prometniku ali progovnemu prometniku naslednji fonogram:

»Delo na službenem mestu v km med postajama in (na postaji), končano ob uri min. « Priimek in ime OVKN, ki opravlja delo varovanje delovne skupine.

8.1.4 Posebna določila pri delu delovnih strojev

Delo vseh gradbenih strojev v progovnem pasu, ki občasno segajo ali bi zaradi dolžine svojih delov lahko segali v normalni svetli profil voznega tira/ov, mora potekati pod nadzorom progovnega čuvaja, kateri mora biti obveščen o vseh vožnjah po tirih v katere normalni svetli profil bi se lahko posegalo.

Ko stroj dela na enem tiru na dvotirni progi in se po sosednjem tiru odvija promet, mora označena minimalna oddaljenost od osi voznega tira (min 2,0 m). Označitev se izvede z namestitvijo stabilne varovalne ograje, ali signalne vrvice. s posebnimi konzolami (glej prilogo 5) in signalno vrstico.

Izjemoma lahko v primeru postavitve varnostno ograje (ne velja za varnostno vrstico), pooblaščen oseba pristojne lokacije vzdrževanja ali področne pisarne službe za gradbeno dejavnost, dovoli izvajanje del brez progovnega čuvaja. Poleg postavitve varnostne ograje je pogoj, da stroj dela na takšni razdalji od voznega tira, da pri rotaciji s svojim najbolj izpostavljenim delom (npr. iztegnjeno roko bagra) ne bi mogel seči v normalni svetli profil voznega tira, to je 2,5 m od njegove osi. Dovoljeno izvajanje del brez progovnega čuvaja mora biti uradno evidentirano v gradbenem dnevniku ali v "Knjigi ukrepov za varno delo", ki se vodi na gradbišču. Vpis mora vsebovati navedbo osebe, ki je dovoljenje izdala, datum in čas izdaje ter pogoje, pod katerimi je bilo dovoljenje dano.

Delo težke progovne in gradbene mehanizacije v normalnem svetlem profilu tira je dovoljeno le, ko se po tiru ne opravljajo vožnje vlakov in progovnih vozil ter premikalne vožnje – v času izvajanja zapore tira. Izjemoma se lahko manjša dela, ki ne bodo povzročila ovir v prometu, opravijo v presledku voženj vlakov.

V kolikor se dela na voznem tiru izvajajo v presledku voženj vlakov oz. se dela izvajajo na zaprtem tiru in bi delovni stroj zaradi procesa dela moral seči v svetli profil sosednjega voznega tira, je potrebno za vsak poseg stroja v normalni svetli profil tira/ov od prometnika ali progovnega prometnika dobiti dovoljenje.

Prometnik ali progovni prometnik sme vožnjo naslednjega vlaka ali progovnega vozila dovoliti šele, ko dobi fonogram o koncu del.

Fonogram za dovoljenje za poseg delovnega stroja v svetli profil voznega tira

»Delo delovnega stroja v svetlem profilu ... tira v km med postajamazačeto ob ... uri, minut in bo predvidoma trajalo do ure, ... min.« Priimek in ime progovnega čuvaja.

Fonogram za konec dela stroja v svetlem profilu voznega tira

»Delo stroja v svetlem profilu svetlem profilu ... tira v km med postajama končano ob ... uri, min. Tir prost in sposoben za promet. « Priimek in ime progovnega čuvaja.

Fonograme je potrebno evidentirati v primeru, ko naprave, ki omogočajo stalno in zanesljivo registriranje sporočil, ne delujejo!

8.1.5 Glavni in pomožni progovni čuvaj

V primeru, da je delovišče tako dolgo, da ga en progovni čuvaj ne more zanesljivo nadzorovati, oz. na postaji ali na medpostajnem odseku obveščanje potrebuje več delovnih skupin, kot jih lahko prometnik ali progovni prometnik obvešča, lahko pooblaščen oseba lokacije vzdrževanja v Službi za gradbeno dejavnost, določi

glavnega progovnega čuvaja in pomožne progovne čuvaje. Glavni progovni čuvaj vzpostavi službeno mesto ter nato pomožnim progovnim čuvajem po komunikacijski zvezi posreduje prejete predavize in avize o vožnji vlakov in progovnih vozil za tir na katerem se izvaja delo kot za sosednje tire. Slednje velja za vsa določila v nadaljevanju te točke. Dolžnost vseh progovnih čuvajev je, da takoj ko opazijo prihajajoči vlak to po komunikacijski zvezi sporočijo ostalim progovnim čuvajem na istem delovišču.

V primeru da glavni progovni čuvaj iz kakršnega koli razloga pomožnemu progovnemu čuvaju ne bi mogel posredovati predavize o predvideni vožnji vlaka/progovnega vozila, mora glavni progovni čuvaj o tem s fonogramom obvestiti prometnika ali progovnega prometnika. Pri tem mora navesti kilometrsko mesto nahajanja progovne skupine, ki o predvideni vožnji vlaka ni bila obveščena. Progovni prometnik s fonogramom, prometnik pa s Splošnim nalogom ali fonogramom obvesti strojevodjo. Strojvodja mora v tem primeru hitrost vlaka pred navedenim kilometrskim mestom uravnavati po preglednosti tako, da lahko vlak (progovno vozilo), pred deloviščem pravočasno ustavi.

Delo glavnega čuvaja lahko opravlja le delavec, ki ima strokovno usposobljenost za progovnega čuvaja. Delo pomožnega progovnega čuvaja lahko poleg progovnega čuvaja izjemoma opravljajo tudi drugi OVKN-ji, navedeni v točki 5.2.

Ne glede na določilo prvega odstavka, je potrebno določiti dodatnega/e pomožnega/e čuvaja/e tudi v primeru, ko je vzpostavljeno službeno mesto, progovni čuvaj, ki varuje delovno skupino, pa zaradi terenskih ali vremenskih razmer (ostri loki, predori, mostovi, useki, zaseki, nasipi, megla, sneg, ...) OVKN, nima pregleda nad varnostno razdaljo. V tem primeru se glavi čuvaj praviloma* nahaja pri delovni skupini, pomožni čuvaj pa je oddaljen najmanj na zavorni razdalji (odvisno od terenskih pogojev) od delovne skupine v smeri proti vozečim vlakom. Glavni čuvaj mora prejete predavize in avize po komunikacijskem sredstvu posredovati pomožnemu čuvaju. Prav tako mu mora sporočiti, ko je delovna skupina umaknjena iz nevarnega območja tira in se v tiru ne nahaja material in orodje.

Vodja del lahko zaradi terenskih razmer oz. narave dela (npr. hrup ki onemogoča zanesljivo komunikacijo) odloči tudi drugače.

Dolžnosti pomožnega čuvaja so:

- Da stoji na mestu, ki je od delovišča oddaljeno najmanj za zavorno razdaljo in ima istočasno pregled nad varnostno razdaljo proti nasprotni vozečim vlakom.
- Da opazuje v smeri prihajajočih vlakov ter takoj ko opazi vlak o tem obvesti glavnega čuvaja.
- V kolikor opazi prihajajoči vlak, od čuvaja pa o tem vlaku ni prejel obvestila bodisi o prihajajočem vlaku bodisi o tem, da je skupina umaknjena z nevarnega območja tira, takoj prične z dajanjem signalnega znaka stoj - podnevi s signalno zastavico, z roko ali kakršnim koli predmetom mahati v krogu, ponoči pa z rdečo lučjo. Istočasno po komunikacijski zvezi glavnega čuvaja obvesti o prihajajočem vlaku.

V primeru, da se odvija promet vlakov v obe smeri (enotirna proga ali tir na dvotirni progi v primeru da je sosednji tir zaprt) je potrebno, v kolikor ni zagotovljen pregled nad varnostno razdaljo z druge strani, analogno poskrbeti za pomožnega čuvaja tudi v nasprotni smer.

Glavni progovni čuvaj lahko obvešča do največ osem pomožnih progovnih čuvajev.

Glavni progovni čuvaj mora vedno vzpostaviti službeno mesto in imeti vzpostavljeno stalno komunikacijsko zvezo s prometnikom/a ali progovnim prometnikom, od katerega/ih prejema obvestila o vseh vožnjah.

Vsi oddani in sprejeti fonogrami med glavnim progovnim čuvajem in prometnikom ali progovnim prometnikom, ki se nanašajo na vožnjo vlakov in progovnih vozil, se evidentirajo tudi takrat, ko naprave, ki omogočajo stalno in zanesljivo registriranje sporočil, delujejo.

V kolikor naprave, ki omogočajo stalno in zanesljivo registriranje sporočil, delujejo, potem prejete in predane fonograme med glavnim progovnim čuvajem in pomožnimi progovnimi čuvaji o vožnji vlakov in progovnih vozil evidentira le glavni progovni čuvaj. V nasprotnem jim mora evidentirati tudi pomožni progovni čuvaj.

Pomožni progovni čuvaji morajo pred pričetkom del po komunikacijskem sredstvu poklicati glavnega progovnega čuvaja ter zahtevati dovoljenje za pričetek del. To vključuje navedbo imena in priimka, ter mesto delovišča (km lego). Pričetek in konec del je potrebno evidentirati (tako glavni kot pomožni progovni čuvaj), ne glede na to, ali naprave, ki omogočajo stalno in zanesljivo registriranje sporočil, delujejo.

Besedilo za začetek dela pomožnega progovnega čuvaja

»Delo pomožnega progovnega čuvaja na službenem mestu v km ... med postajama ...in ... (na postaji ..), začeto ob uri ... min in bo trajalo predvidoma do ... uremin. Obveščanje potrebno.« Priimek in ime OVKN

Ob fonogramu za začetek dela mora pomožni progovni čuvaj pri glavnem progovnem čuvaju preveriti ali je čas, prikazan na njegovi napravi enak času na njegovi in napravo po potrebi sinhronizirati.

Besedilo za konec dela pomožnega progovnega čuvaja

»Delo pomožnega progovnega čuvaja na službenem mestu v km med postajama in (na postaji), končano ob uri min.« Priimek in ime OVKN, ki opravlja delo varovanje delovne skupine.

V kolikor naprave, ki omogočajo stalno in zanesljivo registriranje sporočil, delujejo, potem v nadaljevanju prejete in predane fonograme o vožnji vlakov in progovnih vozil (avize in predavize) evidentira le glavni progovni čuvaj. V nasprotnem jih mora evidentirati tudi pomožni čuvaj.

Besedilo predavize:

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

Pomožni čuvaj mora prejem predavize potrditi z »Razumel« (priimek pomožnega progovnega čuvaja)

Besedilo avize:

»Vlak št. (progovno vozilo) s postaje (ime postaje) odpeljal ob(ura in minuta)« (priimek glavnega progovnega čuvaja)

Pomožni progovni čuvaj mora prejem avize potrditi z »Razumel« (priimek pomožnega progovnega čuvaja)

8.2 Varovanje delovne skupine s pregledom nad varnostno razdaljo

OVKN lahko delovno skupino varuje brez vzpostavitve službenega mesta, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- Dela se izvajajo na zaprtem tiru dvotirne proge
- delovno skupino neposredno varuje delavec OVKN,
- nevarno območje sosednjega tira, po katerem se odvija promet, je jasno označeno z opozorilno vrvico ali drugo ustrezno fizično pregrado,
- če se promet po sosednjem tiru izvaja, mora biti zagotovljena najmanj predpisana varnostna razdalja, določena v prilogi DN11; v primeru, da je ni mogoče zagotoviti, se mora uvesti počasna vožnja ali začasna zavora sosednjega tira,
- nameščen je avtomatski sistem najave vlaka (AVS),
- delovna skupina dela strnjeno, tako da ima OVKN ves čas neposreden pregled nad vsemi delavci
- delavci ne uporabljajo sredstev za delo, ki bi povzročala hrup (npr. motorna mehanizacija), razen če je nameščen avtomatski sistem najave vlaka in delavci uporabljajo radijsko vodeno individualno opozorilno napravo (slušalke),
- v bližini ni virov hrupa, ki bi ovirali slušno zaznavanje, razen če je zagotovljen AVS in individualna opozorilna naprava,
- delavcem mora biti omogočen takojšen umik iz nevarnega območja tira neposredno na mestu dela,

- delo mora biti organizirano tako, da pri umiku ni potrebno umikati drugega orodja ali sredstev, razen tistega, ki ga ima delavec v rokah,
- vremenske razmere ne smejo ovirati varnega umika iz nevarnega območja tira,
- ne uporablja se težka gradbena mehanizacija, ki bi pri delu lahko posegala v svetli profil tira, po katerem se odvija železniški promet.

OVKN, ki delovno skupino varuje s pregledom nad varnostno razdaljo poleg varovanja delovne skupine ne sme opravljati drugega dela!

8.2 Varovanje delovne skupine s pregledom nad varnostno razdaljo

OVKN lahko delovno skupino varuje brez vzpostavitve službenega mesta, kadar se dela izvajajo na zaprtem tiru dvotirne proge, če so izpolnjeni temeljni pogoji iz tega člena, dodatni organizacijski in tehnični ukrepi pa se zagotavljajo glede na način dela in razmere na delovišču.

a.) Temeljni pogoji (obvezni)

Varovanje brez vzpostavitve službenega mesta je dopustno le, če so hkrati izpolnjeni vsi naslednji pogoji: dela se izvajajo na zaprtem tiru dvotirne proge, delovno skupino neposredno varuje delavec OVKN, nevarno območje sosednjega tira, po katerem se odvija železniški promet, je jasno označeno z opozorilno vrvico ali drugo ustrezno fizično pregrado, kadar se promet po sosednjem tiru izvaja, mora biti zagotovljena najmanj predpisana varnostna razdalja, določena v prilogi DN11; če te razdalje ni mogoče zagotoviti, se mora uvesti počasna vožnja ali začasna zapora sosednjega tira, delavcem mora biti na mestu dela omogočen takojšen in varen umik iz nevarnega območja tira.

b.) Organizacijski in tehnični ukrepi (glede na okoliščine)

Glede na vrsto del, uporabljena delovna sredstva in razmere na delovišču se zagotovijo naslednji ukrepi: kadar slušno zaznavanje prihoda vlaka ni zanesljivo ali kadar se uporabljajo delovna sredstva, ki povzročajo hrup, mora biti nameščen avtomatski sistem najave vlaka (AVS), v primeru uporabe hrupnih delovnih sredstev morajo delavci uporabljati individualne opozorilne naprave, delo mora biti organizirano tako, da ima OVKN ves čas neposreden pregled nad delavci ali da je ta pregled zagotovljen z dodatnimi organizacijskimi ali tehničnimi ukrepi, delo mora biti organizirano tako, da je ob umiku iz nevarnega območja tira umik mogoč brez odstranjevanja delovnih sredstev ali opreme, razen tistega, ki ga ima delavec v rokah, vremenske razmere ne smejo ovirati varnega umika iz nevarnega območja tira.

c.) Omejitve

Varovanje brez vzpostavitve službenega mesta ni dopustno: kadar se uporablja težka gradbena mehanizacija, ki bi pri delu lahko posegala v svetli profil tira, po katerem se odvija železniški promet, kadar ni mogoče zagotoviti temeljnih pogojev iz točke 8.2.1 tega člena.

8.2.1 Varnostna razdalja

Varnostna razdalja mora biti zagotovljena **vedno**, kadar ni vzpostavljeno službeno mesto in se varovanje opravlja s pregledom nad varnostno razdaljo.

Varnostna razdalja je razdalja od delovišča oz. od mesta OVKN-ja, ki varuje delovno skupino do točke, kjer opazi vlak. Varnostna razdalja mora delavcem od trenutka, ko opazijo vlak, omogočiti potreben čas za umik iz nevarnega območja tira ter za umik materiala, opreme in orodja iz minimalnega svetlega profila tira. Ta čas imenujemo **varnostni čas**.

Varnostni čas ne sme biti krajši od 30 sekund. Dejansko potrebni varnostni čas (>30s) določi vodja del glede na naravo dela in pogoje delovišča. Pri določitvi mora upoštevati (sešteti):

- reakcijski čas OVKN-ja, ki opravlja delo varovanja delovne skupine,
- reakcijski čas delavcev, katere OVKN varuje,
- čas, ki je potreben za odstranjevanje orodja in materiala iz minimalnega svetlega profila,
- čas potreben za umik delavcev iz nevarnega območja tira.

Varnostna razdalja je odvisna od varnostnega časa $t(s)$ in največje dovoljene hitrosti vlakov na tem območju $V_{max}(km/h)$. Izračuna se po naslednjem izrazu:

$$L = \frac{V_{max}}{3,6} \cdot t$$

Ne glede na izračunano pa varnostna razdalja ne sme znašati manj kot 250 m!

V Tabeli 2 so izračunane varnostne razdalje (m) glede na hitrost vlakov (V_{max}) in določenega varnostnega časa (30s):

Varnostni čas 30s										
$V_{max}(km/h)$	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
varnost.raz. (m)	250	340	420	500	590	670	750	840	920	1.000

Tabela 2: varnostne razdalje

V kolikor največja dovoljena progovna hitrost glede na terenske ali vremenske razmere ne omogoča ustrezne varnostne razdalje se vpelje ustrezna počasna vožnja (glej tabelo 2).

Delovno skupino se lahko po določitvi te točke, varuje tudi z avtomatskim sistemom najave vlaka. Pri tem morajo biti izpolnjeni naslednji pogoji:

- delovno skupino vodi OVKN delavec,
- hitrost vlakov ni višja od 120 km/h,
- zagotovljen mora biti varnostni čas,
- delovna skupina dela strnjeno – OVKN, ki vodi skupino ima pregled nad vsemi delavci,
- delavcem mora biti omogočen umik izven nevarnega območja tira neposredno na mestu dela,
- delo mora biti organizirano tako, da pri umiku iz nevarnega območja tira ni potrebno umikati drugega orodja ali sredstev za delo, razen orodja, ki ga ima delavec v rokah,
- v bližini ne sme biti drugih virov hrupa, ki bi ovirali slušno zaznavanje,
- vremenske razmere ne smejo ovirati varnega umika iz nevarnega območja tira.

8.3 S prejemom dovoljenja za dela na tiru, postajnih in progovnih napravah

OVKN, ki opravlja delo varovanje male delovne skupine, se s prometnikom ali prometnikoma sosednjih postaj ali progovnim prometnikom dogovori za začetek vzdrževalnih del na napravi, kjer se bodo opravljala dela v presledku med vlaki. Delavci stopijo v nevarno območje tira šele po prejetem dovoljenju.

Dela na napravi se morajo končati pred potekom prejetega dovoljenja za delo na napravi, razen pri odpravi napake, kjer se dela opravljajo do odprave napake. Delavci morajo biti umaknjeni iz nevarnega območja tira, naprava pa mora zagotavljati zanesljivo delovanje.

Prometnik ali progovni prometnik ne sme dovoliti vožnje vlaka, vožnje progovnega vozila ali premikalnih vožnjah, dokler ne prejme fonograma o koncu del!

V primeru načina varovanja s prejemom dovoljenja za dela na postajnih in progovnih napravah je obvezno sprejetje dodatnega ukrepa:

- v času izvajanja del delovnih skupin pod prometom je na progah, ki so opremljene z elektronskimi SV napravami in imajo omogočeno funkcionalnost avtomatskega vodenja prometa vlakov (AVV) obvezna vključitev ukaza vklop zapore tira za pot vožnje (VZTPV) ali vklop zapore kretnice za pot vožnje (VZKPV);
- na vseh vrstah SV naprav je obvezna uporaba ustreznega pribora in funkcionalnih ukazov (natične kapice na ERSVn, tablice za MSVn ali EMSVn, vključitev funkcionalnosti opozorilnih ali zapornih besedil ter ustreznih ukazov za zaporo tira/elementa ali pot vožnje) za delo delovnih skupin, zaporo tira ali proge, elementa v vozni poti ter dela na SV in TK ali EE napravah.

Določilo te točke velja za naslednja dela:

- manjša vzdrževalna dela na tirnih napravah, kretnicah, SV in/ali TK napravah, ki jih z dovoljenjem progovnega prometnika ali prometnika v presledku voženj vlakov opravlja mala delovna skupina,

V kolikor se po sosednjih tirih izvaja vlakovni promet, varnostna razdalja pa ni zagotovljena in zaradi narave dela obstaja nevarnost, da bi delavci oz. njihovo orodje segali v minimalni svetli profil sosednjega tira, je potrebno nevarno območje sosednjega tira označiti z varnostno vrvico ali pa zahtevati obveščanje o vožnji vlakov in progovnih vozil po sosednjem tiru. V tem primeru to postane službeno mesto (ravna se po določenih točke 8.1)

OVKN lahko po prejemu dovoljenja za delo na tiru, napravi ali kretnici (delo v presledku med vlaki), poleg varovanja male delovne skupine, istočasno opravlja tudi druga dela, v kolikor mu pogoji dela to dovoljujejo. Varovanje male delovne skupine lahko istočasno opravlja tudi OVKN, ki opravlja delo vodje male delovne skupine in mu narava dela to dovoljuje. **OVKN, ki varuje delovno skupino je dolžan odkloniti istočasno opravljanje drugega dela, v kolikor meni, da bi s tem ogrozil svojo varnost, varnost delovne skupine ali varnost železniškega prometa!** Enako velja za osebo, ki vodi delovno skupino.

Vsak začetek in konec del pri vzdrževanju in obnavljanju JŽI na postajnih in progovnih napravah je potrebno evidentirati v prometni dnevnik in sicer v prvo prosto vrstico za zadnjim vpisanim vlakom, ne glede na to, ali se pogovori snemajo.

Fonograme za začetek in konec vzdrževalnih del ter čas trajanja dovoljenja (od – do) mora OVKN vpisati v za to predpisane obrazce (Beležnik varovanja male skupine, Beležnico obvestil in fonogramov P-10) tudi v primeru, ko se pogovori snemajo!

Besedilo vpisa v Prometni dnevnik oziroma fonogram za začetek del na napravi se glasi:

»Dela na (navesti postajno ali progovno napravo) pričeta ob uri, minut in bodo predvidoma potekala do..... ure, minut«. (Podpis vzdrževalca).

Če se naprava izključi iz obratovanja se vpis dopolni z besedilom:

»Naprava je izključena iz obratovanja«.

Prometnik oziroma progovni prometnik potrdi sprejem fonograma:

»Št. razumel«; priimek prometnika ali progovnega prometnika.

Če se pri delu delovne (vzdrževalne) skupine zahteva obveščanje o vožnji vlakov, premikalnih vožnjah in vožnjah progovnih vozil se fonogramu doda besedilo:

»Obveščanje o vožnjah na postaj / tiru..... je potrebno«.

V tem primeru to postane službeno mesto - OVKN mora imeti strokovno usposobljenost za progovnega čuvaja! V kolikor naprave, ki omogočajo stalno in zanesljivo registriranje sporočil, delujejo, prejetih obvestil o vožnjah vlakov in progovnih vozil ter premikalnih vožnjah progovnemu čuvaju ni potrebno evidentirati.

Prometnik oziroma progovni prometnik potrdi sprejem fonograma:

»Št. razumel«; priimek prometnika ali progovnega prometnika.

OVKN, ki opravlja varovanje delovne skupine, konec del vpiše v prometni dnevnik ali ga prometniku ali progovnemu prometniku sporoči s fonogramom, pri čemer mora navesti ali so naprave usposobljene za reden promet (brez omejitev) oziroma navesti pogoje (omejitve) za zagotovitev varnega prometa.

Besedilo vpisa v prometni dnevnik oziroma fonograma za konec del na napravi se glasi:

»Dela na (navesti postajno ali progovno napravo) končana ob uri, minut. Naprava je vključena in deluje brez omejitev (z omejitvami).«. (Podpis vzdrževalca).

Prometnik ali progovni prometnik potrdi sprejem fonograma z besedo »Razumel« in svojim priimkom, ter ga vpiše v prometni dnevnik.

9 ČIŠČENJE IN MAZANJE KRETNIC

Delovna skupina, ki opravlja čiščenje in mazanje kretnic (v nadaljevanju čiščenje kretnic) na postajah in ostalih službenih mestih, mora biti vedno varovana s progovnim čuvajem.

Progovni čuvaj mora za komunikacijo s prometnikom ali progovnim prometnikom uporabljati komunikacijsko sredstvo, ki omogoča stalno in zanesljivo registriranje sporočil.

Čiščenje kretnic se lahko opravlja le v času, ko na tirih, kjer se čiščenje opravlja, ni vlakovnih in premikalnih voženj ter voženj progovnih vozil. Progovni čuvaj mora imeti stalno in neposredno telefonsko zvezo s prometnikom ali progovnim prometnikom, od katerega prejema predavize o vseh vožnjah po sosednjem tiru/sosednjih tirih ali vseh vožnjah na kretniškem območju, za katero je dano dovoljenje za čiščenje kretnic in bi ogrožale varnost delavcev, ki opravljajo čiščenje kretnic.

Za čiščenje kretnic je potrebno pred pričetkom od prometnika ali progovnega prometnika prejeti dovoljenje. Dovoljenje se ne nanaša na celotno postajo ampak, pri manjših postajah na stran postaje, pri večjih postajah pa na posamezno kretniško območje. Vsako prekinitve ali prenehanje čiščenja kretnic mora progovni čuvaj s fonogramom javiti prometniku ali progovnemu prometniku, ki jo vpiše v prometni dnevnik in sicer takoj, ko se prekine ali preneha s čiščenjem in ni več potrebe po obveščanju o vožnjah vlakov, progovnih vozil in premikalnih vožnjah po sosednjem tiru/sosednjih tirih ali kretniškem območju. Takoj, ko se čiščenje na eni strani postaje ali na kretniškem območju konča, progovni čuvaj prometniku ali progovnemu prometniku sporoči, da je čiščenje končano. Skupina delavcev se prestavi na drugo stran postaje ali na drugo kretniško območje, kjer od prometnika ali progovnega prometnika ponovno zahteva dovoljenje za pričetek čiščenja kretnic.

Čiščenje kretnic se vrši po naslednjem postopku:

Pred pričetkom del se progovni čuvaj javi prometniku ali progovnemu prometniku in se dogovori za čiščenje kretnic.

Fonogram za pričetek čiščenja kretnic:

»Čiščenje kretnic na postaji na strani (območju kretnic) pričeto ob ... uri, min in bo predvidoma trajalo do ure, min. Obveščanje je potrebno.« (Priimek progovnega čuvaja).

Prometnik oziroma progovni prometnik potrdi sprejem fonograma:

»Razumel.« (Priimek prometnika ali progovnega prometnika).

Prometnik ali progovni prometnik fonogram vpiše v Prometni dnevnik (prvo prosto vrstico za zadnjim vlakom), progovni čuvaj pa v Beležnik za vpisovanje fonogramov pri čiščenju kretnic (Priloga 3).

V času čiščenja kretnic mora prometnik ali progovni prometnik imeti na napravi za posluževanje SV naprave opozorilni napis »Čiščenje kretnic« (pri ERSVN - tablica na postavljalni mizi, pri EMSVN – tablica na blokovni napravi in pri ELSVN - opozorilno besedilo, ki se izpiše v opozorilnem oknu).

Za zagotovitev varnosti, oziroma preprečitve prestavitve kretnice med čiščenjem, se med ostrico in osnovno tirnico vstavi leseno zagozdo. Po končanem delu na posamezni kretnici jo je treba odstraniti.

Fonogram za konec čiščenja kretnic:

»Čiščenje kretnic na postaji na strani (območju kretnic) končano ob uri minut«. (Priimek progovnega čuvaja).

Prometnik oziroma progovni prometnik potrdi sprejem fonograma:

»Razumel.« (Priimek prometnika ali progovnega prometnika).

Če naprave, ki omogočajo stalno in zanesljivo registriranje sporočil, delujejo, prejetih obvestil o vožnjah vlakov in progovnih vozil ter premikalnih vožnjah progovnemu čuvaju, ki varuje skupino delavcev pri čiščenju kretnic, ni potrebno evidentirati. Prav tako prejetih obvestil o vožnjah vlakov in progovnih vozil ter premikalnih vožnjah progovnemu čuvaju, ki izvaja čiščenje kretnic, ni potrebno evidentirati. V obeh primerih pa je potrebno evidentirati fonogram o začetku in koncu čiščenja kretnic.

V zelo slabih vremenskih razmerah in dejanski slabi vidljivosti (gosta megla, močno sneženje) je treba o čiščenju kretnic obveščati strojevodjo z Nalogom za vožnjo vlaka, Splošnim nalogom ali fonogramom z naslednjimi podatki:

- na katerem območju postaje dela delovna skupina,
- da je treba preko tega območja voziti s hitrostjo največ 20 km/h,
- da je treba dajati signalni znak 63: "Pazi".

Vodja del pri čiščenju kretnic vpiše začetek dela in počasno vožnjo v prometni dnevnik, ali s fonogramom obvesti progovnega prometnika v CVP, prometnik oz. progovni prometnik pa v aplikaciji EAM Maximo kreira počasno vožnjo.

10 OBHODNIK PROGE

Splošni vizualni pregled zgornjega ustroja je potrebno izvesti redno vsak teden, peš ali s tirnim vozilom. V splošnem se vizualni pregled proge izvaja na enega od naslednjih načinov:

- Vožnja na vlečnem vozilu ali na vozilu za posebne namene.
- Pregled proge, ki ga z namenom planiranja vzdrževalnih del opravi oseba, z opravljenim strokovnim izpitom za vzdrževalca prog, objektov in opreme – to osebo obvezno varuje drug OVKN.
- Pregled (»obhod proge«), ki ga peš izvede progovni čuvaj (»obhodnik proge«). Izvajanje »obhoda proge« se vpelje oz. prekliče z brzojavko.

Določila v nadaljevanju veljajo za primer, ko vizualni pregled opravlja progovni čuvaj –obhodnik proge. Jih pa, kar se varnosti tiče, smiselno upošteva tudi progovni čuvaj, ki varuje osebo iz druge alineje predhodnega odstavka.

10.1 Poslovnik obhodnika proge

Vsaka lokacija vzdrževanja v službi za gradbeno dejavnost, mora izdelati poslovnik obhodniške službe. V poslovniku morajo biti navedeni vsi obhodniški odseki na območju Lokacije vzdrževanja.

Pri izdelavi poslovnika je potrebno upoštevati: krajevne razmere, tehnično stanje proge in objektov, stopnjo in vrsto ogroženosti železniškega prometa in veljavne predpise.

Poslovnik izdelata pooblaščenca oseba Lokacije vzdrževanja, potrdi pa pooblaščenca oseba Pisarne vzdrževanja v službi za gradbeno dejavnost. Poslovnik velja do spremembe dolžine obhodniških odsekov, spremembe predpisov ali drugih sprememb, ki bistveno spremenijo stanje na odseku ali na delovnem mestu obhodnika proge (gradnja, nadgradnja, ...).

Poslovnik mora vsebovati:

- imena službenih mest, obliko in stanje zgornjega ustroja, vrsto, število in stanje objektov, nivojskih prehodov itd.,
- opis mest in vrste ogroženosti železniškega prometa, če le-ta na odseku obstajajo,
- ravnanje čuvaja pri zavarovanju varnosti prometa na ogroženih mestih,
- opis posebnih dolžnosti progovnega čuvaja, če jih le-ta mora opravljati,

Obvezni prilogi poslovnika sta Grafikon obhodniške službe in Razpored obhodniške službe.

Obhodnik proge mora biti pred pričetkom dela dokazno seznanjen s Poslovnikom in njegovimi prilogami.

10.1.1 Grafikon in razpored obhodniške službe

Grafikon in razpored obhodniške službe se vsako leto izdelata pred začetkom veljave voznega reda omrežja in veljata eno voznoredno obdobje. Razpored obhoda proge in grafikon obhoda proge morata biti izdelana tako, da obhodnik na dvotirni progi opravlja obhod proge po tiru (progi), kjer mu vlaki, ki vozijo po tiru (progi) kjer hodi, prihajajo nasproti.

Grafikon obhodniške službe je grafični prikaz obhoda za posamezen obhodniški odsek (načrt obhoda) iz katerega je razviden kraj in čas pričetka in konca obhoda, hitrost hoje ter kje se obhodnik proge nahaja ob določeni uri. Pri izdelavi grafikona je potrebno upoštevati mesta, kjer so v poslovniku predvideni posebni varnostni ukrepi. Grafikon mora biti izdelan tako, da ne pride do srečanja obhodnika z vlaki, ki vozijo s hitrostjo 120 km/h in več na nevarnih mestih (most, usek, zasek, ..) oz. da ne pride do srečanja z vlakom v predoru ne glede na njegovo hitrost.

Obhodnik proge se je dolžan dosledno držati grafikona obhoda proge. V primeru odstopanj za več kot 15 min (opravljanje posameznih del ali pregledov) mora le-to sporočiti prometnikoma sosednjih postaj ali progovnemu prometniku. V kolikor je obhodniški odsek sestavljen iz več medpostajnih odsekov, se mora obhodnik proge ob prihodu na vmesno postajo javiti prometniku oziroma progovnemu prometniku, zaključiti obhod proge na predhodnem medpostajnem odseku in po ponovni prijavi začeti obhod na naslednjem medpostajnem odseku.

Razpored obhodniške službe je dokument, s katerim se določi število in način obhodov proge in objektov ter čas in mesto pričetka in konca obhoda proge.

10.2 Oprema obhodnika proge

Obhodnik proge mora imeti pri sebi:

- poslovník s prilogami (razpored obhoda proge, grafikon)
- GSM-R aparat
- signalno zastavico
- Beležno knjigo ZOP-2
- Izpisek iz operativnih voznih redov za progovno osebje
- ustno piščalko

10.3 Dolžnosti obhodnika proge

Osnovne naloge obhodnika proge:

- hoja po progi,
- ugotavljanje stanja proge, progovnega pasu in opravljanje manjših del na progi.

Delo opravlja v skladu: z razporedom obhoda proge, grafikoni obhoda proge, ki so sestavni del poslovnika, ter z naslednjimi predpisi: Delo se opravlja v skladu z veljavnimi nacionalnimi predpisi.

Pri hoji se je dolžan dosledno držati grafikona. V primeru odstopanj za več kot 15 min (opravljanje posameznih del ali pregledov) mora le-to sporočiti prometnikoma sosednjih postaj ali progovnemu prometniku.

Progo obhodi po sredini tira s počasno hojo »s praga na prag«, pri čemer pazi, da ne stopa na pragove temveč na vmesni prostor med njimi. Pri slabih vidnostnih in slišnih pogojih (megla, močan veter, snežni metež, ..) se sme obhod proge opravljati le, če lahko obhodnik poskrbi za svojo varnost, in sicer tako da lahko varno hodi ob tiru oz. da se pred hojo po tiru pri prometnikih sosednjih postaj ali pri progovnem prometniku predhodno pozanima o vožnji vlakov in progovnih vozil.

Na odsekih in mestih, kjer bi bila zaradi terenskih razmer in/ali slabih vidnostnih pogojev (ostri loki, predori, mostovi, useki, nasipi) kjer ni zagotovljena takšna vidnostna razdalja, ki bi obhodniku proge, od trenutka, ko vidi vlak, omogočala varno umaknitev s svetlega profila tira oz. kjer je hrup, ki onemogoča slišnost vlaka in bi bila zaradi tega lahko ogrožena varnost obhodnika proge, se mora obhodnik proge predhodno, pri prometnikih sosednjih postaj ali pri progovnem prometniku, pozanimati o vseh vožnjah na tem odseku. Ta mesta je

potrebno za posamezen obhodniški odsek navesti v poslovniku ter določiti način izvajanja obhoda proge in posebne varnostne ukrepe.

V primeru, ko je višina zapadlega snega večja kot 20 cm, se obhod proge ne opravlja. Pregled proge se opravi z vožnjo na vlečnem vozilu ali motornem vozilu za posebne namene.

Vlake pričakuje ob progi obrnjen proti prihajajočemu vlaku na takem kraju, da ga vlakovno osebje lahko opazi, pri tem ima razvito signalno zastavico. Mimo vozeči vlak opazuje, dokler se ne oddalji za 100 m. Opažene nepravilnosti takoj sporoči prometnikoma sosednjih postaj ali progovnemu prometniku.

Ob hoji po progi opazuje tirnice, pritrdilni in vezni pribor, zemeljski trup, objekte, naprave, progovne oznake ter stanje progovnega pasu.

Posebej je pozoren na:

- pojav kakršnih koli napak ali razpok na tirnicah,
- območje zvarov in tirničnih stikov,
- mesta ultrazvočnih napak,
- lepljene izolirne stike,
- stanje pritrdilnega in veznega pribora,
- naprave za preprečevanje vzdolžnega in prečnega pomika tira,
- kretnice – poleg že opisanega v predhodnih alinejah:
 - prileganje ostric k osnovnim tirnicam,
 - nastajanje zarobkov na vozniških robovih osnovnih in krilnih tirnic, srcu in ostricah (nohti),
 - poškodbe ostric (krušenje, odlom),
 - pojav kakršnih koli razpok na tirnicah - posebno pozornost posveti ostricam,
 - morebitne sledi kolesnega venca na špici srca,
- smer tira – še posebej v obdobju ekstremnih temperatur,
- svetli profil proge,
- posege v progovni pas,
- pojave deformacij pobočja, zidov ter oboka predora,
- stanje nivojskih prehodov,
- stanje objektov spodnjega ustroja – še posebej po močnem deževju,
- stanje progovne opreme,
- Opravlja mazanje kretnic v skladu z določilom v točki 10 Čiščenje in mazanje kretnic.

Opravlja naslednja opravila:

- skrbi za vidnost progovne opreme (odstranjuje vegetacijo),
- nivojski prehodi: čisti žlebove ter v zimskem času z njih odstranjuje sneg ter jih po potrebi posuje,
- v zimskem času skrbi, da so postavljene progovne oznake za snežno mehanizacijo,
- pri oznakah za kilometrski in hektometrski položaj (kamnih) postavi količke, da so le te v večjem snegu opazne,
-
- skrbi za red in čistočo ob progi.

10.4 Smer in hitrost hoje

Razpored obhoda proge in grafikon obhoda proge morata biti izdelana tako, da obhodnik na dvotirni progi hodi po tiru tako, da mu vlaki, ki vozijo po tiru, po katerem hodi, prihajajo nasproti. Na dvotirni progi z obojestranskim prometom mora biti razpored izdelan tako, da mu vlaki, ki vozijo po rednem tiru, prihajajo naproti.

Pri izračunu dolžine odseka se mora upoštevati, da hodi lahko čuvaj po tiru, upošteva v točki 11.2 navedene zadolžitve, s povprečno hitrostjo 3 km na uro.

10.5 Komunikacijska sredstva

Za sporazumevanje s prometnikoma sosednjih postaj oz. progovnim prometnikom obhodnik proge uporablja ročni prenosni aparat GSM-R OPH (TIGR 350R).

Vsi pogovori se snemajo na BBRC snemalniku v Ljubljani.

10.6 Obveščanje o vožnji vlakov in progovnih vozil

Obhodnik mora imeti pri sebi izvleček iz voznega reda.

Na začetku službe se mora pri prometniku ali progovnem prometniku seznaniti s spremembami v vlakovnem prometu in vožnji progovnih vozil, katere vpiše v beležnik ZOP-2.

Prometnik mora skladno s 152. členom Prometnega pravilnika, obhodnika proge obveščati o spremembah v vlakovnem prometu in vožnji progovnih vozil ter o odstopanjih od voznega reda za tiste vlake, ki vozijo po istem tiru v isti smeri kot hodi obhodnik proge. Na dvotirnih progah z obojestranskim prometom, mora prometnik ali progovni prometnik obhodnika proge obveščati o vseh vožnjah po »sosednjem tiru« na odseku, po katerem se opravlja obhod proge.

Glede na to, da obhodnik proge nima voznega reda za izredne vlake in progovna vozila, ga mora prometnik oziroma progovni prometnik obvestiti o vožnji le teh predno vlak ali progovno vozilo zapelje na ta medpostajni odsek. To velja za vse izredne vlake in progovna vozila, ki vozijo po istem tiru (progi) v isti smeri kot hodi obhodnik proge. Prav tako mora prometnik oziroma progovni prometnik obvestiti obhodnika proge o vožnji predčasnih vlakov in vlakov, ki zamujajo 5 minut in več predno vlak zapelje na ta medpostajni odsek. To velja za vse vlake, ki vozijo po istem tiru (progi) v isti smeri kot hodi obhodnik proge.

Če obhodnika proge ni mogoče obvestiti o vožnji izrednega vlaka oziroma o odstopanju od voznega reda, je treba strojevodjo vlaka obvestiti o tem, da obhodnik proge o njegovi vožnji oz. odstopanju od voznega reda, ni obveščen. Iz grafikona obhoda proge je treba ugotoviti mesto, kjer se obhodnik proge v tem času nahaja in strojevodji odrediti, da ta del proge prevozi po preglednosti proge ter odda večkrat signalni znak »Pazi«.

Obhodnik proge je dolžan ob 12:00 uri poklicati prometnika sosednje postaje, ki se nahaja proti koncu proge ali progovnega prometnika in zahtevati spremembe v vlakovnem prometu, katere vpiše v beležnico ZOP-2.

10.7 Začetek in konec obhoda

10.7.1 Začetek dela na zasedeni postaji

V primeru, da z obhodom začenja na krajevno vodeni postaji, se mora obhodnik proge javiti prometniku. Prometnik v Prometni dnevnik v prvo prsto vrstico za zadnjim vpisanim vlakom vpiše pričetek obhoda proge. Po vpisu v Prometni dnevnik mora prometnik, kjer obhodnik začne z obhodom proge obvestiti prometnika naslednje postaje oziroma progovnega prometnika. Obhodnik proge istočasno vpiše tudi začetek obhoda v svoj beležnik ZOP-2. Prav tako se mora seznaniti o spremembah v vlakovnem prometu in vožnji progovnih vozil, katere vpiše v beležnik ZOP-2.

Obhodnik proge mora izvesti testni klic na TK pult prometnikov sosednjih postaj. V primeru, da se testni klic ne da izvesti, se obhod proge ne sme pričeti.

10.7.2 Začetek dela na nezasedeni postaji ali na medpostajnem odseku

V primeru, da z obhodom proge pričena na odseku proge ali na daljinsko vodeni postaji, obhodnik proge pokliče prometnika obeh sosednjih postaj oziroma progovnega prometnika ter s fonogramom javi pričetek obhoda proge. Prometnika obeh postaj oziroma progovni prometnik v Prometni dnevnik v prvo vrstico za zadnjim vpisanim vlakom vpiše fonogram za začetek obhoda proge. Obhodnik fonogram vpiše v beležnik ZOP-2. Prav tako se mora seznaniti o spremembah v vlakovnem prometu in vožnji progovnih vozil, katere vpiše v beležnik ZOP-2.

Fonogram se glasi »Obhodnik proge pričel s pregledom proge na odseku ____ in ____ ob uri....min.... Obhod se bo vršil v smeri proti postaji _____ (priimek obhodnika)

10.7.3 Konec dela na zasedeni postaji

V primeru, da z obhodom konča na krajevno vodeni postaji, se mora obhodnik proge javiti prometniku. Prometnik v Prometni dnevnik v prvo prosto vrstico za zadnjim vpisanim vlakom vpiše konec obhoda proge. Po vpisu v prometni dnevnik mora prometnik kjer obhodnik konča z obhodom proge obvestiti prometnika odzadnje postaje oziroma progovnega prometnika. Obhodnik konec obhoda vpiše v beležnik ZOP-2

10.7.4 Konec dela na nezasedeni postaji ali na medpostajnem odseku

V primeru, da z obhodom proge končuje na odseku proge ali na daljinsko vodeni postaji, obhodnik proge pokliče prometnika obeh sosednjih postaj oziroma progovnega prometnika ter s fonogramom javiti konec obhoda proge. Prometnika obeh postaj oziroma progovni prometnik v Prometni dnevnik v prvo vrstico za zadnjim vpisanim vlakom vpiše fonogram za konec obhoda proge. Obhodnik fonogram vpiše v beležnik ZOP-2.

Fonogram se glasi:

»Obhodnik proge končal s pregledom proge na odseku ____ in ____ ob uri....min...(priimek obhodnika)

10.7.5 Obhodniški odsek je sestavljen iz dveh ali več medpostajnih odsekov

V kolikor je obhodniški odsek sestavljen iz več medpostajnih odsekov z zasedenimi postajami, se mora obhodnik proge, pri prihodu na vmesno postajo, javiti prometniku, zaključiti obhod na predhodnem postajnem odseku ter pričeti obhod na naslednjem odseku

V kolikor je obhodniški odsek sestavljen iz odsekov, ki se nahajajo na različnih progah, mora obhodnik proge po prihodu na končno točko na prvi prog, obhod proge končati, ter pričeti obhod proge na odseku naslednje proge.

11 PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

To delovno navodilo začne veljati z dnem 01.09.2026 in se prične uporabljati z dnem 15.10.2026.

Z uveljavitvijo tega navodila se razveljavi navodilo 925 – DN11 Navodilo za varovanje skupin delavcev, proge in objektov št. 00407-1/2024-105, z dne 31.05.2024

Delovno navodilo 925 – DN11 Navodilo za varovanje skupin delavcev, proge in objektov se objavi na interni aplikaciji Intranet SŽ/Predpisi.

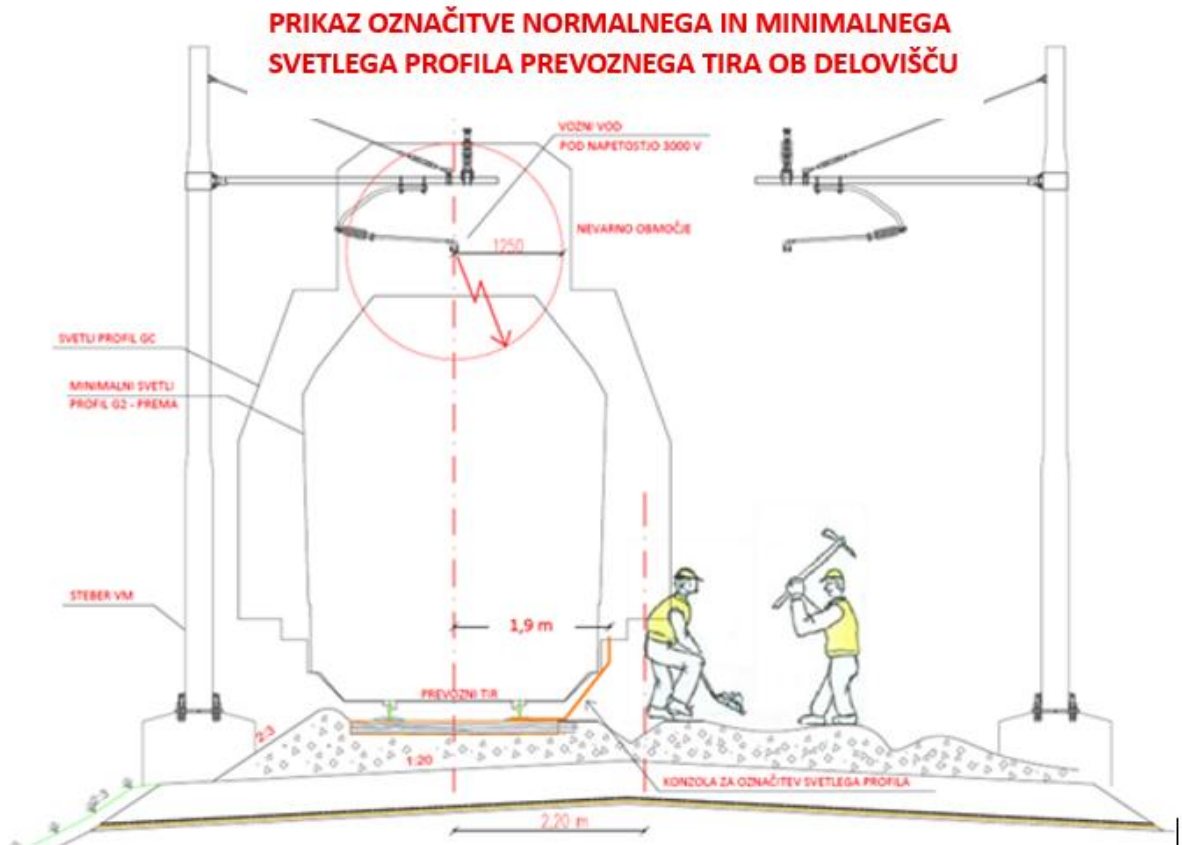
Številka: 407-4/2026-9

Datum: 12.08.2026

Priloga 2 Beležnik obvestil in fonogramov

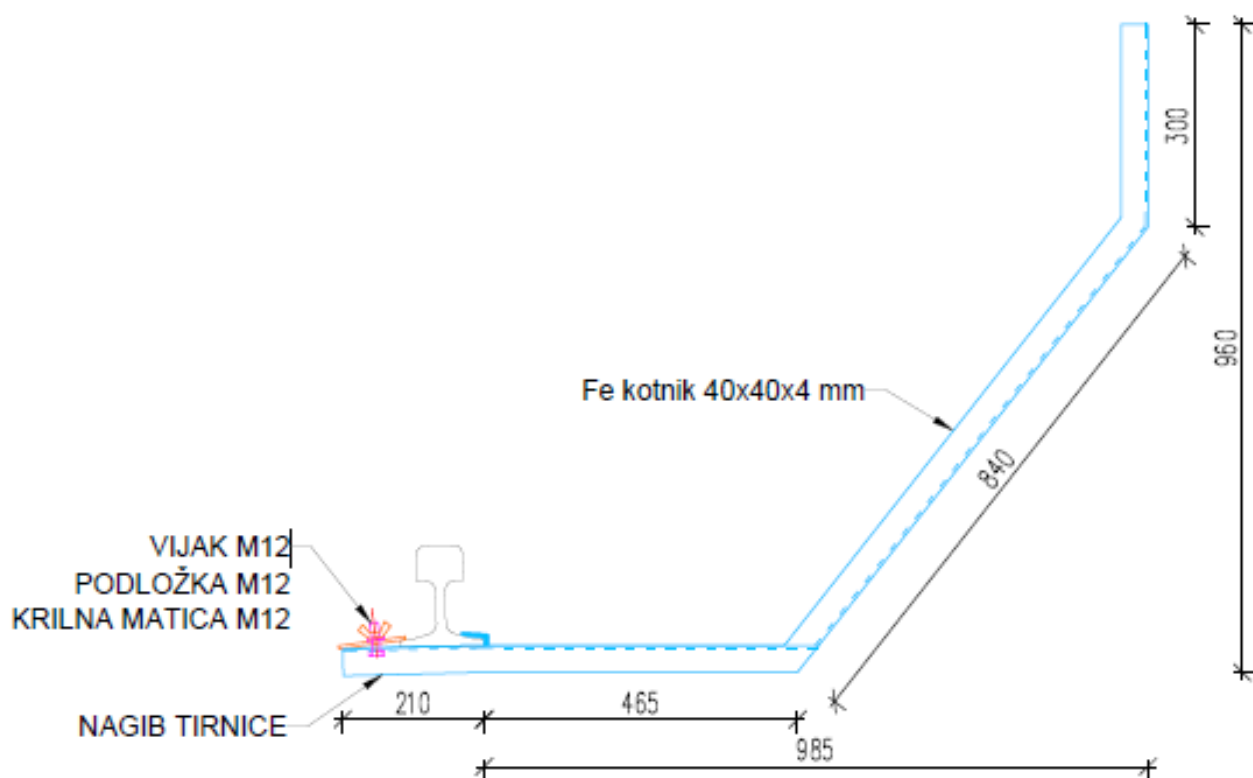
Datum		PREDAVIZA					AVIZA				SPREJETA IN PREDANA OBVESTILA – NALOG !				
		Vlak št.;.....bo predvidoma odpeljal ob.....					Čas odhoda		Čas sprejema						
		Predviden čas odhoda		sprejeta od postaje	Čas sprejema		Kontrolna	Čas odhoda		Čas sprejema		Čas prevoza vlaka			
		ura	min		ura	min		ura	min	ura	min	ura	min		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		

Priloga 4



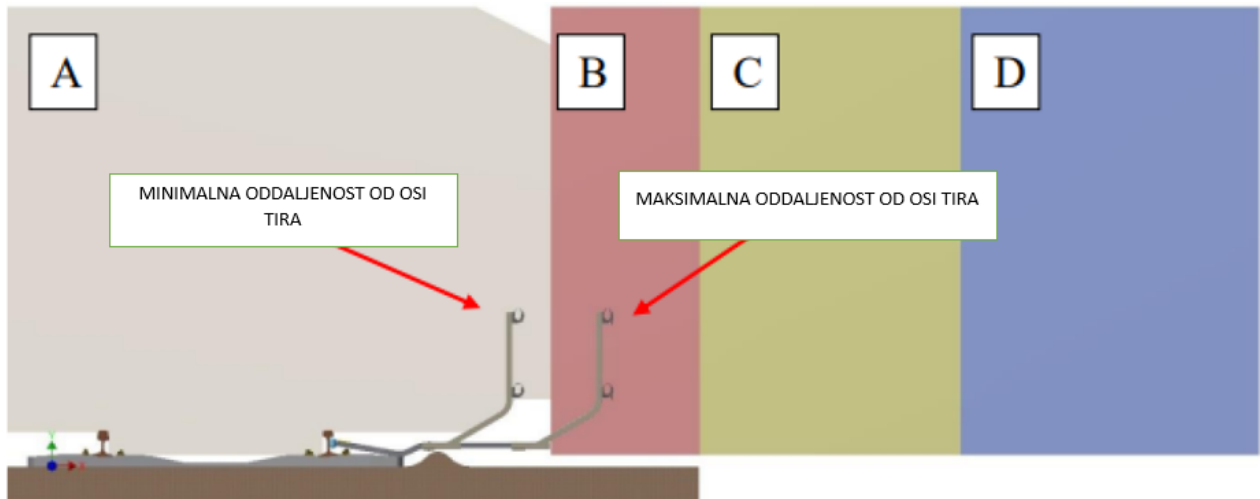
Priloga 5

Delavniška risba konzole za označitve minimalnega svetlega profila



Priloga 6

Shema postavitve stabilne varovalne ograje



Oddaljenost od osi tira:

- 1. luknja 195 cm
- 2. luknja 205 cm
- 3. luknja 215 cm
- 4. luknja 225 cm
- 5. luknja 235 cm
- 6. luknja 245 cm
- 7. luknja 255 cm