

Uradni list Republike Slovenije



Internet: www.uradni-list.si

e-pošta: info@uradni-list.si

Št. **123** Ljubljana, petek **28. 12. 2007**

Cena **6,88 €** · 1650 SIT ISSN **1318-0576** Leto **XVII**

MINISTRSTVA

6264. Pravilnik o izvajanju sistematičnega spremljanja stanja bolezni in cepljenj živali v letu 2008

Na podlagi 1. točke 45. člena Zakona o veterinarstvu (Uradni list RS, št. 33/01, 110/02 – ZGO-1, 45/04 – ZdZPKG, 62/04 – odl. US in 93/05 – ZVMS) ter sedmega odstavka 15. člena in za izvedbo petega odstavka 6. člena Zakona o veterinarskih merilih skladnosti (Uradni list RS, št. 93/05) izdaja minister za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano

PRAVILNIK

o izvajanju sistematičnega spremljanja stanja bolezni in cepljenj živali v letu 2008

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen

Ta pravilnik določa ukrepe, ki jih morajo zaradi zagotavljanja sistematičnega spremljanja stanja bolezni in cepljenja živali v letu 2008 izvesti:

- veterinarske organizacije, ki opravljajo javno veterinarsko službo na podlagi koncesije (v nadaljnjem besedilu: veterinarske organizacije),
- Nacionalni veterinarski inštitut (v nadaljnjem besedilu: NVI),
- lovske družine in upravljalci lovišč s posebnim namenom,
- izvajalci odlova prostoživečih ptic,
- izvajalec vzorčenja netopirjev,
- izvajalci peroralnega cepljenja lisic s koncesijo in
- imetniki živali.

2. člen

(1) Uradni veterinar območnega urada Veterinarske uprave Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: OU VURS) z odločbo po uradni dolžnosti določi veterinarski organizaciji rok za izvedbo posameznih del iz tega pravilnika.

(2) Veterinarska organizacija mora pred začetkom izvajanja del iz tega pravilnika obvestiti uradnega veterinarja OU VURS.

(3) Veterinarske organizacije morajo mesečno, do desetega dne v mesecu za pretekli mesec, vnesti podatke o opravljenih delih in rezultatih opravljenih preiskav iz tega pravilnika v centralni informacijski sistem VURS, v računalniški program EPI (v nadaljnjem besedilu: CIS VURS EPI).

(4) V roku iz prejšnjega odstavka veterinarska organizacija uradnemu veterinarju OU VURS predloži predlog računa za povračilo stroškov za izvedbo odrejenih del za pretekli mesec,

iz katerega mora biti razvidno, da so bile pristojbine odvedene v predpisanem roku. Predlog računa za opravljena dela po tem pravilniku je del skupnega predloga računa za izvajanje del v skladu z določbami koncesijskih pogodb.

(5) Uradni veterinar OU VURS na podlagi podatkov iz računalniškega programa CIS VURS EPI ter izvedenega nadzora ugotovi, ali je bilo delo iz tega pravilnika opravljeno v skladu s predpisi in zahtevami tega pravilnika ter to potrdi s podpisom računa do petnajstega dne v mesecu za pretekli mesec na sedežu veterinarske organizacije, ki je račun izdala.

3. člen

(1) NVI mora mesečno, do desetega dne v mesecu za pretekli mesec, vnesti podatke o opravljenih delih iz 28. in 29. člena tega pravilnika v CIS VURS EPI.

(2) Rezultate opravljenih preiskav iz tega pravilnika, razen preiskav iz 11., 19. in 32. člena tega pravilnika, mora NVI vnesti v CIS VURS EPI do dvajsetega dne v mesecu za pretekli mesec.

(3) V roku iz prejšnjega odstavka NVI uradnemu veterinarju OU VURS predloži zahtevek za povračilo stroškov za izvedbo odrejenih del za pretekli mesec za območje OU VURS. Iz zahtevka mora biti razvidno, na katera izvedena dela in katere vzorce se zahtevek nanaša (seznam protokolnih števil oziroma seznam števil zapisnikov iz CIS VURS EPI).

(4) Uradni veterinar OU VURS na podlagi podatkov iz CIS VURS EPI ter izvedenega nadzora ugotovi, ali je bilo delo iz tega pravilnika opravljeno v skladu s predpisi in zahtevami tega pravilnika ter to potrdi s podpisom zahtevka. Uradni veterinar OU VURS mora zahtevek potrditi do tridesetega dne v mesecu za pretekli mesec.

(5) Ne glede na tretji odstavek tega člena pošlje NVI zahtevek za povračilo stroškov za preiskave iz 11., 19., 30., 31., 32. in 33. člena tega pravilnika za območje celotne Republike Slovenije za pretekli mesec na glavni urad VURS (v nadaljnjem besedilu: GU VURS). Sestavni del zahtevka morajo biti tudi podatki iz spremnih dopisov za prejete vzorce. Te podatke NVI posreduje po elektronski poti v obliki, ki je objavljena na spletni strani VURS www.vurs.gov.si.

4. člen

Ostale organizacije iz 1. člena tega pravilnika, ki opravljajo dela po tem pravilniku, morajo o izvedenih delih poročati v skladu z določili pogodb o izvedbi del.

5. člen

(1) Veterinarske organizacije in NVI morajo o odvzemu vzorcev v skladu s tem pravilnikom izpolniti obrazec »Zapisnik o odvzemu vzorcev in tuberkulinskem preizkusu«, ki je sestavni del CIS VURS EPI. Obrazec je objavljen tudi na spletni strani VURS www.vurs.gov.si.

(2) Veterinarska organizacija in NVI morata podatke o odvzemu vzorcev (datum odvzema vzorcev, vrsta preiskave,

številka zapisnika, naziv in sedež organizacije ter osebno ime veterinarja, ki je vzorce odvzel), vnesti v dnevnik veterinarskih posegov, ki se hrani na gospodarstvu. Veterinarska organizacija mora v dnevnik veterinarskih posegov, ki se hrani na gospodarstvu, vpisati tudi rezultate opravljenih diagnostičnih preiskav po tem pravilniku (tuberkulinizacija).

(3) Označevanje vzorcev po tem pravilniku mora potekati v skladu s pravili, določenimi v Prilogi 4, ki je sestavni del tega pravilnika.

6. člen

(1) Preventivna cepljenja je treba opraviti s cepivi, ki imajo dovoljenje za promet v Republiki Sloveniji.

(2) Veterinarska organizacija mora podatke o opravljenem cepljenju (datum in vrsta cepljenja, ime cepiva, ime proizvajalca cepiva, rok uporabnosti in kontrolno številko cepiva in številko zapisnika) vnesti v dnevnik veterinarskih posegov, ki se hrani na gospodarstvu.

(3) Če je za živali, pri katerih se opravljajo preventivna cepljenja in diagnostične preiskave iz tega pravilnika, predpisana identifikacija in registracija, živali pa niso označene in registrirane na predpisan način, jih je treba označiti in registrirati in o tem obvestiti uradnega veterinarja OU VURS. Živali, razen perutnine in rib, pri katerih se jemljejo vzorci, morajo biti individualno označene s čipi (podkožni, v ušesnih znamkah ali bolusih), ušesnimi znamkami ali pa morajo biti tetovirane, tako da je omogočena njihova prepoznavnost v zvezi z rezultati preiskav.

(4) Veterinarska organizacija mora krvne vzorce jemati istočasno za vse preiskave pri posameznih vrstah živali na istem gospodarstvu.

7. člen

Veterinarske organizacije in NVI morajo podatke, pridobljene pri izvajanju tega pravilnika, uporabljati v skladu s predpisi o veterinarskih evidencah in jih varovati kot poslovno tajnost.

8. člen

(1) Rezultate preiskav iz tega pravilnika mora NVI poslati uradnemu veterinarju OU VURS, ki je izdal odločbo, s katero je določil rok za izvedbo posameznih del in veterinarski organizaciji, ki je vzorce odvzela.

(2) Rezultate preiskav iz 30., 31., 32. in 33. člena tega pravilnika mora NVI poslati pristojnemu OU VURS, s katerega je bil vzorec poslan in GU VURS.

9. člen

Stroški za izvedbo del iz tega pravilnika se krijejo iz proračuna Republike Slovenije.

II. PREVENTIVNI UKREPI PRI GOVEDU

10. člen

(1) Proti vraničnemu prisadu je treba preventivno cepiti govedo v zaselkih, kjer je bil v zadnjih 50 letih ugotovljen vranični prisad.

(2) Preventivno cepljenje je treba opraviti najmanj tri tedne preden se goveda žene na pašo oziroma najpozneje do 30. aprila 2008.

(3) Cepljenje opravijo veterinarske organizacije.

11. člen

(1) Vzorčenje na bovino spongiformno encefalopatijo (v nadaljnjem besedilu: BSE) pri govedu se opravlja v skladu s Prilogo X Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 999/2001 z dne 22. maja 2001 o določitvi predpisov za preprečevanje, nadzor in izkoreninjenje nekaterih transmisivnih spongiformnih encefalopatij (UL L št. 147 z dne 31. 5. 2001, str. 1) nazadnje spremenjene z Uredbo Komisije (ES)

št. 1275/2007 z dne 29. oktobra 2007 o spremembi Priloge IX k Uredbi (ES) št. 999/2001 Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi predpisov za preprečevanje, nadzor in izkoreninjenje nekaterih transmisivnih spongiformnih encefalopatij (UL L št. 284 z dne 30. 10. 2007, str. 8) (v nadaljnjem besedilu: Uredba 999/2001/ES).

(2) Preiskati je treba:

– vsa goveda, starejša od 24 mesecev, ki so bila zaklana v sili, in bolna goveda, starejša od 24 mesecev, ki so bila poslana v klavnico z veterinarsko napotnico. Vzorce odvzamejo uradni veterinarji v registriranih klavnicah za klanje goved, preiskave opravi NVI;

– vsa poginula goveda, starejša od 24 mesecev, in vsa usmrčena goveda, starejša od 24 mesecev. Vzorce odvzame NVI v odobrenih vmesnih obratih za zbiranje in obdukcijo živalskih trupel in opravi preiskave;

– vsa goveda, starejša od 30 mesecev, ki so bila zaklana v okviru programa izkoreninjenja bolezni in niso kazala kliničnih znakov BSE. Vzorce odvzamejo uradni veterinarji v registriranih klavnicah za klanje goved, preiskave opravi NVI;

– vsa goveda ne glede na starost, kadar gre za sum na BSE, in goveda, ki so bila usmrčena v okviru izvajanja ukrepov iz točke 2(a) Priloge VII Uredbe 999/2001/ES. Vzorce odvzame NVI v odobrenih vmesnih obratih za zbiranje in obdukcijo živalskih trupel in opravi preiskave.

(3) Laboratorijska testiranja iz tega člena je treba izvesti z eno od metod iz Priloge X Uredbe 999/2001/ES.

12. člen

(1) Za vzdrževanje statusa države, uradno proste bruceloze, je treba:

– preiskati vsa goveda, starejša od 24 mesecev, v 20% čred; program vzorčenja pripravi Veterinarska uprava Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: VURS), vzorce odvzamejo veterinarske organizacije, preiskave opravi NVI;

– prijaviti vse primere abortusov goved in raziskati oziroma ugotoviti njihov vzrok; v ta namen mora veterinar izpolniti obrazec za prijavo abortusov pri govedu, ki je kot Priloga 1 sestavni del tega pravilnika.

(2) Na moških živalih v čredah iz prve alineje prejšnjega odstavka, ki so uradno proste bruceloze, se preiskava ne opravi, če so namenjene za zakol. V takem primeru veterinar veterinarske organizacije o tem pisno obvesti uradnega veterinarja OU VURS, ki po uradni dolžnosti izda odločbo imetniku živali, s katero odredi, da morajo ta goveda le neposredno v zakol in se ne smejo uporabljati kot plemenske živali.

(3) Vzorce odvzamejo veterinarske organizacije, preiskave opravi NVI.

13. člen

Za vzdrževanje statusa države, proste enzootske goveje levkoze, je treba:

– preiskati vsa goveda, starejša od 24 mesecev, v 20% čred; program vzorčenja pripravi VURS, preiskave opravi NVI na vzorcih krvi, ki je bila odvzeta za preiskave na brucelozo iz prejšnjega člena;

– ob vseh ugotovljenih tumoroznih spremembah pri postmortem pregledu v klavnici vzorce spremenjenih tkiv poslati v nadaljnje histološke preiskave; vzorce odvzame uradni veterinar v klavnici, preiskave opravi NVI;

– vseh ugotovljenih tumoroznih spremembah pri sekcijah poginulih živali obvestiti OU VURS in vzorce spremenjenih tkiv poslati v nadaljnje histološke preiskave; vzorce odvzame in preiskave opravi NVI.

14. člen

(1) Za pridobitev statusa države, uradno proste tuberkuloze, je treba:

– preiskati vsa goveda, starejša od 6 tednov;

– odvzeti vzorce spremenjenih pljuč in pripadajočih bezgavk za bakteriološko preiskavo za izključitev okužbe z *Mycobacterium*

cobacterium bovis v vseh primerih, ko uradni veterinar pri post-mortem pregledu ugotovi znake pljučnice pri govedu, starejšem od 30 mesecev. Vzorce odvzame uradni veterinar v klavnici, preiskave opravi NVI.

(2) Intradermalne tuberkulinske teste opravi veterinarska organizacija v skladu s pravilnikom, ki ureja bolezni živali, naj-pozneje do 10. novembra 2008.

15. člen

(1) Na bolezen modrikastega jezika je treba serološko pregledati vzorce krvi goved, v skladu s programom, ki ga pripravi VURS.

(2) Preiskave opravi NVI na vzorcih krvi, ki je bila odvzeta za preiskave na brucelozo iz 12. člena tega pravilnika.

(3) Program entomoloških preiskav na prisotnost vektor-jev pripravi NVI in potrdi VURS. Preiskave opravi NVI in o njih poroča v skladu s programom.

16. člen

(1) Na bolezen Q – mrzlica je treba serološko pregle-dati vzorce krvi goved v skladu s programom, ki ga pripravi VURS.

(2) Preiskave opravi NVI na vzorcih krvi, ki je bila odvzeta za preiskave na brucelozo iz 12. člena tega pravilnika.

17. člen

Če veterinar veterinarske organizacije oceni, da izvedba predpisanih del pri določenem govedu predstavlja nevarnost za izvajalca preiskave oziroma imetnika živali in zato izvedba predpisanih del pri tej živali ni mogoča, mora o tem pisno, z obrazložitvijo, obvestiti OU VURS.

III. PREVENTIVNI UKREPI PRI DROBNICI

18. člen

(1) Proti vraničnemu prisadu je treba preventivno cepiti drobnico v zaselkih, kjer je bil v zadnjih 50 letih ugotovljen vranični prisad.

(2) Preventivno cepljenje je treba opraviti najmanj tri te-dne preden se drobnico žene na pašo oziroma najpozneje do 30. aprila 2008.

(3) Cepljenje opravi veterinarske organizacije.

19. člen

(1) Vzorčenje ovac in koz na transmisivne spongiformne encefalopatije (v nadaljnjem besedilu: TSE) se opravlja v skla-du s Prilogo X Uredbe 999/2001/ES.

(2) Preiskati je treba vse ovce in koze, ne glede na sta-rost, kadar gre za sum na TSE. Vzorce odvzame NVI v odo-brenih vmesnih obratih za zbiranje in obdukcijo živalskih trupel in opravi preiskave.

(3) Preiskati je treba vse poginile ali usmrčene ovce in koze, ki so starejše od 18 mesecev ali pri katerih sta skozi dle-sen predrla več kot dva stalna sekalca. Vzorce odvzame NVI v odobrenih vmesnih obratih za zbiranje in obdukcijo živalskih trupel in opravi preiskave.

(4) Preiskati je treba minimalno število usmrčenih ovac oziroma koz, ki so starejše od 12 mesecev ali pri katerih je sko-zi dlesen predrl en stalni sekalec, v skladu z odločbo uradnega veterinarja v okviru zatiranja TSE. Minimalno število je dolo-čeno v Prilogi III Uredbe 999/2001/ES. Vzorce odvzame NVI v odobrenih vmesnih obratih za zbiranje in obdukcijo živalskih trupel in opravi preiskave.

(5) Zagotoviti je treba dodatno primerjalno testiranje (dis-kriminatorne teste) vseh pozitivnih primerov TSE. Preiskave opravi NVI ali drug laboratorij, ki ga določi Evropska komisija.

(6) Laboratorijsko testiranje iz prvega do petega odstavka tega člena je treba izvesti z eno od metod iz Priloge X Uredbe 999/2001/ES.

(7) Z metodo iz Priloge 2A, ki je sestavni del tega pravil-nika, je treba določiti genotip prionskega proteina:

– pri vsakem pozitivnem primeru TSE pri ovcah; vzorce odvzame NVI v odobrenih vmesnih obratih za zbiranje in ob-dukcijo živalskih trupel in opravi preiskave;

– pri ovcah v tropih, kjer se izvaja eradikacija praskavca z izločanjem ovac z neodpornimi genotipi na praskavec; vzorce odvzamejo veterinarske organizacije, preiskave opravi NVI;

– pri naključnem vzorcu ovac v tropih v eradikaciji iz prej-šnje alinee; vzorce odvzamejo uradni veterinarji v odobrenih klavnicah za klanje ovac, preiskave opravi NVI;

– odbranim ovnom na testnih postajah, ovnom, namenje-nim za pripust v skladu z rejskim programom in določenemu številu ovac v skladu z rejskim programom; seznam rej in ži-vali, katerim je treba odvzeti vzorce za genotipizacijo, pripravi priznana rejska organizacija; vzorce odvzamejo veterinarske organizacije, preiskave opravi NVI;

(8) Z metodo iz Priloge 2B, ki je sestavni del tega pravilni-ka, je treba določiti genotip pri 100 naključno izbranih poginulih ali usmrčenih ovcah. Vzorce odvzame NVI v odobrenih vme-snih obratih za zbiranje in obdukcijo živalskih trupel in opravi preiskave.

20. člen

(1) Za vzdrževanje statusa države, uradno proste bruce-loze drobnice, je treba na prisotnost povzročitelja *Brucella me-litensis* serološko preiskati krvne vzorce 5% drobnice, starejše od 6 mesecev.

(2) Program vzorčenja pripravi VURS.

(3) Vzorce odvzamejo veterinarske organizacije, preiska-ve opravi NVI.

21. člen

(1) Na bolezen modrikastega jezika je treba serološko pregledati krvne vzorce drobnice, starejše od 6 mesecev, v skladu s programom, ki ga pripravi VURS.

(2) Preiskave opravi NVI na vzorcih krvi, ki je bila odvzeta za preiskave na brucelozo iz prejšnjega člena.

22. člen

(1) Na bolezen Q – mrzlico je treba serološko pregledati krvne vzorce drobnice v skladu s programom, ki ga pripravi VURS.

(2) Preiskave opravi NVI na vzorcih krvi, ki je bila odvzeta za preiskave na brucelozo iz 20. člena tega pravilnika.

IV. PREVENTIVNI UKREPI PRI PRAŠIČIH

23. člen

(1) Na prašičerejskih gospodarstvih z več kot 500 ple-menskimi svinjami je treba na klasično prašičjo kugo, bolezen Aujeszkega in vezikularno bolezen prašičev vsako četrletje preiskati po 15 vzorcev krvi pitancev in po 25 vzorcev krvi izločenih plemenskih svinj.

(2) Vzorce krvi za preiskave iz prejšnjega odstavka od-vzamejo:

– pri pitancih in plemenskih svinjah, izločenih v klanje – uradni veterinarji v klavnicah;

– pri plemenskih svinjah, izločenih za nadaljnjo rejo – ve-terinarska organizacija, ki ima koncesijo za opravljanje del po tem pravilniku.

(3) Preiskave vzorcev iz prvega odstavka tega člena opravi NVI.

(4) Na ostalih prašičerejskih gospodarstvih se vzorci krvi za preiskave na klasično prašičjo kugo, bolezen Aujeszkega in vezikularno bolezen prašičev odvzamejo v skladu s progra-mom, ki ga pripravi VURS. Vzorce odvzamejo veterinarske organizacije, preiskave opravi NVI.

(5) Na bolezen Aujeszkega in vezikularno bolezen praši-čev je treba preiskati tudi vse plemenske merjasce. Vzorce krvi odvzamejo veterinarske organizacije, preiskave opravi NVI.

V. PREVENTIVNI UKREPI PRI PERUTNINI

24. člen

(1) Proti atipični kokošji kugi je treba cepiti vse jate kokoši, piščancev, puranov, japonskih prepelic, nojev, pegatk, jerebic in matične jate fazanov, in sicer:

- na gospodarstvih, ki imajo nad 350 živali;
- v naseljih, kjer so gospodarstva, ki imajo nad 350 živali;
- v fazanerijah;
- v rejah nojev.

(2) Cepljenje se opravi s cepivi, ki izpolnjujejo pogoje iz Priloge 3, ki je sestavni del tega pravilnika.

(3) Cepljenje opravijo veterinarske organizacije.

25. člen

(1) Kontrola imunosti na atipično kokošjo kugo se opravi po naslednjem programu:

- matične jate: 1 hlevski vzorec (20 krvnih vzorcev) iz vsakega hleva vsakih 6 tednov;
- proizvodne jate nesnic konzumnih jajc: 1 hlevski vzorec (20 krvnih vzorcev) iz vsakega hleva v času vzreje;
- proizvodne jate pitovne perutnine: 1 hlevski vzorec (20 krvnih vzorcev) v vsakem objektu reje z več kot 350 živali, najmanj enkrat v letu 2008;
- reje nojev: krvni vzorci se odvzamejo v skladu s programom VURS.

(2) Vzorce odvzamejo veterinarske organizacije, preiskave opravi NVI.

26. člen

(1) Sistematični nadzor na aviarno influenco se izvaja v skladu s programom, ki ga pripravi VURS.

(2) Krvne vzorce odvzamejo veterinarske organizacije, preiskave opravi NVI.

VI. PREVENTIVNI UKREPI PRI KOPITARJIH

27. člen

(1) Proti vraničnemu prisadu je treba preventivno cepiti kopitarje v zaselkih, kjer je bil v zadnjih 50 letih ugotovljen vranični prisad.

(2) Preventivno cepljenje je treba opraviti najmanj tri tedne preden se kopitarje žene na pašo oziroma najpozneje do 30. aprila 2008.

(3) Cepljenje opravijo veterinarske organizacije.

VII. PREVENTIVNI UKREPI PRI RIBAH

28. člen

(1) Na virusno hemoragično septikemijo postrvi in infektivno hematopoetsko nekrozo je treba preiskati ovarialno in semensko tekočino v vseh plemenskih jatah postrvi in lipanov.

(2) Vzorce odvzame in preiskave opravi NVI.

VIII. PREVENTIVNI UKREPI PRI ČEBELAH

29. člen

(1) Na hudo gnilobo čebelje zalege, malega panjskega hrošča in tropilelozo je treba enkrat letno pregledati in preiskati vse čebelje družine vzrejvalcev matic na lokaciji vzrejališč in čebelje družine plemenitnih postaj.

(2) Vzorce odvzame in preiskave opravi NVI.

IX. PREVENTIVNI UKREPI PRI DIVJADI
IN PROSTOŽIVEČIH PTICAH

30. člen

(1) Za zatiranje stekline izvajalec peroralnega cepljenja lisic izvede cepljenje v skladu s programom, ki ga pripravi VURS.

(2) Na prisotnost virusa stekline je treba pregledati vzorce možganov uplenjenih lisic. V primeru pozitivnega rezultata se opravi diferenciacija virusa. VURS sporoči število vzorcev za posamezno lovsko upravljavsko območje Zavodu za gozdove Slovenije (v nadaljnjem besedilu: ZGS). ZGS v letnih načrtih lovsko upravljavskega območja določi upravljavcem lovišč število vzorcev, ki so jih dolžni oddati veterinarskim organizacijam.

(3) Lisice, uplenjene na cepnem območju, ki ga določi VURS, je treba pregledati tudi na prisotnost protiteles proti virusu stekline in jim odvzeti spodnjo čeljust za preiskavo na prisotnost biomarkerja ter določiti starost živali.

(4) Veterinarske organizacije so dolžne sprejeti uplenjene lisice iz drugega odstavka tega člena, in jih s spremnim dopisom oddati NVI – veterinarsko higienski službi (VHS) za nadaljnje preiskave na steklino.

(5) Dokler je celotno ozemlje Republike Slovenije določeno kot okuženo s steklino, morajo veterinarske organizacije sprejeti vse uplenjene lisice in jih oddati NVI – VHS.

(6) Vzorce odvzame in preiskave opravi NVI.

(7) Sistematični nadzor na prisotnost European Bat Lyssavirus (EBLV) v populaciji netopirjev se izvaja v skladu s programom, ki ga pripravi VURS. Vzorce odvzame izvajalec vzorčenja netopirjev, preiskave opravi NVI.

31. člen

(1) Skladno s programom, ki ga pripravi VURS, je treba odvzeti vzorce krvi odstreljenih divjih prašičev in jih serološko preiskati na prisotnost protiteles proti klasični prašičji kugi in bolezni Aujeszkega.

(2) Statistično podlago za pripravo programa pripravi ZGS, ki VURS-u posreduje podatke o letnem odvzemu divjih prašičev po upravljavcih lovišč.

(3) Na prisotnost virusov klasične prašičje kuge in bolezni Aujeszkega je treba preiskati tudi vse najdene poginule in povožene divje prašiče.

(4) Vzorce krvi odvzamejo lovske družine in lovišča s posebnim namenom v skladu s programom VURS, vzorce poginulih in povoženih živali pa odvzame NVI. Preiskave opravi NVI.

32. člen

(1) V skladu z Odločbo Komisije z dne 19. marca 2007 o raziskavi v zvezi z boleznijo kroničnega hiranja pri jelenih 2007/182/ES (UL L št. 84/2007 z dne 24. 3. 2007, str. 37) in programom, ki ga pripravi VURS, je potrebno pri cervidih iz proste narave in pri farmsko gojenih cervidih opraviti preiskave na bolezni kroničnega hiranja (CWD).

(2) Vzorce odvzamejo lovske družine, lovišča s posebnim namenom, NVI in uradni veterinarji v skladu s programom VURS. Preiskave opravi NVI.

33. člen

(1) Sistematični nadzor na aviarno influenco pri prostoživečih pticah se izvaja v skladu s programom, ki ga pripravi VURS.

(2) Vzorce brisov odvzamejo izvajalci odlova prostoživečih ptic, preiskave opravi NVI.

X. IZVAJANJE SISTEMATIČNEGA UGOTAVLJANJA
VZROKA POGINA

34. člen

(1) Za zagotavljanje izvajanja sistematičnega ugotavljanja vzrokov pogina je treba v letu 2008 pregledati 1% pogina. V to nista vključena tehnološki pogin v večjih rejah in pogin v okviru suma na kužno bolezen.

(2) Program sistematičnega ugotavljanja vzrokov pogina pripravi NVI za vsako regionalno enoto posebej v sodelovanju z veterinarskimi organizacijami s tega območja. Program potrdi VURS.

(3) Preiskave opravi NVI.

(4) NVI mora uradnemu veterinarju OU VURS predložiti poročilo o opravljenih preiskavah in vzrokih pogina iz tega člena do desetega dne v mesecu za pretekli mesec.

XII. PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA

35. člen

Do vzpostavitve CIS VURS EPI – aplikacija CEPLJENJA morajo veterinarske organizacije o izvedenih preventivnih cepljenjih iz tega pravilnika mesečno poročati OU VURS do desetega dne v mesecu za pretekli mesec, na obrazcu, ki je kot Priloga 5 sestavni del tega pravilnika.

36. člen

Ta pravilnik začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 007-87/2007

Ljubljana, dne 10. decembra 2007

EVA 2007-2311-0011

Iztok Jarc l.r.

Minister

za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano

Priloga 1

OBRAZEC ZA PRIJAVO ABORTUSOV PRI GOVEDU

VETERINARSKA ORGANIZACIJA

.....

1. IMETNIK ŽIVALI (osebno ime, naslov, KMG-MID)		2. DATUM ABORTIRANJA	
3. KATEGORIJA ŽIVALI ☐ TELICA ☐ KRAVA	4. STAROST ŽIVALI 5. PASMA ŽIVALI	6. UŠESNA ŠTEVILKA	
7. ANAMNEZA PREDHODNO POJAVLJANJE ABORTUSOV V REJI DA NE OBRAZLOŽITEV: MESEC BREJOSTI			
VZROK ABORTUSA.....			
8. VZOREC POSLAN NA BAKTERIOLOŠKO PREISKAVO DA NE			
VRSTA VZORCA: OBRAZLOŽITEV:			
9. KRAJ IN DATUM PRIJAVE		10. ŽIG IN PODPIS ODGOVORNEGA VETERINARJA	

Priloga 2A

METODE GENOTIPIZACIJE

Genotipizacija se izvede z validiranim molekularno-biološkim postopkom ugotavljanja nukleotidnih zaporedij, ki kodirajo aminokisline na zaporedjih 136, 154 in 171 prionskega proteina.

Priloga 2B

METODE GENOTIPIZACIJE

Genotipizacija se izvede z validiranim molekularno-biološkim postopkom ugotavljanja nukleotidnih zaporedij, ki kodirajo aminokisline na zaporedjih 136, 141, 154 in 171 prionskega proteina.

Priloga 3

ATIPičNA KOKOŠJA KUGA - CEPIVA

V programih rednega cepljenja se uporabljajo:

a) živa oslabljena cepiva proti atipični kokošji kugi, ki se pripravljajo iz seva virusa atipične kokošje kuge, za katerega je bila primarna pasaža preizkušena in je pokazala, da ima intracerebralni indeks patogenosti ICPI:

- manj kot 0,4, če se vsaki ptici pri preizkusu ICPI ne da manj kot 10^7 EID₅₀ ali

- manj kot 0,5, če se vsaki ptici pri preizkusu ICPI ne da manj kot 10^8 EID₅₀;

b) inaktivirano cepivo proti atipični kokošji kugi, ki se pripravi iz sevov virusa, za katerega je bila primarna pasaža preizkušena in je pokazala, da ima ICPI nižji od 0,7, če se vsaki ptici pri preizkusu ICPI ne da manj kot 10^8 EID₅₀.

Priloga 4

OZNAČEVANJE VZORCEV

1. Vzorci, ki se pošiljajo v laboratorijsko preiskavo, morajo biti označeni z neponovljivo številko vzorca, ki je izpisana v obliki črtne kode.
2. Da ne pride do podvajanja številke za označevanje vzorcev, se številke za vzorčenje dodeljuje centralno. Veterinarske organizacije oziroma dobavitelji epruvet in druge laboratorijske embalaže (ali dobavitelji samolepilnih etiket) morajo zato od VURS predhodno pridobiti nabor (talon) številke, ki jih smejo uporabljati.
3. Veterinarske organizacije oziroma dobavitelji iz prejšnje točke morajo zagotavljati neponovljivost izpisovanja številke iz dodeljenega nabora. Računalniški sistem CIS-EPI bo onemogočal vnos oziroma odčitavanje podvojenih številke.
4. Črtne kode morajo biti natisnjene na samolepilne etikete velikosti največ 5 X 1 cm. Tiskati se mora po dve enaki etiketi.
5. Materiali in tisk morajo zagotavljati obstojnost in čitljivost ob običajnem rokovanju v hlevskih pogojih: odpornost na vodo, kri in temperaturne spremembe.
6. Na etiketi za namene množičnega vzorčenja mora biti dodaten prostor za ročni vpis; npr. ID številke ali druge identifikacije (glej sliko: *primer etiketa BRU, EGL...*)
7. Epruvete za namene množičnega vzorčenja (npr. BRU, EGL,...) morajo biti etiketirane že pred začetkom jemanja vzorca. Etiketira se s parom etiket z enako črtno kodo, ki se na daljšem robu držita skupaj in sta ločeni s perforacijo. Prva etiketa se na epruveto nalepi trajno, drugo pa je mogoče odlepiti in uporabiti za zapisnik.

8. Za nedvoumno vzpostavitev povezave med vzorcem in živaljo pri množičnem vzorčenju se na kraju odvzema vzorca (npr. krvi pri govedu) z ušesne številke v prazen prostor na etiketi prepíše identifikacijo živali.



Slika: primer etiketa BRU, EGL,...

Priloga 5

Poročilo o opravljenih cepljenjih za mesec _____ 2008

Naziv veterinarske organizacije, ki je cepljenje opravila (VO)

Naslov VO

Odgovorna oseba VO za poročilo:

Pravna podlaga (člen pravilnika)	Bolezen	Vrsta živali	KMG_MID lokacija	oz.	Št. cepljenih živali na KMG-MID oz. na lokaciji

Kraj in datum:

Žig in podpis odgovorne
osebe VO za poročilo:

6265. Signalni pravilnik

Na podlagi šestega odstavka 59. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 61/07) izdaja minister za promet

SIGNALNI PRAVILNIK**I. SPLOŠNE DOLOČBE****1. člen**
(vsebina pravilnika)

Ta pravilnik določa prometno signalizacijo, vrste signalov, signalnih znakov, njihov pomen, obliko, barvo, najmanjšo vidno razdaljo, mesto za njihovo vgraditev oziroma postavitve in način njihove uporabe v železniškem prometu.

2. člen
(področje veljavnosti)

(1) Določbe tega pravilnika veljajo za proge, za industrijske tire in proge drugih železnic, razen v primerih, ko Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 61/07) ne določa drugače.

(2) Na obmejnih postajah se poleg prometne signalizacije, predpisane s tem pravilnikom, uporablja tudi s posebnim sporazumom med upravljavci sosednjih železniških infrastruktur predpisana prometna signalizacija.

(3) Prometna signalizacija se sme uporabljati samo v takšni obliki, barvi in v takšnem številu, kot je predpisano v tem pravilniku. Odstopanja dovoljuje minister, pristojen za promet.

3. člen
(pomen izrazov)

Izrazi, uporabljeni v tem pravilniku, imajo naslednji pomen:

1. "Del proge" je proga med dvema kilometrskima mestoma iste proge.
2. "Desna stran proge" je stran proge, ki je v smeri od začetka proti koncu proge na desni strani.
3. "Desna stran tira" je stran tira, ki je glede na smer vožnje na desni strani.
4. "Desni tir" je tir na dvotirni progi, ki je v smeri od začetne točke proti končni točki proge na desni strani proge.
5. "Desnostranski promet" je promet vlakov na dvotirni progi po tiru, ki je na desni strani v smeri vožnje vlaka.
6. "Dvopomenski signalni znak" je v tem pravilniku predpisani signalni znak, ki ima pomen odredbe in predsignaliziranja. Pomen odredbe je v nazivu signalnega znaka prvi, od pomena predsignaliziranja ločen z vejico, pomen predsignaliziranja pa se prične z besedo »pričakuj«.
7. "Dvotirna proga" je proga z dvema tiroma, na kateri vozijo vlaki ene smeri praviloma po tiru, ki je za to smer določen in je za to smer pravi tir. Kadar vlaki te smeri vozijo po tiru, ki je določen za vlake iz nasprotna smeri, tedaj je zanje ta tir nepravi tir.
8. "Enopomenski signalni znak" je v tem pravilniku predpisani signalni znak, ki ima pomen odredbe ali predsignaliziranja.
9. "Enotirna proga" je proga z enim tirom, po katerem vozijo vlaki v obe smeri.
10. "Končna točka proge" je zadnja navedena postaja, službeno mesto ali državna meja v nacionalnem poimenovanju prog predpisa, ki ureja kategorizacijo prog.

11. "Lahki vlak" je vlak, ki glede na svoje tehnične karakteristike lahko vozi z večjimi hitrostmi kot drugi vlaki in je kot "lahki vlak" označen v dokumentih voznega reda.
12. "Leva stran proge" je stran proge, ki je v smeri od začetka proti koncu proge na levi strani.
13. "Leva stran tira" je stran tira, ki je glede na smer vožnje na levi strani.
14. "Levi tir" je tir na dvotirni progi, ki je v smeri od začetne točke proti končni točki proge na levi strani proge.
15. "Levostranski promet" je promet vlakov na dvotirni progi po tiru, ki je na levi strani v smeri vožnje vlaka.
16. "Motorna vozila za posebne namene in ročna vozila, ki ne vozijo kot vlak", se v prometnem pomenu štejejo kot progovna vozila.
17. "Največja dovoljena progovna hitrost" je tista predpisana največja hitrost po progi ali po delih proge, ki se določi glede na tehnično stanje proge, njeno opremljenost in tehnične značilnosti vlaka.
18. "Največja hitrost vlaka" je hitrost, predpisana z voznim redom za vsak vlak.
19. "Obojestranski promet" je promet vlakov na dvotirni progi oziroma odseku dvotirne proge, ki je opremljen s signalnovarnostnimi napravami za vožnjo vlakov v obe smeri, po katerem koli tiru.
20. "Odsek proge" je proga najmanj med dvema postajama ali začetno točko proge in postajo oziroma postajo in končno točko proge.
21. "Omejena hitrost" (vo) 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 vsaj enega od naslednjih vzrokov:
 - vožnje preko ene ali več kretnic v odklon,
 - vožnje na prvi del deljenega tira do mejnega tirnega signala, ki ni na zavorni razdalji,
 - 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, lahko pa se signalizira s hitrostnim kazalom.
22. "Počasna vožnja" (zmanjšana hitrost) je vožnja s hitrostjo, ki je manjša od največje dovoljene progovne hitrosti ali od omejene hitrosti in je vpeljana zaradi del na progi, okvare na kakem delu proge, tiru ali objektu; počasne vožnje niso navedene v dokumentih voznega reda.
23. "Redna hitrost" je hitrost, s katero vozi vlak na odseku proge v mejah predpisanih voznih časov.
24. "Redni tir" je tir pri obojestranskem prometu, ki je določen za vožnjo posameznega vlaka v dokumentih voznega reda.
25. "Signali" so signalna sredstva, s katerimi se dajejo signalni znaki. Signali, s katerimi se dajejo svetlobni signalni znaki, so svetlobni signali, signali, s katerimi se dajejo likovni signalni znaki, so likovni signali.
26. "Signalna oznaka" je signalno sredstvo, s katerim se označuje ali opozarja na posebno pomembno mesto na progi, postaji ali službenem mestu.
27. "Signalni znak" je v tem pravilniku predpisani znak, ki se daje s stalnim, prenosnim, ročnim signalom, ustno ali preko telekomunikacijskih naprav in ima pomen odredbe ali predsignaliziranja oziroma odredbe in predsignaliziranja.
28. "Sosednji tir" je tir pri obojestranskem prometu, po katerem vozi vlak tedaj, ko ne vozi po rednem tiru.
29. "Signalnovarnostne naprave" so tehnična sredstva za varovanje in vodenje železniškega prometa.

30. "Strojevodja" je skupen naziv za delavca, ki je strokovno usposobljen za upravljanje:
- vlečnega vozila za vožnjo vlakov in premik z njim,
 - premikalne lokomotive pri premiku,
 - motornih vozil za posebne namene pri vožnji po progi, premiku in namenski uporabi teh vozil.
31. "Vlakospremno osebje" je skupno ime za vlakovodjo in premikače pri tovornem vlaku ali vodjo vlaka in sprevodnike pri potniškem vlaku.
32. "Začetna točka proge" je prva navedena postaja, državna meja ali službeno mesto v nacionalnem poimenovanju prog predpisa, ki ureja kategorizacijo prog.
33. "Zavorna razdalja" je fiktivna standardizirana razdalja, na podlagi katere se urejajo signalnovarnostne naprave na določeni progi ali delu proge. Natančnejša določila o zavorni razdalji so predpisana v prometnem pravilniku.

4. člen (vrste signalov)

(1) Signali so:

- a) stalni signali, ki so stalno vgrajeni ali postavljeni na določenem mestu,
- b) prenosni signali, ki se glede na potrebo prenašajo z enega na drug kraj in jih morajo imeti izvršilni železniški delavci na svojem delovnem mestu,
- c) ročni signali, ki jih morajo izvršilni železniški delavci med opravljanjem službe redno nositi s sabo ali jih imeti na delovnem mestu,
- d) signalne oznake, ki morajo biti prevlečene oziroma prebarvane z odsevno snovjo oziroma opremljene z odsevnimi stekli.

(2) Pregled signalnih sredstev, ki jih morajo imeti delavci, delovna mesta, postaje in službena mesta, je naveden v prilogi 1, ki je sestavni del tega pravilnika.

5. člen (vrste signalnih znakov)

(1) S signalnimi znaki se izvršilni železniški delavci med sabo obveščajo ter sporazumevajo o:

- pogojih vožnje do določenega mesta,
- stanju proge,
- hitrosti,
- premiku in
- nevarnostih na progi.

(2) Signalni znaki so:

- a) slišni signalni znaki, ki se zaznavajo s sluhom; dajejo se na enak način podnevi in ponoči,
- b) vidni signalni znaki, ki se zaznavajo z vidom in so lahko likovni, svetlobni in ročni, in sicer:
 - likovni signalni znaki se dajejo s položajem in barvo lika ali z likom in barvnimi lučmi; razsvetljujejo se lahko z lastnim virom svetlobe ali pa morajo biti prevlečeni oziroma prebarvani z odsevno snovjo oziroma opremljeni z odsevnimi stekli,
 - svetlobni signalni znaki se dajejo z mirnimi in/ali utripajočimi lučmi oziroma z razporeditvijo luči,
 - ročni signalni znaki se dajejo s položajem telesa ter s položajem in z gibanjem rok in/ali z uporabo ročnih signalov.

(3) Signalni znak glavnega signala ali signalni znak predsignala se lahko dopolni s signalnim znakom dopolnilnega signala.

- (4) Signalne znake je treba dajati tako, da jih tisti, ki so mu namenjeni, lahko pravočasno opazi, razločno in nedvoumno razume ter po njih ukrepa.
- (5) Izvršilni železniški delavci in udeleženci v prometu se morajo ravnati po odredbi signalnega znaka, razen če bi izpolnitev dane odredbe ogrozila varnost prometa ali oseb.
- (6) Za pravilen in pravočasno oddan signalni znak je odgovoren delavec, ki ga odda oziroma ki upravlja s signali.
- (7) Če je pomen signalnega znaka nejasen, morajo izvršilni železniški delavci ravnati tako, da se zagotovi varnost v železniškem prometu.
- (8) Če se na signalu signalni znak za dovoljeno vožnjo spremeni v signalni znak za prepovedano vožnjo prej, preden čelo vlaka prepelje mimo signala, tedaj to pomeni, da je dovoljenje za vožnjo preklicano.
- (9) Če se na premikalnem ali mejnem tirnem signalu signalni znak za dovoljeno vožnjo spremeni v signalni znak za prepovedano vožnjo prej, preden zapelje ves premikalni sestav mimo tega signala, tedaj to pomeni, da je dovoljenje za premik preklicano.

6. člen

(uporaba in vzdrževanje signalnih sredstev)

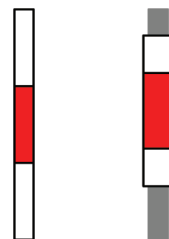
- (1) Likovni signali se razsvetlujejo v času, ki je določen v Koledarju razsvetljevanja ki je kot priloga 2 sestavni del tega pravilnika, ter podnevi, kadar se signalni znaki zaradi megle, snežnega meteža ali drugega vzroka ne morejo videti s predpisane razdalje.
- (2) Pri svetlobnih signalih, katerih svetlobni viri se uravnavajo za dnevno in nočno razsvetljavo, se ob neugodnih vremenskih razmerah tudi ponoči uporablja moč razsvetljave, ki je določena za dnevno razsvetljavo.
- (3) Svetlobni signali morajo biti v času prometa vlakov podnevi in ponoči razsvetljeni. Likovni signali, ki se razsvetlujejo, morajo biti razsvetljeni, kot je določeno v prvem odstavku tega člena, če v času razsvetljevanja likovnih signalov vlaki vozijo. To določilo ne velja:
- a) za prostorne signale na enotirnih progah in na dvotirnih progah z obojestranskim prometom z avtomatskim progovnim blokom (APB) v nasprotni smeri privolitve, kjer je obstoječa tehnična izvedba taka, da so prostorni signali nerazsvetljeni, in
 - b) za signale na postajah in službenih mestih v času prekinjene prometne službe, če postaje in službena mesta niso opremljena z napravami za avtomatski prevozni režim (APR).
- (4) Ko izvršilni železniški delavec med delom opazi kakršno koli okvaro na signalih, mora stanje javiti prometniku ali progovnemu prometniku oziroma se mora ravnati po navodilu za ravnanje z varnostno napravo ali po določenih postajnega poslovnega reda.

7. člen

(označevanje stebrov signalov)

- (1) Stebri signalov morajo biti s sprednje strani označeni z barvnimi pasovi, ostali deli pa sivo. Beli pasovi morajo odsevati svetlobo. Če se stebri signalov označijo z odsevnimi ploščami, je treba plošče označiti z enim barvnim pasom in dvema belima pasovoma, ki sta lahko za polovico krajša od barvnega pasu.

1. Stebre glavnih signalov, ki predsignalizirajo signalne znake naslednjega glavnega signala, se označi z belimi in rdečimi pasovi (glej sliko 1).



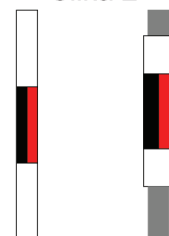
Slika 1

2. Stebre signalov, ki kažejo enopomenske signalne znake, stebre glavnih signalov, ki ne predsignalizirajo signalnih znakov naslednjega glavnega signala, stebre predsignalov, stebre ponavljalnikov predsignaliziranja in stebre mejnih tirnih signalov se označi z belimi in črnimi pasovi (glej sliko 2).



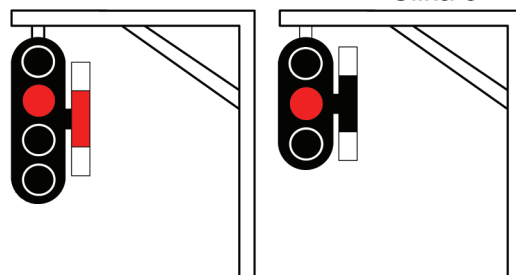
Slika 2

3. Stebri signalov, ki na eno ali več prog predsignalizirajo signalne znake prihodnjega glavnega signala, na drugo pa ne, se označijo z belimi in navpično razdeljenimi rdeče-črnimi pasovi; rdeči pasovi morajo biti na tisti strani, v katero signalni znaki tega signala predsignalizirajo signalne znake prihodnjega glavnega signala (glej sliko 3).



Slika 3

4. Če so signali vgrajeni na mostni oziroma polmostni konstrukciji, delov za obešanje in pritrditev plošč (konzol, ročic) ni treba označevati. V tem primeru se poleg signalne plošče namestijo odsevne plošče ustrezne barve (glej sliko 4).



Slika 4

- (2) Stebri kontrolnih signalov se s sprednje strani označijo s poševnimi črno-belimi enako širokimi pasovi (glej sliko 5).



Slika 5

- (3) Steber pomožnega kontrolnega signala je enak kot steber kontrolnega signala - s to razliko, da mora imeti pod signalno ploščo na stebru še belo odsevno steklo v črnem okviru (glej sliko 6).



Slika 6

- (4) Stebri prenosnih signalov progovnega osebja so pobarvani sivo, če za posamezni signal ni predpisano drugače.

8. člen
(najmanjše vidne razdalje signalov)

(1) Vidna razdalja pri glavnih signalih je odvisna od največje dovoljene progovne hitrosti in mora biti:

Za največjo dovoljeno progovno hitrost	najmanj
- do 40 km/h	100 m,
- 80 km/h	200 m,
-100 km/h	250 m,
-160 km/h	400 m.

Za postajne kritne in tirne izvozne signale, do katerih se vozi z omejeno hitrostjo, se za določitev vidne razdalje upošteva omejena hitrost.

(2) Vidna razdalja pri predsignalih in ponavljalnikih predsignaliziranja mora biti:

Za največjo dovoljeno progovno hitrost	najmanj
- do 80 km/h	100 m,
-120 km/h	150 m,
-160 km/h	200 m.

(3) Kadar je največja dovoljena progovna hitrost med navedenimi vrednostmi, se določi sorazmerna vidna razdalja, glede na hitrost.

(4) Vidna razdalja pri mejnih tirnih signalih, dopolnilnih signalih glavnih signalov, naznanilnikih predsignalov, signalih in predsignalih za označitev največje dovoljene progovne hitrosti, signalih za ravnanje z odjemnikom toka, za ravnanje z glavnimi stikali, za prepoved vožnje z dvignjenim odjemnikom toka in signalih za obvestila, signalnih oznakah za začetek in konec potiskanja, za približevanje postajališču ter signalnih oznakah za delo snežnega odmetalnika in pluga mora biti najmanj 100 m.

(5) Kontrolni signal delovanja avtomatske naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu mora biti viden najmanj z mesta, kjer je vgrajen signal za vklopno mesto.

(6) Pomožni kontrolni signal mora biti viden z mesta voznorednega postanka.

(7) Vidna razdalja pri signalih za vklopno mesto, signalih za začetek zavorne razdalje pred nivojskim prehodom, prenosnih signalih progovnega osebja, progovnih opozorilnikov in signalni oznaki za postaje brez uvoznega signala mora biti najmanj 200 m.

(8) Vidna razdalja pri prenosnem progovnem opozorilniku mora biti najmanj 300 m na glavnih in 200 m na regionalnih progah.

9. člen
(mesta za vgraditev signalov)

(1) Stalni in prenosni signali ter signalne oznake se praviloma vgrajujejo oziroma postavljajo na desni strani tira. Izjeme so:

- pri levostranskem prometu, kjer se signali na odprti progi in uvozni signal postavljajo na levi strani tira;
- na dvotirni progi, kjer je postaja opremljena tudi z uvoznim signalom in predsignalom za vožnjo z nepravlega tira, se uvozna signala in predsignala postavljata na zunanji strani obeh tirov;
- pri obojestranskem prometu, kjer se signali na odprti progi in uvozni signali postavljajo na zunanji strani obeh tirov;
- pri kretničnih signalih in signalih na raztirnikih, kjer se signali lahko postavljajo na eni ali drugi strani tira.

- (2) Predsignali, preduvozní in predkritni signali se postavijo na zavorno razdaljo pred glavnim signalom. Glede na krajevne razmere se lahko postavijo največ na razdalji, ki je za 50 % povečana oziroma zmanjšana največ za 5 % od zavorne razdalje, ki velja na tisti progi.
- (3) Signali, ki kažejo dvopomenske signalne znake, razen preduvoznih in predkritnih signalov, se vgrajujejo pred prihodnjim glavnim signalom na razdalji največ 3000 m in najmanj na razdalji, ki je za največ 5% manjša od zavorne razdalje.
- (4) Glavni signali in predsignali, ki so postavljeni na razdalji, ki je do 5 % krajša od zavorne razdalje morajo biti posebej označeni.
- (5) Uvozni in kritni signal se vgradi 100 do 500 m pred uvozno kretnico oziroma mestom, ki ga krije.
- (6) Tirni izvozni signal se vgradi pred kretnico, ki jo krije, skupinski izvozni signal za zadnjo izvozno kretnico tirov, za katero velja.
- (7) Prostorni signali se vgrajujejo na mejah blokovnih ali odjavnih odsekov.

II. GLAVNI SIGNALI, PREDSIGNALI, PONAVLJALNIKI PREDSIGNALIZIRANJA IN MEJNI TIRNI SIGNALI

10. člen (glavni signali)

- (1) Glavni signali so: uvozni, izvozni, prostorni in kritni. Uvozni in izvozni signali vedno krijejo tudi kretnično območje, kritni signali pa samo v nekaterih primerih:
- uvozni signali prepovedujejo ali dovoljujejo uvoz vlaka na postajo. Na postajah dvotirnih prog, kjer je vgrajen uvozni signal le ob pravem tiru, dovoljuje ali prepoveduje uvoz vlaka s pravega tira, prepoveduje pa uvoz vlaka z nepravega tira ne glede na signalni znak, ki ga kaže. Na postajah dvotirnih prog, kjer je vgrajen uvozni signal ob pravem tiru in nepravem tiru velja vsak samo za svoj tir;
 - izvozni signali prepovedujejo ali dovoljujejo izvoz vlaka s postaje. Izvozni signal, ki velja za izvoz samo z enega tira, se imenuje tirni izvozni signal. Izvozni signal, ki velja za izvoz s posameznih tirnih skupin ali z več tirov, se imenuje skupinski izvozni signal;
 - prostorni signali prepovedujejo ali dovoljujejo vožnjo vlaka v blokovni ali odjavni odsek, ki ga krijejo. Prostorni signal, ki hkrati predsignalizira signalne znake uvoznega signala, se imenuje preduvozni signal. Prostorni signal, ki hkrati predsignalizira signalne znake progovnega kritnega signala, se imenuje predkritni signal;
 - kritni signali prepovedujejo ali dovoljujejo vožnjo vlaka preko cepišča, nakladališča, postajališča na dvotirni progi in vožnjo iz enega v drugo postajno področje. Glede na mesto, ki ga kritni signal krije, se imenuje progovni kritni ali postajni kritni signal.
- (2) Glavni signali prepovedujejo vožnjo vlaka oziroma jo dovoljujejo z redno ali omejeno hitrostjo.
- (3) Signalne znake glavnih signalov je treba predsignalizirati s signalnimi znaki prejšnjega glavnega signala ali pa s signalnimi znaki predsignala.
- (4) Signal, ki predsignalizira signalne znake prihodnjega glavnega signala, mora biti z njim v medsebojni odvisnosti. Signal sme predsignalizirati signalni znak za dovoljeno vožnjo glavnega signala šele takrat, ko ta že kaže signalni znak za dovoljeno vožnjo. Nasprotno pa se s signalnim znakom glavnega signala lahko prepove vožnja vlaku šele, ko je na signalu pred njim že predsignaliziran signalni znak, ki prepoveduje vožnjo. Odvisnost je lahko tudi takšna, da se signalni znaki obeh signalov spremenijo hkrati.

(5) Vsi glavni signali, ki krijejo kretnično območje, morajo biti v odvisnosti od vozni poti vlakov tako, da ni mogoče dovoliti hkrati voženj vlakov na vozne poti, ki se dotikajo ali križajo. Na postajah, na katerih z glavnimi signali ravna kretniško osebje, sme slednje glavni signal postaviti v lego za dovoljeno vožnjo samo, kadar to odredi prometnik.

(6) Glavni signal je neuporaben:

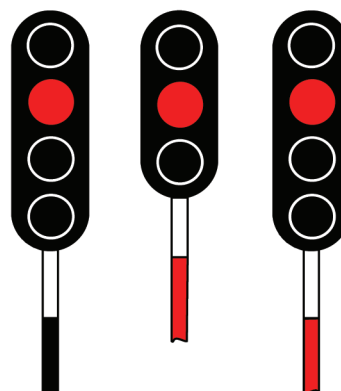
- kadar je pokvarjen,
- kadar izvozi vlak na nepravi tir dvotirne proge, izvozni signal pa ni preurejen tako, da kaže signalne znake za dovoljeno vožnjo na nepravi tir,
- kadar uvozi vlak z nepravlega tira dvotirne proge, postaja pa ni opremljena z uvoznim signalom ob nepravem tiru,
- prostorni signal odjavnice ob pravem tiru, kadar vlak vozi po nepravem tiru na dvotirni progi, odjavnica pa ni opremljena s prostornim signalom ob nepravem tiru.

11. člen

(signalni znaki glavnih signalov, njihov pomen, namen in uporaba)

(1) Signalni znak 1: "Stoj"

Ena rdeča mirna luč (glej sliko 7).



Slika 7

1. Signalni znak 1: "Stoj" kažejo vsi glavni signali.

2. Signalni znak 1: "Stoj" pomeni, da se mora vlak pred tem signalom ustaviti in da je nadaljnja vožnja od signala prepovedana.

(2) Glavni signali morajo redno kazati signalni znak 1: "Stoj". Glavni signali smejo kazati signalne znake za dovoljeno vožnjo samo, kadar se pričakuje vlak. To določilo ne velja za:

- prostorne signale na progah z APB, v smeri, za katero je dana privolitev, in ki kažejo signalni znak 2: "Prosto",
- preduvozne in predkritne signale, ki kažejo signalni znak 3: "Previdno" pričakuj 'Stoj', in
- kritne signale cepišča industrijskega tira na odprti progi, nakladališča ali postajališča dvotirne proge s skupnim peronom za oba tira, ki redno kažejo signalni znak 2: "Prosto".

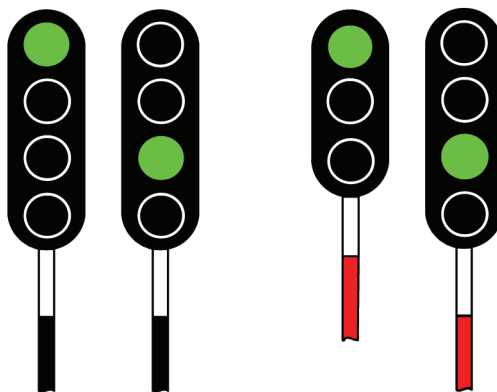
(3) Na postajah in službenih mestih, ki so zavarovana s takimi signalnovarnostnimi napravami, da omogočajo samodejno spremembo signalnih znakov za dovoljeno vožnjo v signalni znak 1: "Stoj", se sme ta samodejna sprememba izvršiti šele, ko čelo vlaka prepelje glavni signal najmanj za 50 m.

(4) Na postajah in službenih mestih, na katerih za spremembo signalnih znakov glavnih signalov skrbi izvršilni železniški delavec, mora ta postaviti glavne signale tako, da kažejo signalni znak 1: "Stoj" in sicer:

- glavni signal, ki krije kretnično območje, ko vlak prepelje preko vseh kretnic, ki so na njegovi vozni poti;
- prostorni signal odjavnice takrat, ko vlak ves odpelje mimo prostornega signala.

(5) Signalni znak 2: "Prosto"

Ena zelena mirna luč (glej sliko 8).

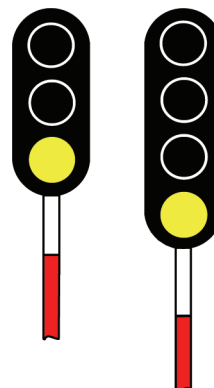


Slika 8

1. Signalni znak 2: "Prosto" kažejo vsi glavni signali.
2. Signalni znak 2: "Prosto" na glavnem signalu, ki krije kretnično območje, pomeni, da:
 - je preko pripadajočega kretničnega območja vožnja dovoljena z redno hitrostjo;
 - lahko vlak do naslednjega glavnega signala oziroma do predsignala vozi z redno hitrostjo.
3. Signalni znak 2: "Prosto" na prostornem signalu pomeni, da:
 - je vožnja v blokovni ali odjavni odsek, ki ga prostorni signal krije, dovoljena;
 - lahko vlak do naslednjega glavnega signala oziroma do predsignala vozi z redno hitrostjo.

(6) Signalni znak 3: "Previdno", pričakuj 'Stoj'

Ena rumena mirna luč (glej sliko 9).

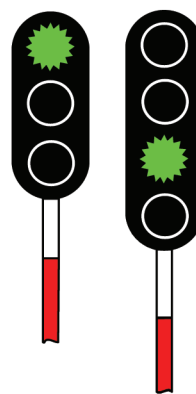


Slika 9

1. Signalni znak 3: "Previdno", pričakuj 'Stoj' kažejo signali, ki kažejo dvopomenske signalne znake.
2. Signalni znak 3: "Previdno", pričakuj 'Stoj' na signalu, ki krije kretnično območje, pomeni:
 - da je vožnja preko pripadajočega kretničnega območja dovoljena z redno hitrostjo,
 - da kaže prihodnji glavni signal signalni znak 1: "Stoj" in
 - da je treba vožnjo vlaka uravnavati tako, da se bo vlak ustavil pred njim, če ni z dopolnilnim signalom signalizirano drugače.
3. Signalni znak 3: "Previdno", pričakuj 'Stoj' na prostornem signalu pomeni:
 - da je vožnja v blokovni odsek, ki ga signal krije, dovoljena in
 - da je treba vožnjo vlaka uravnavati tako, da se bo ta ustavil pred prihodnjim glavnim signalom.

(7) Signalni znak 4: "Prosto", pričakuj "Omejeno hitrost"

Ena zelena utripajoča luč (glej sliko 10).



Slika 10

1. Signalni znak 4: "Prosto, pričakuj "Omejeno hitrost" kažejo signali, ki kažejo dvopomenske signalne znake in krijejo kretnično območje, predvozni in predkritni signali.
2. Signalni znak 4: "Prosto, pričakuj "Omejeno hitrost" na signalu, ki krije kretnično območje, pomeni:
 - da je preko pripadajočega kretničnega območja vožnja dovoljena z redno hitrostjo;
 - da kaže prihodnji glavni signal signalni znak v odredbenem delu "Omejena hitrost";
 - da je treba vožnjo vlaka uravnati tako, da bo od prihodnjega glavnega signala lahko ta vozil z omejeno hitrostjo, predpisano z voznim redom posameznega vlaka ali signalizirano s hitrostnim predkazalom.
3. Signalni znak 4: "Prosto, pričakuj "Omejeno hitrost" na predvoznem in predkritnem signalu pomeni:
 - da je vožnja v prihodnji blokovni odsek dovoljena;
 - da prihodnji glavni signal v odredbenem delu kaže signalni znak "Omejena hitrost";
 - da je treba vožnjo vlaka uravnati tako, da bo od prihodnjega glavnega signala lahko ta vozil z omejeno hitrostjo, predpisano z voznim redom posameznega vlaka ali signalizirano s hitrostnim predkazalom.

(8) Signalni znak 5: "Omejena hitrost", pričakuj "Stoj"

Ena rumena utripajoča luč in pod njo ena rumena mirna luč (glej sliko 11).

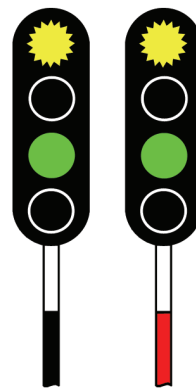


Slika 11

1. Signalni znak 5: "Omejena hitrost", pričakuj "Stoj" kažejo signali, ki kažejo dvopomenske signalne znake in krijejo kretnično območje.
2. Signalni znak 5: "Omejena hitrost", pričakuj "Stoj" pomeni:
 - da je od signala naprej vožnja dovoljena z omejeno hitrostjo, predpisano z voznim redom posameznega vlaka ali signalizirano s hitrostnim kazalom;
 - da kaže prihodnji glavni signal signalni znak 1 "Stoj";
 - da je treba vožnjo vlaka uravnati tako, da se bo vlak ustavil pred prihodnjim glavnim signalom, če ni z dopolnilnim signalom signalizirano drugače.

(9) Signalni znak 6: "Omejena hitrost", pričakuj 'Prosto' ali 'Previdno'

Ena rumena utripajoča luč in pod njo ena zelena mirna luč (glej sliko 12).



Slika 12

1. Signalni znak 6: "Omejena hitrost", pričakuj 'Prosto' ali 'Previdno' kažejo signali, ki kažejo dvopomenske signalne znake in krijejo kretnično območje.
2. Signalni znak 6: "Omejena hitrost", pričakuj 'Prosto' ali 'Previdno' na signalu, ki kaže dvopomenske signalne znake, pomeni:
 - da je preko pripadajočega kretničnega območja vožnja dovoljena z omejeno hitrostjo, predpisano z voznim redom posameznega vlaka ali signalizirano s hitrošnim kazalom;
 - da naslednji glavni signal kaže signalni znak v odredbenem delu "Prosto" ali "Previdno";
 - da lahko vlak po prevozu pripadajočega kretničnega področja do naslednjega glavnega signala vozi z redno hitrostjo, če ni z dopolnilnim signalom signalizirano drugače.
3. Signalni znak 6: "Omejena hitrost", pričakuj 'Prosto' ali 'Previdno' na signalu, ki kaže dvopomenske signalne znake in ne predsignalizira naslednjega glavnega signala, pomeni:
 - da je preko pripadajočega kretničnega območja vožnja dovoljena z omejeno hitrostjo, predpisano z voznim redom posameznega vlaka ali signalizirano s hitrošnim kazalom;
 - da lahko vlak po prevozu pripadajočega kretničnega področja do naslednjega predsignala vozi z redno hitrostjo.

(10) Signalni znak 7: "Omejena hitrost", pričakuj 'Omejeno hitrost'

Ena rumena utripajoča luč in pod njo ena zelena utripajoča luč (glej sliko 13).

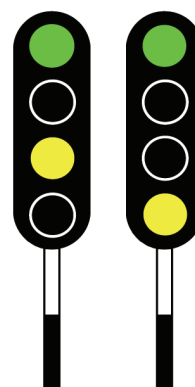


Slika 13

1. Signalni znak 7 "Omejena hitrost", pričakuj 'Omejeno hitrost' kažejo signali, ki kažejo dvopomenske signalne znake in krijejo kretnično območje.
2. Signalni znak 7: "Omejena hitrost", pričakuj 'Omejeno hitrost' pomeni:
 - da je preko pripadajočega kretničnega območja vožnja dovoljena z omejeno hitrostjo, predpisano z voznim redom posameznega vlaka ali signalizirano s hitrošnim kazalom;
 - da kaže prihodnji glavni signal signalni znak v odredbenem delu "Omejena hitrost";
 - da je treba vožnjo vlaka uravnavati tako, da bo lahko ta preko kretničnega območja prihodnjega glavnega signala vozil z omejeno hitrostjo, predpisano z voznim redom posameznega vlaka ali signalizirano s hitrošnim predkazalom.

(11) Signalni znak 8: "Omejena hitrost"

Ena zelena mirna luč in pod njo ena rumena mirna luč (glej sliko 14).

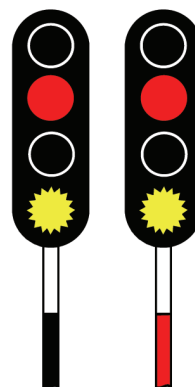


Slika 14

1. Signalni znak 8: "Omejena hitrost" kažejo enopomenski signali, ki krijejo kretnično območje.
2. Signalni znak 8: "Omejena hitrost" pomeni, da je od signala naprej vožnja dovoljena z omejeno hitrostjo, predpisano z voznim redom posameznega vlaka ali signalizirano s hitrostnim kazalom.

(12) Signalni znak 9: "Previdna vožnja"

Ena rdeča mirna luč in pod njo ena rumena utripajoča luč (glej sliko 15).



Slika 15

1. Signalni znak 9: "Previdna vožnja" lahko kažejo vsi svetlobni glavni signali. Na signalu, ki kaže dvopomenske signalne znake, je treba signalni znak 9: "Previdna vožnja" upoštevati še, kot da prihodnji signal kaže signalni znak 1: "Stoj".
2. Signalni znak 9: "Previdna vožnja" na uvoznem signalu ali postajnem kritnem signalu se vključi takrat, kadar mora vlak previdno voziti na postajo na tir:
 - ki je zaseden,
 - ki je vozen samo do določenega mesta,
 - katerega ločnica na izvozni strani ni prosta in
 - kadar je signalnovarnostna naprava pokvarjena.

V takih primerih je treba uravnavati hitrost tako, da se lahko vlak pred oviro ustavi in hitrost ne sme biti večja kot 20 km/h.

3. Signalni znak 9: "Previdna vožnja" na izvoznem ali progovnem kritnem signalu pomeni, da je vožnja dovoljena preko kretničnega območja s hitrostjo največ 20 km/h, nato pa tako, da se lahko vlak ustavi pred prihodnjim glavnim signalom, če ta kaže signalni znak 1: "Stoj". Signalni znak 9: "Previdna vožnja" se sme vključiti:
 - na izvoznem signalu šele, ko je odsek med postajama oziroma postajo in odjavnico prost in je vozna pot zavarovana;
 - na progovnem kritnem signalu šele, ko je prostorni odsek, ki ga kritni signal krije, prost in je vozna pot zavarovana.
4. Signalni znak 9: "Previdna vožnja" na prostornem signalu pomeni, da je vožnja mimo signala dovoljena s hitrostjo po preglednosti proge do prihodnjega glavnega signala.

(13) Če glavni signal kaže dvopomenske signalne znake in ne predsignalizira naslednjega glavnega signala, mora biti steber označen z belimi in črnimi pasovi. Strojevodja mora pri

takem signalu upoštevati samo odredbeni del signalnega znaka. Vožnja preko kretničnega območja je dovoljena s hitrostjo, ki jo signalizira odredbeni del, naprej pa z redno hitrostjo.

(14) Natančnejše določbe o ravnanju z glavnimi signali, vključenimi v postajne signalnovarnostne naprave, morajo biti predpisane za vsako postajo v postajnem poslovnem redu in v tehničnem navodilu za ravnanje s postajno in progovno signalnovarnostno napravo.

12. člen
(ravnanje ob okvari glavnega signala)

(1) Strojevodja mora vlak ustaviti tudi pred:

- glavnim signalom, ki kaže nerazločne signalne znake, in
- pred nerazsvetljenim glavnim signalom, razen v primerih, ki jih določa točka b) tretjega odstavka 6. člen tega pravilnika.

(2) Strojevodja lahko vožnjo nadaljuje šele, ko glavni signal pokaže signalni znak za dovoljeno vožnjo ali ko dobi dovoljenje od prometnika ali progovnega prometnika.

(3) Če se vlaku z nalogom dovoli vožnja mimo dvopomenskega signala, na katerem signalni znaki niso razločni ali je signal nerazsvetljen, je treba do prihodnjega glavnega signala voziti tako, kot da prihodnji glavni signal kaže signalni znak 1: "Stoj".

(4) O pokvarjenem (neuporabnem) glavnem signalu se strojevodja obvešča z nalogom v skladu z določili Prometnega pravilnika. Kadar se strojevodji dovoli vožnja mimo neuporabnega glavnega signala z nalogom, hitrost vožnje vlaka ne sme biti večja, kot je z voznim redom posameznega vlaka predpisana omejena hitrost za to mesto, vendar ne več kot 50 km/h.

(5) O neuporabnosti glavnega signala strojevodje ni treba obveščati z nalogom, če je signal opremljen za dajanje signalnega znaka 9: "Previdna vožnja" in se s tem signalnim znakom dovoli nadaljnja vožnja mimo neuporabnega signala. Vlaka v tem primeru ni treba ustaviti pred neuporabnim glavnim signalom.

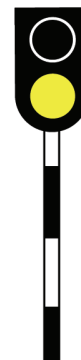
(6) O neuporabnosti izvoznega signala, ki ni opremljen za dajanje signalnega znaka 9: "Previdna vožnja", se strojevodja obvešča z nalogom. Če ni na voljo delavca za dajanje ročnega signalnega znaka 75: "Naprej", je treba strojevodjo obvestiti z nalogom na tisti postaji, na kateri je izvozni signal neuporaben.

13. člen
(predsignali, signalni znaki predsignalov in njihov pomen)

(1) Predsignali glavnih signalov predsignalizirajo signalne znake glavnih signalov, ki kažejo enopomenske ali dvopomenske signalne znake.

(2) Signalni znak 10: "Pričakuj Stoj"

Ena rumena mirna luč (glej sliko 16).



Slika 16

Signalni znak 10: "Pričakuj Stoj" pomeni, da je treba vožnjo do glavnega signala uravnavati tako, da se bo vlak ustavil pred glavnim signalom, ki kaže signalni znak 1: "Stoj".

(3) Signalni znak 11: "Pričakuj Prosto"

Ena zelena mirna luč (glej sliko 17).



Slika 17

Signalni znak 11: "Pričakuj Prosto" pomeni, da vlaku do glavnega signala ni treba zmanjšati hitrosti.

(4) Signalni znak 12: "Pričakuj Omejeno hitrost"

Ena zelena utripajoča luč (glej sliko 18).



Slika 18

Signalni znak 12: "Pričakuj Omejeno hitrost" pomeni, da je treba vožnjo vlaka uravnati tako, da bo preko kretničnega območja, ki ga krije glavni signal, lahko vozil z omejeno hitrostjo, predpisano z voznim redom posameznega vlaka, ali signalizirano s hitrostnim predkazalom.

(5) Če je predsignal pri vožnji mimo kazal signalni znak 11: "Pričakuj Prosto" ali 12: "Pričakuj Omejeno hitrost", na glavnem signalu pa se opazi signalni znak 1: "Stoj", to pomeni, da je bil nepričakovano spremenjen signalni znak in da je treba ukreniti vse, da se bo vlak čim prej ustavil.

14. člen

(ravnanja ob okvarah predsignalov)

(1) Če se predsignal pokvari, mora kazati signalni znak 10: "Pričakuj Stoj" ali pa predsignal ni razsvetljen.

(2) Če predsignal ni razsvetljen, je treba ravnati tako, kot da bi predsignal kazal signalni znak 10: "Pričakuj Stoj", razen v primerih, ki jih določa točka b) tretjega odstavka 6. člena tega pravilnika.

15. člen

(ponavljalniki predsignaliziranja, signalni znaki ponavljalnikov predsignaliziranja in njihov pomen)

(1) Ponavljalnik predsignaliziranja je treba vgraditi, kadar ni dosežena predpisana vidna razdalja glavnega signala. Ponavljalnik predsignaliziranja s predpisanim signalnim znakom kaže, kakšen signalni znak kaže prihodnji glavni signal. Signalni znaki ponavljalnika predsignaliziranja morajo biti v odvisnosti od signalnih znakov prihodnjega glavnega signala.

Postavljajo se na tisti strani, na kateri stoji glavni signal, najmanj na takšni razdalji, kot je predpisana vidna razdalja za glavni signal.

(2) Ponavljalniki predsignaliziranja kažejo signalne znake z mirnimi ali utripajočimi barvnimi lučmi. Od predsignala se razlikujejo po tem, da kažejo še eno belo mirno luč, ki označuje ponavljalnik predsignaliziranja.

(3) Signalni znak 13: "Glavni signal kaže 'Stoj'"

*Ena rumena mirna in pod njo ena bela mirna luč
(glej sliko 19).*



Slika 19

Signalni znak 13: "Glavni signal kaže 'Stoj'" pomeni, da je treba uravnati vožnjo vlaka do glavnega signala tako, da se bo ta ustavil pred glavnim signalom, ki kaže signalni znak 1: "Stoj".

(4) Signalni znak 14: "Glavni signal kaže 'Prosto'"

*Ena zelena mirna in pod njo ena bela mirna luč
(glej sliko 20).*



Slika 20

Signalni znak 14: "Glavni signal kaže 'Prosto'" pomeni, da vlaku do glavnega signala ni treba zmanjšati hitrosti.

(5) Signalni znak 15: "Glavni signal kaže 'Omejeno hitrost'"

Ena zelena utripajoča luč in pod njo ena bela mirna luč (glej sliko 21).



Slika 21

Signalni znak 15: "Glavni signal kaže 'Omejeno hitrost'" pomeni, da je treba vožnjo vlaka uravnati tako, da bo ta preko območja, ki ga krije glavni signal, lahko vozil z omejeno hitrostjo, predpisano z voznim redom posameznega vlaka ali signalizirano s hitrošnim predkazalom.

(6) Kadar predsignal oziroma glavni signal, ki predsignalizira signalne znake prihodnjega glavnega signala, kaže signalni znak 11: "Pričakuj Prosto", 12: "Pričakuj Omejeno hitrost" oziroma signalni znak 2: "Prosto", 4: "Prosto", pričakuj 'Omejeno hitrost', 6: "Omejena hitrost", pričakuj 'Prosto' ali 'Previdno', ali 7: "Omejena hitrost", pričakuj 'Omejeno hitrost', pri približevanju ponavljalnemu predsignaliziranju pa strojevodja opazi signalni znak 13: "Glavni signal kaže 'Stoj'", tedaj to pomeni, da je bil signalni znak glavnega signala nepričakovano spremenjen in da mora ukreniti vse, da se bo vlak čim prej ustavil.

16. člen

(ravnanje ob okvarah ponavljalnikov predsignaliziranja)

Če ponavljalnik predsignaliziranja ni razsvetljen ali če kaže samo belo luč, ga je treba upoštevati tako, kot bi kazal signalni znak 13: "Glavni signal kaže 'Stoj'". Strojvodje vlaka se ne obvešča o neuporabnosti ponavljalnika predsignaliziranja.

17. člen

(mejni tirni signali, signalni znaki mejnih tirnih signalov in njihov pomen)

(1) Mejni tirni signali (v nadaljnjem besedilu: MTS) dovoljujejo ali prepovedujejo vlakovne vožnje oziroma premik.

(2) MTS se uporabljajo:

- za razdelitev glavnega tira na dva odseka;
- za označitev konca glavnega tira, ki nima glavnega signala;
- za označitev konca slepega tira;
- za označitev mest, na katerih se mora vlak ustaviti, ker drugače ni zagotovljena prepeljevalna pot;
- za označitev meje med območjem enega dela postaje od drugega;
- za označitev prehoda s stranskega na glavni tir in obratno;
- za varovanje kretnic ali kretničnega območja, če zaradi vidnostnih pogojev ni mogoče uporabiti premikalnega signala.

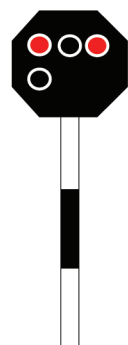
(3) Signalni znak 16: "Vožnja prepovedana"

1. Na svetlobnih signalih:

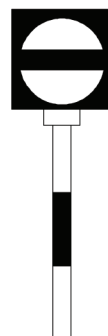
Dve vodoravno razvrščeni rdeči mimi luči (glej sliko 22a).

2. Na likovnih signalih:

Vodoraven črn pas na belem okroglem polju s črnim robom (glej sliko 22b).



Slika 22a



Slika 22b

Signalni znak 16: "Vožnja prepovedana" na svetlobnem mejnem tirnem signalu prepoveduje vlakovno vožnjo ali premik mimo signala. Na likovnem signalu pa označuje, da je tam konec slepega tira.

(4) Svetlobni mejni tirni signali morajo biti vgrajeni:

- na meji odseka deljenega tira,
- na meji prehoda iz enega območja postaje v drugo.

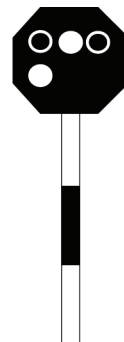
(5) Likovni mejni tirni signali morajo biti vgrajeni pred odbijali slepih tirov ali na njih in kažejo samo signalni znak 16: "Vožnja prepovedana".

(6) Signalni znak 17: "Vožnja dovoljena"

1. Na svetlobnih signalih:

Dve beli mirni luči, razvrščeni poševno od leve proti desni navzgor (glej sliko 23).

2. Likovni signali tega signalnega znaka ne kažejo.



Slika 23

Signalni znak 17: "Vožnja dovoljena" dovoljuje strojevodji vožnjo pri premiku do:

- vozil na tiru ali
- premikalnega signala ali
- prihodnjega mejnega tirnega signala ali
- do ločnice na tiru, če na tiru ni vozil, premikalnega signala ali mejnega tirnega signala ali
- do signala premikalni mejnik.

(7) Mejni tirni signali na vozni poti vlaka morajo kazati signalni znak 17: "Vožnja dovoljena". Na sosednjih tirih, s katerih bi lahko bila ogrožena vozna pot vlaka, morajo mejni tirni signali kazati signalni znak 16: "Vožnja prepovedana".

(8) Pri premiku velja signalni znak 17: "Vožnja dovoljena" za strojevodjo ali premikalno skupino kot dovoljenje za nadaljnjo vožnjo.

(9) Če stoji pred mejnim tirnim signalom več nespetih vlečnih vozil ali več skupin spetih vlečnih vozil oziroma več samostojnih premikalnih sestavov, velja signalni znak 17: "Vožnja dovoljena" kot dovoljenje samo za vožnjo prvega vlečnega vozila ali prve skupine vlečnih vozil oziroma za prvi samostojni premikalni sestav. Drugo vlečno vozilo, druga skupina vlečnih vozil ali drugi premikalni sestav mora počakati, da se po signalnem znaku 16: "Vožnja prepovedana" vnovič pokaže signalni znak 17: "Vožnja dovoljena".

18. člen

(ravnanje ob okvarah mejnih tirnih signalov)

(1) Kadar je mejni tirni signal pokvarjen ali ugasnjen:

- a) je treba vlak pri signalu ustaviti, vožnja pa se sme nadaljevati, ko:
 - to dovoli prometnik oziroma progovni prometnik ustno, po telefonu, po RDZ;
 - železniški delavec ustno obvesti strojevodjo o okvari mejnega tirnega signala in daje ročni signalni znak 75: "Naprej" ali
- b) vlaka pri takšnem signalu ni treba zaustaviti, če je strojevodja o pokvarjenem mejnem tirnem signalu obveščena in železniški delavec pri njem daje ročni signalni znak 75: "Naprej".

(2) Premik mimo pokvarjenega mejnega tirnega signala je dovoljen, če je premikalno osebje o pokvarjenem signalu dokazno obveščeno enkrat v izmeni in če vsako premikalno ali lokomotivsko vožnjo posebej dovoli prometnik ali progovni prometnik. Na postajah s stalnimi premikalnimi skupinami je treba te skupine takoj obvestiti, ko nastane napaka ali ob nastopu službe.

(3) Kadar je strojevodja pri premiku dokazno obveščena o pokvarjenem mejnem tirnem signalu, upošteva pri opravljanju premikalnih ali lokomotivskih voženj le ustrezne ročne signalne znake, glede na lego premikalnega vlečnega vozila, ki jih daje delavec pri tem pokvarjenem signalu.

III. DOPOLNILNI SIGNALI

19. člen

(vrste dopolnilnih signalov)

(1) Dopolnilni signali so: hitrostna kazala, hitrostna predkazala, kazalo za uvoz do mejnega tirnega signala, predkazalo za uvoz do MTS, kazalo za uvoz na tir, na katerem ni zagotovljene prepeljevalne poti, tirna kazala, predsignalni opozorilnik, opozorilnik glavnega signala in naznanilniki predsignalov.

(2) Na enem signalu so lahko montirani največ trije dopolnilni signali, ki morajo biti razvrščeni od zgoraj navzdol tako, da so zgoraj dopolnilni signali, ki pri tem signalu odredjajo izvršitev (hitrostno kazalo, kazalo za uvoz do MTS, kazalo za uvoz na tir, na katerem ni zagotovljene prepeljevalne poti ali tirno kazalo), pod njimi pa dopolnilni signali, ki predsignalizirajo dopolnilni signal na naslednjem signalu (hitrostno predkazalo, predkazalo za uvoz do MTS).

20. člen

(hitrostna kazala)

(1) S hitrošnim kazalom se lahko opremi glavni signal na postaji ali službenem mestu za signaliziranje omejenih hitrosti, ki so večje od omejenih hitrosti, določenih z voznim redom posameznega vlaka.

(2) Signalni znak hitrošnega kazala na svetlobnem signalu je z belimi lučmi napisana številka na črni podlagi ali na likovnem signalu napisana bela številka na črni podlagi. Številka, pomnožena z 10, pomeni dovoljeno omejeno hitrost vožnje vlaka v km/h.

(3) Signalni znak 18: "Vozite z omejeno hitrostjokm/h"

Svetlobni signal:

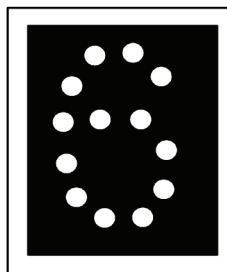
Z belimi lučmi napisana številka na črni podlagi

(glej sliko 24a).

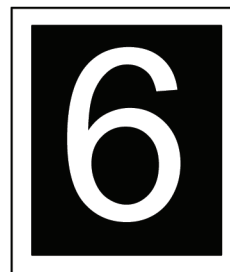
Likovni signal:

Napisana bela številka na črni podlagi

(glej sliko 24b).



Slika 24a



Slika 24b

Signalni znak 18: "Vozite z omejeno hitrostjo ... km/h" pomeni, da je treba vožnjo vlaka uravnavati tako, da bo ta lahko vozil preko kretničnega območja s signalizirano hitrostjo.

(4) Hitrostno kazalo sme kazati signalni znak 18 "Vozite z omejeno hitrostjo ... km/h" le, kadar glavni signal kaže signalni znak 5: "Omejena hitrost", pričakuj 'Stoj', signalni znak 6 "Omejena hitrost", pričakuj 'Prosto' ali 'Previdno', signalni znak 7 "Omejena hitrost", pričakuj 'Omejena hitrost' ali signalni znak 8 "Omejena hitrost".

(5) Hitrostno kazalo se vgradi pod ali nad signalno ploščo glavnega signala.

(6) Če je višina omejene hitrosti signalizirana s hitrošnim kazalom na uvoznem signalu, mora biti signalizirana s hitrošnimi kazali tudi na vseh naslednjih glavnih signalih te postaje na vozni poti vlaka. Kadar je naslednja signalizirana hitrost za več kot 20 km/h manjša od prejšnje, mora biti ta še predsignalizirana.

(7) Če se hitrostno kazalo pokvari v času, ko kaže glavni signal signalni znak 5: "Omejena hitrost", pričakuj 'Stoj', 6: "Omejena hitrost", pričakuj 'Prosto' ali 'Previdno', 7: "Omejena hitrost", pričakuj 'Omejena hitrost' ali 8: "Omejena hitrost", se morajo bele luči na hitrošnem

kazalu ugasniti. Vožnjo vlaka je treba uravnavati tako, da se ne prekorači omejena hitrost, ki je določena z voznim redom posameznega vlaka.

21. člen
(hitrostna predkazala)

(1) S hitroštnim predkazalom je treba v primeru iz šestega odstavka 20. člena predsignalizirati znižanje hitrosti na naslednjem glavnem signalu, lahko pa se predsignalizira tudi signalni znak hitrostnega kazala, ki dovoljuje povečanje hitrosti.

(2) Signalni znak hitrostnega predkazala na svetlobnem signalu je z rumenimi lučmi napisana številka na črni podlagi in na likovnem signalu napisana rumena številka na črni podlagi. Številka, pomnožena z 10, pomeni pričakovano dovoljeno omejeno hitrost vožnje vlaka.

(3) Hitrostno predkazalo se vgrajuje na predsignalu ali na dvopomenskem signalu pod ali nad signalno ploščo. Hitrostno predkazalo mora biti razen barve številke enake oblike in kazati enake številke kot hitrostno kazalo. Če sta na istem signalu vgrajena hitrostno kazalo in predkazalo, mora biti predkazalo pod hitroštnim kazalom.

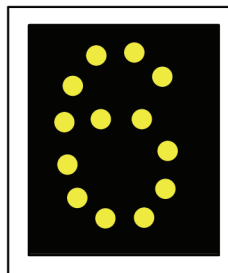
(4) Signalni znak 19: "Pričakuj omejeno hitrost.....km/h"

Svetlobni signal:

Z rumenimi lučmi napisana številka na črni podlag (glej sliko 25a).

Likovni signal:

Napisana rumena številka na črni podlagi (glej sliko 25b).



Slika 25a



Slika 25b

Signalni znak 19: "Pričakuj omejeno hitrost km/h" pomeni, da je treba vožnjo vlaka uravnavati tako, da bo ta lahko preko kretniškega območja, ki ga glavni signal krije, vozil s signalizirano hitrostjo.

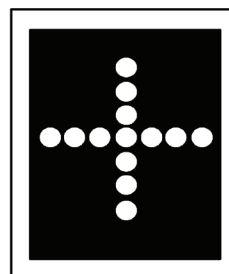
(5) Med hitroštnim predkazalom in hitroštnim kazalom mora biti takšna odvisnost, da ob okvari hitrostnega kazala ugasne tudi hitrostno predkazalo.

22. člen
(kazalo za uvoz do mejnega tirnega signala)

(1) Kazalo za uvoz do mejnega tirnega signala, do katerega je zagotovljena zavorna razdalja, je z belimi lučmi sestavljen križ na črni podlagi.

(2) Signalni znak 20: "Vozite do MTS"

Z belimi lučmi sestavljen križ na črni podlagi (glej sliko 26).



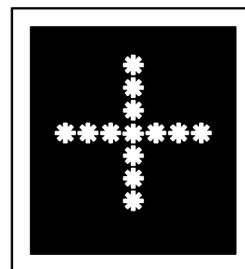
Slika 26

(3) Signalni znak 20: "Vozite do MTS" pomeni, da bo vlak vozil na prvi del deljenega tira do mejnega tirnega signala, ki je na zavorni razdalji, in za katerim je zagotovljena najmanj 50 m prepeljevalna pot. Vožnjo vlaka je treba uravnavati tako, da se bo vlak zanesljivo ustavil pred mejnim tirnim signalom, ki kaže signalni znak: 16 »Vožnja prepovedana«.

(4) Kazalo za uvoz do mejnega tirnega signala, ki ni na zavorni razdalji, je z belimi utripajočimi lučmi sestavljen križ na črni podlagi.

(5) Signalni znak 21: "Vozite do MTS, ki ni na zavorni razdalji "

Z belimi utripajočimi lučmi sestavljen križ na črni podlagi (glej sliko 27).



Slika 27

(6) Signalni znak 21: "Vozite do MTS, ki ni na zavorni razdalji", pomeni, da bo vlak vozil na prvi del deljenega tira do mejnega tirnega signala, ki ni na zavorni razdalji, in za katerim je zagotovljene najmanj 50 m prepeljevalne poti. Vožnjo vlaka je treba uravnavati tako, da se bo vlak zanesljivo ustavil pred mejnim tirnim signalom, ki kaže signalni znak: 16 »Vožnja prepovedana«.

(7) Kazalo za uvoz do MTS se vgradi pod signalno ploščo glavnega signala.

(8) Kazalo za uvoz do MTS in hitrostno kazalo ne smeta istočasno kazati signalnih znakov na istem signalu.

(9) Če se kazalo za uvoz do MTS pokvari v času, ko mora kazati signalni znak 20 "Vozite do MTS" ali signalni znak 21: "Vozite do MTS, ki ni na zavorni razdalji", mora glavni signal pokazati signalni znak 1: "Stoj".

23. člen (predkazalo za uvoz do MTS)

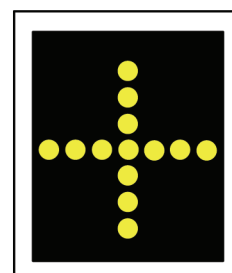
(1) S predkazalom za uvoz do MTS je treba predsignalizirati signalni znak 21: "Vozite do MTS, ki ni na zavorni razdalji".

(2) Predkazalo za uvoz do MTS je z rumenimi utripajočimi lučmi sestavljen križ na črni podlagi.

(3) Predkazalo za uvoz do MTS se vgrajuje na predsignalu, preduvoznem ali predkritnem signalu in na ponavljalniku predsignaliziranja pod signalno ploščo. Predkazalo za uvoz do MTS mora biti, razen barve križa, enake oblike, kot kazalo za uvoz do mejnega tirnega signala.

(4) Signalni znak 22: "Pričakuj vožnjo do MTS, ki ni na zavorni razdalji "

Z rumenimi utripajočimi lučmi sestavljen križ na črni podlagi (glej sliko 28).



Slika 28

Signalni znak 22: "Pričakuj vožnjo do MTS, ki ni na zavorni razdalji" pomeni:

- da je treba pričakovati signalni znak 21: "Vozite do MTS, ki ni na zavorni razdalji",
- da od glavnega signala do mejnega tirnega signala ni zagotovljena zavorna razdalja in
- da je treba vožnjo vlaka prilagoditi tako, da se bo vlak zanesljivo ustavil že pred MTS, ki stoji za naslednjim glavnim signalom na razdalji, ki je manjša od zavorne razdalje.

(5) Med predkazalom za vožnjo do MTS in kazalom za vožnjo do MTS mora biti takšna odvisnost, da v primeru okvare kazala za vožnjo do MTS ugasne tudi predkazalo za vožnjo do MTS.

(6) Če se predkazalo za uvoz do MTS pokvari v času, ko mora kazati signalni znak 22 "Pričakuj vožnjo do MTS, ki ni na zavorni razdalji", mora predsignal pokazati signalni znak 10: "Pričakuj Stoj", oziroma glavni signal signalni znak 3: "Previdno", pričakuj 'Stoj' ali signalni znak 5: "Omejena hitrost", pričakuj 'Stoj'.

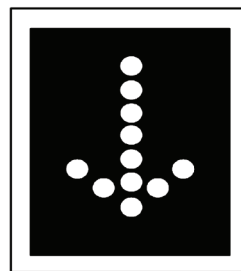
24. člen

(kazalo za uvoz na tir, na katerem ni zagotovljene prepeljevalne poti)

(1) Kazalo za uvoz na tir, na katerem ni zagotovljene prepeljevalne poti, je z belimi lučmi sestavljena puščica, obrnjena navzdol, na črni podlagi.

(2) Signalni znak 23: "Ni prepeljevalne poti"

*Z belimi lučmi sestavljena puščica na črni podlagi
(glej sliko 29).*



Slika 29

Signalni znak 23: "Ni prepeljevalne poti" pomeni, da bo vlak vozil na tir, na katerem ni zagotovljena prepeljevalna pot.

(3) Kazalo za uvoz na tir, na katerem ni zagotovljene prepeljevalne poti, se sme uporabljati za uvoze tovornih vlakov na postajah, kjer zaradi rednega premika na izvozni strani ni mogoče zagotoviti prepeljevalne poti.

(4) Kazalo za uvoz na tir, na katerem ni zagotovljene prepeljevalne poti, se vgradi pod signalno ploščo glavnega signala.

(5) Če se kazalo za uvoz na tir, na katerem ni zagotovljene prepeljevalne poti, pokvari v času, ko kaže signalni znak "Ni prepeljevalne poti", mora glavni signal pokazati signalni znak 1: "Stoj".

(6) Kombinacija kazala za uvoz do MTS, ki kaže Signalni znak 20: "Vozite do MTS" in nad njim kazalo za uvoz na tir, na katerem ni zagotovljene prepeljevalne poti, ki kaže Signalni znak 23: "Ni prepeljevalne poti", pomeni, da je vlaku postavljen uvoz v slepi tir, da je do konca slepega tira zagotovljena zavorna razdalja in da je treba voziti tako, da se bo vlak zanesljivo ustavil pred koncem slepega tira.

(7) Kombinacija kazala za uvoz do MTS, ki kaže Signalni znak 21: "Vozite do MTS, ki ni na zavorni razdalji" in nad njim kazala za uvoz na tir, na katerem ni zagotovljene prepeljevalne poti, ki kaže Signalni znak 23: "Ni prepeljevalne poti", pomeni, da je vlaku postavljen uvoz v slepi tir, da do konca slepega tira ni zagotovljena zavorna razdalja in da je treba voziti tako, da se bo vlak zanesljivo ustavil pred koncem slepega tira.

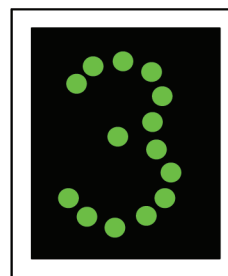
25. člen (tirna kazala)

(1) Tirna kazala lahko dopolnjujejo signalne znake skupinskih izvoznih signalov in kažejo, s katerega tira je dovoljen izvoz. Če so tiri, s katerih vlaki izvažajo, opremljeni s premikalnimi signali ali mejnimi tirnimi signali, se skupinski izvozni signal ne opremi s tirnim kazalom.

(2) Tirno kazalo je z zelenimi lučmi napisana številka na črni podlagi.

(3) Signalni znak 24: "Vožnja s:.... tira"

*Z zelenimi lučmi napisana številka na črni podlagi
(glej sliko 30).*



Slika 30

(4) Tirno kazalo se vgrajuje pod signalno ploščo glavnega signala.

(5) Če se tirno kazalo pokvari v času, ko kaže signalni znak "Vožnja s... tira", mora glavni signal pokazati signalni znak 1: "Stoj".

26. člen (predsignalni opozorilnik)

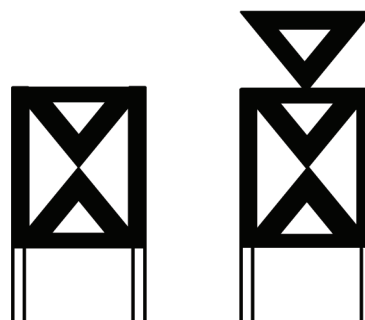
(1) Predsignalni opozorilniki omogočajo, da strojevodja bolj zanesljivo opazi predsignal, preduvozni in predkritni signal ter izvozni signal, ki predsignalizira signalne znake uvoznega signala prihodnje postaje.

(2) Predsignalni opozorilniki se vgrajujejo:

- pri vseh predsignalih,
- na progah z APB pri vsakem preduvoznem in predkritnem signalu,
- pri izvoznem signalu, ki predsignalizira signalne znake uvoznega signala prihodnje postaje in
- pri izvoznem signalu, ki predsignalizira signalne znake progovnega kritnega signala.

(3) Signalni znak 25: "Označitev predsignala"

Bela pravokotna plošča s črnim robom, na kateri sta narisana dva črno obrobljena trikotnika z združenima vrhoma (glej sliko 31).



Slika 31

Slika 31a

(4) Če je predsignal vgrajen na razdalji, ki je do 5 % krajša od zavorne razdalje, mora biti označen s predsignalnim opozorilnikom, ki ima na vrhu še belo trikotno ploščo s črnim robom, katere vrh je obrnjen navzdol (glej sliko 31a).

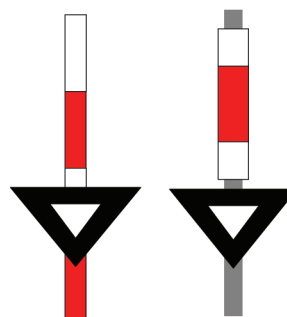
(5) Predsignalni opozorilnik mora biti vgrajen največ 1,5 metra pred signalom ali na stebru signala iz drugega odstavka tega člena.

27. člen
(opozorilnik glavnega signala)

(1) Opozorilnik glavnega signala kaže, da je dvopomenski signal vgrajen pred prihodnjim glavnim signalom na razdalji, ki je do 5 % krajša od zavorne razdalje.

(2) Signalni znak 26: "Glavni signal ni na zavorni razdalji"

Bela trikotna plošča s črnim robom, katere vrh je obrnjen navzdol (glej sliko 32).



Slika 32

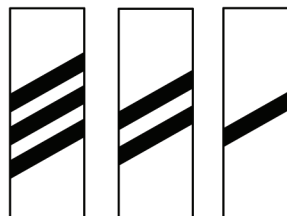
(3) Opozorilnik glavnega signala se vgradi na steber dvopomenskega glavnega signala pod signalno ploščo. Če so pod signalno ploščo še hitrostno kazalo, hitrostno predkazalo, kazalo za uvoz do mejnega tirnega signala, predkazalo za uvoz do mejnega tirnega signala, kazalo za uvoz na tir, na katerem ni zagotovljena prepeljevalna pot, ali tirno kazalo, se opozorilnik glavnega signala namesti pod navedenimi signali.

28. člen
(naznanilniki predsignalov)

(1) Naznanilniki predsignalov opozarjajo, da se vlak približuje predsignalu, preduvoznemu signalu oziroma predkritnemu signalu.

(2) Signalni znak 27: "Pričakuj predsignal"

Bela pravokotna plošča s tremi, dvema, ali enim, črnim poševnim pasom z leve na desno navzgor (glej sliko 33).



Slika 33

(3) Naznanilniki predsignala, ki kažejo signalni znak 27: "Pričakuj predsignal", se vgradijo pred signali na 100, 200 in 300 m, in sicer tako, da ima prvi naznanilnik, ki je najbližji tem signalom, enega, drugi dva, tretji pa tri poševne pasove (glej sliko 33).

IV. SIGNALI ZA ZAVAROVANJE TIRNIH POTI

29. člen
(namen in vrste signalov za zavarovanje tirnih poti)

(1) Signali za zavarovanje tirnih poti so namenjeni za:

- zavarovanje voznih poti vlaka,
- zavarovanje premikalnih voznih poti,
- označevanje položaja raztirnika, zapornega bruna, obračalnice in prenosnice in
- označevanje mesta, do katerega je redno dovoljen premik.

(2) Signali za zavarovanje tirnih poti so likovni ali svetlobni.

(3) Signali za zavarovanje tirne poti so:

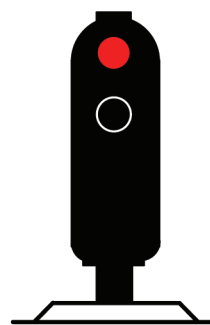
- premikalni signali,
- signali na raztirnikih, zapornih brunih, obračalnicah in prenosnicah in
- premikalni mejnik.

30. člen
(premikalni signal)

(1) Premikalni signali prepovedujejo premik in vlakovno vožnjo ali dovoljujejo premik. Vlakovno vožnjo dovoljujejo le takrat, kadar to dovoljujejo že glavni signali ali ko je vožnja mimo glavnega signala, ki kaže signalni znak 1: "Stoj", dovoljena z nalogom. Ti signali so svetlobni in pritlični ter morajo biti v odvisnosti s kretnicami.

(2) Signalni znak 28: "Premik prepovedan"

Ena rdeča mirna luč (glej sliko 34).

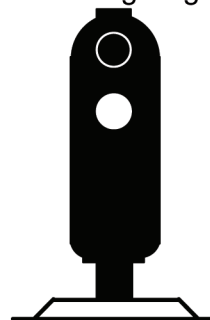


Slika 34

Signalni znak 28: "Premik prepovedan" prepoveduje vsako vožnjo mimo tega signala.

(3) Signalni znak 29: "Premik dovoljen"

Ena bela mirna luč (glej sliko 35).



Slika 35

Signalni znak 29: "Premik dovoljen" dovoljuje premikalnemu osebju in strojevodji pri premiku vožnjo do:

- vozil na tiru ali
- prihodnjega premikalnega signala ali
- mejnega tirnega signala ali
- območnega premikalnega signala ali
- ločnice na tiru, kjer ni vozil in ne premikalnega ali mejnega tirnega signala ali
- signala premikalni mejnik.

(4) Signalni znak 29: "Premik dovoljen", ki ga kaže premikalni signal pri glavnem signalu, velja za premik le, če kaže ta glavni signal signalni znak 1: "Stoj".

(5) Premikalni signali na vozni poti vlaka morajo kazati signalni znak 29: "Premik dovoljen". Na sosednjih tirih, s katerih bi lahko bila ogrožena vozna pot vlaka, morajo premikalni signali kazati signalni znak 28: "Premik prepovedan".

(6) Premikalne signale je treba vgraditi ob tiru na desni strani v smeri vožnje pred napravami na tiru, ki kontrolirajo prisotnost vozil na njih. Premikalni signali se lahko vgradijo tudi v podnožju stebrov glavnih signalov.

(7) Premikalni signali so s sprednje strani pobarvani črno, z zadnje pa s črno-rumenimi poševnimi pasovi.

(8) Če stoji pred premikalnim signalom, ki kaže signalni znak 28: "Premik prepovedan" več nespetih vlečnih vozil ali več skupin med seboj spetih vlečnih vozil oziroma več premikalnih sestavov, velja signalni znak 29: "Premik dovoljen" kot dovoljenje samo za vožnjo prvega vlečnega vozila ali prve skupine vlečnih vozil oziroma prvega premikalnega sestava. Drugo vlečno vozilo, skupina vlečnih vozil ali premikalni sestav mora čakati, da se po signalnem znaku 28: "Premik prepovedan" ponovno pokaže signalni znak 29: "Premik dovoljen".

(9) Signalni znak 29: "Premik dovoljen" velja za strojevodjo pri lokomotivskih vožnjah kot dovoljenje za nadaljnjo vožnjo, za premikalno skupino pa velja kot dovoljenje, da sme dati nalog za vožnjo samega vlečnega vozila, skupine vlečnih vozil oziroma premikalnega sestava.

(10) Vožnjo vlaka mimo pokvarjenega ali nerazsvetljenega premikalnega signala dovoli prometnik oziroma progovni prometnik z nalogom.

(11) Premik mimo pokvarjenega premikalnega signala se dovoli, če se premikalno osebje o pokvarjenem premikalnem signalu dokazno obvesti enkrat v izmeni in če vsako premikalno vožnjo posebej dovoli prometnik. Na postajah s stalnimi premikalnimi skupinami je treba osebje teh skupin obvestiti takoj po nastanku okvare premikalnega signala ali ob nastopu službe. Kadar je strojevodja pri premiku dokazno obveščen o pokvarjenem premikalnem signalu, upošteva pri opravljanju premika ustrezne ročne signalne znake, ki jih daje delavec pri tem signalu, glede na lego premikalne lokomotive.

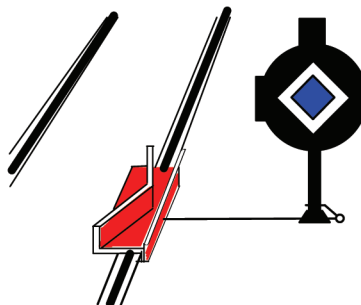
31. člen

(signali na raztirnikih, zapornih brunih, obračalnicah in prenosnicah)

(1) Likovni signali na raztirnikih, zapornih brunih, obračalnicah in prenosnicah označujejo mesto in lego teh naprav ter kažejo, ali je premikanje mimo njih dovoljeno ali prepovedano.

(2) Signalni znak 30: "Premikanje prepovedano"

Četverkotna modra signalna plošča z belim robom, postavljena na vogal v eno ali v obe smeri vožnje (glej sliko 36).

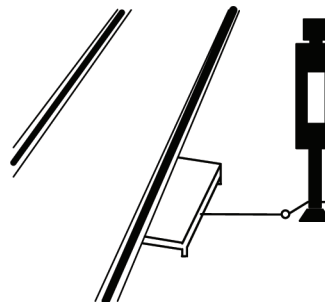


Slika 36

Redni signalni znak signala na raztirniku, zapornem brunu, obračalnici in prenosnici je signalni znak 30: "Premikanje prepovedano".

(3) Signalni znak 31: "Premikanje dovoljeno"

Bel pokončen pravokotnik na črni podlagi v eno ali v obe smeri vožnje (glej sliko 37).



Slika 37

(4) Kadar so signali na raztirnikih, zapornih brunih, obračalnicah in prenosnicah pokvarjeni, jih je treba postaviti tako, da kažejo signalni znak 30: "Premikanje prepovedano".

32. člen
(signal premikalni mejniki)

- (1) Signal premikalni mejniki označuje mesto, do katerega se sme premikati.

- (2) Signalni znak 32: "Meja premikalnih voženi"

Steber, pobarvan menjaje z modro-belimi pasovi (glej sliko 38).



Slika 38

- (3) S signalnim znakom 32: "Meja premikalnih voženj" je označeno mesto, do katerega je dovoljeno premikati s postaje proti odprti progi ali z območja postaje proti območju vlečne enote ali obratno. Premik mimo signala premikalni mejnik se dovoli z nalogom.

- (4) Signal premikalni mejenik mora biti vgrajen med prvo uvozno kretnico in uvoznim signalom na mestu, do koder se običajno premika, in sicer:

1. na postajah:
 - na enotirnih progah najmanj 50 m pred uvoznim signalom na desni strani tira v smeri izvoza,
 - na dvotirnih progah na zunanji strani uvoznega tira najmanj 50 m pred uvoznim signalom v smeri izvoza,
 - na postajah na progah z obojestranskim prometom na zunanji strani obeh tirov, najmanj 50 m pred uvoznim signalom v smeri izvoza;
2. na elektrificiranih progah je treba pri vgrajevanju premikalnega mejnika upoštevati razdaljo, potrebno za vgradnjo ločišča voznega omrežja, kar je predpisano v Pravilniku o projektiranju, gradnji in vzdrževanju stabilnih naprav električne vleke;
3. med območjem postaje in vlečne enote mora biti signal premikalni mejnik vgrajen na meji med tema območjema in označuje samo mejo. Če je na tem mestu vgrajen mejni tirni signal, premikalnega mejnika ni treba vgraditi.

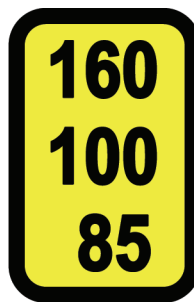
V. SIGNALI ZA OZNAČITEV NAJVEČJE DOVOLJENE PROGOVNE HITROSTI

33. člen
(signali za največjo dovoljeno progovno hitrost)

- (1) S signali za največjo dovoljeno progovno hitrost se označijo mesta sprememb največjih dovoljenih progovnih hitrosti. Signali za največjo dovoljeno progovno hitrost so plošče z napisanimi tremi, dvema ali eno številko, ki pomenijo dovoljeno hitrost vlaka v km/h.

(2) Signalni znak 33: "Sprememba progovne hitrosti na.....km/h"

Na rumeni pravokotni plošči s črnim robom tri, dve ali ena črna številka (glej slike 39a, 39b in 39c).



Slika 39a



Slika 39b



Slika 39c

(3) Signal, ki kaže signalni znak 33: "Sprememba progovne hitrosti na km/h", označuje mesto, od katerega naprej je proga sposobna za označeno hitrost, glede na posamezno vrsto vlaka. Pri spremembi največje dovoljene progovne hitrosti z nižje na višjo sme strojevodja voziti z označeno hitrostjo šele, ko zadnje vozilo v vlaku prevozi mimo signala, ki kaže signalni znak 33: "Sprememba progovne hitrosti na km/h".

(4) Na signalu s tremi števkami velja zgoraj napisana hitrost za vlake z nagibno tehniko, hitrost, ki je na sredini, velja za lahke vlake, hitrost, ki je napisana spodaj, pa velja za druge vlake. V primeru, da je največja dovoljena progovna hitrost enaka za dve vrsti ali vse vrste vlakov, se na signalni plošči izpišeta dve enaki oziroma tri enake številke.

(5) Na signalu z dvema števkama velja zgoraj napisana hitrost za vlake z nagibno tehniko in lahke vlake, hitrost, ki je spodaj, pa za druge vlake.

(6) Na signalu z eno številko velja hitrost za vse vlake.

(7) V navodilu o progi in v postajnem poslovnem redu se določijo vozila, ki smejo glede na tehnične značilnosti voziti s hitrostmi predpisanimi za vlake z nagibno tehniko, in vozila, ki smejo voziti s hitrostmi, predpisanimi za lahke vlake.

(8) Za označitev sprememb progovne hitrosti je treba uporabiti na posameznih odsekih prog samo en način označevanja (samo signali s tremi števkami, samo signali z dvema števkama ali samo signali z eno številko), in sicer:

- s signali s tremi števkami je treba označiti odseke prog, na katerih so izpolnjeni pogoji, da vlaki z nagibno tehniko vozijo s hitrostjo vlaka z nagibno tehniko,
- s signali z dvema števkama je treba označiti odseke prog, na katerih niso izpolnjeni pogoji, da vlaki z nagibno tehniko vozijo s hitrostjo vlaka za nagibno tehniko, lahki vlaki pa vozijo z višjo hitrostjo kot drugi vlaki, in
- s signali z eno številko je treba označiti odseke prog, na katerih vozijo vsi vlaki z enako hitrostjo.

(9) Če je največja hitrost vlaka manjša od največje dovoljene progovne hitrosti, ki je označena s signalom za največjo dovoljeno progovno hitrost, upošteva strojevodja največjo hitrost vlaka.

(10) Signali, ki kažejo signalni znak 33: "Sprememba progovne hitrosti na km/h", se postavljajo na mestu spremembe progovne hitrosti na posebnih stebrih ali stebrih voznega omrežja.

(11) Če se na delu proge zaporedoma znižuje progovna hitrost, posamezni del proge, označen z določeno hitrostjo, ne sme biti krajši od 700m.

(12) Na glavnem prevoznem tiru velja največja dovoljena progovna hitrost. Če se največja dovoljena progovna hitrost spremeni na glavnem prevoznem tiru, se mesto spremembe označi s postavitvijo signala za spremembo največje dovoljene progovne hitrosti pred prvo uvozno kretnico in velja do prihodnjega signala za največjo dovoljeno progovno hitrost.

(13) Način označevanja spremembe največje dovoljene progovne hitrosti je prikazan v prilogi 3, ki je sestavni del tega pravilnika.

34. člen

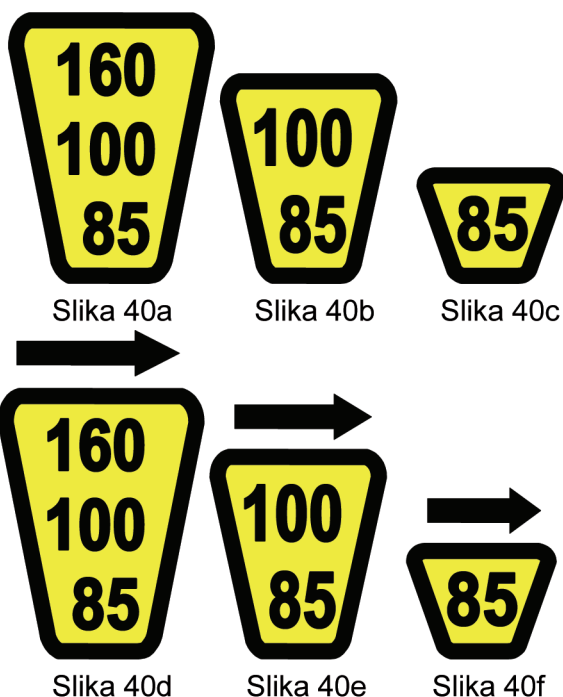
(signalni za predsignaliziranje največje dovoljene progovne hitrosti)

(1) Signal, ki kaže signalni znak 34: "Pričakuj spremembo progovne hitrosti na km/h", se uporablja za predsignaliziranje signala, ki kaže signalni znak 33: "Sprememba progovne hitrosti na ... km/h", kadar se največja dovoljena progovna hitrost zmanjša za 20 km/h ali več.

(2) Signalni znak 34: "Pričakuj spremembo progovne hitrosti na km/h"

1. Na rumeni plošči s črnim robom, oblike trapeza tri, dve ali ena črna številka (glej slike 40a, 40b in 40c).

2. Če se signal, ki kaže signalni znak 34: "Pričakuj spremembo progovne hitrosti na km/h", vgradi na skupnem odseku proge pred cepiščem, velja pa le za progo, ki se odcepi, se nad ploščo namesti črna puščica, obrnjena v smer cepne proge (glej slike 40d, 40e in 40f).



(3) Signalni znak 34: "Pričakuj spremembo progovne hitrosti na km/h" pomeni, da je treba vožnjo uravnavati tako, da bo vlak od signala, ki kaže signalni znak 33: "Sprememba progovne hitrosti na km/h", vozil z označeno hitrostjo.

(4) Na signalu s tremi številkami velja zgoraj napisana hitrost za vlake z nagibno tehniko, hitrost, ki je na sredini, velja za lahke vlake, hitrost, ki je spodaj, pa velja za druge vlake. V primeru, da je največja dovoljena progovna hitrost enaka za dve vrsti ali vse vrste vlakov, se na signalni plošči izpišeta dve enaki oziroma tri enake številke.

(5) Na signalu z dvema številkama velja zgoraj napisana hitrost za vlake z nagibno tehniko in za lahke vlake, hitrost, ki je spodaj, pa za druge vlake.

(6) Na signalu z eno številko velja hitrost za vse vlake.

(7) Signal, ki kaže signalni znak 34: "Pričakuj spremembo progovne hitrosti na km/h", je treba postaviti 700 m pred signalom, ki kaže signalni znak 33 "Sprememba progovne hitrosti na km/h". Če je mesto spremembe progovne hitrosti takoj za izvozno kretnico, se signal, ki kaže signalni znak 34 "Pričakuj spremembo hitrosti na km/h", postavi pred uvozno kretnico. Pred uvozno kretnico se ta signal postavi tudi, če bi ga bilo treba postaviti na postajnem tiru.

VI. SIGNALI ZA ELEKTRIČNO VLEKO

35. člen

(vrste signalov za električno vleko)

(1) Signali za električno vleko so:

- signali za ravnanje z odjemniki toka,
- signali za ravnanje z glavnimi stikali,
- signali za prepoved vožnje vozil z dvignjenim odjemnikom toka,
- signal za vključeno električno napetost in
- signali za obvestila.

(2) Signali za električno vleko so modre kvadratne plošče z belim robom. Signali za obvestila se postavljajo na osnovnico, drugi signali za električno vleko pa na vogal plošče. Signalne znake kažejo z belimi pasovi, liki ali številkami. Zadnja stran plošče se lahko uporabi za dajanje signalnih znakov iz nasprotne smeri.

(3) Signali za ravnanje z odjemniki toka, signali za prepoved vožnje vozil z dvignjenim odjemnikom toka in signali za vključeno električno napetost so stalni ali prenosni, signali za ravnanje z glavnimi stikali in signali za obvestila pa so stalni.

(4) Stalni signali se vgrajujejo na drogove voznega omrežja, posebne stebre ali konzole voznega omrežja.

(5) Signale za električno vleko vgrajuje, postavlja in odstranjuje osebje za vzdrževanje voznega omrežja.

(6) Signal, ki kaže signalni znak 42: "Električna napetost vključena", postavlja in odstranjuje delavec, ki vključuje in izključuje električno ogrevanje vagonov.

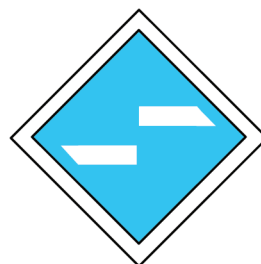
(7) O mestu postavitve stalnih signalov je treba obveščati strojevodje v 14 dneh po namestitvi signalov. Premikalno in postajno osebje mora biti dokazno obveščeno takoj po namestitvi signalov.

36. člen

(signali za ravnanje z odjemniki toka)

(1) Signalni znak 35: "Pripravi se za spustitev odjemnika toka"

Dva vodoravna bela pasova, zgornji na desni, spodnji na levi polovici plošče, postavljene na vogal (glej sliko 41).

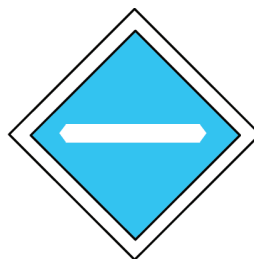


Slika 41

Signal, ki kaže signalni znak 35: "Pripravi se za spustitev odjemnika toka", opozarja strojevodjo, da se približuje signalu, ki kaže signalni znak 36: "Spusti odjemnik toka", in da se mora pripraviti za spustitev odjemnika toka.

(2) Signalni znak 36: "Spusti odjemnik toka"

Vodoraven bel pas po sredi plošče, postavljene na vogal (glej sliko 42a).



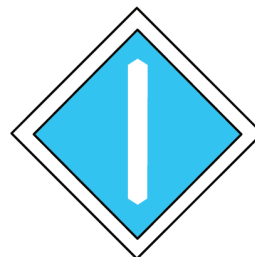
Slika 42a

- Signal, ki kaže signalni znak 36: "Spusti odjemnik toka", zaznamuje začetek voznega voda, ki ga mora električno vlečno vozilo prevoziti samo s spuščnim odjemnikom toka.
- Če sta signala, ki kažeta signalna znaka 35: "Pripravi se za spustitev odjemnika toka" in 36: "Spusti odjemnik toka", postavljena na skupnem odseku proge pred cepiščem ali na postaji ali službenem mestu, ki veljata za določeno progo, tir ali tirne skupine, mora biti na teh signalih pritrjena še bela puščica na modri podlagi, obrnjena v smer, za katero signali za ravnanje z odjemnikom toka veljajo (glej slike: 42b, 42c, 42d).



(3) Signalni znak 37: "Dvigni odjemnik toka"

Navpičen bel pas po sredini plošče, postavljene na vogal (glej sliko 43).



Slika 43

Signal, ki kaže signalni znak 37: "Dvigni odjemnik toka", zaznamuje konec voznega voda, ki ga mora električno vlečno vozilo prevoziti samo s spuščnim odjemnikom toka.

(4) Vsa mesta na voznem omrežju, razen v ločišču, kjer je prepovedan prevoz vozil z dvignjenim odjemnikom toka, je treba označiti s signali za ravnanje z odjemniki toka. Na tirih, kjer se stikata dva sistema električne vleke, in v delavnicah morajo biti vgrajeni stalni signali za ravnanje z odjemniki toka.

(5) Signal, ki kaže signalni znak 35: "Pripravi se za spustitev odjemnika toka", mora biti nameščen najmanj 300 m pred signalom, ki kaže signalni znak 36: "Spusti odjemnik toka".

(6) Kadar je treba postaviti signale za ravnanje z odjemnikom toka na glavnem tiru na postaji, signala, ki kaže signalni znak 35: "Pripravi se za spustitev odjemnika toka", pa ni mogoče postaviti poleg ustreznega tira na najmanjšo razdaljo 300 m pred signalom, ki kaže signalni znak 36: "Spusti odjemnik toka", se signal, ki kaže signalni znak 35: "Pripravi se za spustitev odjemnika toka", ne postavlja. Signala, ki kaže signalni znak 35: "Pripravi se za spustitev odjemnika toka", ni treba postaviti tudi v primeru, kadar je postavljen signal, ki kaže signalni znak 36: "Spusti odjemnik toka", na stranskem tiru.

(7) Signal, ki kaže signalni znak 36: "Spusti odjemnik toka", je treba na postaji postaviti najmanj 10 m, na odprti progi pa najmanj 30 m pred mestom, od katerega naprej mora električno vlečno vozilo voziti s spuščnim odjemnikom toka.

(8) Signal, ki kaže signalni znak 37: "Dvigni odjemnik toka", mora biti postavljen na mestu, od katerega naprej sme električno vlečno vozilo voziti z dvignjenim odjemnikom toka.

(9) Kadar je mesto, kjer se mora začeti in sme končati vožnja električnega vlečnega vozila s spuščnim odjemnikom toka, označeno s prenosnimi signali za ravnanje z odjemniki toka, se o tem strojevodja obvešča z nalogom. Če signal, ki kaže signalni znak 35: "Pripravi se za

spustitev odjemnika toka", ni postavljen, je treba strojevodjo o tem posebej obvestiti. Če strojevodja ni obveščen z nalogom o tem, da je treba spustiti odjemnik toka, je treba vlak ustaviti pred uvoznim signalom, strojevodjo pa obvestiti o potrebi po spustitvi odjemnika toka.

37. člen
(signali za ravnanje z glavnimi stikali)

- (1) Signalni znak 38: "Pripravi se za izklopitev glavnega stikala"

Dva navpična bela pasova po sredi plošče, postavljene na vogal (glej sliko 44).

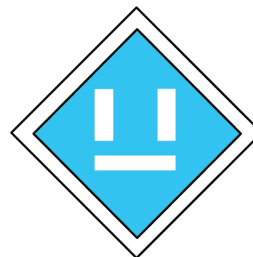


Slika 44

Signal, ki kaže signalni znak 38: "Pripravi se za izklopitev glavnega stikala", opozarja strojevodjo, da se približuje signalu, ki kaže signalni znak 39: "Izklopi glavno stikalo", in da se mora pripraviti za izklopitev glavnega stikala.

- (2) Signalni znak 39: "Izklopi glavno stikalo"

Bel vodoraven pas in nad njim dva navpična bela pasova (pretrgana črka "U") na plošči, postavljeni na vogal (glej sliko 45).



Slika 45

Signal, ki kaže signalni znak 39: "Izklopi glavno stikalo", zaznamuje začetek nevtralnega voznega voda, pod katerim mora električno vlečno vozilo peljati z izklopljenim glavnim stikalom.

- (3) Signalni znak 40: "Vklopi glavno stikalo"

Bel vodoraven pas in na njem dva navpična bela pasova (črka "U") na plošči, postavljeni na vogal (glej sliko 46).



Slika 46

Signal, ki kaže signalni znak 40: "Vklopi glavno stikalo", označuje konec nevtralnega voznega voda, pod katerim mora električno vozilo peljati z izklopljenim glavnim stikalom.

- (4) S signali za ravnanje z glavnim stikalom je treba označiti mesta na progi oziroma tiru, preko katerih smejo voziti vozila z dvignjenim odjemnikom toka, vendar z izklopljenim glavnim stikalom. Signali za ravnanje z glavnim stikalom so vedno stalni signali.

- (5) Signal, ki kaže signalni znak 38: "Pripravi se za izklopitev glavnega stikala", se vgradi najmanj 300 m pred signalom, ki kaže signalni znak 39: "Izklopi glavno stikalo". Signala, ki kaže signalni znak 38: "Pripravi se za izklopitev glavnega stikala", ni treba postaviti pred signalom, ki kaže signalni znak 39: "Izklopi glavno stikalo", ki je vgrajen pred vstopom v delavnico vlečne enote.

- (6) Signal, ki kaže signalni znak 39: "Izklopi glavno stikalo", je treba vgraditi v vlečnih enotah električnih vlečnih vozil na razdalji najmanj 10 m, na odprti progi in službenih mestih pa na razdalji najmanj 30 m pred mestom, od katerega naprej mora voziti električno vlečno vozilo z izklopljenim glavnim stikalom.

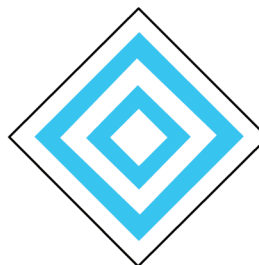
(7) Signal, ki kaže signalni znak 40: "Vklopi glavno stikalo", se vgradi na mestu, od katerega naprej sme električno vlečno vozilo voziti z vklopljenim glavnim stikalom.

38. člen

(signali za prepoved vožnje vozil z dvignjenim odjemnikom toka)

(1) Signalni znak 41: "Stoj za vozila z dvignjenim odjemnikom toka"

Kvadrat z modrimi in belimi okvirji na plošči, postavljeni na vogal (glej sliko 47a).



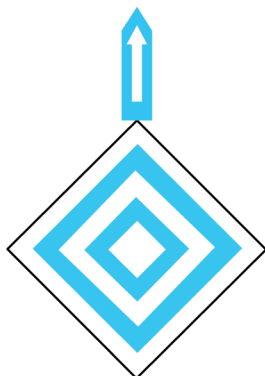
Slika 47a

(2) Signal, ki kaže signalni znak 41: "Stoj za vozila z dvignjenim odjemnikom toka", zaznamuje mesto na tiru, od katerega naprej je tir brez voznega voda oziroma, kjer je napetost v prihodnjem odseku voznega voda izklopljena ali je prihodnji odsek voznega voda poškodovan in je nadaljnja vožnja za vozila z dvignjenim odjemnikom toka prepovedana.

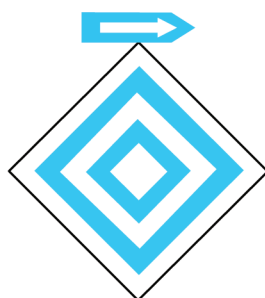
(3) Stalni signal, ki kaže signalni znak 41: "Stoj za vozila z dvignjenim odjemnikom toka", se vgradi na mestu, od katerega naprej je tir brez voznega voda, in sicer pri zadnji obesni točki, v kateri je kontaktni vodnik še pod napetostjo. Če se od elektrificiranega tira cepi neelektrificirani tir, je treba stalni signal, ki kaže signalni znak 41: "Stoj za vozila z dvignjenim odjemnikom toka", dopolniti z belo vodoravno ali navpično puščico na modri podlagi. Puščica se namesti nad signalno ploščo.

(4) Navzgor usmerjena puščica prepoveduje vožnjo na tir brez voznega voda, na katerega je vožnja v premo (glej sliko 47b).

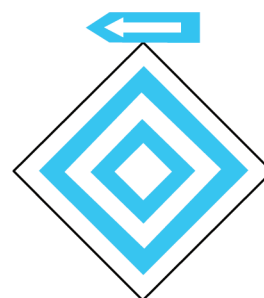
(5) Vodoravna puščica, usmerjena v desno ali v levo, prepoveduje vožnjo na tir brez voznega voda, na katerega je vožnja v desni oziroma levi odklon (glej sliko 47c in 47d).



Slika 47b



Slika 47c



Slika 47d

(6) Kadar se na elektrificiranem postajnem tiru ali na odprti progi izvajajo dela pri vzdrževanju voznega voda, za katera zapora tira ni potrebna, napetost pa je v voznem vodu izklopljena in vozni vod ozemljen, je treba takšen tir zavarovati iz obeh smeri s prenosnimi signali, ki kažejo signalni znak 41: "Stoj za vozila z dvignjenim odjemnikom toka" in jih postaviti najmanj 10 m pred mestom, od katerega naprej je prepovedana vožnja za vozila z dvignjenim odjemnikom toka.

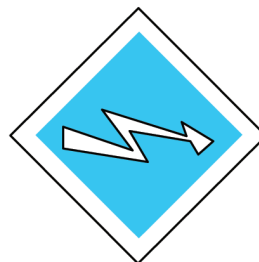
(7) Če je na manipulacijskih tirih, kjer se naklada, razklada ali preklada blago, napetost izklopljena in so vozni vodi ozemljeni, signala, ki kaže signalni znak 41: "Stoj za vozila z dvignjenim odjemnikom toka", ni treba postaviti.

(8) O postavljenem prenosnem signalu, ki kaže signalni znak 41: "Stoj za vozila z dvignjenim odjemnikom toka", je treba strojevodje električnih vlečnih vozil obvestiti z nalogom.

39. člen
(signal za vključeno električno napetost)

- (1) Signalni znak 42: "Električna napetost vključena"

Bela vodoravna lomljena puščica na modri plošči, postavljena na vogal (glej sliko 48).



Slika 48

Signal, ki kaže signalni znak 42: "Električna napetost vključena", opozarja, da so električni kabli za ogrevanje ali hlajenje potniških vagonov pod napetostjo in da je ravnanje s kabelskimi vtiči smrtno nevarno.

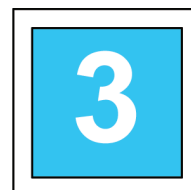
- (2) Ko so garniture potniških vagonov priključene na stabilne naprave za električno ogrevanje ali hlajenje, morajo biti na obeh koncih označene s signali za vključeno električno napetost.

- (3) Signal, ki kaže signalni znak 42: "Električna napetost vključena", je treba namestiti ob strani obeh končnih vozil garniture v višini odbojnika.

40. člen
(signali za obvestila)

- (1) Signalni znak 43: "Enosmerni sistem 3 kV"

Bela številka 3 na modri plošči, postavljena na osnovnico (glej sliko 49).



Slika 49

- (2) Signalni znak 44: "Enofazni sistem 15 kV, 16 2/3 Hz"

Bela številka 15 na modri plošči, postavljena na osnovnico (glej sliko 50).



Slika 50

- (3) Signalni znak 45: "Enofazni sistem 25 kV, 50 Hz"

Bela številka 25 na modri plošči, postavljena na osnovnico (glej sliko 51).



Slika 51

- (4) Signali za obvestila se vgrajujejo oziroma nameščajo na postajah, na katerih se stikata dva različna električna sistema, na katerih je:

- del voznega voda priključen stalno na en sistem, del pa stalno na drug sistem,
- mogoče vozni vod vzdolž celega tira priključiti na en ali drug sistem.

Na nameščenem signalu za obvestila mora biti prikazana tista vrsta napetosti, na katero je vozni vod tira priključen.

- (5) Na postajah, na katerih je del voznega voda priključen na en sistem, del voznega voda pa na drug sistem, je treba vgraditi signale za ravnanje z odjemniki toka. Signal, ki kaže

signalni znak 37: "Dvigni odjemnik toka", je treba dopolniti s signalom za obvestila, ki kaže tisti sistem, na katerega je vozni vod tira priključen.

(6) Na postajah, na katerih je mogoče vozni vod izmenoma priključiti na en ali drug sistem, morajo biti signali za obvestila prirejeni za notranjo razsvetljavo tako, da sveti tisti signalni znak, ki ustreza vrsti vklopljene napetosti v voznemvodu.

VII. SIGNALI NA KRETNICAH

41. člen

(vrste kretničnih signalov)

(1) Kretnični signali enojnih kretnic kažejo, da je kretnica postavljena za vožnjo v premo oziroma za vožnjo v odklon. Pri vožnji v odklon pa kažejo tudi, ali bo vožnja čez kretnico proti ostrici ali po ostrici.

(2) Kretnični signali križiščnih kretnic kažejo, ali so kretnice postavljene za vožnjo v glavno ali stransko premo oziroma za vožnjo v odklon levo ali desno. Na križiščnih kretnicah se vožnja v vseh primerih prične proti ostrici in konča po njej.

(3) Kretnični signali so likovni, pobarvani z barvo, ki odseva svetlobo, prevlečeni z odsevno snovjo (folijo) ali prirejeni za razsvetljevanje.

(4) Prestavljalne uteži kretnic, ki se prestavljajo na kraju samem, morajo biti pobarvane belo-rdeče, in sicer tako, da je rdeče obarvana polovica uteži pri kretnici, ki je postavljena za vožnjo v premo, obrnjena proti tlom.

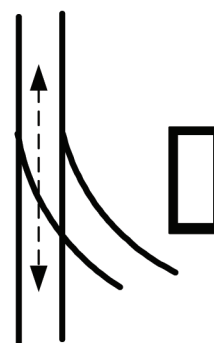
(5) S kretničnimi signali morajo biti opremljene vse kretnice, razen kretnic na drči in kretnic, ki so zavarovane s premikalnimi ali mejnimi tirnimi signali.

42. člen

(kretnični signali enojnih kretnic)

(1) Signalni znak 46: "Vožnja v premo proti ostrici ali po ostrici"

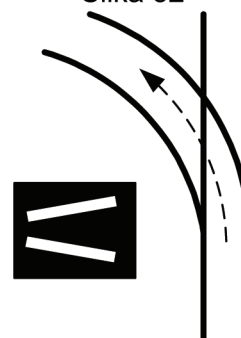
Bel pokončen pravokotnik na črni podlagi iz obeh voznih smeri (glej sliko 52).



Slika 52

(2) Signalni znak 47: "Vožnja v odklon levo proti ostrici"

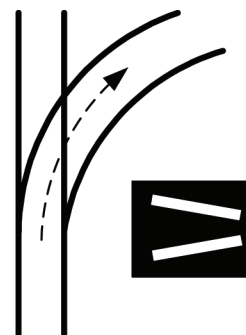
Bela puščica na črni podlagi z vrhom, obrnjenim v smer odklona (glej sliko 53).



Slika 53

- (3) Signalni znak 48: "Vožnja v odklon desno proti ostrici"

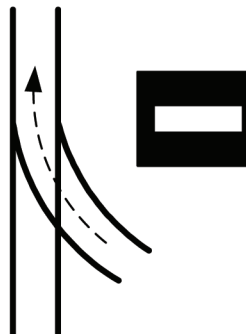
Bela puščica na črni podlagi z vrhom, obrnjenim v smer odklona (glej sliko 54).



Slika 54

- (4) Signalni znak 49: "Vožnja v odklon po ostrici"

Bel vodoraven pravokotnik na črni podlagi (glej sliko 55).



Slika 55

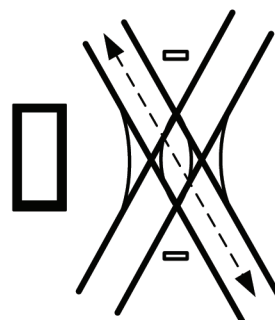
- (5) Signalni znak 46: "Vožnja v premo proti ostrici ali po ostrici" kaže, da je kretnica postavljena za vožnjo v premo.

- (6) Signalna znaka 47: "Vožnja v odklon levo proti ostrici" in 48: "Vožnja v odklon desno proti ostrici" pomenita, da je kretnica postavljena za vožnjo v odklon na levo ali na desno. Signalni znak 49: "Vožnja v odklon po ostrici" pomeni, da je kretnica postavljena za vožnjo v odklon po ostrici levo ali desno.

43. člen (kretnični signali križiščnih kretnic)

- (1) Signalni znak 50: "Vožnja v glavno premo iz obeh smeri"

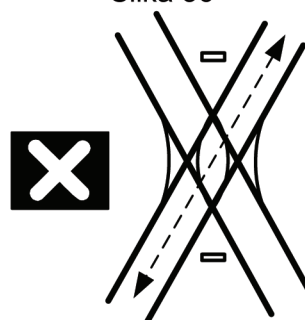
Bel pokončen pravokotnik na črni podlagi iz obeh voznih smeri (glej sliko 56).



Slika 56

- (2) Signalni znak 51: "Vožnja v stransko premo iz obeh smeri"

Bel poševen križ na črni podlagi iz obeh voznih smeri (glej sliko 57).

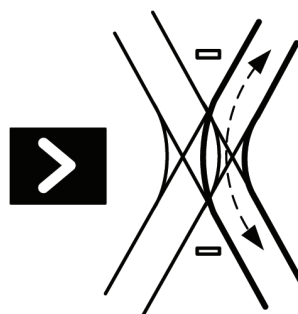


Slika 57

Signalni znak 50: "Vožnja v glavno premo iz obeh smeri" pomeni, da je križiščna kretnica postavljena v premo po tiru, ki je običajno vzporeden z glavnimi tiri. Signalni znak 51: "Vožnja v stransko premo iz obeh smeri" pomeni, da je križiščna kretnica postavljena v premo po tiru, ki križa tir, določen za glavno premo.

(3) Signalni znak 52: "Vožnja v odklon na desno"

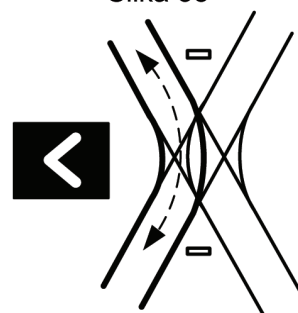
Bela puščica (polovica signalnega znaka za vožnjo v stransko premo) na črni podlagi z vrhom, usmerjenim na desno (glej sliko 58).



Slika 58

(4) Signalni znak 53: "Vožnja v odklon na levo"

Bela puščica (polovica signalnega znaka za vožnjo v stransko premo) na črni podlagi z vrhom, usmerjenim na levo (glej sliko 59).



Slika 59

(5) Signalni znak 52: "Vožnja v odklon na desno" in signalni znak 53: "Vožnja v odklon na levo" pomenita, da je križiščna kretnica postavljena za vožnjo v odklon na desno ali na levo.

VIII. SIGNALI ZA NIVOJSKE PREHODE

44. člen

(avtomatske naprave na nivojskih prehodih s kontrolnimi signali)

(1) Strojevodja ugotavlja delovanje avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih, opremljenih s kontrolnimi signali, po signalnih znakih kontrolnih signalov.

(2) Vklopno mesto, kjer vlak samodejno vključi zavarovanje prometa na nivojskem prehodu, se označi s signalom za vklopno mesto.

(3) Signalni znak 54: "Vklopno mesto, pričakuj kontrolni signal"

Pravokotna črna plošča s štirimi belimi rombi, ki so postavljeni drug pod drugim (glej sliko 60).



Slika 60

(4) Signal za vklopno mesto se vgradi ob vklopnem mestu pred kontrolnim signalom, gledano v smeri nivojskega prehoda, za katerega se vgrajuje, in sicer na tisti strani, kjer je

kontrolni signal. Vgradi se na tolikšni razdalji pred kontrolnim signalom, da lahko strojevodja takoj, ko je čelo vlaka vzporedno s signalom za vklopno mesto, zanesljivo opazi signalne znake, ki jih kaže kontrolni signal.

(5) Signalni znak 55: "Zavarovanje na nivojskem prehodu vključeno"

Ena rumena mirna luč oziroma krog rumene barve, prevlečen z odsevno snovjo, in nad lučjo ali rumenim krogom ena bela utripajoča luč (glej sliko 61).



Slika 61

(6) Kadar se po prevozu vlaka mimo signala za vklopno mesto na kontrolnem signalu pokaže signalni znak 55: "Zavarovanje na nivojskem prehodu vključeno" ali pa na kontrolnem signalu zagori samo bela utripajoča luč, pomeni, da sme strojevodja nadaljevati vožnjo z redno hitrostjo.

(7) Če kaže kontrolni signal signalni znak 55: "Zavarovanje na nivojskem prehodu vključeno" ali če na kontrolnem signalu utripa samo bela luč že prej, preden je čelo vlaka vzporedno s signalom za vklopno mesto, mora strojevodja ravnati tako, kot da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan.

(8) Če se čas potovanja od signala za vklopno mesto do nivojskega prehoda podaljša tako, da traja potovanje do nivojskega prehoda, za katerega kontrolni signal velja, več kot 4 minute, je treba ravnati tako, kot da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan.

(9) Signalni znak 56: "Ustavite pred nivojskim prehodom"

Ena rumena mirna luč oziroma krog rumene barve, prevlečen z odsevno snovjo (glej sliko 62).



Slika 62

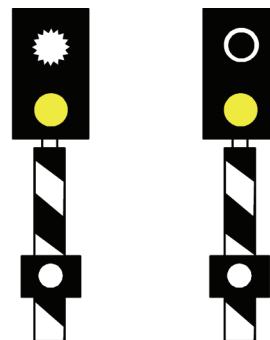
(10) Če kaže kontrolni signal v času vožnje od signala za vklopno mesto do kontrolnega signala signalni znak 56: "Ustavite pred nivojskim prehodom", mora strojevodja ravnati tako, kot da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan.

(11) Kontrolni signal, s katerim se kontrolira en ali dva nivojska prehoda, se vgradi pred prvim nivojskim prehodom na zavorni razdalji, ki je lahko do 50 % daljša.

(12) Če ima vlak med vklopnim mestom in nivojskim prehodom voznoredni postanek, je treba med kontrolnim signalom in nivojskim prehodom vgraditi pomožni kontrolni signal. Pomožni kontrolni signal je v rednem stanju ugasnjen, prižge se samodejno ob zasedbi dela tira, kjer ima vlak predviden postanek, ali pa ga je treba vključiti ročno.

(13) Pomožni kontrolni signal je enak kontrolnemu signalu in kaže enaka signalna znaka kot kontrolni signal, s tem, da je na stebru signala dodana črna plošča z belim krogom, ki je pobarvan z odsevno barvo ali prevlečen z odsevno snovjo (glej sliko 63).

(14) Pomožni kontrolni signal.



Slika 63

(15) Pomožnega kontrolnega signala ni treba vgraditi, če je mesto voznorednega postanka vlaka na nivojskem prehodu. Nivojski prehod mora biti zavarovan tako dolgo, dokler vlak ne prevozi nivojskega prehoda.

(16) Pomožni kontrolni signal kaže signalne znake samo za tiste vlake, ki imajo med kontrolnim signalom in nivojskim prehodom postanek. Pri vlakih, ki nimajo postanka med kontrolnim signalom in nivojskim prehodom, je ta signal ugasnjen in ne velja.

(17) Če se čas potovanja vlaka po nadaljevanju vožnje od predvidenega mesta zaustavitve - ko pomožni kontrolni signal kaže signalni znak 55: "Zavarovanje na nivojskem prehodu vključeno" - podaljša tako, da traja potovanje do nivojskega prehoda več kot 4 minute, mora strojevodja ravnati tako, kot da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan.

(18) Med vklopno točko in nivojskim prehodom, ki ga ta vklopna točka krmili, ne sme biti vgrajena vklopna točka za naslednji nivojski prehod. Če je naslednji nivojski prehod tako blizu predhodnemu, da bi bilo potrebno vklopno točko oziroma kontrolni signal vgraditi pred predhodni nivojski prehod, se zavarovanje prometa na dveh zaporednih nivojskih prehodih krmili in kontrolira z eno vklopno točko in enim kontrolnim oziroma z enim kontrolnim in pomožnim kontrolnim signalom.

(19) Če se delovanje avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na dveh nivojskih prehodih kontrolira z enim kontrolnim oziroma z enim kontrolnim in pomožnim kontrolnim signalom, je treba ta signala opremiti z dopolnilnim signalom. Dopolnilni signal kontrolnemu in pomožnemu kontrolnemu signalu je treba vgraditi pod signalno ploščo kontrolnega in pomožnega kontrolnega signala.

(20) Signalni znak 57: "Dva kontrolirana nivojska prehoda"

Pravokotna črna plošča z belim odsevnim romбом, v katerem je vpisana črna številka 2 (glej sliko 64).



Slika 64

(21) Če se z enega vklopnega mesta vključijo naprave za zavarovanje prometa na dveh nivojskih prehodih in se čas vožnje od vklopnega mesta podaljša tako, da traja potovanje do zadnjega nivojskega prehoda, za katerega signal velja, več kot 4 minute, mora strojevodja ravnati tako, kot da promet na nivojskih prehodih, katerih vlak še ni prepeljal, ni zavarovan.

45. člen

(avtomatske naprave na nivojskih prehodih z daljinsko kontrolo)

(1) Delovanje avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih z daljinsko kontrolo ugotavlja prometnik ali progovni prometnik.

(2) Signalni znak 58: "Vklopno mesto"

Pravokotna bela plošča z odsežno snovjo z enim rdečim romбом pri vrhu (glej sliko 65).



Slika 65

Če je vklopno mesto skupno za dva ali tri nivojske prehode, so na signalni plošči 2 ali 3 rdeči rombi eden pod drugim.

(3) Signal, ki kaže signalni znak 58: "Vklopno mesto", se vgradi na začetku vsakega vklopnega mesta v smeri vožnje, ki pripada posamezni napravi za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu z daljinsko kontrolo. Signala, ki kaže signalni znak 58: "Vklopno mesto", ni treba postaviti pri vklopnih mestih tistih naprav, ki nimajo samodejnega časovnega izklopa zavarovanja prometa na nivojskem prehodu.

(4) Če se čas potovanja od signala, ki kaže signalni znak 58: "Vklopno mesto" z dvema ali tremi rdečimi rombi podaljša tako, da traja potovanje do zadnjega nivojskega prehoda, za katerega signal velja, več kot 4 minute, mora strojevodja ravnati tako kot da promet na nivojskih prehodih ni zavarovan na tistih nivojskih prehodih, katerih vlak do tedaj še ni prepeljal.

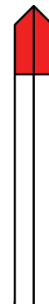
(5) Signal, ki kaže signalni znak 58: "Vklopno mesto", označuje mesto, od katerega je treba upoštevati čas potovanja (vožnja in postanki) do nivojskega prehoda, kateremu vklopno mesto pripada. V čas potovanja se ne šteje čas voznorednih postankov na službenih mestih in čas postankov pred glavnimi signali, ki kažejo signalni znak 1: "Stoj".

(6) Na nekaterih delih proge je več zaporednih nivojskih prehodov z daljinsko kontrolo. Vsak nivojski prehod ima svoje vklopno mesto, katerega mora vlak prepeljati, preden pripelje na prvi nivojski prehod. Če je v takem primeru čas potovanja vlaka od prvega vklopnega mesta do prvega nivojskega prehoda daljši od 4 minut, mora strojevodja ravnati tako, kot da promet ni zavarovan na vseh nivojskih prehodih, katerih vklopna mesta je prepeljal. Če je čas potovanja daljši od 4 minut - zaradi postanka med nivojskimi prehodi, mora strojevodja ravnati tako, kot da promet ni zavarovan na tistih nivojskih prehodih, katerih vklopne točke je že prepeljal, nivojskih prehodov pa še ne.

46. člen
(začetek zavorne razdalje pred nivojskim prehodom)

- (1) Signalni znak 59: "Začetek zavorne razdalje pred nivojskim prehodom"

Bel steber z rdečim vrhom (glej sliko 66).



Slika 66

- (2) Signal, ki kaže signalni znak 59: "Začetek zavorne razdalje pred nivojskim prehodom", se vgradi na zavorni razdalji pred nivojskim prehodom iz obeh smeri proti nivojskemu prehodu. Na dvotirni progi se postavlja v obeh smereh proti prehodu ob obeh tirih.
- (3) Signal, ki kaže signalni znak 59: "Začetek zavorne razdalje pred nivojskim prehodom", označuje mesto, od katerega je treba začeti zavirati vlak, kadar se mora ta ustaviti pred nivojskim prehodom.
- (4) Signal, ki kaže signalni znak 59: "Začetek zavorne razdalje pred nivojskim prehodom", se vgradi na zavorni razdalji, ki sme biti povečana za največ 50 % pred nivojskimi prehodi, na katerih je promet zavarovan z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa z daljinsko kontrolo in pred nivojskimi prehodi, na katerih je promet zavarovan z zapornicami, polzapornicami ali svetlobnimi znaki, s katerimi ravna čuvaj nivojskega prehoda ali prometnik. Pred nivojskimi prehodi na postaji, na katerih je promet zavarovan z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa in je zavarovanje prehoda v odvisnosti z glavnimi signali, signala, ki kaže signalni znak 59: »Začetek zavorne razdalje pred nivojskim prehodom« ni potrebno vgrajevati.

IX. SIGNALI NA VLAKIH, PREMIKALNIH LOKOMOTIVAH IN PROGOVNIH VOZILIH

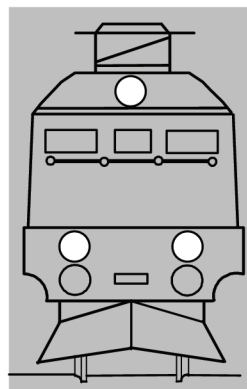
47. člen
(čelni in sklepni signali)

- (1) Čelo vlaka je sprednja stran prvega vozila v vlaku v smeri vožnje in se označi s prižganimi čelnimi lučmi.

- (2) Signalni znak 60: "Čelo vlaka"

Podnevi in ponoči:

Tri bele luči razporejene kot oglišča enakokrakega trikotnika (glej sliko 67).



Slika 67

- (3) Čelo nespete doprežne lokomotive se označi enako kot samostojen vlak.

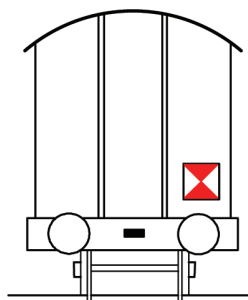
(4) Sklep vlaka je zadnja stran zadnjega vozila v vlaku v smeri vožnje in se označi s:

- sklepno signalno ploščo (likovni signal) ali
- prižganimi vgrajenimi rdečimi lučmi.

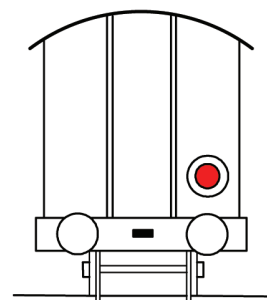
(5) Signalni znak 61: "Sklep vlaka"

Podnevi in ponoči:

1. Pri tovornih in pri potniških vlakih, sestavljenih iz potniških vagonov:
 - ena rdeče-bela pravokotna signalna plošča, pobarvana z barvo, ki odseva svetlobo, ali prevlečena z odsevno snovjo (glej sliko 68a). ali;
 - ena okrogla rdeča plošča z belim robom, pobarvana z barvo, ki odseva svetlobo, ali prevlečena z odsevno snovjo (glej sliko 68b).



Slika 68a

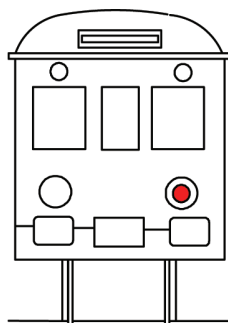


Slika 68b

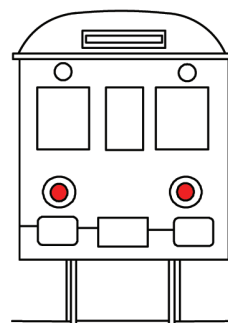
2. Pri vseh drugih vlakih:

Podnevi in ponoči:

Ena ali dve, prižgani, vgrajeni rdeči mirni luči (glej sliko 68c in 68d).



Slika 68c



Slika 68d

(6) Sklep nespete doprežne lokomotive se označi kot samostojen vlak.

48. člen

(uporaba čelnih in sklepnih signalov)

- (1) Vlak mora imeti predpisane čelne in sklepne signale.
- (2) Kadar vozi več med seboj spetih vlečnih vozil, motorikov ali motornih garnitur kot vlak, je treba s sklepnim signalom označiti zadnje vozilo v vlaku. Na vseh vmesnih vlečnih vozilih in motornih garniturah morajo biti rdeče luči ugasnjene.
- (3) Kadar vozi pomožni ali delovni vlak po zaprtem tiru dvotirne proge, mora imeti na čelu in sklepu prižgano najmanj po eno belo luč.
- (4) Če podnevi med vožnjo vlaka na čelu ugasnejo vse luči, sme vlak nadaljevati vožnjo do končne postaje z največ 100 km/h.
- (5) Če ponoči med vožnjo vlaka na čelu ugasnejo vse luči, je treba vlak ustaviti in:
 - prižgati vsaj eno belo luč na čelu, nato sme vlak nadaljevati vožnjo do končne postaje z največ 100 km/h;
 - če ni mogoče razsvetliti nobene od čelnih svetilk, sme vlak nadaljevati vožnjo do prve postaje po preglednosti proge.

49. člen

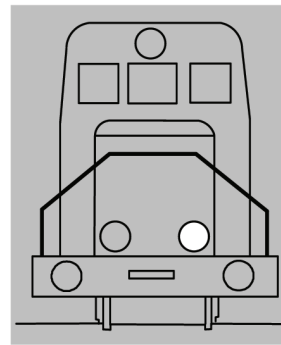
(signali na premikalnih lokomotivah)

- (1) Signal, ki kaže signalni znak 62: "Premikalna lokomotiva", označuje, da je ta lokomotiva premikalna lokomotiva.

(2) Signalni znak 62: "Premikalna lokomotiva"

Podnevi in ponoči:

Po ena bela luč na sprednji in zadnji strani lokomotive, ne glede na smer vožnje premikalne lokomotive oziroma smer vožnje premikalnega sestava (glej sliko 69).



Slika 69

50. člen

(signali na progovnih vozilih)

- (1) Določbe o označevanju čela in sklepa vlaka veljajo tudi za progovna vozila.
- (2) Kadar vleče progovno vozilo prikolice, mora biti na sklepu zadnje pripete prikolice signal, ki kaže signalni znak 61: "Sklep vlaka", kot je določeno za tovarne vlake.
- (3) Kadar vozi progovno vozilo po zaprtem tiru dvotirne proge, mora imeti na čelu in sklepu najmanj po eno belo luč.

X. SIGNALI VLAKOVNEGA IN POSTAJNEGA OSEBJA

51. člen

(vrste signalov vlakovnega in postajnega osebja)

Signali vlakovnega in postajnega osebja so: signali osebja vlečnega vozila, signali za odpravo vlaka, signali za preskus zavor in signali premikalnega osebja.

52. člen

(signali osebja vlečnega vozila)

- (1) S signali osebja vlečnega vozila daje strojevodja potrebne ukaze in opozorila vlakospremnemu, postajnemu in progovnemu osebju, v določenih primerih pa tudi drugim osebam.
- (2) Signalni znaki osebja vlečnega vozila se oddajajo s piščalko oziroma sireno vlečnega vozila ali motornega vozila za posebne namene.
- (3) Signalni znak 63: "Pazi"

En dolg pisk: (———).

- (4) Signalni znak 64: "Nevarnost, zavri"

Najmanj pet kratkih piskov, hitro drug za drugim: (● ● ● ● ●).

- (5) Signalni znak 65: "Popusti zavore"

En dolg in dva kratka piska: (——— ● ●).

- (6) Signalni znak 66: "Vlak se je ustavil, ločnica prosta"

Dvakrat po en dolg in en kratek pisk: (——— ● ——— ●).

(7) Signalni znak 67: "Uvozi"

Dva kratka in en dolg pisk (• • —).

(8) Pri vlakih, ki imajo na čelu vlaka dve lokomotivi, oddaja signalne znake strojevodja prve lokomotive. Pri vlakih z doprežno lokomotivo strojevodja doprežne lokomotive ponavlja signalne znake, ki jih daje strojevodja prve lokomotive.

53. člen

(namen in uporaba signalnih znakov osebja vlečnega vozila)

(1) Signalni znak 63: "Pazi" se odda:

- kadar je treba opozoriti na to, da prihaja vlak ali vozilo in da se je treba umakniti s tira oziroma se od njega odmakniti;
- pred progovnim opozorilnikom;
- pred prenosnim progovnim opozorilnikom;
- pred nivojskimi prehodi, če so naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu pokvarjene ali če se naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu v času prekinitve prometne službe ne uporabljajo;
- preden zapelje vlak v predor in preden pripelje iz predora;
- pogosto, če je vidljivost zmanjšana zaradi slabega vremena;
- pri srečanju vlakov v bližini nivojskih prehodov;
- pred večjim usekom in pred drugimi večjimi objekti, ki ovirajo razgled;
- potem, ko se vlak ustavi pred likovnimi uvoznimi signali ali svetlobnimi uvoznimi signali, ki nimajo vgrajene uvozne izolirke, v primerih, ko kažejo signalni znak 1: "Stoj"; v takih primerih strojevodja da signalni znak 63: "Pazi" zaporedoma dvakrat; postaje ali službena mesta s takimi svetlobnimi signali je treba prikazati v posebnem pregledu v dokumentih voznega reda.

(2) Signalni znak 64: "Nevarnost, zavri" odda strojevodja:

- kadar je treba vlak iz kakršnega koli razloga čim prej ustaviti. Signalni znak mora oddati ne glede na to, ali je opazil nevarnost za lastni ali za drug vlak in tudi, če je bil oddan ročni signalni znak 81: "Stoj" ali 82b: "Stoj" strojevodji drugega vlaka, ta pa ga ni upošteval; signalni znak mora oddati tudi v primeru, kadar dobi zahtevo, da ga odda;
- na postajah, predvidenih v dokumentih voznega reda, v primeru, kadar z vlakom po zaustavitvi zasede ločnico na izvozni strani.

(3) Kadar se zračno zavrti vlak ustavi, ne da bi ga ustavil strojevodja (zaradi uporabe zasilne zavore, zaradi prekinitve glavnega zavornega voda, zato ker zavore same od sebe zavirajo in podobnega), odda strojevodja signalni znak 65: "Popusti zavore" zaporedoma dvakrat, kar pomeni, da je treba pregledati zavore.

(4) Če pri motornem vlakcu z enojno zasedbo strojevodja ugotovi, da kazalo stanja vrat kaže, da vrata vlaka niso zaprta, mora ustaviti vlak. Po ustavitvi mora oddati signalni znak 65: "Popusti zavore", kar za vlakospremno osebje pomeni, da mora pregledati, ali so vrata na vlakcu zaprta.

(5) Signalni znak 66: "Vlak se je ustavil, ločnica prosta" odda strojevodja na postajah, na katerih je to predvideno z dokumenti voznega reda, kadar se vlak ustavi na izvozni strani znotraj ločnic.

(6) Signalni znak 67: "Uvozi" odda strojevodja na zahtevo prometnika na postajah, ki so zavarovane z dohodnim signalom.

(7) Če se pokvari piščalka ali sirena na prvi lokomotivi, je treba vožnjo vlaka nadaljevati po preglednosti proge do prve postaje.

54. člen
(signali za odpravo vlaka)

(1) Dovoljenje za vožnjo daje prometnik oziroma progovni prometnik s postavitvijo tirnega izvoznega signala v lego za dovoljeno vožnjo, signalnim znakom 68: "Dovoljenje za vožnjo" ali ustno (direktno ali preko telekomunikacijskih zvez).

(2) Dovoljenje za vožnjo s signalnim znakom 68 "Dovoljenje za vožnjo" ali ustno daje prometnik na postajah, kjer ni tirnih izvoznih signalov ali se tirni izvozni signali zaradi krajevnih ali vremenskih razmer z mesta, kjer vlak stoji, ne vidijo.

(3) Na postajah, kjer ni tirnih izvoznih signalov ali se tirni izvozni signali zaradi krajevnih ali vremenskih razmer z mesta, kjer vlak stoji, ne vidijo, signalnega znaka 68: "Dovoljenje za vožnjo" ni treba dati, če je pri uvozu vlaka že bila postavljena tudi izvozna pot in je strojevodja imel predsignaliziran signalni znak glavnega signala za dovoljeno nadaljnjo vožnjo.

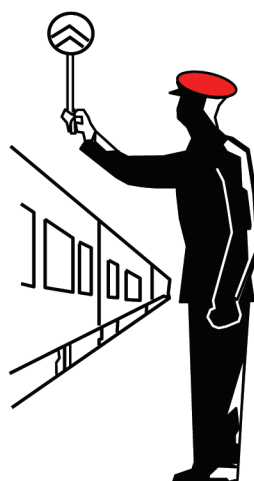
(4) Signalni znak 68: "Dovoljenje za vožnjo"

1. Dnevni znak:

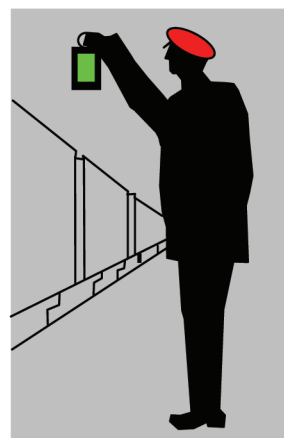
Prometnik vzdigne s stegnjeno roko navpično signalni loparček, ki je s ploskvama obrnjen proti čelu in sklepu vlaka (glej sliko 70a).

2. Nočni znak:

Prometnik vzdigne signalno svetilko, obrnjeno proti čelu vlaka s tisto stranjo, ki kaže zeleno luč (glej sliko 70b).



Slika 70a



slika 70b

(5) Signalni znak 68: "Dovoljenje za vožnjo" pomeni vlakovnemu osebju, da je s strani upravljavca infrastrukture vlaku dovoljeno začeti oziroma nadaljevati z vožnjo.

(6) Signalni znak 69: "Pripravljeno za odhod"

1. Dnevni znak:

Vlakospremniki držijo loparček, ki je s ploskvama obrnjen proti čelu in sklepu vlaka, navpično navzgor (glej sliko 71a).

2. Nočni znak:

Vlakospremniki držijo svetilko z belo lučjo obrnjen proti čelu vlaka vzdignjeno navzgor (glej sliko 71b).



Slika 71a



Slika 71b

(7) Signalni znak 69: "Pripravljeno za odhod" oddajo vlakospremniki od sklepa vlaka proti strojevodji:

- pri potniških vlakih, ko so potniki izstopili in vstopili in so za njimi zaprta vrata,
- pri potniških vlakih, pri katerih se vrata zapirajo z osrednjega mesta, ko so potniki izstopili in vstopili,
- pri tovornih vlakih, kot obvestilo, da so pri vlaku pripravljeni za obhod.

(8) Signalni znak 69: "Pripravljeno za odhod" oddaja vlakospremnik tako dolgo, dokler tudi vlakospremnik, ki je bližje strojevodji, ne prične dajati istega signalnega znaka. Vlakospremnik, ki je najbližje strojevodji, oddaja signalni znak tako dolgo, dokler ga strojevodja ne opazi.

(9) Vlakospremnik, ki je bližje strojevodji, ne sme oddati signalnega znaka 69: "Pripravljeno za odhod", če pred tem ni dobil enakega signalnega znaka od vlakospremnika, ki je bolj oddaljen.

(10) Strojvodja sme speljati vlak šele, ko:

- je dobil dovoljenje za vožnjo,
- je dobil signalni znak 69: "Pripravljeno za odhod" od najbližjega vlakospremnika pri vlakih z vlakospremnim osebjem in ko je ta vstopil v vlak,
- se je prepričal, da so vlakospremniki vstopili v vlak in za njimi zaprl vrata, kadar upravlja z vozilom, na katerem se vrata zapirajo z osrednjega mesta, in se prepričal da so vrata zaprta, če imajo napravo za kontrolo zaprtosti vrat.

(11) Obliko, barvo in velikost loparčka določi prevoznik v svojem operativnem predpisu.

(12) Če strojevodja dobi dovoljenje za vožnjo vlaka s signalnim znakom 68: »Dovoljenje za vožnjo« ali ustno, mora voziti do naslednjega glavnega signala tako, da se lahko pred njih zanesljivo ustavi, če bo kazal signalni znak 1: "Stoj". Če so na vozni poti do prvega glavnega signala tudi kretnice, ne sme prekoračiti omejene hitrosti, predpisane za to postajo.

(13) Kadar stojijo vlaki tako, da so blizu drug drugemu, in bi se lahko zgodilo, da bi signalni znak 68: "Dovoljenje za vožnjo" lahko razumeli strojevodje različnih vlakov, mora prometnik dati signalni znak 68: "Dovoljenje za vožnjo" v neposredni bližini strojevodje, kateremu je signalni znak namenjen, ali dovoljenje za vožnjo da ustno.

(14) Signalni znak 70: "Izjemen prevoz"

1. Dnevni znak:

Prometnik vzdiguje in spušča navpično v enakih presledkih signalni loparček, ki je obrnjen s ploskvijo proti uvozečemu vlaku (glej sliko 72a).

2. Nočni znak:

Prometnik vzdiguje navpično in spušča v enakih presledkih signalno svetilko, obrnjeno proti uvozečemu vlaku, s tisto stranjo, ki kaže zeleno luč (glej sliko 72b).



Slika 72a

Slika 72b

(15) Signalni znak 70: "Izjemen prevoz" da prometnik s signalnim loparčkom ali z ročno signalno svetilko samo vlaku, ki izjemno ali po odredbi prevozi postajo brez postanka.

(16) Vlak, ki po voznem redu prevozi postajo brez postanka, mora prometnik pričakovati podnevi brez signalnega loparčka, ponoči pa z ročno signalno svetilko v višini kolena, z zeleno lučjo, obrnjeno proti prevozečemu vlaku.

(17) Za oddajo signalov iz tega člena veljajo tudi določbe Prometnega pravilnika.

55. člen
(signali za preskus zavor)

(1) S signalnimi znaki za preskus zavor se med seboj sporazumeva osebje, ki opravlja preskus zavor pri vlakih in premikalnih sestavih, ki se zavirajo s samodejnimi zavorami.

(2) Signalni znak 71: "Klic k preskusu zavor"

Trije kratki in en dolg pisk z ustno piščalko: (•••—).

(3) Signalni znak 72: "Zavri"

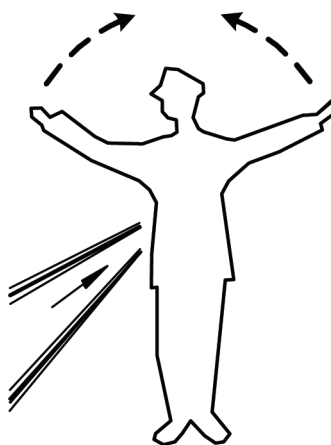
1. Ročni signalni znaki:

- dnevni znak:

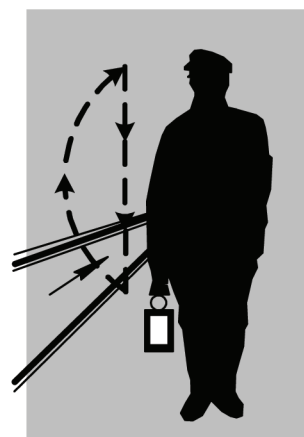
Sklepati roki nad glavo proti vlečnemu vozilu (glej sliko 73a).

- nočni znak:

Signalno svetilko z belo lučjo proti vlečnemu vozilu dvigniti v loku do glave in jo navpično spustiti navzdol (glej sliko 73b).



Slika 73a



Slika 73b

2. Svetlobni signalni znak:

Ena bela mirna luč (glej sliko 73c).



Slika 73c

(4) Signalni znak 73: "Odvri"

1. Ročni signalni znak:

- dnevni znak:

Mahati z roko v polkrogu nad glavo (glej sliko 74a).

- nočni znak:

Mahati s signalno svetilko z belo lučjo v polkrogu nad glavo (glej sliko 74b).



Slika 74a



Slika 74b

2. Svetlobni signalni znak:

*Dve beli mirni luči druga pod drugo
(glej sliko 74c).*



Slika 74c

(5) Signalni znak 74: "Preskus zavor končan"

1. Ročni signalni znak:

- dnevni znak:

Dvigniti roko navzgor (glej sliko 75a).

- nočni znak:

*Dvigniti svetilko z belo lučjo navzgor
(glej sliko 75b).*



Slika 75a



Slika 75b

2. Svetlobni signalni znak:

*Tri bele mirne luči druga pod drugo
(glej sliko 75c).*



Slika 75c

(6) Svetlobni signali za preskus zavor se vgradijo glede na krajevne razmere na levi ali na desni strani tira na visokem stebru ali objektu.

(7) Signalni znaki za preskus zavor se lahko dajejo tudi neposredno ustno ali preko telekomunikacijskih naprav z izgovorjavo naziva signalnega znaka brez uporabe njegove številke.

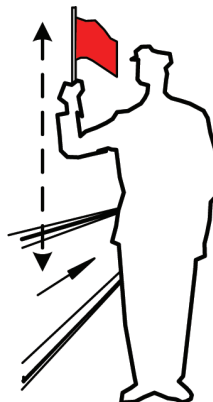
56. člen
(signali premikalnega osebja)

(1) S temi signalnimi znaki se pri premiku določa smer premikanja, ureja hitrost in odreja ustavitve.

(2) Signalni znak 75: "Naprej"

1. Dnevni znak:

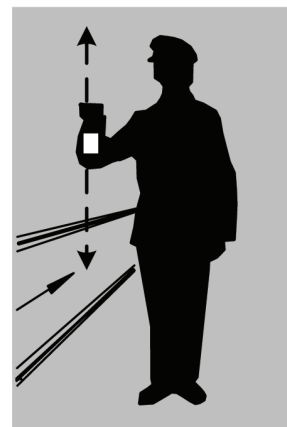
Mahati z razvito signalno zastavico navpično navzgor in navzdol z daljšimi zamahi (glej sliko 76a), poleg tega pa še en dolg pisk z ustno piščalko: (———).



Slika 76a

2. Nočni znak:

Mahati s signalno svetilko z belo lučjo navpično navzgor in navzdol z daljšimi zamahi (glej sliko 76b), poleg tega pa še en dolg pisk z ustno piščalko: (———).



Slika 76b

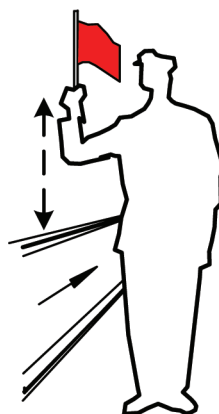
(3) Signalni znak 76: "Malo naprej"

1. Dnevni znak:

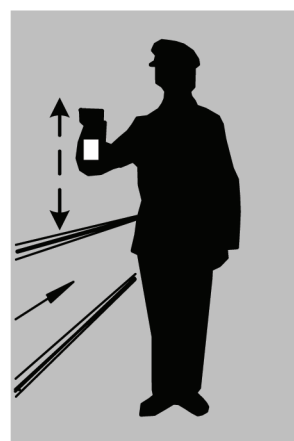
Mahati z razvito signalno zastavico navpično navzgor in navzdol s kratkimi zamahi (glej sliko 77a), poleg tega pa še en kratek pisk z ustno piščalko: (●).

2. Nočni znak:

Mahati s signalno svetilko z belo lučjo navpično navzgor in navzdol s kratkimi zamahi (glej sliko 77b), poleg tega pa še en kratek pisk z ustno piščalko: (●).



Slika 77a



Slika 77b

(4) Signalni znak 77: "Nazaj"

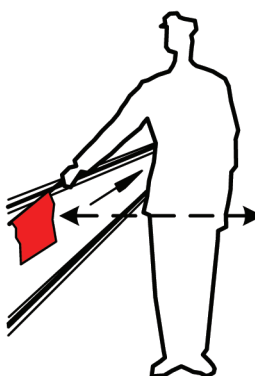
1. Dnevni znak:

Mahati z razvito signalno zastavico vodoravno na levo in desno z daljšimi zamahi (glej sliko 78a), poleg tega pa še dva dolga piska z ustno piščalko: (— —).

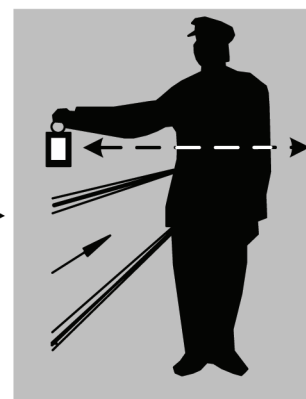
2. Nočni znak:

Mahati s signalno svetilko z belo lučjo vodoravno na levo in desno z daljšimi zamahi (glej sliko 78b), poleg tega pa še dva dolga piska z ustno piščalko: (— —).

(— —).



Slika 78a



Slika 78b

(5) Signalni znak 78: "Malo nazaj"

1. Dnevni znak:

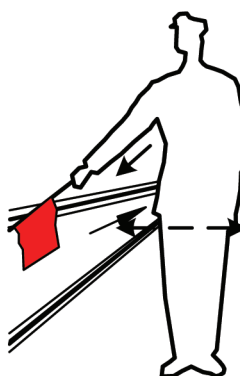
Mahati z razvito signalno zastavico vodoravno na levo in desno s kratkimi zamahi (glej sliko 79a), poleg tega pa še dva kratka piska z ustno piščalko: (● ●).

(● ●).

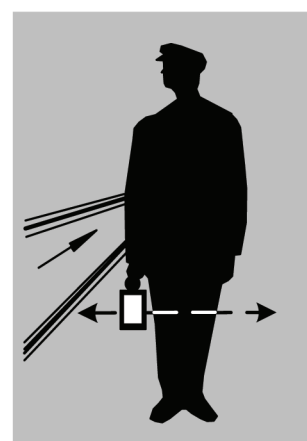
2. Nočni znak:

Mahati s signalno svetilko z belo lučjo vodoravno na levo in desno s kratkimi zamahi (glej sliko 79b), poleg tega pa še dva kratka piska z ustno piščalko: (● ●).

(● ●).



Slika 79a



Slika 79b

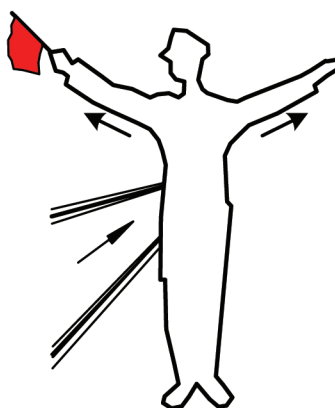
(6) Signalni znak 79: "Odbij"

1. Dnevni znak:

Hitro zamahniti z razvito signalno zastavico in pa s prosto roko poševno navzgor (glej sliko 80a), poleg pa še en kratek in en dolg pisk z ustno piščalko: (• —).

2. Nočni znak:

Hitro zamahniti s signalno svetilko z belo lučjo poševno navzgor (glej sliko 80b), poleg pa še en kratek in en dolg pisk z ustno piščalko: (• —).



Slika 80a



Slika 80b

(7) Signalni znak 80: "Počasi"

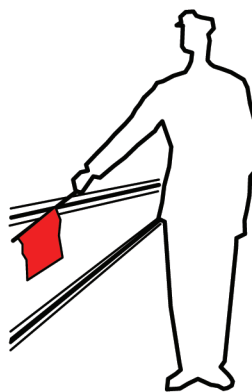
1. Dnevni znak:

Držati poševno navzdol razvito signalno zastavico (glej sliko 81a), poleg tega pa še en podaljšan, menjaje visok in nizek pisk z ustno piščalko: (~).

2. Nočni znak:

Držati signalno svetilko z belo lučjo v višini prsi (glej sliko 81b), poleg tega pa še en podaljšan, menjaje visok in nizek pisk z ustno piščalko:

(~).



Slika 81a



slika 81b

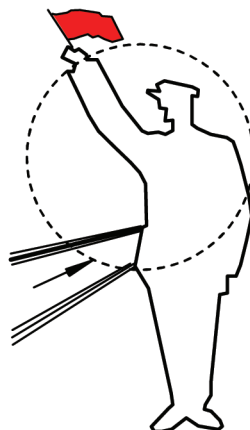
(8) Signalni znak 81: "Stoj"

1. Dnevni znak:

Mahati v krogu z razvito signalno zastavico (glej sliko 82a), poleg tega več kratkih piskov z ustno piščalko: (• • • • •).

2. Nočni znak:

Mahati v krogu s signalno svetilko s kakršno koli lučjo (glej sliko 82b), poleg tega več kratkih piskov z ustno piščalko: (• • • • •).



Slika 82a



Slika 82b

(9) Signalne znake premikalnega osebja lahko premikalno osebje daje tudi ustno preko radijske zveze z izgovorjavo naziva signalnega znaka brez uporabe njegove številke.

(10) Dajanje signalnih znakov premikalnega osebja preko radijske zveze je premikalnemu osebju dovoljeno pod naslednjimi pogoji:

- radijske zveze morajo delovati brezhibno;
- signalni znaki se sprejemajo in oddajajo le na vnaprej določenih kanalih, ki so vključeni v registrofon;

- strojevodja mora pred pričetkom vožnje sprejeti signalni znak ("naprej", "malo naprej", "nazaj", "malo nazaj", "odbij") po radijski zvezi enkrat ponoviti. Z vožnjo lahko prične šele, ko po radijski zvezi ponovno sliši enak signalni znak;
- signalni znak mora premikalni delavec med premikom v krajših presledkih (3 do 5 sekund) ponavljati, vse dokler ni potrebe po spremembi signalnega znaka v signalni znak 80: »Počasi« oziroma signalni znak 81: »Stoj«;
- signalni znak lahko v eni premikalni skupini oddaja samo en premikalni delavec. Izjema je signalni znak 81: "Stoj";
- med premikom, pri katerem se signalni znaki oddajajo po radijski zvezi, so vsi drugi pogovori na tem kanalu prepovedani;
- po vsakem oddanem signalnem znaku mora uporabnik vzpostaviti radijsko napravo v stanje sprejema;
- način uporabe radijskih naprav za oddajanje in sprejemanje signalnih znakov premikalnega osebja mora biti predpisano v posebnem navodilu, ki je sestavni del postajnega poslovnega reda in navodila o progi.

(11) Če se med premikom ponavljanje signalnih znakov premikalnega osebja preko radijske zveze ne sliši, ali se zasliši še kakršnokoli drugo sprejemanje, je treba premik takoj ustaviti. Nadaljevanje premika z uporabo radijske zveze je dovoljeno, ko je sporazumevanje mogoče.

57. člen

(namen in uporaba signalnih znakov premikalnega osebja)

(1) Z oddajo signalnega znaka 75: "Naprej" ali 76: "Malo naprej" se odreja začetek premika, in sicer:

- pri vozilih, ki imajo voziško kabino na enem koncu, je "vožnja naprej" tedaj, ko je daljši del vozila, ki je nasproti voziške kabine, v smeri vožnje, spredaj;
- pri vozilih, ki imajo voziško kabino na obeh koncih, je "vožnja naprej" tedaj, ko je zasedena voziška kabina v smeri vožnje spredaj;
- pri vozilih, ki imajo voziško kabino na sredini, se je treba za smer vožnje dogovoriti ali pa se o premikanjih ustno sporazumevati.

(2) Signalna znaka 77: "Nazaj" in 78: "Malo nazaj" je treba oddati, če je treba opraviti premik v smer, ki je nasprotna od smeri, določene za "vožnjo naprej".

(3) Signalna znaka 76: "Malo naprej" in 78: "Malo nazaj" je treba oddati takrat, kadar je treba zblížati oziroma razmakniti dvoje ali več sosednjih vozil, da bi jih lahko odpeli ali speli.

(4) S signalnim znakom 79: "Odbij" se odreja poseben način premika, ko je treba odpete vagone odbiti na določeno mesto.

(5) S signalnim znakom 80: "Počasi" se odreja strojevodji, da mora zmanjšati hitrost in da naj pričakuje, da bo dobil signalni znak 81: "Stoj". Preden se odda signalni znak 81: "Stoj", je treba oddati signalni znak 80: "Počasi", razen če je treba signalni znak 81: "Stoj" oddati takoj.

(6) S signalnim znakom 81: "Stoj" se odreja ustavitev vlaka ali premika.

(7) Če je treba signalizirati nadaljevanje vlakovne vožnje vlaku, je treba oddati signalni znak 75: "Naprej".

(8) Signalne znake premikalnega osebja po potrebi uporabljajo tudi drugi železniški delavci.

XI. SIGNALI PROGOVNEGA OSEBJA**58. člen**

(prenosni in ročni signali progovnega osebja)

- (1) S signali progovnega osebja se označi del proge, progovnega ali postajnega tira, kadar je ta nevozen ali je treba preko njega voziti z zmanjšano hitrostjo (počasna vožnja).
- (2) Signali progovnega osebja so prenosni in ročni.
- (3) Prenosni signali so:
1. signalni loparji, ki so likovni signali, in sicer:
 - zaustavni signal,
 - signali za počasno vožnjo in
 - preklicni signal;
 2. signalne svetilke z rumeno ali rdečo lučjo.
- (4) Ročni signali so signalna zastavica in signalna svetilka.

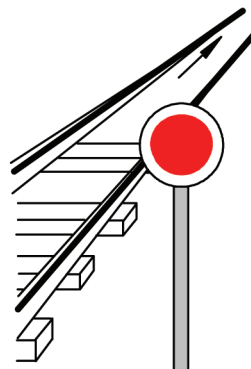
59. člen

(zaustavni signal)

- (1) Zaustavni signal kaže, da je na določenem mestu tir nevozen zaradi poškodbe, okvare, zaradi del na njem, zasedenosti z vozili ali zaradi drugih tehničnih vzrokov, in se daje z naslednjimi signalnimi znaki:

- (2) Signalni znak 82a: "Stoj"

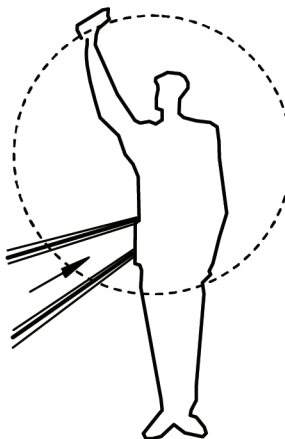
Rdeč signalni lopar z belim robom, obrnjen proti vlaku (glej sliko 83a).



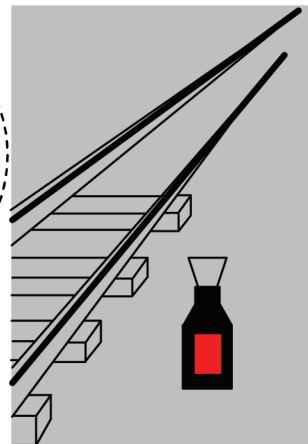
Slika 83a

- (3) Signalni znak 82b: "Stoj"

Podnevi s signalno zastavico, z roko ali kakršnim koli predmetom mahati v krogu, ponoči pa postaviti signalno svetilko z rdečo lučjo (glej sliko 83b in 83c).



Slika 83b



Slika 83c

(4) Signalni znak 82a: "Stoj" oziroma 82b: "Stoj" pomeni:

- za strojevodjo, da je nadaljnja vožnja prepovedana in da je treba takoj uporabiti najhitrejši način zaviranja, da se vlak, premikalni sestav ali progovno vozilo čim prej ustavi;
- za vlakospremno osebje oziroma premikalno skupino, da mora takoj, ko opazi postavljen zaustavni signal ali signalni znak 82b: "Stoj", začeti oddajati strojevodji signalni znak 81: "Stoj" in ga oddajati tako dolgo, dokler se vlak oziroma premikalni sestav ne ustavi.

(5) Zaustavni signal se postavi oziroma daje na zavorni razdalji pred nevoznim mestom, vendar tako, da se vlak po možnosti ne ustavi v predoru ali na mostu.

(6) Če se vozilo približuje kakšnemu koli nepričakovano nevarnemu mestu, se signalni znak 82b: "Stoj" daje ne glede na razdaljo, vendar čim dlje od nevarnega mesta.

(7) Zaustavni signal ostane postavljen ves čas, dokler traja ovira, ne glede na to, ali se pričakuje vožnja ali ne. Zaustavni signal je treba odstraniti takoj, ko ovire ni več.

(8) Zaustavni signal se postavi z obeh smeri pred nevoznim mestom, ne glede na to, ali se opravlja promet po tem tiru samo v eno ali v obe smeri. Če zaustavnega signala ni mogoče postaviti ob tiru, za katerega velja, ga je treba postaviti v tir.

(9) Če je treba na vzporednih ali dvotirnih progah oziroma na postajah postaviti zaustavni signal samo za en tir, se vzporedno ob sosednjih tirih postavi preklicni signal, da ni moten promet na sosednjih tirih.

(10) Primeri, kako je treba zavarovati nevozna mesta na odprti progi, so prikazani v Prilogi 4, ki je sestavni del tega pravilnika.

(11) Zaustavni signal se postavlja na postajah, glede na posamezne primere, po naslednjih določilih:

1. Označitev enega ali več postajnih nevoznih tirov, in sicer:
 - kadar je samo en glavni ali stranski postajni tir nevozen, je treba postaviti zaustavni signal z obeh smeri v tir v višini ločnice;
 - če zaradi nevoznega mesta ni mogoča vožnja na dva ali več tirov, drugi postajni tiri pa so vozni, je treba vse tire, ki se nahajajo za nevoznim mestom, zavarovati na eni strani z enim zaustavnim signalom, postavljenim v višini ločnice prvega sosednjega voznega tira; na nasprotni strani nevoznega mesta je treba postaviti zaustavni signal v vsakega od teh tirov v višini ločnice, če ne bi bilo mogoče zavarovati nevoznih tirov tudi na tej strani samo z enim zaustavnim signalom.
2. Pri sprejemu vlaka na zasedeni tir se zaustavni signal postavi najmanj 20 m pred prvim vozilom na strani, kjer se sprejema vlak.
3. Če je treba preprečiti vožnjo s postaje na odprto progo, je treba zaustavni lopar postaviti tako, da ta ne ovira premika na postaji, najmanj 20 m od zadnje izvozne kretnice proti odprti progi.
4. Vozila na tiru, ki se jih ne sme premakniti, se zavarujejo s postavitvijo zaustavnega loparja na razdalji 20 m z obeh strani vozil.

(12) Ko se vlak oziroma drugo vozilo ustavi s postavljenim zaustavnim signalom, se je treba pozanimati o vzroku postavitve zaustavnega signala. Če vzroka ustavitve ni bilo mogoče izvedeti (nemogoče sporazumevanje), vožnje ni dovoljeno nadaljevati.

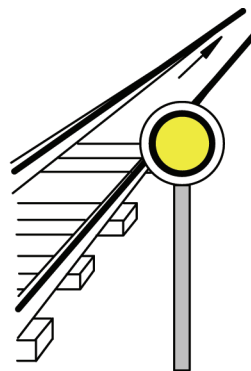
60. člen

(signali za počasno vožnjo)

(1) Signali za počasno vožnjo označujejo del proge ali tira, preko katerega je treba zaradi poškodbe, okvare, del na progi ali zaradi kakšnega drugega razloga voziti z zmanjšano hitrostjo.

(2) Signalni znak 83a: "Počasi"

Rumen signalni lopar s črno-belim robom, obrnjen proti vlaku (glej sliko 84a).

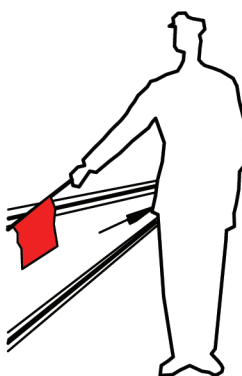


Slika 84a

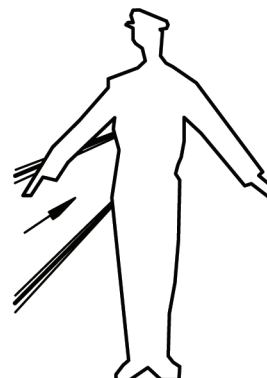
(3) Signalni znak 83b "Počasi"

1. Dnevni znak:

Razvita signalna zastavica spuščena poševno navzdol ali obe roki stegnjeni poševno navzdol (glej sliko 84b in 84c).



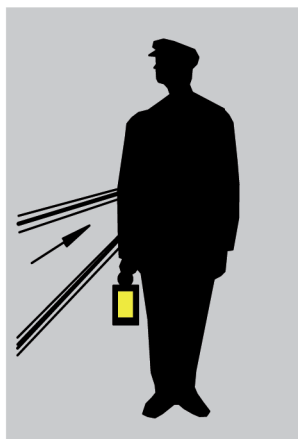
Slika 84b



Slika 84c

2. Nočni znak:

Ročno signalno svetilko z rumeno lučjo držati proti vlaku ali ročno signalno svetilko z rumeno lučjo postaviti ob tir (glej sliko 84d in 84e).



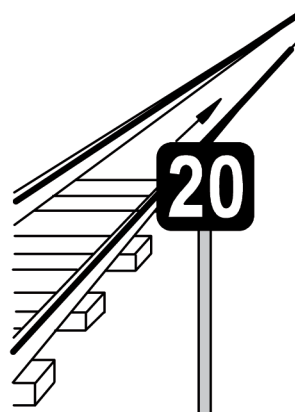
Slika 84 d



Slika 84e

(4) Signalni znak 84: "Začetek počasne vožnje"

Bela številka pobarvana ali prevlečena z odsevno snovjo na črni plošči (glej sliko 85).



Slika 85

(5) Signalni lopar, ki kaže signalni znak 83a: "Počasi", je treba postaviti oziroma signalni znak 83b: "Počasi" dajati 700 m pred mestom, od katerega naprej je treba voziti s počasno vožnjo.

(6) Če se nepričakovano zgodi, da je treba uvesti počasno vožnjo, signalnega loparja, ki kaže signalni znak 83a: "Počasi", pa ni mogoče postaviti oziroma signalnega znaka 83b: "Počasi" ni mogoče dajati s predpisane razdalje, je treba bližajočemu se vozilu ne glede na razdaljo, dajati katerikoli signalni znak "Stoj". Po ustavitvi je treba strojevodjo obvestiti o počasni vožnji.

(7) Signalna znaka 83a ali 83b: "Počasi" pomenita, da je treba od mesta, kjer je postavljen signalni lopar, ki kaže signalni znak 83a: "Počasi", oziroma, kjer se daje signalni znak 83b: "Počasi", hitrost zmanjšati tako, da je mogoče od signala, ki kaže signalni znak 84: "Začetek počasne vožnje", naprej voziti s hitrostjo, ki je prikazana s tem signalnim znakom oziroma s hitrostjo, odrejeno z nalogom.

(8) Signal, ki kaže signalni znak 84: "Začetek počasne vožnje", označuje mesto, od katerega naprej je treba voziti s hitrostjo, označeno s tem signalnim znakom. Hitrost počasne vožnje je treba prilagoditi na zahtevano vrednost pred prihodom do njenega začetka.

(9) Na enotirnih progah se lahko na mestu, od katerega naprej velja počasna vožnja, hitrost počasne vožnje označi tudi na zadnji strani preklicnega signala. V tem primeru je preklicni signal postavljen na levi strani v smeri vožnje.

(10) Če na vzporednih enotirnih progah na desni strani v smeri vožnje med tiri ni dovolj prostora, je treba postaviti signale za počasno vožnjo na zunanjo stran tistega tira, za katerega velja.

(11) Kadar sta na progovnem tiru dve ali več počasnih voženj ena za drugo z različnimi hitrostmi brez brezhibnega vmesnega dela tira oziroma je brezhibni del tira med dvema počasnima vožnjama krajši od 1000 m, se takšne počasne vožnje štejejo kot zaporedne počasne vožnje. Brezhiben del tira, krajši od 1000 m, se v tem primeru šteje enako kot del tira, na katerem je počasna vožnja z višjo hitrostjo. Zaporedne počasne vožnje je treba označiti tako, da si signali za označitev vsake počasne vožnje sledijo drug za drugim, ne da se prekrivajo.

(12) Označitev zaporednih voženj iz prejšnjega odstavka je odvisna od tega, kako si sledijo počasne vožnje glede na smer vožnje vlaka in njihove dolžine.

1. Če je počasna vožnja z višjo hitrostjo krajša od 1000 m, se označita zaporedni počasni vožnji kot ena počasna vožnja z nižjo hitrostjo.
2. Če je počasna vožnja z višjo hitrostjo daljša od 1000 m, se označi vsaka počasna vožnja, in sicer:
 - a) Če si počasne vožnje sledijo glede na smer vožnje vlaka tako, da je najprej počasna vožnja z višjo hitrostjo, nato pa z nižjo, se označijo na naslednji način:
 - 700 m pred začetkom počasne vožnje z višjo hitrostjo se postavi signal, ki kaže signalni znak "Počasi",
 - signal s signalnim znakom 84: "Začetek počasne vožnje" z višjo hitrostjo se postavi na začetku dela tira z višjo hitrostjo počasne vožnje,
 - 700 m pred začetkom počasne vožnje z nižjo hitrostjo se postavi signal, ki kaže signalni znak "Počasi",
 - signal s signalnim znakom 84: "Začetek počasne vožnje" z nižjo hitrostjo se postavi na začetku dela tira z nižjo hitrostjo počasne vožnje,
 - na koncu počasne vožnje z nižjo hitrostjo se postavi preklicni signal.
 - b) Če si počasne vožnje sledijo glede na smer vožnje vlaka tako, da je najprej počasna vožnja z nižjo hitrostjo, nato pa z višjo, se označijo na naslednji način:
 - 700m pred začetkom počasne vožnje z nižjo hitrostjo se postavi signal, ki kaže signalni znak "Počasi",
 - signal s signalnim znakom 84: "Začetek počasne vožnje" z nižjo hitrostjo se postavi na začetku dela tira z nižjo hitrostjo počasne vožnje,

- na koncu počasne vožnje z nižjo hitrostjo se postavi signal, ki kaže signalni znak "Počasi",
 - signal s signalnim znakom 84: "Začetek počasne vožnje" z višjo hitrostjo se postavi 700m za koncem počasne vožnje z nižjo hitrostjo,
 - na koncu počasne vožnje z višjo hitrostjo se postavi preklicni signal.
- c) Pri označitvi zaporednih počasnih voženj pomeni drugi signal, ki kaže signalni znak 83a: "Počasi" in predsignalizira začetek naslednje zaporedne počasne vožnje, da je treba uravnati hitrost tako, da bo imel vlak predpisano hitrost na začetku naslednje zaporedne počasne vožnje. Če je naslednja zaporedna počasna vožnja z višjo hitrostjo, se sme začeti s pospeševanjem šele, ko zadnje vozilo v vlaku prevozi ta drugi signal, ki kaže signalni znak 83a: "Počasi".

(13) Če je vpeljana počasna vožnja na glavnem prevoznem tiru ali na odprti progi takoj za postajo in bi bilo treba postaviti signalni lopar, ki kaže signalni znak 83a: "Počasi", na postaji, je treba slednjega postaviti pred prvo uvozno kretnico. Signala, ki kažeta signalni znak 84: "Začetek počasne vožnje" in signalni znak 85: "Preklicni signal", se postavita na glavnih tirih tako, da se ohrani varnost potnikov in postajnega osebja. V takem primeru se lahko postavijo signali še pred začetkom oziroma za koncem počasne vožnje.

(14) Kadar je vpeljana počasna vožnja na stranskih tirih, signalov s signalnima znakoma 83a: "Počasi" in 85: "Preklicni signal" ni treba postavljati. Počasno vožnjo na teh tirih je treba označiti samo s postavitvijo signala, ki kaže signalni znak 84: "Začetek počasne vožnje", blizu ločnice ob tistem tiru, za katerega velja. Napisana hitrost na tem signalu velja za vso dolžino tira, pa tudi v primeru, kadar je potrebna počasna vožnja samo na delu tira, preneha pa pri signalu, ki kaže signalni znak 84: "Začetek počasne vožnje", postavljenim za nasprotno smer oziroma pri ločnici na drugem koncu tira.

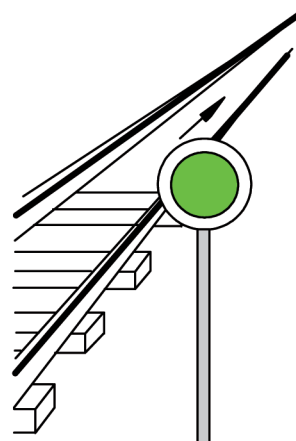
(15) Primeri postavljanja signalov za počasno vožnjo so navedeni v Prilogi 5, ki je sestavni del tega pravilnika.

61. člen (preklicni signal)

(1) Preklicni signal je namenjen za preklic signala za počasno vožnjo in zaustavnega signala na sosednjem tiru.

(2) Signalni znak 85: "Preklicni signal"

Zelen signalni lopar z belim robom, postavljen ob tiru (glej sliko 86).



Slika 86

(3) Kadar je preklicni signal postavljen na koncu dela tira, na katerem je vpeljana počasna vožnja, zaznamuje mesto, na katerem počasna vožnja preneha. Strojevodja sme začeti pospeševati hitrost šele, ko zadnje vozilo prepelje mimo preklicnega signala.

(4) Če je na progah, ki potekajo na nekem delu vzporedno, ali dvotirnih progah oziroma na postajah postavljen zaustavni signal samo za en tir, preklicni signal, ki je postavljen

vzporedno z njim ob drugem tiru, pomeni, da signalni znak 82a: "Stoj" za drugi tir oziroma za drugo progo ne velja.

XII. SIGNALNE OZNAKE

62. člen

(splošne določbe o signalnih oznakah)

Signalne oznake so namenjene železniškim delavcem in drugim osebam za opozarjanje na določena mesta, objekte, signale idr. na progi in na postajah in službenih mestih, pri katerih se je treba ravnati po določilih prometnega ali tega pravilnika.

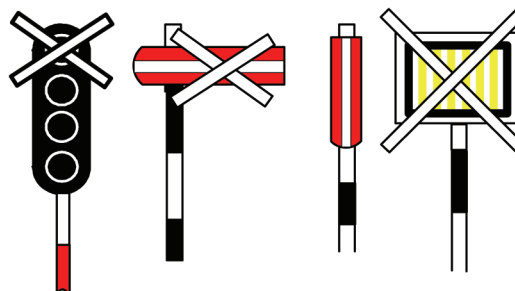
63. člen

(označitev neveljavnih signalov)

(1) Glavni signali, predsignali, ponavljalniki predsignaliziranja, mejni tirni signali, kontrolni signali in pomožni kontrolni signali, ki niso v uporabi, morajo biti označeni s signalno oznako "Signal se ne upošteva".

(2) Signalna oznaka 201: "Signal se ne upošteva"

*Bel poševni križ s črnim robom
(glej sliko 87).*



Slika 87

(3) Signalno oznako 201: "Signal se ne upošteva" je treba pritrditi na signalno ploščo, tako da segajo konci križa čez njene robove, pri čemer svetlobni signali ne smejo biti razsvetljeni.

(4) Neveljavnost likovnega glavnega signala se lahko označi namesto z belim poševnim križem s črnim robom tudi tako, da se vse ročice glavnega signala spustijo navpično navzdol.

(5) Luči neveljavnih svetlobnih signalov, ki so med testnim obratovanjem razsvetljeni, morajo biti prekrite.

(6) Ostale neveljavne signale in signalne oznake je treba odstraniti ali prekriti.

(7) Način obveščanja strojevodij o neveljavnosti signalov je predpisan v prometnem pravilniku.

64. člen

(oznaka za ločnico)

(1) Signalna oznaka 202: "Ločnica"

Bel vodoravno položen kvader iz različnih snovi s črno pobarvanima koncema (glej sliko 88).



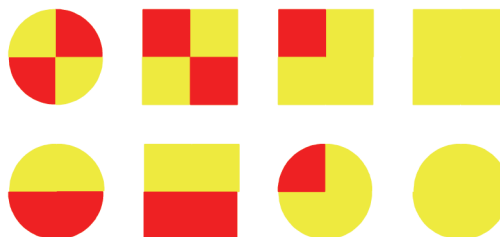
Slika 88

(2) Signalna oznaka 202: "Ločnica" označuje mesto, do katerega smejo stati vozila na enem tiru, da ne ogrožajo vožnje po sosednjem tiru, in tudi mejo med tiroma, ki se zblížujeta.

65. člen
(meja kontroliranega odseka)

- (1) Signalna oznaka 203: "Meja odseka"

Okrogli ali kvadratni stebrič oziroma pokrov priključne omarice izoliranega odseka pobarvan rumeno-rdeče, oziroma pokrov priključne omarice števca osi pobarvan rumeno (glej sliko 89).



Slika 89

- (2) Deli oznak, ki so pobarvani rdeče, označujejo izolirano tirnico (tirnice), deli, ki so pobarvani rumeno, označujejo neizolirano tirnico (tirnice).
- (3) Kvadratni stebriči oziroma pokrovi tirnih priključnih omaric izoliranih odsekov so razdeljeni na dva oziroma štiri dele. Vsak del ustreza izoliranemu oziroma neizoliranemu odseku tirnic, ki se na tem mestu končuje ali začneja.
- (4) Nekaterе kombinacije signalnih oznak 203: "Meja odseka" so glede na razporeditve izoliranih in neizoliranih tirnic prikazane na sliki 89.
- (5) Pokrov ohišja števca osi na postaji mora biti rumeno obarvan.
- (6) Signalna oznaka 203: "Meja odseka" pri kretnicah označuje mesto, ki ga morajo vozila sprostiti oziroma ga ne smejo zasesti, da je mogoče kretnice prestavljati.

66. člen
(oznaka za mesto ustavitve)

- (1) Signalna oznaka 204: "Mesto ustavitve"

Črna pokončna pravokotna plošča z belo črko "S" (glej sliko 90).



Slika 90

- (2) Signalna oznaka 204: "Mesto ustavitve" je stalna ali prenosna.
- (3) Signalno oznako 204: "Mesto ustavitve" se postavlja na vseh nezasedenih postajah, službenih mestih in na postajališčih, kjer je treba potniškim vlakom označiti mesto ustavitve. Signalna oznaka se postavi na peron, za katerega velja, na dvotirnih progah pa na zunanji strani obeh tirov za obe smeri vožnje. Vlak se mora ustaviti tako, da potniki izstopajo na peron (pri izven nivojskih ali nivojskih dostopih), najkasneje pa tako, da so prva vrata za potnike pri signalni oznaki 204: "Mesto ustavitve".
- (4) Signalne oznake 204: "Mesto ustavitve" se postavijo tako, da ni ogrožena varnost potnikov in železniških delavcev.

67. člen
(progovni opozorilnik)

- (1) Signalna oznaka 206: "Pazi, nivojski prehod"

Steber, pobarvan menjaje z rdečimi in belimi pasovi (glej sliko 91).



Slika 91

- (2) Progovni opozorilnik se vgrajuje na razdalji 500 m pred nivojskimi prehodi, ki so brez zapornic, polzapornic ali svetlobnih prometnih znakov, ki napovedujejo prihod vlaka.

- (3) Progovni opozorilnik se vgradi:

- na enotirnih progah na desni strani tira,
- na dvotirnih progah na zunanji strani pravega tira,
- na progah z obojestranskim prometom na zunanji strani obeh tirov.

- (4) Signalna oznaka 206: "Pazi, nivojski prehod" opozarja strojevodjo, da mora pri tej oznaki oddati signalni znak 63: "Pazi" in ga po potrebi ponoviti, dokler ne zapelje na nivojski prehod, da s tem naznani udeležencem v cestnem prometu, da se vlak približuje nivojskemu prehodu.

68. člen
(prenosni progovni opozorilnik)

- (1) Signalna oznaka 207: "Mesto dela na progi"

Bela ovalna plošča s sliko delavca, na stebru so rdeče-beli pasovi (glej sliko 92).



Slika 92

- (2) Signalna oznaka 207: "Mesto dela na progi" opozarja strojevodjo, da mora pri tej oznaki dati signalni znak 63: "Pazi", s katerim opozori delavce na progi, da se morajo umakniti s proge. Signalni znak 63: "Pazi" mora večkrat ponoviti, vse do prispetja na mesto dela na progi.

- (3) Prenosni progovni opozorilnik je treba postaviti pred mestom opravljanja progovnih del na najmanjšo razdaljo 500 m, in sicer:

- na postajah pred uvoznimi kretnicami, kadar se dela opravljajo na postaji ali na razdalji, krajši od 500 m za postajo;
- 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.

(4) Kadar je treba na mestu progovnih del umikati težke predmete ali kadar je vidljivost zaradi vremenskih razmer zmanjšana, je treba prenosne progovne opozorilnike postaviti tudi na večjo razdaljo.

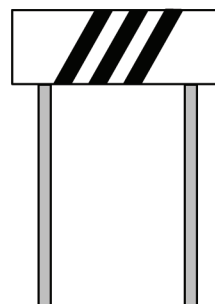
(5) Na cepnih postajah in izhodnih postajah vlakov je dovoljeno postaviti prenosni progovni opozorilnik na krajši razdalji, če je mesto dela za postajo na razdalji, krajši od 500 m. O tem je treba strojevodje vlakov, ki začenjajo vožnjo, obveščati z nalogom, v katerem je treba navesti podatke o kilometrski 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.

69. člen

(oznaka za približevanje postajališču)

(1) Signalna oznaka 210: "Približevanje postajališču"

Bela pravokotna plošča s tremi poševnimi črnimi pasovi (glej sliko 93).



Slika 93

(2) Signalna oznaka 210: "Približevanje postajališču" opozarja strojevodjo, da se vlak približuje postajališču.

(3) Signalno oznako 210: "Približevanje postajališču" je treba vgraditi pred postajališčem najmanj na zavorni razdalji do sredine perona, in sicer:

- na enotirnih progah, na desni strani tira v smeri vožnje;
- na dvotirnih progah, na zunanji strani tira v smeri vožnje;
- na progah z obojestranskim prometom, na zunanji strani obeh tirov.

(4) Če je razdalja med postajališči oziroma postajo in postajališčem krajša od zavorne razdalje, se signalna oznaka za približevanje postajališču ne vgrajuje.

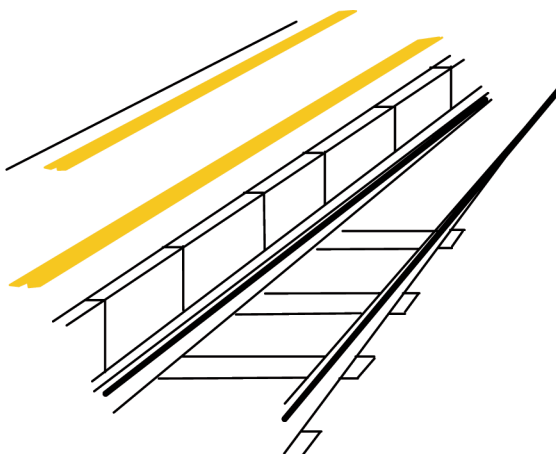
70. člen

(oznaka za mejo gibanja oseb na peronu)

(1) Signalna oznaka za mejo gibanja oseb na peronu opozarja osebe, ki se nahajajo na peronu, do kod se lahko brez nevarnosti približajo robu perona, da jih ne ogrožajo vožnje po tiru ob peronu.

(2) Signalna oznaka 211: "Meja gibanja oseb na peronu"

Rumen pas na peronu po vsej dolžini ob robu, ki meji na tir (glej sliko 94).



Slika 94

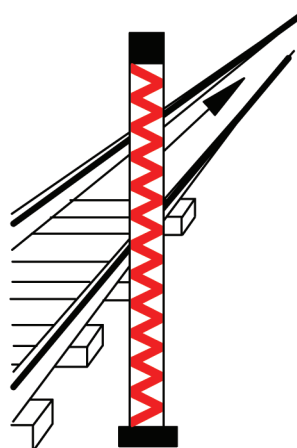
71. člen

(signalna oznaka za predmete, ki segajo v normalni svetli profil)

(1) Signalna oznaka za predmet, ki sega v normalni svetli profil proge ali tira, kaže, da sega predmet ali objekt v normalni svetli profil tira.

(2) Signalna oznaka 212: "Sega v normalni svetli profil"

Bel pokončen pas z rdečo cikcakasto črto in črno pobarvanim vrhom (glej sliko 95).



Slika 95

(3) S signalno oznako 212: "Sega v normalni svetli profil" je treba označiti vse objekte in predmete, ki segajo v normalni svetli profil, in sicer:

- s posebej izdelano ploščo, ki se vgradi poleg objekta ali namesti nanj;
- z narisano oznako 212: "Sega v normalni svetli profil" na samem objektu ali njegovem robu.

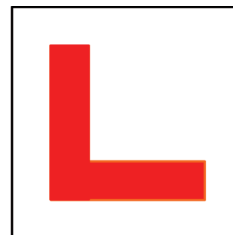
72. člen

(meja ločišča)

(1) S signalno oznako meja ločišča se označijo mesta, kjer se začne in kjer se konča ločišče, da bi strojevodja in delavci pri vzdrževanju naprav voznega omrežja bili obveščeni, do kod sega vozno omrežje odprte proge oziroma postaje.

(2) Signalna oznaka 213: "Začetek ločišča"

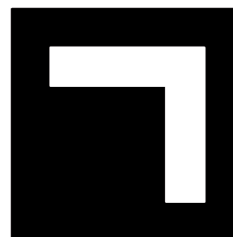
Bela kvadratna plošča z rdečim likom, pri katerem je ena stran vzporedna s spodnjim vodoravnim robom plošče, druga stran pa z levim navpičnim robom plošče - velika črka **L** (glej sliko 96).



Slika 96

(3) Signalna oznaka 214: "Konec ločišča"

Črna kvadratna plošča z belim likom, pri katerem je ena stran vzporedna z zgornjim vodoravnim robom plošče, druga stran pa z desnim navpičnim robom plošče - obrnjena velika črka **┐** (glej sliko 97).



Slika 97

(4) Hrbtna stran plošče signalne oznake 213: "Začetek ločišča" kaže signalne oznake 214: "Konec ločišča".

73. člen

(oznake za delo snežnega odmetalnika in pluga)

(1) S signalnimi oznakami za delo snežnega odmetalnika in pluga je treba označiti vsa mesta, kjer je pluženje ogroženo oziroma omejeno zaradi predmetov, ki segajo v profil pluženja.

(2) Signalna oznaka 215: "Dvigni medtirnični plug"

En črn poševen križ, pritrjen na črnem drogu (glej sliko 98).



Slika 98

(3) Signalna oznaka 216: "Stisni krila"

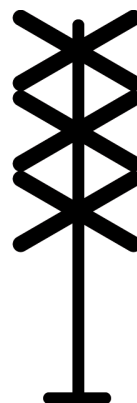
Dva črna poševna križa, pritrjena na črnem drogu (glej sliko 99).



Slika 99

- (4) Signalna oznaka 217: "Dvigni odmetalo, stisni krila in dvigni medtirnični plug"

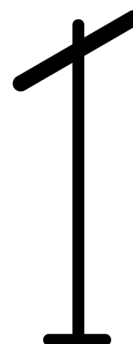
Trije črni poševni križi, pritrjeni na črnem drogu (glej sliko 100).



Slika 100

- (5) Signalna oznaka 218: "Preklic omejitve"

Ena črna letvica, pritrjena poševno z leve na desno navzgor, na črnem drogu (glej sliko 101).



Slika 101

- (6) Signalne oznake 215, 216, 217 in 218 je treba postaviti:

- na enotirnih progah na desni strani tira,
- na dvotirnih progah na zunanji strani pravega tira,
- na dvotirnih progah z obojestranskim prometom na zunanji strani obeh tirov za obe smeri vožnje.

- (7) Signalne oznake 215, 216 in 217 je treba postaviti najmanj 10 m pred oviro, signalno oznako 218 pa 10 m za oviro.

- (8) Ravnanje pri vožnjah s pluzenjem ob signalnih oznakah 215, 216, 217 in 218 je treba predpisati v posebnem navodilu za ravnanje snežnega odmetalnika ali pluga za posamezno vrsto. Signalne oznake za delo snežnega odmetalnika in pluga morajo biti postavljene v času, ki mora biti predpisan z operativnimi načrti za zavarovanje prometa pozimi.

XIII. SIGNALI STAREGA TIP, KI SE NE SMEJO VEČ VGRAJEVATI

74. člen

(skupne določbe za signale starega tipa)

- (1) Za glavne signale starega tipa veljajo smiselno enaka določila, kot za svetlobne glavne signale, predpisane v tem pravilniku. Ta določila se nanašajo na uporabo in vzdrževanje signalnih sredstev, označevanje stebrov signalov, najmanjše vidne razdalje in mesta vgraditve signalov.

- (2) Posebnosti, ki se nanašajo samo na signale starega tipa, so predpisane v tem poglavju.

- (3) Ročice likovnih glavnih signalov so s sprednje strani pobarvane rdeče z belim vzdolžnim pasom po sredini, beli pasovi so pobarvani ali prevlečeni z odsevno snovjo.

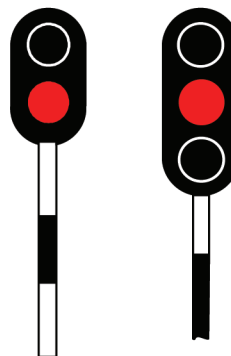
- (4) Signalne svetilke likovnih signalov se razsvetlujejo ponoči po koledarju razsvetljevanja, ob slabi vidljivosti pa tudi podnevi.

75. člen

(signalni znaki svetlobnih glavnih signalov, njihov pomen, namen in uporaba)

- (1) Signalni znak 1a: "Stoj"

Ena rdeča mirna luč (glej sliko 102).

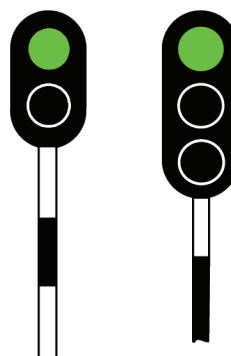


Slika 102

- (2) Signalni znak 1a: "Stoj" pomeni, da se mora vlak ustaviti in da je nadaljnja vožnja od signala prepovedana.

- (3) Signalni znak 2a: "Prosto"

Ena zelena mirna luč (glej sliko 103).



Slika 103

- (4) Signalni znak 2a: "Prosto" na prostornem signalu pomeni, da je:

- vožnja v blokovni ali odjavni odsek, ki ga prostorni signal krije, dovoljena,
- hitrost do prihodnjega glavnega signala ali predsignala redna.

- (5) Signalni znak 2a: "Prosto" na glavnem signalu, ki krije kretnično območje, pomeni, da:

- je preko pripadajočega kretničnega območja vožnja dovoljena z redno hitrostjo;
- lahko vlak do naslednjega glavnega signala oziroma do predsignala vozi z redno hitrostjo.

- (6) Svetlobni signal s samo dvema lučema se sme uporabljati samo kot signal na zasedenih odjavnicah pri zaporu tira.

- (7) Signalni znak 8a: "Omejena hitrost"

Ena zelena mirna luč in pod njo ena rumena mirna luč (glej sliko 104).



Slika 104

(8) Signalni znak 8a: "Omejena hitrost" kaže enopomenski signal, ki krije kretnično območje.

(9) Signalni znak 8a: "Omejena hitrost" pomeni, da je preko pripadajočega kretničnega območja vožnja dovoljena z omejeno hitrostjo, predpisano z voznim redom posameznega vlaka, naprej pa z redno hitrostjo.

76. člen

(signalni znaki likovnih glavnih signalov, njihov pomen, namen in uporaba)

(1) Pri likovnih glavnih signalih se dajejo signalni znaki:

- s številom in lego ročic,
- s številom in lego ročic in mirnimi barvnimi lučmi.

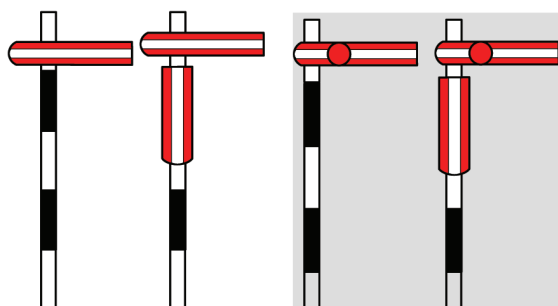
(2) Signalni znak 1 b: "Stoj"

1. Dnevni znak:

Ena vodoravna signalna ročica desno v smeri vožnje (glej sliko 105a).

2. Nočni znak:

Ena rdeča mirna luč poleg dnevnega znaka (glej sliko 105b).



Slika 105a

Slika 105b

(3) Signalni znak 1b: "Stoj" pomeni, da se mora vlak ustaviti in da je vožnja od signala naprej prepovedana.

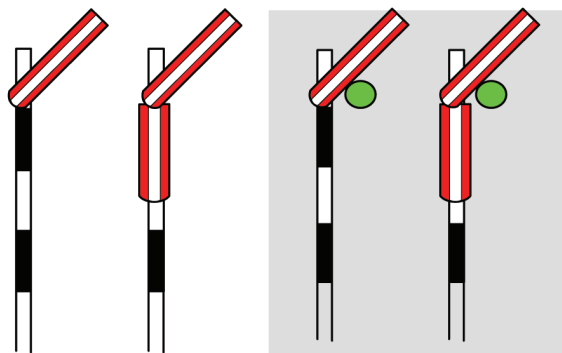
(4) Signalni znak 2 b: "Prosto"

1. Dnevni znak:

Ena signalna ročica, vzdignjena poševno navzgor desno v smeri vožnje (glej sliko 106a).

2. Nočni znak:

Ena zelena mirna luč poleg dnevnega znaka (glej sliko 106b).



Slika 106a

Slika 106b

(5) Signalni znak 2b: "Prosto" na likovnem signalu, ki krije kretnično območje in je v odvisnosti z voznimi potmi, pomeni, da je vožnja od tega signala naprej dovoljena in da je preko pripadajočega kretničnega območja vožnja z redno hitrostjo.

(6) Signalni znak 2b: "Prosto" na prostornem likovnem signalu pomeni, da je:

- vožnja v prihodnji prostorni odsek dovoljena;
- hitrost do predsignala redna.

(7) Na likovnem signalu, ki kaže signalni znak 1b: "Stoj" in 2b: "Prosto", ne pa tudi signalnega znaka 8b: "Omejena hitrost", signalni znak 2b: "Prosto" pomeni samo to, da je vožnja na postajo ali službeno mesto dovoljena, ne kaže pa, s kakšno hitrostjo (redno ali omejeno) se sme voziti preko kretničnega območja. V takšnem primeru je hitrost v premo enaka hitrosti v odklon in je predpisana v dokumentih voznega reda, ne sme pa preseči 50 km/h.

(8) Signalni znak 8 b: "Omejena hitrost"

1. Dnevni znak:

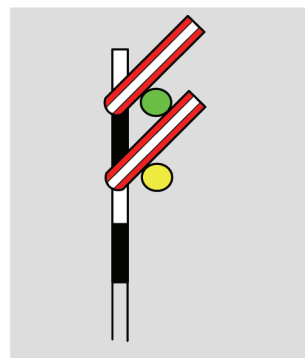
Dve signalni ročici, vzdignjeni poševno navzgor v desno v smeri vožnje (glej sliko 107a).

2. Nočni znak:

Ena zelena mirna luč in pod njo ena rumena mirna luč poleg dnevnega znaka (glej sliko 107b).



Slika 107a



Slika 107b

(9) Signalni znak 8b: "Omejena hitrost" kažejo likovni glavni signali, ki krijejo kretnično območje in so opremljeni z dvema ročicama.

(10) Signalni znak 8b: "Omejena hitrost" pomeni, da je preko pripadajočega kretničnega območja vožnja dovoljena z omejeno hitrostjo, predpisano z voznim redom posameznega vlaka, naprej pa z redno hitrostjo.

(11) Omejena hitrost pri signalnem znaku 8b: "Omejena hitrost" velja od prve kretnice pa vse dokler zadnje vozilo ne prevozi zadnje kretnice kretničnega območja, ki ga signal krije.

(12) Glavni likovni signal, ki kaže proti vlaku signalni znak za dovoljeno vožnjo, je treba postaviti v lego za prepovedano vožnjo, in sicer:

- kritni signal, ki ni v odvisnosti z voznimi potmi, in prostorni signal odjavnice takrat, ko vlak, ki prihaja, ves odpelje mimo glavnega signala;
- uvozni in kritni signal, ki je v odvisnostmi z voznimi potmi, takrat ko vlak, ki prihaja, prepelje vse kretnice, ki so v odvisnosti s tem signalom.

77. člen

(ravnanje ob okvarah likovnih glavnih signalov)

(1) Če se pokvari likovni glavni signal, ki kaže redno signalni znak 1b: "Stoj", je treba ravnati na naslednji način:

- a) če je ostal tako, da kaže signalni znak 1b: "Stoj", je treba pustiti, da kaže ta signalni znak, ponoči pa ga je treba razsvetliti;
- b) če kaže signalni znak 2b: "Prosto" ali 8b: "Omejena hitrost":
 - ga je treba postaviti, če je to mogoče storiti, ne da bi ga pri tem poškodovali, da kaže signalni znak 1b: "Stoj";
 - če signala ni mogoče postaviti v lego, da bi kazal signalni znak 1b: "Stoj", je treba pred njega postaviti zaustavni lopar, ki kaže signalni znak 82a: "Stoj", ali pa ga pritrditi na sam signalni steber, signalne svetilke pokvarjenega signala pa ugasniti.

(2) Če se pokvari likovni glavni signal, ki kaže redno signalni znak 2b: "Prosto", je treba ravnati:

- če kaže signalni znak 1b: "Stoj", ga je treba postaviti, če je to mogoče storiti, ne da bi ga pri tem poškodovali, v lego, da kaže signalni znak 2b: "Prosto";
- če kaže signalni znak za dovoljeno vožnjo in je treba nadaljnjo vožnjo prepovedati, je treba na sam signal ali pred njega postaviti zaustavni lopar, ki kaže signalni znak 82a: "Stoj", signalne svetilke pokvarjenega signala pa ugasniti.

(3) Kadar je pokvarjen glavni signal, ne glede na to, ali kaže redno signalni znak za dovoljeno ali prepovedano vožnjo (ne glede, kakšen signalni znak redno kaže), njegov

predsignal pa je brezhiben, mora predsignal kazati signalni znak 10a: "Pričakuj Stoj" tudi v primeru, ko glavni signal kaže signalne znake za dovoljeno vožnjo.

78. člen (likovni predsignalni)

(1) Plošče likovnih predsignalov so pravokotne ali okrogle oblike. S sprednje strani so pobarvane z rumeno-belimi navpičnimi pasovi in obrobljene s črno-belim robom. Beli pasovi so pobarvani ali prevlečeni z odsevno snovjo.

(2) Signalni znak 10a: "Pričakuj Stoj"

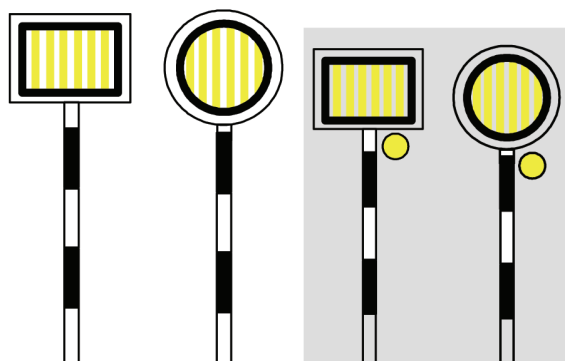
1. Dnevni znak:

Signalna plošča v navpični legi

(glej sliko 108a).

2. Nočni znak:

Ena rumena mirna luč poleg dnevnega znaka (glej sliko 108b).



Slika 108a

Slika 108b

(3) Likovni predsignalni smejo biti vgrajeni samo pred likovnimi glavnimi signali.

(4) Signalni znak 11a: "Pričakuj Prosto"

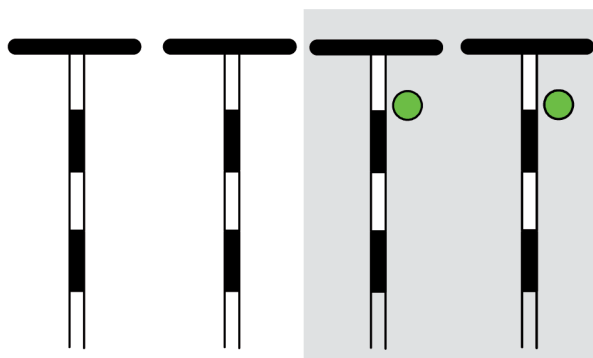
1. Dnevni znak:

Signalna plošča v vodoravni legi

(glej sliko 109a).

2. Nočni znak:

Ena zelena mirna luč poleg dnevnega znaka (glej sliko 109b).



Slika 109a

Slika 109b

(5) Signalni znak 10a: "Pričakuj Stoj" pomeni, da je treba vožnjo do glavnega signala uravnavati tako, da se bo vlak ustavil pred glavnim signalom, ki kaže signalni znak 1a: "Stoj".

(6) Signalni znak 11a: "Pričakuj Prosto" pomeni, da do glavnega signala ni treba zmanjšati hitrosti.

79. člen (ravnanje ob okvarah likovnih predsignalov)

(1) Če je predsignal pokvarjen in kaže signalni znak 10a: "Pričakuj Stoj", ostane v tej legi. Če kaže predsignal signalni znak 11a: "Pričakuj Prosto", je treba poskrbeti, da kaže signalni znak 10a: "Pričakuj Stoj". Če tega ni moč napraviti, se pred likovni predsignal postavi rumen signalni lopar - signalni znak 83a: "Počasi", ponoči pa zelena luč na predsignalu ugasne.

(2) O neuporabnosti predsignala zaradi okvare mora prometnik z nalogom obvestiti strojevodjo le v primeru, če predsignal kaže signalni znak 11a: "Pričakuj Prosto".

(3) Kadar na likovnem predsignalu signalna svetilka ponoči ugasne, je treba ravnati tako, kot da bi predsignal kazal signalni znak 10a: "Pričakuj Stoj".

80. člen
(območni premikalni signali)

(1) Območni premikalni signali so svetlobni ali likovni, vgrajeni pa so ob tiru na meji območja, ki ga krijejo. Namenjeni so za kritje enega premikalnega območja pred drugim, ene skupine ranžirnih tirov pred drugo, za kritje tirne skupine za sprejem in tirne skupine za odpravo vlakov ali tirne skupine za sprejem in odpravo vlakov pred ranžirno skupino tirov. Območni premikalni signali lahko kažejo signalne znake v obe smeri.

(2) Stebri območnih premikalnih signalov morajo biti s sprednje strani pobarvani z belimi in modrimi pasovi ali pa morajo biti na njih nameščene belo-modre plošče z odsevnimi snovmi. Kadar so stebri signalov označeni s pritrjenimi ploščami z odseвно snovjo, morajo biti označeni najmanj z enim modrim in dvema belima pasovoma. Bela pasova sta lahko za polovico krajša od modrega pasu.

(3) Območni premikalni signali kažejo, ali je od tega signala naprej premik dovoljen ali prepovedan.

(4) Signalni znak 28a: "Premik prepovedan"

1. Na svetlobnem signalu:

Ena modra luč (glej sliko 110a)

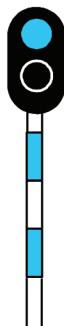
2. Na likovnem signalu:

- dnevni znak:

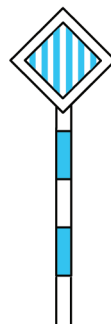
Kvadratna belo-modra signalna plošča, postavljena na vogal (glej sliko 110b).

- nočni znak:

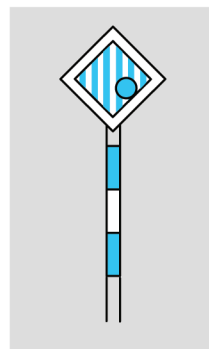
Ena modra mirna luč poleg dnevnega znaka (glej sliko 110c).



Slika 110a



Slika 110b



Slika 110c

(5) Signalni znak 29a: "Premik dovoljen"

1. Na svetlobnem signalu:

Ena bela mirna luč (glej sliko 111a).

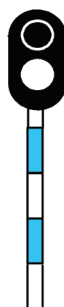
2. Na likovnem signalu:

- dnevni znak:

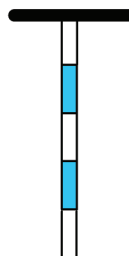
Pravokotna modro-bela signalna plošča v vodoravni legi (glej sliko 111b).

- nočni znak:

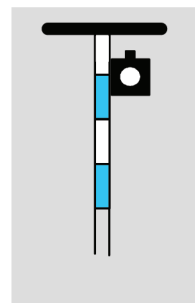
Ena bela mirna luč poleg dnevnega znaka (glej sliko 111c).



Slika 111a



Slika 111b



Slika 111c

(6) Signalna znaka 28a: "Premik prepovedan" in 29a: "Premik dovoljen" veljata samo za premik.

(7) Signalni znak 28a: "Premik prepovedan" na območnem premikalnem signalu pomeni prepoved premika mimo njega.

- (8) Signalni znak 29a: "Premik dovoljen" pomeni, da je premik mimo njega dovoljen.
- (9) Redni signalni znak območnega premikalnega signala je signalni znak 28a: "Premik prepovedan".
- (10) Kadar je svetlobni območni premikalni signal pokvarjen tako, da ne more kazati signalnega znaka 28a: "Premik prepovedan", ga je treba ugasniti.
- (11) Če se likovni območni premikalni signal pokvari, je treba poskrbeti, da bo kazal signalni znak 28a: "Premik prepovedan".
- (12) Kadar območni premikalni signal ni razsvetljen, pomeni, kot da kaže signalni znak 28a: "Premik prepovedan".
- (13) O pokvarjenem območnem premikalnem signalu mora biti dokazno obveščeno premikalno osebje in osebje, ki prestavlja kretnice, enkrat v izmeni. Kadar je strojevodja pri premiku dokazno obveščen o pokvarjenem območnem premikalnem signalu, upošteva pri opravljanju premika le ročne signalne znake, ki jih glede na lego premikalne lokomotive daje delavec pri tem signalu.

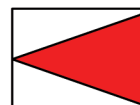
81. člen

(svarilniki glavnih signalov in predsignalov)

- (1) Svarilniki glavnih signalov in predsignalov opozarjajo strojevodjo, da je glavni signal oziroma predsignal vgrajen na nasprotni strani tira, kot bi moral biti.

- (2) Signalni znak 86a: "Glavni signal na drugi strani"

Bela pravokotna plošča z rdečim trikotnikom, katerega vrh je obrnjen v tisto stran, na kateri je vgrajen glavni signal (glej sliko 112).



Slika 112

- (3) Svarilnik glavnega signala je vgrajen na mestu, s katerega se vidi glavni signal, in sicer na tisti strani proge, kjer bi moral biti v skladu z določili tega pravilnika vgrajen glavni signal. Svarilnik glavnega signala mora biti na primerni višini tako, da je razločno viden najmanj na 100 m.

- (4) Signalni znak 87a: "Predsignal na drugi strani"

Črna pravokotna plošča z rumenim trikotnikom, katerega vrh je obrnjen v tisto stran, na kateri je vgrajen predsignal (glej sliko 113).



Slika 113

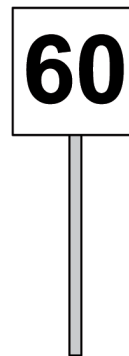
- (5) Svarilnik predsignala je vgrajen na mestu, s katerega se vidi predsignal, in sicer na tisti strani proge, kjer bi moral biti v skladu z določili tega pravilnika vgrajen predsignal. Vgrajen mora biti na primerni višini tako, da je razločno viden najmanj na 100 m.
- (6) Svarilniki glavnih signalov in predsignalov so pobarvani z odsevno barvo ali prevlečeni z odsevno snovjo.

82. člen
(signali za največjo dovoljeno progovno hitrost)

(1) S signali za največjo dovoljeno progovno hitrost se označijo mesta sprememb največjih dovoljenih hitrosti na delih prog.

(2) Signalni znak 88a: "Pričakuj spremembo progovne hitrosti"

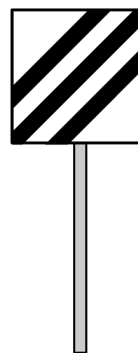
Bela pravokotna plošča (predsignalna plošča) z eno črno številko (glej sliko 114).



Slika 114

(3) Signalni znak 89a: "Začetek spremembe progovne hitrosti"

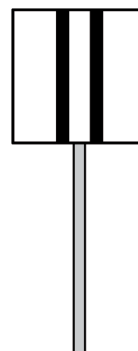
Bela kvadratna plošča (začetna plošča) s tremi črnimi poševnimi pasovi z leve proti desni navzgor (glej sliko 115).



Slika 115

(4) Signalni znak 90a: "Konec spremembe progovne hitrosti"

Bela kvadratna plošča (končna plošča) z dvema navpičnima črnima pasovoma (glej sliko 116).



Slika 116

(5) Predsignalna plošča pomeni, da je treba vožnjo uravnavati tako, da se bo od signala, ki kaže signalni znak 89a: "Začetek spremembe progovne hitrosti", vozilo s hitrostjo, ki je napisana na predsignalni plošči.

(6) Predsignalna plošča je vgrajena za vsako smer vožnje na razdalji najmanj 600 m pred začetno ploščo, če je zavorna razdalja 1000 m, oziroma na razdalji najmanj 400 m na progah z zavorno razdaljo 700 m.

(7) Ploščo, ki označuje začetek spremembe progovne hitrosti, je treba postaviti na mesto začetka dela proge, preko katerega se mora voziti s hitrostjo, ki je napisana na predsignalni plošči. Vgradi se na mestu, od katerega naprej je treba voziti z označeno hitrostjo, in sicer na tisti strani, na kateri je predsignalna plošča.

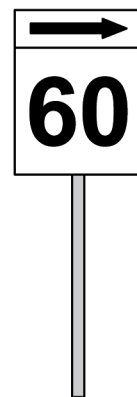
(8) Plošča, ki označuje konec spremembe progovne hitrosti, je postavljena na mestu, kjer se sprememba hitrosti konča.

(9) Na enotirnih progah se začetna plošča vedno uporabi za končno ploščo za nasprotno smer in zato končna plošča stoji v obeh smereh vožnje na levi strani tira v smeri vožnje vlaka.

(10) Preko označenega mesta je treba voziti z označeno hitrostjo vse dotlej, dokler zadnje vozilo v vlaku ne odpelje mimo končne plošče.

(11) Za označitev sprememb največjih dovoljenih hitrosti na glavnih prevoznih tirih in na odprti progi neposredno za postajo se predsignalne plošče in plošče, ki označujejo začetek oziroma konec spremembe progovne hitrosti, ne smejo vgraditi na postaji. Predsignalna plošča za glavni prevozni tir se vgradi na predpisani razdalji pred prvo uvozno kretnico, plošča za začetek spremembe progovne hitrosti pri prvi uvozni kretnici in plošča za konec spremembe progovne hitrosti pri zadnji izvozni kretnici. Za spremembo največje dovoljene progovne hitrosti, ki je neposredno za postajo, se predsignalna plošča vgradi pred prvo uvozno kretnico, plošča za začetek spremembe progovne hitrosti za zadnjo izvozno kretnico, plošča za konec spremembe progovne hitrosti pa na mestu, kjer preneha sprememba.

(12) Če se predsignalna plošča vgradi na skupnem delu proge pred cepiščem, velja pa le za eno cepnih prog, se na takšni predsignalni plošči namesti puščica, ki kaže v smeri cepne proge, za katero velja (glej sliko 117).



Slika 117

(13) Če se na delu proge, na katerem je signalizirana sprememba največje dovoljene progovne hitrosti, vpelje manjša hitrost, je treba to signalizirati s signali za počasno vožnjo.

(14) Na progi, kjer so vgrajeni signali za spremembo največje dovoljene progovne hitrosti novega tipa, ne smejo biti hkrati še signali za spremembo največje dovoljene progovne hitrosti starega tipa.

(15) Neveljavne signale za spremembo največje dovoljene progovne hitrosti je treba odstraniti.

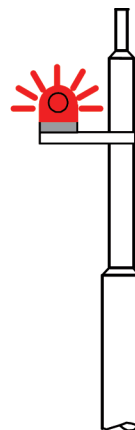
(16) Primeri, kako se vgradijo signali za spremembo progovne hitrosti, so določeni v Prilogi 6, ki je sestavni del tega pravilnika.

83. člen (signali javljalnikov plazov)

(1) S signali javljalnikov plazov so opremljene proge ali odseki prog, ob katerih obstaja nevarnost proženja plazov ali kamenja.

- (2) Signalni znak 91a: "Ustavi, ovira na progi".

Opozorilna rdeča luč z vrtljivo zaslonko ali utripajoča rdeča luč (glej sliko 118).



Slika 118

- (3) Signali javljalnikov plazov so pritrjeni na vsakem drugem stebru voznega omrežja ali na posebnih stebrih vzdolž celotnega nevarnega mesta. Signalni znak 91a: "Ustavi, ovira na progi" velja za vse vlake, ne glede na tir in smer vožnje.

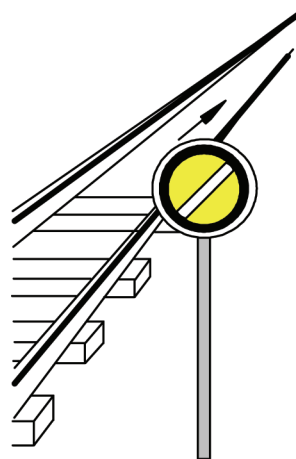
- (4) Rdeče luči z vrtljivimi zaslonkami ali utripajoče rdeče luči zasvetijo le v primeru, ko naprave za javljanje plazov registrirajo nevarnost za nadaljnjo vožnjo. Strojevodja mora ukreniti vse, da vlak čim prej ustavi. Kontrola delovanja naprav za javljanje plazov je na stalno zasedeni postaji.

84. člen
(dohodni signal)

- (1) Signalna oznaka 219: "Dohodni signal" opozarja strojevodjo, da se vlak približuje postaji, ki nima uvoznega signala in označuje mesto, kjer se mora vlak ustaviti, če je strojevodja o tem obveščen z nalogom.

- (2) Signalna oznaka 219: "Dohodni signal"

Rumen lopar s črno belim robom in belim pasom z leve na desno poševno navzgor (glej sliko 119).



Slika 119

- (3) Signalna oznaka 219: "Dohodni signal" je vgrajena na zavorni razdalji pred prvo uvozno kretnico.

- (4) Prometnik dovoli strojevodji uvoz vlaka, ki stoji pri signalni oznaki 219: "Dohodni signal", z nalogom oziroma tako, da od strojevodje vlaka, ki stoji na postaji, zahteva, da odda signalni znak 67: "Uvozi".

85. člen
(krajevni signali na postaji Sežana)

(1) Postaja Sežana je iz A in B strani zavarovana s svetlobnimi glavnimi signali in predsignali posebne oblike, ki so postavljeni na levi strani v smeri vožnje na progi in na postaji.

(2) Predsignali in uvozni signali imajo na visokem stebru po dve poševno postavljeni okrogli plošči, obrnjeni proti vlaku, v njunih sredinah pa je vgrajena naprava za menjavanje barvnih luči.

(3) Predsignal uvoznega signala kaže signalne znake:

- a) »Pričakuj stoj«
Zgoraj desno in spodaj levo mirna rumena luč;
- b) »Pričakuj prosto«
Zgoraj desno in spodaj levo mirna zelena luč;
- c) »Pričakuj omejeno hitrost«
Zgoraj desno mirna rumena luč in spodaj levo mirna zelena luč.

(4) Uvozni signal kaže signalne znake:

- a) »Stoj«
Zgoraj desno mirna rdeča luč;
- b) »Prosto«
Zgoraj desno mirna zelena luč;
- c) »Omejena hitrost«
Zgoraj desno mirna zelena luč in spodaj levo mirna rumena luč;
- d) »Stoj« rezervna luč
Spodaj levo mirna rdeča luč (rezervna), ko glavna pregori.

(5) Izvozni signal kaže signalne znake:

- a) »Stoj«
Rdeča mirna luč;
- b) »Prosto«
Zelena mirna luč.

(6) Ti signali odredjajo s svojimi signalnimi znaki uravnavanje hitrosti pri uvozu ali izvozu vlaka oziroma ustavitev vlaka, glede na to, ali je uvoz na postajo prepovedan ali prost z redno hitrostjo ali prost z omejeno hitrostjo ali je dovoljen uvoz in izvoz vlaka. To kažejo s signalnimi znaki na posameznih signalih na naslednji način:

Kadar kažejo signali:

Zap. števil	Predsignal	Uvozni signal	Izvozni signal	Pomeni
1.	»Pričakuj stoj«	»Stoj«	»Stoj«	Uvoz na postajo in izvoz s postaje prepovedana.
2.	»Pričakuj prosto«	»Prosto«	»Stoj«	Uvoz na postajo prost z redno hitrostjo.
3.	»Pričakuj omejeno hitrost«	»Omejena hitrost«	»Stoj«	Uvoz na postajo prost z omejeno hitrostjo.
4.			»Prosto«	Izvoz s postaje je dovoljen.

XIV. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

86. člen (prehodne določbe)

(1) Signale in signalne oznake starega tipa, ki so navedeni v XIII. poglavju, je dovoljeno uporabljati do prve nadgradnje ali obnove oziroma zamenjave signalov in signalnih oznak. Enako velja tudi za tiste likovne signale in signalne oznake, ki niso pobarvane ali prevlečene z odsevno snovjo. Signale za označitev največje dovoljene progovne hitrosti iz 82. člena tega pravilnika je treba zamenjati s signali za največjo dovoljeno progovno hitrost iz 33. člena tega pravilnika najpozneje v treh letih po uveljavitvi tega pravilnika.

(2) Pred začetkom uporabe tega pravilnika morajo biti izvršilni železniški delavci poučeni o njegovi vsebini, znanje pa v skladu s 74. členom Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 61/07) izredno preverjeno.

87. člen (prenehanje uporabe ter nadaljnja uporaba predpisov)

(1) Do začetka uporabe tega pravilnika se uporabljajo:

- Signalni pravilnik (Službeni glasnik ZJŽ, št. 4/78, 6/79, 8/81, 4/85, 1/88 in 8/89),
- Navodilo za rabo signalov za električno vleko (Službeni glasnik ZJŽ, št. 8-9/87 in 8/89),
- 23. točka 3. člena, sedmi odstavek 59. člena ter deveti, deseti in enajsti odstavek 61. člena Signalnega pravilnika (Uradni list RS, št. 32/02, 112/02, 123/03, 140/04, 87/05, 115/05 in 138/06).

(2) Z dnem uveljavitve tega pravilnika se preneha uporabljati tretji stavek 134. točke Navodila za premik (42) (Službeni glasnik ZJŽ, št. 3/80, 6/83, 3/87 in 4/88).

88. člen (začetek veljavnosti pravilnika)

Ta pravilnik začne veljati 1. januarja 2008, uporabljati pa se začne 14. decembra 2008.

Št. 375-5/2007
Ljubljana, dne 20. decembra 2007
EVA 2006-2411-0018

mag. Radovan Žerjav l.r.
Minister
za promet

Priloga 1

PREGLED SIGNALNIH SREDSTEV

Zaporedna številka	Delovno mesto, postaje, službena mesta in enote	Signalna sredstva, ki jih mora imeti delavec med službo pri sebi		Signalna sredstva, ki morajo biti v prostorih delovnega mesta oziroma v prostorih, določenih za hrambo teh sredstev	Opombe
1	2	3	4	5	6
		Podnevi	Ponoči		
1.	Prometnik	Ustna piščalka	Ustna piščalka	Signalni loparček Ročna signalna svetilka z belim in zelenim steklom	
2.	Kretnik ¹⁾	Ustna piščalka Signalna zastavica	Ustna piščalka Ročna signalna svetilka z belim in rumenim steklom	1 rdeč signalni lopar, 1 rumen signalni lopar, 2 zelena signalna loparja, 1 ročna signalna svetilka z rdečim steklom	Na cepnih postajah in cepiščih morajo biti zagotovljena sredstva iz 5. stolpca za vsako progo. ¹⁾ Na postajah, službenih mestih in enotah, kjer pri kretnicah ni kretniškega osebja, mora biti na mestu, določenem v poslovnem redu ali poslovniku, dvojno število signalnih sredstev iz 5. stolpca.
3.	premikalni vodja, premikač, vlakovodja popisni vlakovodja ¹⁾	Ustna piščalka Signalna zastavica	Ustna piščalka Ročna signalna svetilka z belim steklom		¹⁾ Signalno zastavico ima na delovnem mestu
4.	Sprevodnik, vodja vlaka, vlakovni manipulant	Ustna piščalka	Ustna piščalka Ročna signalna svetilka z belim steklom		
5.	Odjavnik	Ustna piščalka Signalna zastavica	Ustna piščalka Ročna signalna svetilka z belim steklom	2 rdeča signalna loparja, 2 rumena signalna loparja in 2 zelena signalna loparja	
6.	Strojevodja in pomočnik strojevodje	Ustna piščalka	Ustna piščalka	Za opremo vlečnega vozila in motornega vozila za posebne namene: 1 ročna signalna svetilka z belim in rdečim steklom, 1 rdeče bela signalna plošča, 1 signalna zastavica	

Zaporedna številka	Delovno mesto, postaje, službena mesta in enote	Signalna sredstva, ki jih mora imeti delavec med službo pri sebi		Signalna sredstva, ki morajo biti v prostorih delovnega mesta oziroma v prostorih, določenih za hrambo teh sredstev	Opombe
		3	4		
1	2	Podnevi	Ponoči	5	6
7.	Preglednik vagonov	Ustna piščalka	Ustna piščalka 1 žarometna ročna svetilka z belo lučjo	2 rdeča signalna loparja, 4 zelene signalne loparje	
8.	Progovni čuvaj	Ustna piščalka Signalna zastavica	Ustna piščalka, Ročna signalna svetilka z belim in rdečim steklom	2 rdeča signalna loparja, 2 rumena signalna loparja in 2 zelena signalna loparja	
9.	Vodja progovnih del	Ustna piščalka Signalna zastavica	Ustna piščalka 1 ročna signalna svetilka z belim in rdečim steklom 1 ročna signalna svetilka z rumenim steklom	Najmanj 2 prenosna progovna opozorilnika, 2 rdeča signalna loparja, 2 rumena signalna loparja ¹⁾ , 2 zelena signalna loparja ¹⁾ , 2 signalni plošči za označitev začetka počasne vožnje ¹⁾ .	Na dvotirnih progah je treba število signalnih sredstev iz 5. stolpca pomnožiti s številom 2. Na vzporednih progah je treba imeti signalna sredstva tudi za vzporedne proge ¹⁾ če je po končanih delih predvidena počasna vožnja
10.	Urejevalec za električno ogrevanje potniških garnitur	Ustna piščalka	Ustna piščalka 1 ročna signalna svetilka z belim steklom	Najmanj 2 signalni plošči za dajanje signalnega znaka 45: "Električna napetost vklopljena"	
11.	Vodja del na voznem omrežju	Ustna piščalka Signalna zastavica	Ustna piščalka 1 ročna signalna svetilka z belim steklom	Najmanj 2 prenosna progovna opozorilnika , 2 rdeča signalna loparja. Najmanj po dve plošči za dajanje signalnih znakov 37: "Pripravi se za spustitev odjemnika toka"; 38: "Spusti odjemnik toka" in 40: "Dvigni odjemnik toka"	Na dvotirnih progah je treba število signalnih sredstev iz 5. stolpca pomnožiti s številom 2. Na progah, ki so na nekem delu speljane vzporedno, je treba imeti signalna sredstva tudi za vzporedne proge

Zaporedna številka	Delovno mesto, postaje, službena mesta in enote	Signalna sredstva, ki jih mora imeti delavec med službo pri sebi		Signalna sredstva, ki morajo biti v prostorih delovnega mesta oziroma v prostorih, določenih za hrambo teh sredstev	Opombe
		3	4		
1	2	Podnevi	Ponoči	5	6
12.	Vsaka postaja			Potrebno ²⁾ število signalnih zastavic, ročnih signalnih svetilk, signalnih loparjev (rdečih, rumenih in zelenih). Poleg tega še potrebno število rdeče - belih signalnih plošč za sklepne signale.	²⁾ Potrebno število signalnih sredstev se določi glede na število delavcev na postaji in število prog, ki se cepijo na postaji.
13.	Vlečna enota			Potrebno ³⁾ število signalnih zastavic, ročnih signalnih svetilk z rezervnimi (belimi in rdečimi) stekli, rdeče belih signalnih plošč za sklepne signale ter rdečih in zelenih signalnih loparjev.	³⁾ Potrebno število signalnih sredstev se določi glede na število delavcev v vlečni enoti.
14.	Službena mesta in enote, na katerih ni železniških delavcev			2 rdeča in 2 zelena signalna loparja.	

Priloga 2

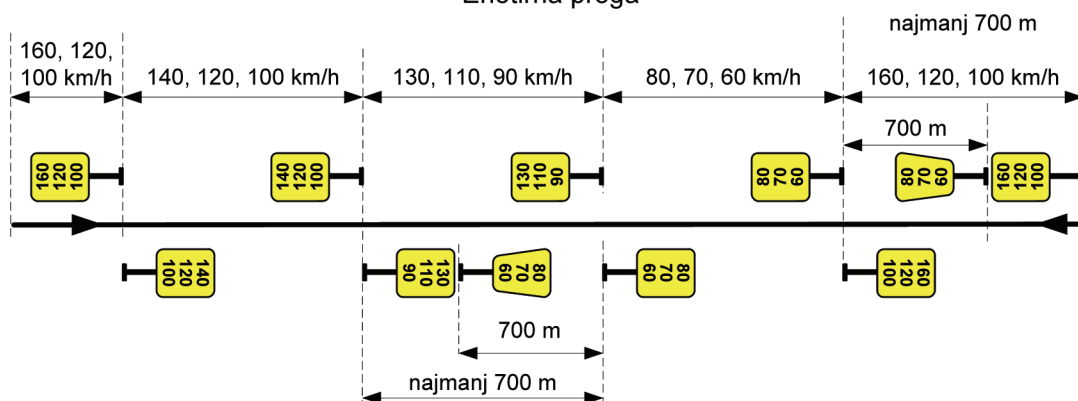
KOLEDAR RAZSVETLJEVANJA

za razsvetljevanje signalov, menjanje jakosti luči pri svetlobnih
signalih, razsvetljevanje garnitur, postavljanje prostora itd.

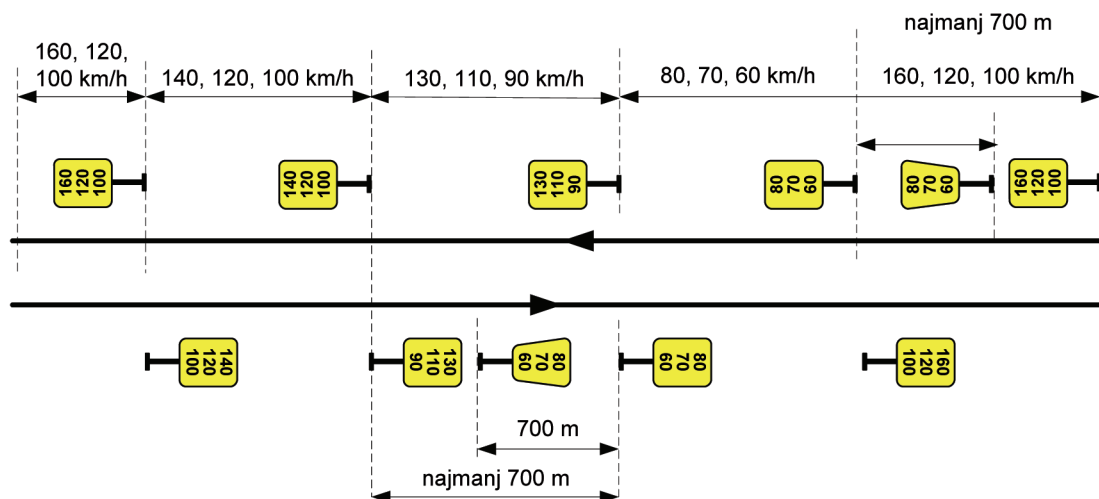
Mesec	Dan	Ura in minuta		Opomba
		od	do	
Januar	1. – 15.	16.15	7.30	Signali se morajo po določilu 1. odstavka 6. člena tega pravilnika, razsvetljevati tudi v času, ki ni predpisan v tem koledarju.
	16. – 31.	16.30	7.15	
Februar	1. – 15.	16.50	7.00	
	16. – 28. (29).	17.20	6.40	
Marec	1. – 15.	17.50	6.15	
	16. – 31.	19.20	6.45	
April	1. – 15.	19.40	6.15	
	16. – 30.	20.05	5.45	
Maj	1. – 15.	20.25	5.25	
	16. – 31.	20.45	5.10	
Junij	1. – 15.	21.00	5.00	
	16. – 30.	21.15	4.50	
Julij	1. – 15.	21.05	5.00	
	16. – 31.	20.50	5.15	
Avgust	1. – 15.	20.30	5.35	
	16. – 31.	20.00	6.00	
September	1. – 15.	19.30	6.25	
	16. – 30.	19.00	6.50	
Oktober	1. – 15.	18.30	7.15	
	16. – 31.	17.00	6.35	
November	1. – 15.	16.30	6.55	
	16. – 30.	16.15	7.10	
December	1. – 15.	16.05	7.25	
	16. – 31.	16.00	7.35	

Priloga 3

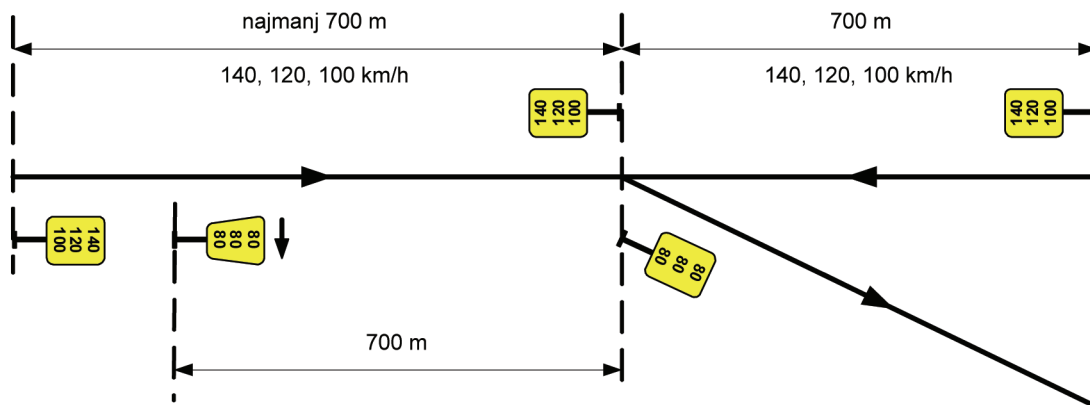
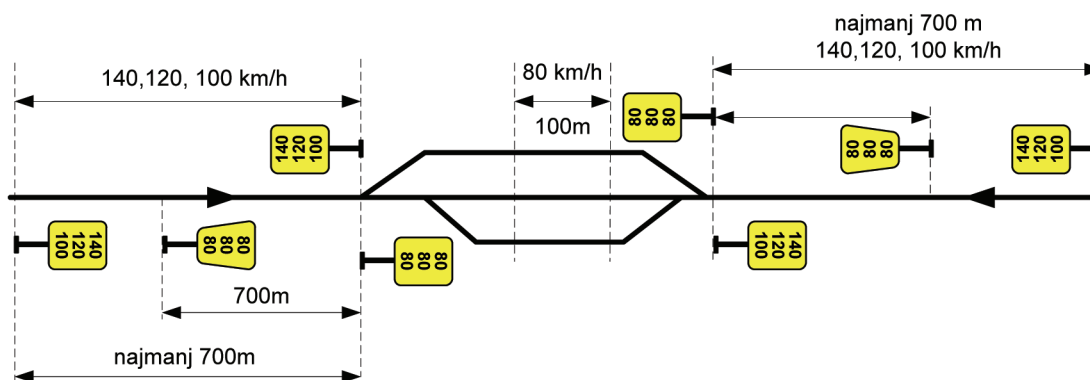
PRIMERI ZA POSTAVLJANJE SIGNALOV ZA NAJVEČJO DOVOLJENO PROGOVNO HITROST

1) Na odprti progi
Enotirna proga

Dvotirna proga (desnostranski promet)



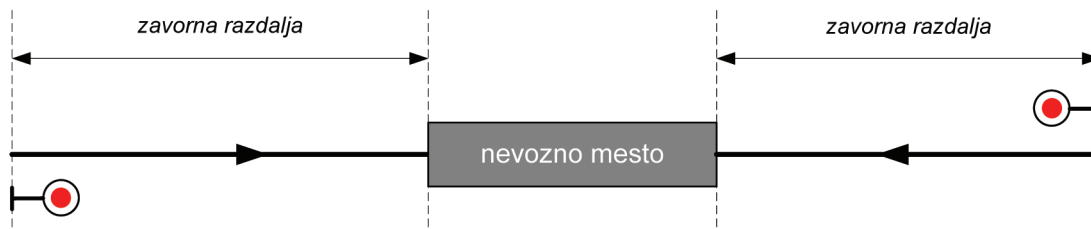
Opomba: za levostranski promet se signali postavljajo kot pri desnostranskem prometu, vendar tako, da se postavljajo na levi strani tira. Pri obojestranskem prometu se signali postavljajo ob zunanji strani tira za vsako smer.

2) Na cepišču**3) Na postaji**

Priloga 4

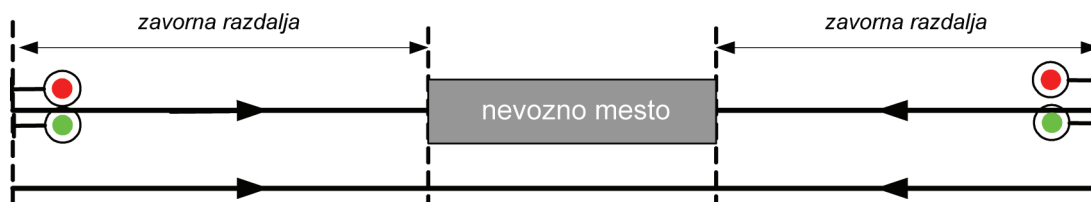
PRIMERI POSTAVLJANJA ZAUSTAVNIH SIGNALOV

A) Na enotirni progi

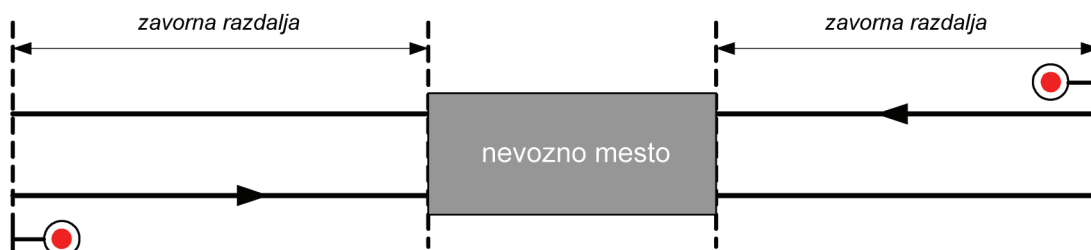


B) Na dvotirni progi

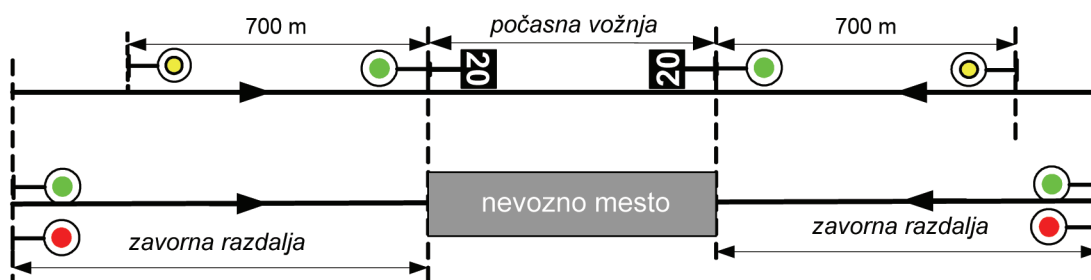
1) En tir nevozen



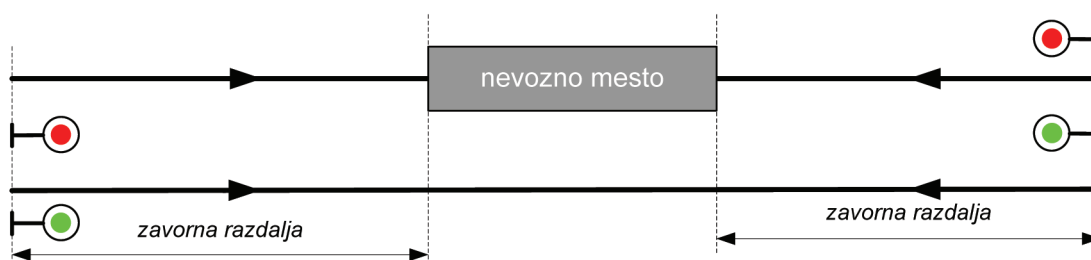
2) Oba tira nevozna



3) En tir nevozen, na drugem počasna vožnja



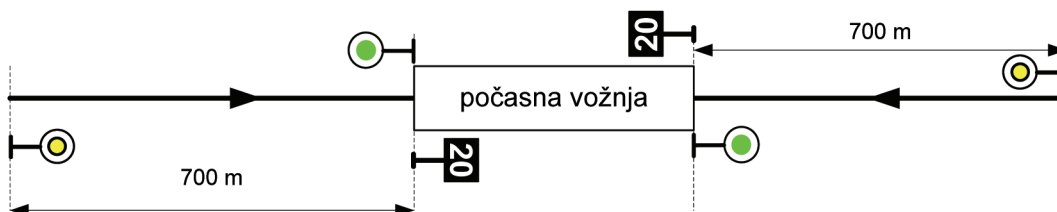
C) Dve vzporedni enotirni progi



Priloga 5

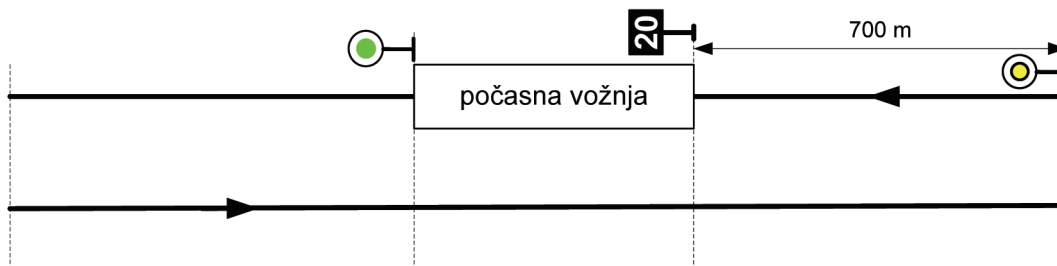
PRIMERI POSTAVLJANJA SIGNALOV ZA POČASNO VOŽNJO

A) Na enotirni progi

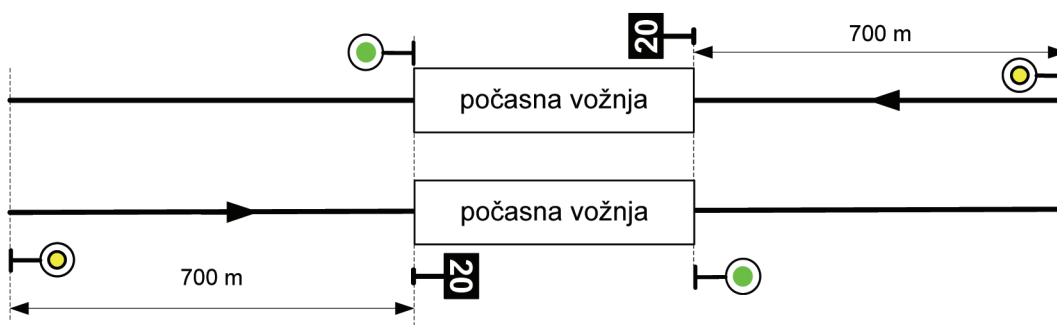


B) Na dvotirni progi

1) Počasna vožnja na enem tiru

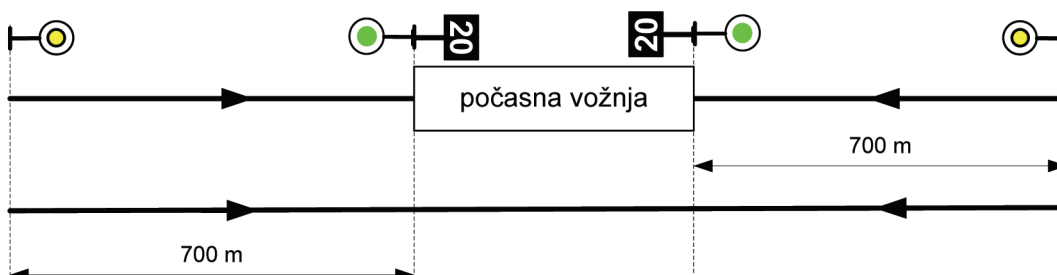


2) Počasna vožnja na obeh tirih

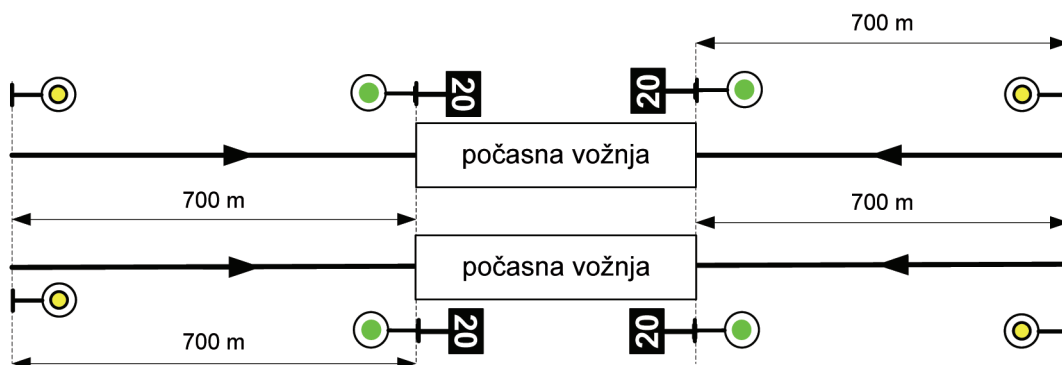


C) Na progi z obojestranskim prometom

1) Počasna vožnja na enem tiru proge z obojestranskim prometom

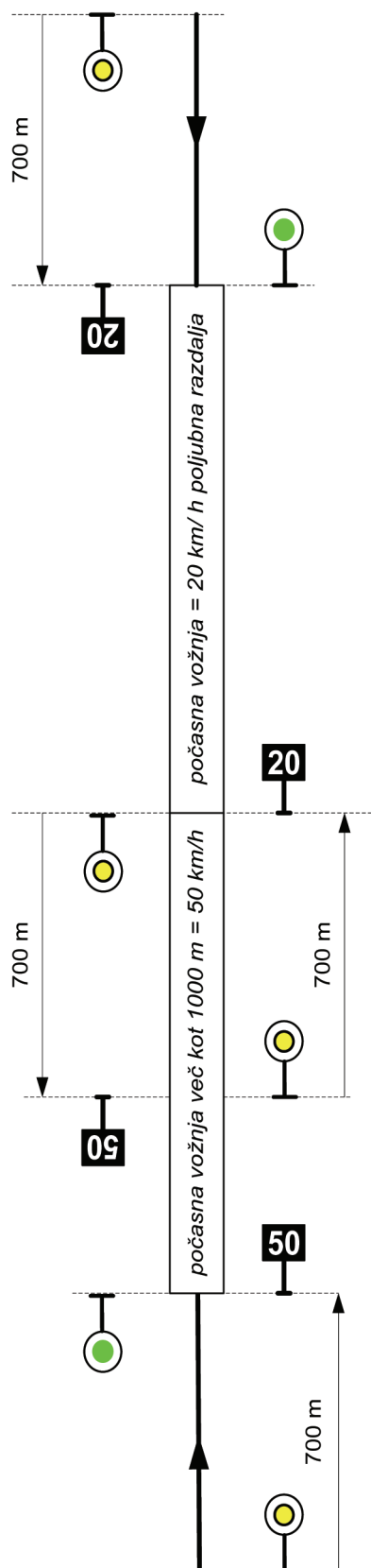


2) Počasna vožnja na obeh tirih proge z obojestranskim prometom

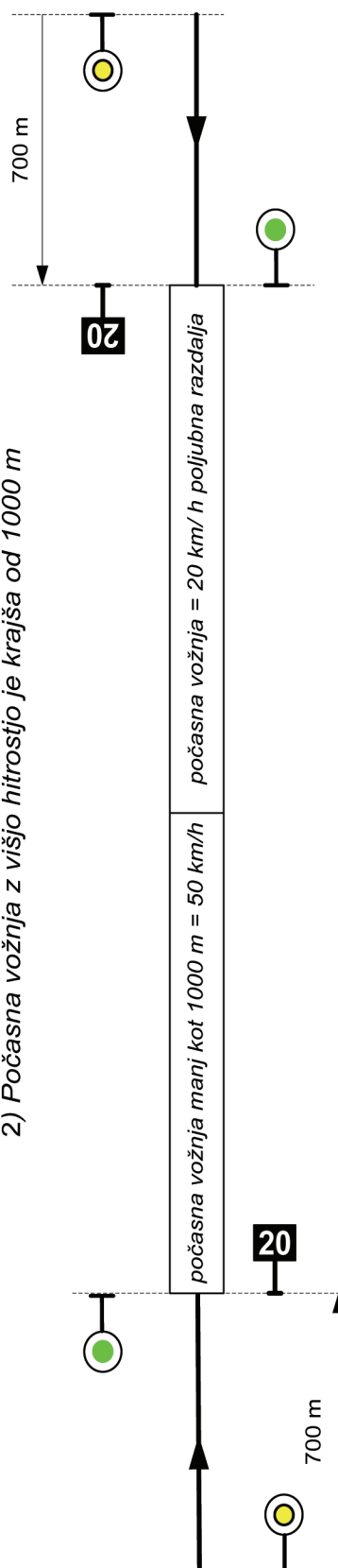


D) Zaporedne počasne vožnje

1) Počasna vožnja z višjo hitrostjo je daljša od 1000 m



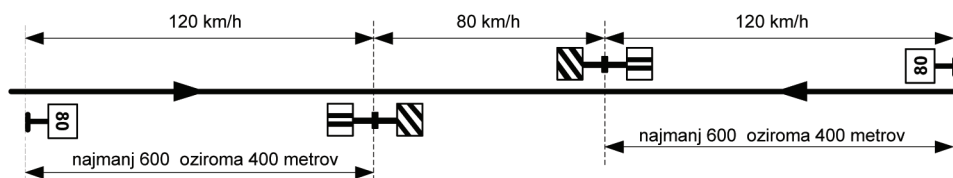
2) Počasna vožnja z višjo hitrostjo je krajša od 1000 m



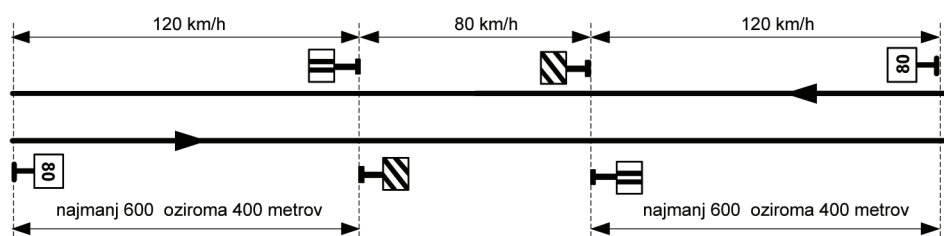
Priloga 6

PRIMERI POSTAVLJANJA SIGNALOV ZA NAJVEČJO DOVOLJENO PROGOVNO HITROST – signali starega tipa

1) Na odprti progi Enotirna proga

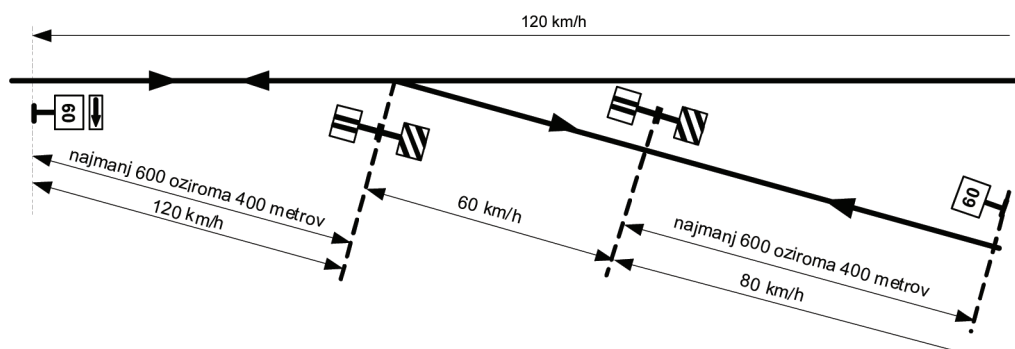


Dvotirna proga

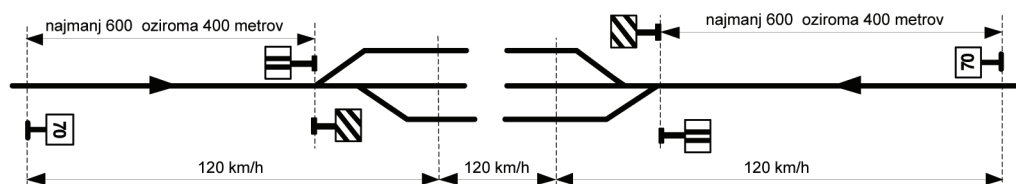


Razdalja 600 m se uporablja pri 1000 m zavorni razdalji, razdalja 400 m pa pri 700 m zavorni razdalji

2) Na cepišču



3) Na postaji



6266. Prometni pravilnik

Na podlagi 64., 65., 66., 67. in 68. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 61/07) izdaja minister za promet

P R O M E T N I P R A V I L N I K**I. SPLOŠNE DOLOČBE****1. člen**
(vsebina pravilnika)

- (1) Ta pravilnik 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 pravilnika, predpisane za postaje, veljajo tudi za cepišča, če ta pravilnik ne določa drugače.
- (3) Če na prometnem mestu, kjer redno ni prometnika, opravlja delo prometnik, veljajo za takšno prometno mesto določbe, predpisane za postajo.

2. člen
(pomen izrazov in kratic)

- (1) Izrazi, uporabljeni v tem pravilniku, imajo naslednji pomen:
1. »avtomatski prevozni režim (APR)« je prekllopitev postajne signalnovarnostne naprave v način delovanja tako, da se pri vožnji vlaka proti postaji vozna pot vlaka skozi postajo avtomatsko postavi in zavaruje, glavni signali pa pokažejo signalni znak za dovoljeno vožnjo;
 2. »avtomatski izklop NPR« je avtomatska prekinitelj zavarovanja prometa na nivojskem prehodu po preteku programiranega časa v primerih, ko vlak ne prepelje izklopnega mesta;
 3. »brzjavka« je nujno službeno obvestilo, ki se nanaša na organizacijo in vodenje železniškega prometa;
 4. »centralna postavljalnica (CP)« je mesto, s katerega progovni prometnik z napravami TKo vodi promet vlakov na progi, odseku proge oziroma na več kot treh postajah;
 5. »cepišče« je službeno mesto, na katerem se na odprti progi odcepi druga proga ali industrijski tir, železniški promet nasprotnih in zaporednih vlakov pa vodi prometnik sosednje postaje ali progovni prometnik;
 6. »cepni vlak« je vlak, ki se loči od glavnega vlaka na cepni postaji;
 7. »čuvaj nivojskega prehoda« je delavec, ki neposredno ravna z napravami za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu in je za ta dela posebej strokovno usposobljen;
 8. »daljinsko vodenje prometa« je vodenje prometa s centralne postavljalnice ali s sosednje postaje;
 9. »daljinsko vodena postaja« je nezasedena postaja, na kateri s signali, krenicami, raztirniki in napravami za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih ravna prometnik sosednje postaje;
 10. »dejanska relacija vlaka« je pot, ki jo vlak dejansko prepelje od svojega začetnega do končnega mesta;
 11. »deljeni vlak« je vlak, ki vozi po voznem redu osnovnega vlaka;
 12. »dogovorjeno križanje« je odrejeno ali preloženo križanje;
 13. »dvopotna vozila« so motorna vozila za posebne namene, ki so prirejena za vožnjo po cesti in po tirih;
 14. »fonogram« je dokazno oddano in sprejeto kratko ustno sporočilo predpisane vsebine;
 15. »glavni vlak« je vlak, od katerega se na cepni postaji loči del vlaka;
 16. »industrijski tir« je tir, ki se uporablja za prevoz blaga in oseb ali za druge potrebe lastnika tega tira in ni sestavni del javne železniške infrastrukture;
 17. »izredni prevoz« je prevoz vozil, ki prazna ali naložena presegajo nakladalni profil, predpisane kode proge, osno ali dolžinsko obremenitev proge ali mejno nakladalno maso;
 18. »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;
 19. »izvršilni železniški delavec« oziroma delavka (v nadaljnjem besedilu: izvršilni železniški delavci) je oseba, ki neposredno sodeluje v železniškem prometu oziroma opravlja dela, povezana z varnostjo in urejenostjo železniškega prometa;

20. »kodifikacija« je način označevanja pošilk, katerih prečni prerez presega dovoljene nakladalne profile in bi se brez takšnega sistema prevažale kot izredni prevoz;
21. »koda proge« je označba proge, s katero se določa, katere kodificirane pošiljke se po progi še lahko prevažajo, ne da bi zapadle pod režim izrednega prevoza;
22. »komunikacijsko mesto« je mesto na odprti progi ali na službenem mestu, od koder je mogoče vzpostaviti telekomunikacijsko zvezo vsaj s prometnikom ali progovnim prometnikom;
23. »krajevno ravnanje« je ravnanje s postajno postavljalnico s postaje;
24. »kretnik« je delavec, ki na kraju samem ali s centralnega mesta po nalogu prometnika prestavlja kretnice in glavne signale za vozne poti vlakov ali premikalne vozne poti;
25. »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 voznega reda;
26. »lokalna postavljalnica« je naprava v okviru postajne postavljalnice, s katero postajno, premikalno ali vlakovno osebje ravna s kretnicami, raztirniki in napravami za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih na postaji;
27. »medpostajni odsek« je odprta proga med dvema sosednjima postajama od izvoznega signala ene postaje do uvoznega signala druge postaje;
28. »mejna TKo postaja« je postaja, pri kateri se začne ali konča TKo proga, in mora biti zasedena s prometnikom ali vključena v drugo TKo progo; na mejni postaji na TKo progi prometnik oziroma progovni prometnik druge TKo proge sprejema vlake s TKo proge in dovoljuje vožnje nanjo; če se s TKo postaje odcepi proga, ki ni vključena v telekomando, je ta mejna TKo postaja tudi cepna postaja;
29. »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 na industrijskem tiru;
30. »največja hitrost vlaka« je največja hitrost, ki je določena z voznim redom za vsak vlak in ki ne sme preseči največje dovoljene progovne hitrosti;
31. »navodilo o progi« je dokument, ki ga mora imeti strojevodja in je del priročnika za strojevodjo; izdelava ga prevoznik na osnovi podatkov o progi, ki mu jih posreduje upravljavec;
32. »nepopolna vožnja« je vožnja železniškega vozila takrat, ko vozilo ne prepelje preko vseh vklopnih ali izklopnih mest nivojskega prehoda oziroma jih je prepeljalo, vendar ne v predpisanem času in zato naprave ne delujejo;
33. »nepravi tir« je tir na dvotirnih progah, ki ni določen za redno vožnjo vlakov te smeri;
34. »nezasedena TKo postaja« je postaja na TKo progi, ki ni zasedena s pooblaščenim postajnim delavcem;
35. »nivojski prehod z daljinsko kontrolo (NPr – DK)« je nivojski prehod na odprti progi, opremljen z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa, katerih delovanje se javlja daljinsko na zasedeni postaji ali na centralni postavljalnici na TKo progah;
36. »nivojski prehod s kontrolnim signalom (NPr – KS)« je nivojski prehod na odprti progi, opremljen z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa, katerega delovanje, potem signalnih znakov kontrolnega signala, preverja strojevodja;
37. »nivojski prehod na postaji (NPr – PO)« je nivojski prehod na območju postaje z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa, katerih delovanje se javlja na sami postaji in tudi preko odvisnosti z glavnimi signali;
38. »nivojski prehod na postaji (NPr – PO DK)« je nivojski prehod na območju postaje z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa; pri uvozu vlaka ima funkcijo nivojskega prehoda z daljinsko kontrolo (DK), pri izvozu pa funkcijo nivojskega prehoda na postaji (PO);
39. »obojestranski promet (OP)« 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;
40. »obvestilo« je dopis, ki se nanaša na vodenje železniškega prometa;
41. »odjavnica« je prometno mesto, s katerega se na odprti progi uravnavajo vožnje zaporednih vlakov v razmiku odjavnih odsekov;
42. »odjavnik« je delavec, ki na odjavnici uravnava promet zaporednih vlakov;
43. »odprta proga« je proga, ki povezuje dve postaji. Meja med odprto progo in postajo so uvozni signali;
44. »odredba« je službeno obvestilo v pisni obliki, ki se nanaša na tehnično, organizacijsko ali splošno poslovanje samo ene organizacijske enote in jo izda vodja te enote;
45. »odrejeno križanje« je križanje, ki ga vlakovni dispečer z dispečerskim nalogom odredi z voznoredne križne postaje na drugo križno postajo ali s križne postaje na drugo križno postajo oziroma kadar je treba križno postajo določiti. Križanje odredi tudi prometnik na progah, kjer ne vodi prometa vlakovni dispečer in je treba križno postajo določiti;
46. »omejena hitrost« (vo) je hitrost, ki je manjša od progovne hitrosti zaradi vsaj enega od naslednjih vzrokov:
 - a) vožnje preko ene ali več kretnic v odklon,
 - b) vožnje na prvi del deljenega tira do mejnega tirnega signala, ki ni na zavorni razdalji,
 - c) vožnje v slepi tir do mejnega tirnega signala ali
 - d) uvoza na tir, kjer ni zagotovljena prepeljevalna pot.Velikost omejene hitrosti v km/h je navedena v voznem redu posameznega vlaka ali signalizirana s hitrostnim kazalom.

47. »operativna služba« je služba, ki operativno vodi in nadzira promet vlakov;
48. »operativni vozni red« je sestavljen iz voznega reda za potrebe upravljavca po posameznih progah in voznih redov posameznih vlakov za potrebe prevoznikov na teh progah.
49. »osnovni vlak« je vlak, za katerega je vnaprej izdelan in objavljen vozni red;
50. »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;
51. »pomočnik strojevodje« je delavec, ki je strokovno usposobljen za tehnično-prometno pomoč strojevodji pri pripravi vlečnega vozila, vožnji vlaka in pospravi vlečnega vozila;
52. »pooblaščen postajni delavec« je delavec, strokovno usposobljen za prometnika, ki po potrebi na TKo postaji uravnava promet vlakov;
53. »posebni vlak« je vlak, ki vozi po voznem redu, izdelanem ne glede na vozne rede drugih vlakov, ali pa se zanj izdelata poseben vozni red posameznega vlaka;
54. »poslovnik« je dokument, ki vsebuje tiste določbe postajnega poslovnega reda, ki so skupne vsem službam na postaji, in določbe, potrebne za delo posamezne enote prevoznika ali upravljavca;
55. »postaja« je prometno mesto z najmanj eno kretnico, na katerem se ureja železniški promet nasprotnih in zaporednih vlakov;
56. »postajališče« je mesto na progi, ki je namenjeno za vstopanje in izstopanje potnikov;
57. »postajna postavljalnica (PP)« je naprava, s katero prometnik ali pooblaščen postajni delavec na TKo postaji, ki prevzame dolžnosti prometnika, ravna z vsemi signalnovarnostnimi napravami na postaji;
58. »postajne signalnovarnostne naprave« so naprave za zavarovanje in vodenje prometa na postaji;
59. »postajni poslovni red« je dokument postaje z natančnimi določbami o njeni tehnični opremljenosti in organizaciji vodenja prometa na njej; določbe iz postajnega poslovnega reda, ki veljajo tudi za druge organizacijske enote, morajo le-te enote vnesti v svoje poslovnike in pravilnike;
60. »postajni tiri« so tiri, ki se nahajajo med uvoznimi kretnicami iste postaje ali uvozno kretnico in tirnimi zaključki slepih tirov;
61. »postajno osebje« je skupno ime za prometnika, premikača, vodjo premika in kretnika;
62. »postanek vlaka iz prometnih razlogov« je predviden postanek vlaka na postaji za potrebe državnih organov oziroma za železniške potrebe;
63. »potniški vagoni« so železniška vozila brez lastnega pogona, namenjeni za prevoz potnikov in so; sedežni, ležalni, spalni, jedilni, bifejski, poštni, službeni in posebni;
64. »pravi tir« je tir na dvotirnih progah, določen za redno vožnjo vlakov ene smeri;
65. »predvidena relacija« vlaka je pot, ki jo mora vlak prevoziti glede na sestavo ali potrebe vpeljave vlaka;
66. »preloženo križanje« je križanje, za katerega se prometnik s križne postaje dogovori za križanje na drugi postaji; če se že dogovorjeno križanje tam ne more opraviti, se je zanj treba dogovoriti na drugo postajo;
67. »premik« je skupno ime za vsa premikalna dela;
68. »premikač« je delavec v premikalni skupini, ki neposredno opravlja premikalna dela in je za ta dela posebej strokovno usposobljen;
69. »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;
70. »premikalno osebje« je skupno ime za strojevodjo, pomočnika strojevodje (če je vlečno vozilo dvojno zasedeno) in premikalno skupino;
71. »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;
72. »prevoznik« je gospodarska družba, katere glavna dejavnost je opravljanje oziroma zagotavljanje prevoznih storitev v železniškem prometu in ima za zagotavljanje omenjenih storitev licenco ter zagotavlja vleko vlakov, ali gospodarska družba, ki opravlja vleko vlakov in ima za zagotavljanje te storitve licenco;
73. »priključni vlak« je vlak, ki se priključi glavnemu vlaku na priključni postaji;
74. »priročnik za strojevodjo« je skupek pravil in informacij, ki jih potrebuje strojevodja, da lahko opravlja naloge vožnje vlaka;
75. »privolitev« je vzpostavitev stanja na signalnovarnostni napravi tako, da omogoča signaliziranje voženj s signalnimi znaki glavnih signalov samo v eni trenutno izbrani smeri, v nasprotni smeri pa signaliziranje onemogoča;
76. »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;
77. »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;
78. »progovni prometnik« je delavec na TKo progi, ki s centralne postavljalnice neposredno vodi promet vlakov na progi, odseku proge oziroma na več kot treh postajah;

79. »progovni telefon« je telefon, ki je nameščen v posebni omarici ali na posebnem stebričku in je namenjen za direktno sporazumevanje s progovnim prometnikom oziroma prometnikoma sosednjih postaj;
80. »progovni tir« je tir med uvoznim signalom in uvozno kretnico;
81. »progovne signalnovarnostne naprave (SVn)« so tehnična sredstva za zavarovanje in vodenje železniškega prometa na odprti progi;
82. »progovno vozilo« je motorno progovno vozilo za posebne namene ali ročno progovno vozilo, kadar se dalj časa zadržujejo med dvema postajama in za njihovo vožnjo ni mogoče uporabiti voznega reda posameznega vlaka.
83. »program omrežja« je dokument, ki vsebuje podatke o razpoložljivih zmogljivostih javne železniške infrastrukture, podatke, ki jih potrebuje prosilec za sodelovanje v postopku dodelitve vlakovne poti, podatke o uporabnosti in druge podatke;
84. »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
85. »prometnik« je delavec upravljavca, ki neposredno vodi in zagotavlja varen in reden železniški promet;
86. »prošilec« je prevoznik ali mednarodno poslovno združenje ali druga pravna oseba, ki zaradi javnega (država, lokalna skupnost, izvajalec gospodarske javne službe) ali komercialnega (prevozniki tovarov, špediterji in prevozniki v kombiniranem prometu) interesa potrebujejo vlakovno pot;
87. »ranžiranje vlaka« je premik, kadar pride do spremembe v sestavi vlaka (dodajanje ali odvzemanje vagonov); zamenjava vlakovne lokomotive, dodajanje ali odvzemanje doprege ali priprege ni ranžiranje vlaka;
88. »redni vlak« je vlak, ki ima izdelan vozni red posameznega vlaka in koledar vožnje in je objavljen v dokumentih voznega reda ali z voznoredno odredbo;
89. »relacija vlaka« je pot od začetne do končne postaje vlaka;
90. »sestajanje« je skupni naziv za križanja, prehitenja, srečanja in dohitenja;
91. »sistemska trasa« je vlakovna pot, ki jo ima upravljavec v voznem redu na voljo kot prosto;
92. »službeno mesto« je mesto, na katerem stalno ali začasno opravljajo delo izvršilni železniški delavci;
93. »sprednji vlak« je vlak, ki vozi pred zaporednim vlakom v isti smeri po istem tiru;
94. »sprevodnik« je v tem pravilniku skupen naziv za sprevodnika in vodjo vlaka, če ni drugače posebej navedeno;
95. »strojevodja« je v tem pravilniku skupen naziv za delavca, ki je strokovno usposobljen za upravljanje:
 - a) vlečnega vozila za vožnjo vlakov in premik z njimi,
 - b) premikalne lokomotive pri premiku,
 - c) motornih vozil za posebne namene pri vožnji po progi, premiku in namenski uporabi teh vozil.
96. »telekomanda (TKo)« je vodenje prometa vlakov s centralne postavljalnice z napravami za daljinsko vodenje prometa;
97. »terminalska postaja« je postaja, ki je opremljena z računalniškim terminalom in ima dostop do centralnega računalnika;
98. »terminalsko nadrejena postaja« je postaja, ki je opremljena z računalniškim terminalom ter vnaša in sporoča podatke terminalsko podrejeni postaji;
99. »terminalsko podrejena postaja« je postaja, ki ni opremljena z računalniškim terminalom in podatke sporoča terminalsko nadrejeni postaji oziroma jih od nje dobiva;
100. »TKo postaja« je postaja na TKo progi;
101. »TKo proga« je proga, ki je opremljena z napravami TKo;
102. »tovorni vagoni« so železniška vozila brez lastnega pogona, namenjena prevozu blaga;
103. »upravljavec« je oseba javnega prava, ki je odgovorna za pripravo, organizacijo in vodenje gradnje ter vzdrževanja železniške infrastrukture, vodenje prometa na njej in za gospodarjenje z njo;
104. »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;
105. »vlakovna pot« je zmogljivost transportne infrastrukture za vožnjo vlaka med dvema krajema ob določenem času;
106. »vlakovna vožnja« je vožnja vlaka po predpisanem voznem redu;
107. »vlakovno osebje« je skupno ime za vlakospremno osebje in osebje vlečnih vozil pri enem vlakcu;
108. »vlakovodja« je delavec, ki skrbi za urejeno pripravo in varno vožnjo ter delo vlaka na progi postajah in službenih mestih;
109. »vlakospremno osebje« je skupno ime za vlakovodjo in premikače pri tovrstnem vlakcu ter vodjo vlaka in sprevodnike pri potniškem vlakcu;
110. »vlečna vozila« so vagoni in vozila brez lastnega pogona;
111. »vlečna vozila« so železniška vozila z lastnim pogonom, ki so namenjena za vleko vlakov, vožnje pri premiku ali samostojno vožnjo in so lokomotive, motorniki in motorne garniture ter motorna vozila za posebne namene;
112. »vodja del« je pooblaščen železniški delavec enega od vzdrževalcev infrastrukture, ki skrbi za varno delo na progi, progovnih ali postajnih napravah ter po končanem delu ugotovi stanje proge, progovnih ali postajnih naprav in na podlagi ugotovitev določi pogoje za nadaljnje varno odvijanje prometa;
113. »vodja premika« je delavec, ki neposredno vodi delo premikalne skupine;

114. »vozlišče« je v pomenu uravnavanja prometa območje več železniških postaj, ki glede na potrebe železniškega prometa sestavljajo celoto. Območja vozlišč določi upravljavec in s podatki o progi posreduje prevozniku da jih ta objavi v Navodilu o progi.
115. »vozna pot vlaka« je pot, ki je določena za uvoz, izvoz ali prevoz vlaka na območju postaje, in obsega progovni tir, kretniško območje ter določen postajni tir;
116. »voznoredna križna postaja« je postaja, na kateri je križanje z voznim redom določeno;
117. »voznoredna odredba« je službeno obvestilo upravljavca v pisni obliki, ki se nanaša na napovedi in odpovedi vlakov v veljavnem voznem redu;
118. »zaporedni vlak« je prvi vlak, ki vozi za vlakom v isti smeri po istem tiru;
119. »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) Drugi izrazi, uporabljeni v tem pravilniku, imajo enak pomen, kot ga določa zakon, ki ureja varnost v železniškem prometu.

(3) Kratic uporabljene v tem pravilniku imajo naslednji pomen:

APB;	avtomatski progovni blok
APR;	avtomatski prevozni režim
CP;	centralna postavljalnica
EC;	vlak EuroCity
EU;	Evropska skupnost
HŽ;	Hrvaške železnice
IC;	vlak InterCity
ICS;	vlak InterCity Slovenija
MO;	medpostajna odvisnost
NPr;	nivojski prehod
OP;	obojestranski promet
PP;	postajna postavljalnica
RG;	regionalne proge
SV;	signalnovarnostna (naprava)
TKo;	telekomanda
TSI;	tehnične specifikacije interoperabilnosti
UIC;	mednarodna železniška unija

3. člen (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 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 75 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 iz 100 m na 300 m in iz 75 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 tega člena je na posameznih progah, odsekih prog ali postajah, kjer niso izpolnjeni pogoji za zavorno razdaljo 1000 m, zavorna razdalja 700 m. Pregled zavornih razdalj po progah in odstopanj od 1000 m zavorne razdalje na obstoječih progah upravljavec navede v registru infrastrukture. Te podatke, ki morajo biti validirani, posreduje prevozniku, ki jih mora objaviti v navodilu o progi. Za zavorno razdaljo 700 m je treba izpolniti naslednje pogoje:

1. uvozni in kritni signali morajo biti postavljeni največ 500 m 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 iz 100 m na 200 m in iz 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.
- (6) Kadar motorna progovna vozila vozijo kot progovna vozila, se morajo zaustaviti na razdalji, ki ni daljša od 400 m.

4. člen

(organizacija in opravljanje železniškega prometa)

Vodenje železniškega prometa na javni železniški infrastrukturi obsega vse delo, ki je potrebno za organizacijo in opravljanje varnega in urejenega prometa vlakov in drugih železniških vozil, predvsem pa:

1. izdelavo voznega reda;
2. urejanje voženj vlakov na progi;
3. dajanje dovoljenj za vožnjo vlakov in nadzor nad njihovim prometom;
4. odpravljanje izrednosti v vlakovnem prometu.

5. člen

(predpisi o opravljanju železniškega prometa)

- (1) Pri opravljanju železniškega prometa je treba poleg določb tega pravilnika upoštevati še postajne poslovne rede, poslovnike, 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 izvršilni železniški delavci, morajo izdelati poslovnik.
- (3) Določbe postajnega poslovnega reda, tehnološkega procesa dela in poslovnega reda na industrijskem tiru, ki se nanašajo na delo vlakovnega osebja, morajo biti objavljene tudi v navodilu o progi oziroma priročniku za strojevodjo.
- (4) Določbe v postajnem poslovnem redu, ki se nanašajo tudi na delo drugih organizacijskih enot upravljavca in prevoznika, ki opravljajo delo na postaji, morajo te vnesti v svoj poslovnik.
- (5) Na postajah izmenjave prometa med sosednjima upravljavcema je treba upoštevati še določbe meddržavnih sporazumov in pogodb.
- (6) Izvršilni železniški delavec 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.

6. člen

(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 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 s signalnimi znaki je predpisano s Signalnim pravilnikom (Uradni list RS, št. 123/07, v nadaljnjem besedilu: Signalni pravilnik).

(5) 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.

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

(7) Fonograme, ki se nanašajo na vožnjo vlaka, 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;
5. če se številke vpisujejo v obrazce z vnaprej pripravljenim besedilom fonogramov, jih je treba zapisati v obliki ulomka; v števec je treba vpisati številko fonograma, v imenovalce pa številko fonograma, s katerim se potrjuje sprejem.

(8) 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 in svoj priimek;
2. tisti, ki kliče, pove 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.

(9) Izpisi in vpisana sporočila pri opravljanju železniškega prometa morajo biti predpisane oblike in vsebine. Besedila se ne smejo krajšati, imena postaj, službenih mest in mest na progi je treba izpisovati tako, kot so vpisana v voznem redu posameznega vlaka.

(10) 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 in kretnikom;
8. med vsemi postajami na progi, če prometa ne vodi vlakovni dispečer ali progovni prometnik in
9. progovnim prometnikom in komunikacijskimi mesti.

(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 dokazno telekomunikacijsko zvezo s prometnikom ali progovnim prometnikom.

(12) Za medsebojno sporazumevanje izvršilnih železniških delavcev postaj in službenih mest kot tudi za njihovo sporazumevanje z drugimi delavci, ki delajo na progi, in strojevodji vlakov, ustavljenih na progi, se uporabljajo progovni telefoni ali radijske zveze. Progovni telefoni morajo biti označeni s črko »T«. Radijske zveze, ki se uporabljajo za vodenje prometa, morajo biti vključene v naprave za registriranje.

(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.

7. člen (službena mesta)

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

8. člen (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 motorikov 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 in tovorni, in sicer:

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 motorikov ali motornih garnitur) in
 - c) vagonski potniški vlaki, ki so sestavljeni iz ene ali več lokomotiv in potniških vagonov;
2. tovorni vlaki:
 - a) vlaki za prevoz tovora, ki vozijo po naročilu prevoznikov,
 - b) vlaki, ki vozijo za železniške namene, in
 - c) lokomotivski vlaki, ki so:
 - vlečna vozila, ki vozijo sama, ali
 - motorniki ali motorne garniture, kadar vozijo kot prazni, ali
 - motorna vozila za posebne namene, ki vozijo kot vlak.

9. člen (razpored, predaja in prevzem službe)

(1) Izvršilni železniški delavci 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 med delavci iste organizacijske enote je treba predpisati v postajnem poslovnem redu ali poslovniku. Pisno morajo predajati službo:

1. vlakovni dispečerji;
2. progovni prometniki;
3. prometniki;
4. odjavniki;
5. čuvaji nivojskih prehodov;
6. kretniki.

10. člen (službeni znaki izvršilnih železniških delavcev)

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.

II. POSTAJNI POSLOVNI RED, TEHNOLOŠKI PROCES DELA IN POSLOVNI RED NA INDUSTRIJSKEM TIRU

11. člen (postajni poslovni red)

(1) Za vsako postajo in cepišče 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, ki veljajo za izvršilne železniške delavce upravljavca in prevoznika, mora upravljavec posredovati prevozniku, ki jih objavi v navodilu o progi ali v priročniku za strojevodjo. Podatke, ki se nanašajo na vozne rede posameznih vlakov, morata prevoznik in upravljavec pred veljavnostjo voznega reda uskladiti.

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

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

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

- a) Tehnične zmožljivosti in opremljenost postaje,
- 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 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,
- 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, shemo električnih ločitev na postaji in službenih mestih do sosednjih postaj, navodilo za opravljanje dela progovnih čuvajev in ostale priloge, glede na specifičnost postaje.

2. Drugi del mora vsebovati določbe, ki so vezane na veljavni 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) Izvršilno železniško osebje upravljavca se mora seznaniti z določbami postajnega poslovnega reda, kar potrdijo s svojim podpisom na izvodu, ki ga hrani vodja.

(7) Za posamezno službo, delovno enoto ali delovno mesto na postaji in cepišču mora vodja izdelati izvleček iz postajnega poslovnega reda. Izvleček iz postajnega poslovnega reda mora vsebovati določbe, ki jih mora delavec na delovnem mestu, za katero je izvleček izdelan, upoštevati pri delu za zagotovitev varnega in rednega prometa, in določbe, ki se nanašajo na to delovno mesto.

(8) Določbe postajnega poslovnega reda, ki jih mora pri svojem delu upoštevati vlakovno osebje, mora upravljavec posredovati prevozniku, ki jih mora objaviti v navodilih o progi oziroma priročniku za strojevodjo.

(9) 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 prevoznika obveščati še 14 dni.

12. člen (tehnološki proces dela postaje)

- (1) Tehnološki proces dela je dokument, s katerim se določi organizacija dela, ki jo zahteva vozni red.
- (2) Za postaje, na katerih opravlja sestavo in razstavo vlakov stalna premikalna skupina, mora tehnološki proces dela izdelati upravljavec. Določbe tehnološkega procesa dela postaje, ki se nanašajo na delo vlakovnega osebja posameznega prevoznika, mora upravljavec posredovati prevozniku, ki jih objavi v navodilu o progi oziroma v priročniku za strojevodjo.
- (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. Tehnološki proces za sestavo in razstavo vlakov izdelata 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, da ga ta objavi v navodilu o progi ali priročniku za strojevodjo. 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 mora vodja enote izdelati izvleček iz tehnološkega procesa dela postaje. Izvršilno osebje delovnih enot postaje se mora seznaniti z določbami tehnološkega procesa dela postaje, kar potrdi 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 tovarnih vlakih.
- (6) Izvršilno železniško osebje upravljavca in stalna premikalna skupina, ki opravlja sestavo in razstavo vlakov na postaji, se morata seznaniti z določbami postajnega poslovnega reda in tehnološkega procesa dela postaje, kar potrdijo s svojim podpisom na izvodu, ki ga hrani upravljavec.

13. člen (poslovni red na industrijskem tiru)

- (1) S poslovnim redom na industrijskem tiru se natančneje predpišejo postopki in obveznosti uporabnika industrijskega tira ter sodelovanje med upravljavcem in prevoznikom za posluževanje industrijskega tira.
- (2) Poslovni red industrijskega tira izdelata upravljavec 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 in
 9. strokovna usposobljenost.
- (3) Določbe poslovnega reda na industrijskem tiru, ki se nanašajo na delo vlakovnega osebja, mora upravljavec posredovati prevozniku, ki jih objavi v navodilih o progi oziroma priročniku za strojevodjo.

III. PROGOVNE IN POSTAJNE NAPRAVE

14. člen (signalnovarnostne naprave APB)

- (1) Signalnovarnostne naprave avtomatskega progovnega bloka (APB) so naprave za zavarovanje in uravnavanje voženj več zaporednih vlakov od izvoznega signala ene do uvoznega signala druge postaje.
- (2) Odprta proga 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 ali predsignala. 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 se morajo prisilno postaviti prostorni signali na medpostajnem odseku (tudi preduvozni) tako, da kažejo signalni znak »Stoj«. Takšen poseg se opravi, ko je medpostajni odsek prost v primerih, ki so predpisani v navodilu za ravnanje z varnostno napravo.

(5) Ob nevarnosti 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.

15. člen

(signalnovarnostne naprave MO)

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

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

(3) Signalne znake uvoznih signalov predsignalizirajo predsignalni 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.

16. člen

(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.

17. člen

(označbe ob progi)

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

18. člen
(postajne naprave)

(1) 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 in
6. stabilne naprave električne vleke.

19. člen
(postajne signalnovarnostne naprave)

(1) 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.

20. člen
(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 postavitve vagonov v rezervi, za razkuževanje itd.

(4) Slepi tiri so glavni ali stranski tiri, ki so s sosednjim tirom zvezani le z ene strani.

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

21. člen
(kretnice in lege kretnic)

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

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

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

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

22. člen
(zavarovanje kretnic in hitrosti čez kretnice)

(1) Kretnice so lahko zavarovane ali nezavarovane.

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

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

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

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

(6) Pri vožnji v odklon prek zanesljivo zavarovanih kretnic je dovoljena hitrost enaka hitrosti, ki jo te kretnice dovoljujejo glede na tehnične lastnosti in stanje kretnic za vožnjo v odklon (omejena hitrost pri vožnji čez kretnice v odklon). 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 tehničnih lastnosti in stanja 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 pokvarjene (prerezi kretnic, okvara na varnostni napravi, napravah za zavarovanje na kretniških delih) ali izključene iz varnostne naprave.

(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 izvršilni železniški delavec, 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 (prezid kretnice, izključitev kretnice iz varnostne naprave, vožnja na nepravilni 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.

23. člen

(odpravljanje napak na signalnovarnostnih napravah in kretnicah)

- (1) Če se na signalnovarnostni napravi ali na kretnici opazi napaka ali motnja, je treba o tem obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika, ki mora storiti vse, da se zagotovi varen promet oziroma da prepovedo vse vožnje. O napaki ali motnji progovni prometnik oziroma prometnik obvesti vzdrževalca SV naprav, po potrebi pa še vzdrževalca proge.
- (2) Pred vsakim začetkom dela na SV napravi morata vzdrževalca iz prvega odstavka tega člena vpisati čas začetka dela v prometni dnevnik ali s fonogramom hkrati obvestiti progovnega prometnika ali prometnika sosednjih postaj. Po končanem delu morata vzdrževalca vpisati v prometni dnevnik ene od sosednjih postaj oziroma dokazno sporočiti, da so SV naprave usposobljene za reden promet oziroma navesti pogoje za zagotovitev varnega prometa.
- (3) Če je treba kretnico izključiti iz signalnovarnostne naprave zaradi del na SV napravah ali na kretnici, je treba to storiti med presledki voženj vlakov v soglasju s progovnim prometnikom oziroma prometnikom. Če presledki med vlaki ne zadostujejo, se je treba ravnati po določbah za odobritev zapore tira ali proge. Za izključitev SV naprav je potrebno predpisati ukrepe za zagotavljanje urejenega prometa.
- (4) Na postajah v času, ko prometnik prekine delo, in na nezasedenih postajah kretnice, ki so prerezane ali zaradi napake nezavarovane, strojevodja pregleda in zavaruje z ambulantno ključavnico po ukazu progovnega prometnika oziroma prometnika sosednje zasedene postaje.

24. člen

(prerez kretnic)

- (1) Prerez kretnice je nasilna prestavitev kretnice s kolesi vozil pri vožnji po ostrici, ko le-ta ni v pravilni legi. O prerezani kretnici mora tisti, ki je to opazil, obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika, le-ta pa vzdrževalca signalnovarnostnih naprav in vzdrževalca prog.
- (2) Če se kretnico nasilno prestavi oziroma prereže, je treba:
1. vlak ali premik ustaviti;
 2. o prerezu kretnice obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika;
 3. kretnico pregledati in ugotoviti, ali so na njej vidne poškodbe;
 4. če na prerezani kretnici ni vidnih poškodb, z vozili, ki so se ustavila na njej, nadaljevati vožnjo v isti smeri (po ostrici), v kateri je nastal prerez (ni dovoljeno voziti nazaj);
 5. prerezano kretnico zavarovati z ambulantno ključavnico.
- (3) Vožnjo vlakov in vožnjo pri premiku prek prerezane kretnice sme prometnik dovoliti le, če se je osebno prepričal, da na kretnici ni vidnih poškodb. V tem primeru je treba na kretnico namestiti ambulantno ključavnico, hitrost vožnje pa ne sme preseči 20 km/h.
- (4) Na postajah, kjer ni prometnika (na TKo progi, vodenje prometa s sosednje postaje), je treba o prerezu kretnice obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika na sosednji postaji. Na njuno zahtevo mora kretnico pregledati strojevodja in nanjo namestiti ambulantno ključavnico, ki mora biti za takšne primere shranjena v posebni omarici na kretničnem območju.
- (5) Vožnje vlakov in vožnje pri premiku z redno hitrostjo prek prerezane kretnice progovni prometnik oziroma prometnik dovoli šele, ko sta odgovorna vzdrževalca prog in SV naprav ugotovila in dokazno potrdila, da kretnica ni poškodovana oziroma da je usposobljena za redno hitrost.

IV. OZNAČEVANJE PROG, TIROV, KRETNIC, SIGNALOV IN DRUGIH NAPRAV**25. člen**

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

Za sporazumevanje izvršilnih železniških delavcev 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.

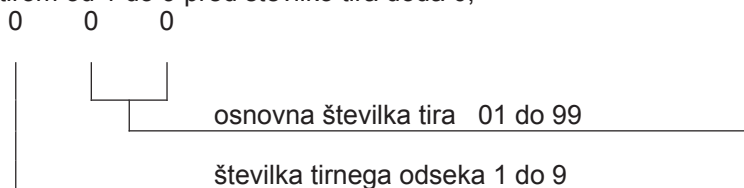
26. člen
(označevanje prog)

- (1) Na območju Republike Slovenije morajo biti proge razdeljene na glavne in regionalne, poimenovane in označene s številkami.
- (2) V poimenovanju proge prva navedena postaja pomeni začetek proge, zadnja navedena postaja pa konec proge. Če je začetna ali končna postaja na območju druge države, mora biti ime postaje napisano v oklepaju.
- (3) Na vsakem 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.
- (4) Na postaji Ljubljana je stran »A« določena po smeri proge Dobova - Ljubljana.

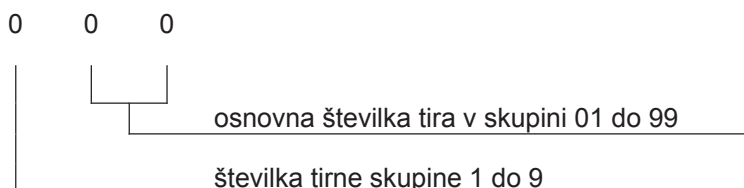
27. člen
(označevanje tirov)

- (1) Tiri na postajah se označijo z zaporednimi številkami od 1 do 99, in sicer tako, da dobi prvi tir pred postajno zgradbo številko 1, naslednji pa 2, 3 ... do najbolj oddaljenega.
- (2) Če so na postaji tudi tiri levo ali desno od postajne zgradbe ali za postajno zgradbo, se najprej po zaporedju označijo tiri pred postajno zgradbo, nato tiri na »A« strani postaje, nato v nadaljevanju na »B« strani postaje in nato tiri za postajno zgradbo. Tiri za postajno zgradbo se označujejo tako, da številke naraščajo v nasprotni smeri kot tiri pred postajno zgradbo.
- (3) Del tira med dvema kretnicama, kretnico in tirnim zaključkom ali kretnico in mejnim tirnim signalom (deljeni tir) se označi kot tirni odsek. Del tira, ki z dvema sosednjima kretnicama ali več kretnicami tvori skupni odsek javljanja prostosti, se ne šteje kot tirni odsek, ampak kot 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 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 oz. tirov druge skupine ločeni z nekaj rezerviranimi številkami) in nato naprej po zaporedju za naslednje skupine tirov.



28. člen (označevanje kretnic)

- (1) Kretnice na postaji, službenih mestih in na oprti progi se označijo z zaporednimi števkami (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.

29. člen (označevanje signalov)

- (1) Glavni signali se označijo s črkami, števkami ali črkami in števkami. 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 se označijo:
 - a) prostorni signali APB se označujejo z najmanj dvomestnim številom, pri katerem je enica številka 1 za smer proti začetku proge oziroma številka 2 za smer proti koncu proge; številka pred enico 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 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 začetku proge oziroma številko 2 za smer proti koncu proge;
11. pomožni kontrolni signali se označujejo z velikimi črkami »PKS« in številko 1 za smer proti začetku proge oziroma številko 2 za smer proti koncu proge.

30. člen (označevanje drugih naprav)

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

V. RAVNANJE Z VAGONI

31. člen (pregled vagonov in vlakov)

- (1) Pregled vagonov se opravi pred vsako uvrstitvijo teh v vlake.
- (2) Pregled vagonov obsega sistematični pregled njihovih delov in sklopov, ne da bi jih pri tem razstavili, ter pregled naklada tovornih vagonov. S pregledom vagonov se ugotavlja njihovo tehnično stanje in pravilna naloženost, s ciljem zagotavljanja varnega in urejenega železniškega prometa.
- (3) Preden pooblaščen delavec prevoznika obvesti prometnika ali progovnega prometnika, da je vlak pripravljen za odhod, mora biti vlak oziroma vozila v vlaku, pregledana, opravljen zavorni preskus in izstavljeno poročilo o sestavi in zaviranju vlaka.
- (4) Pregled vagonov in naklada pri tovornih vlakih, opravlja železniško osebje prevoznika, ki je strokovno usposobljeno in ima periodični izpit za preglednika vagonov, strojevodjo in vlakovodjo. Pri potniških vlakih pa še delavec, ki je strokovno usposobljen in ima periodični izpit za vodjo vlaka.

32. člen (nakladanje tovora)

- (1) Tovor mora biti na vagonu naložen tako, da ne ogroža varnosti prometa in mora biti zavarovan pred premaknitvijo.
- (2) Tovor je treba na vagonu enakomerno razporediti. Ob tem je treba paziti, da se ne prekorači nakladalni profil ali profil določen z kodo proge, da ni prekoračena nosilnost vagona, da osna masa vozila ne presega osne obremenitve in da dolžinska masa vozila ne presega dolžinske obremenitve prog, po katerih bodo vagoni vozili, in da je oprema za prekrivanje tovora varno pritrjena na vozilo ali tovor.
- (3) Vagoni z ročno zavoro morajo biti naloženi tako, da tovor ne ovira uporabe ročne zavore.

VI. DELO PRI PREMIKU

33. člen
(premik)

(1) Premik je vsaka premaknitev vozil, ki ni vlakovna vožnja, in se opravlja z namenom, da bi se vozila prestavila z enega na drugo mesto na istem tiru, 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 s kritnim signalom se ne šteje za premik, če se vožnja dovoli s signalnim znakom tega signala.

(2) V programu omrežja upravljavec določi postaje, na katerih ranžiranje vlakov opravlja stalna premikalna skupina.

(3) Premik dovoli prometnik ustno ali s pisnim dovoljenjem za premik, progovni prometnik 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 pravilnikom za posamezna vozila drugače predpisano.

(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.

34. člen
(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, ki je vožnja vlečnega vozila samega ali lokomotive skupaj z vozili do 12 osi, ki jih vleče, brez neposrednega vodstva premikačev;
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 tema 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.

35. člen (vsebina premikalnih del)

V premikalno delo spada predvsem ranžiranje vlakov, postavitve vagonov na določene tire za odpravo po smereh, na tire za zbiranje, premikanje vagonov za popravilo in njihova dostava v delavnico ali na delavniški tir, dostava vagonov za nego (pranje, čiščenje, dezinfekcijo in dezinsekcijo), dostava vagonov za nakladanje, razkladanje ali prekladanje, postavitve potniških vlakov na peron in s perona, ogrevanje potniških vlakov, dodajanje in odvzem vagonov od vlakov, premaknitev vozil zaradi nakladanja, razkladanja, jemanja vode, pogonskega materiala ipd.

36. člen (oprema premikalnih delavcev)

(1) Za opravljanje premikalnih del 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 (štirobni 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.

37. člen (mesta premikačev pri premiku)

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

(2) 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 vagon 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 spušenih vozil.

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

38. člen (vodenje in nadziranje premikalnih del)

(1) Premik se sme opravljati le pod neposrednim vodstvom vodje premika, vodja premika pa se mora ravnati po ukazih progovnega prometnika ali prometnika. Če vodja premika začasno ne more voditi premika, sme vodstvo prenesti na drugega strokovno usposobljenega delavca. 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 premikalni vodja vlakovodja, pri vlakih z vodjo vlaka je premikalni vodja, vodja vlaka.
- (4) Vlakovno osebje opravlja premik in ranžiranje vlaka na postajah in na industrijskih tirih, kjer ni stalne premikalne skupine. Osebje vlaka se mora pri premiku in z njim povezanih delih ravhati po ukazih vodje premika.
- (5) Vodja premika se mora takoj po prihodu vlaka o premiku, ki ga je treba opraviti, sporazumeti s progovnim prometnikom oziroma prometnikom.
- (6) V vlečnih enotah in delavnicah vodijo premik za železniške potrebe za to določeni in strokovno usposobljeni delavci, kar mora biti navedeno v poslovniku enote.
- (7) Progovni prometnik oziroma prometnik opravlja med svojim delom nadzor nad premikom (dajanje ukazov, preverjanje izvršitev ipd.).

39. člen (obveznosti vodje premika)

- (1) Vodja premika vodi premik po določbah tega pravilnika in po določbah postajnega poslovnega reda oziroma poslovnika, izpolnjuje ukaze progovnega prometnika oziroma prometnika za posamezne vožnje pri premiku ter pazi, da se ne poškodujejo delavci, 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 predvideno 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 raztirniov, o tem, ali so podložene ali odstranjene zavorne cikle, ali so vozila zavarovana proti samopremaknitvi in ločnice proste;
 - 5. ob nastopu službe pregleda Knjigo odredb, pisno predajo službe in plan dela 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. da o vsaki izrednosti pri premiku takoj obvesti progovnega prometnika ali prometnika.

40. člen (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 zelenem mestu. Glede na predvideno hitrost in razpoložljivo zavirno maso je treba za posamezno prometno mesto določiti največje število osi premikalnega sestava, ki se lahko zavira z direktno zavoro. Največje število osi premikalnega sestava, ki se zavira z direktno zavoro vlečnega vozila, se izračuna po obrazcu, predpisanem v Pravilniku o zavorah, varnostnih napravah ter opremljenosti 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 večje omejitve hitrosti. Te omejitve hitrosti morajo biti navedene v postajnem poslovnem redu in posredovane prevozniku, ki jih mora objaviti v poslovniku, navodilu o progi oziroma priročniku za strojevodjo.
- (4) Pri spremembi omejitve hitrosti pri premiku čez kretnice ali uveljavitvi nove omejitve hitrosti voženj pri premiku čez kretnice mora upravljavec te omejitve posredovati prevozniku in izvršiti popravek postajnega poslovnega reda. Prometnik oziroma progovni prometnik mora po izvršeni validaciji s Splošnim nalogom obveščati strojevodjo, ki opravlja premik, o nižjih hitrostih čez kretnice še 14 dni.
- (5) Kadar stoji premikač med vožnjo pri premiku na stopnici vozila premikalnega sestava, hitrost ne sme biti večja kot 20 km/h.
- (6) Če strojevodja pri spremljanem premikalnem sestavu ugotovi, da se je prekinila radijska zveza med njim in premikačem, mora vožnjo premikalnega sestava takoj zaustaviti. Vožnjo premikalnega sestava mora ustaviti tudi, če izgubi iz vida premikača, ki spremlja premikalni sestav in mu daje signalne znake.

41. člen (spenjanje in razpenjanje)

- (1) Spenjanje so opravila pri pripenjanju železniških vozil in spajanju vseh vodov ter naprav na železniških vozilih.
- (2) Razpenjanje so opravila pri odpenjanju železniških vozil in razdvajanju vseh vodov ter naprav na železniških vozilih.
- (3) Naprave za pripenjanje in odpenjanje (spenjače) železniških vozil so:
 1. avtomatične;
 2. polavtomatične;
 3. pomožne;
 4. vretenske in
 5. toge.
- (4) Avtomatične ali polavtomatične spenjače so vgrajene na posameznih motornikih oziroma motornih garniturah in omogočajo spenjanje vozil iste vrste. Konstruktivne rešitve veljajo za vsako vrsto vozil posebej, njihova uporaba pa se predpiše s tehničnimi navodili.
- (5) Pomožna spenjača je namenjena za pripenjanje vozil z avtomatičnimi ali polavtomatičnimi spenjačami k vlečnim vozilom z vretensko spenjačo.
- (6) Toga spenjača je železni drog posebne konstrukcije za nameščanje na vlečna kavlja sosednjih vagonov, pri čemer se odbojniki ne dotikajo. Naklad leži pritrjen na opleni sosednjih vagonov. Takšno spenjanje zahteva tudi namestitev vmesnih cevi glavnega zavornega voda z nosilnimi verigami. S togo spenjačo se sme spenjati le s sodelovanjem delavcev tehnično vagonске dejavnosti.
- (7) Spenjanje le z nakladom je izjemoma dovoljeno pri izrednih pošiljkah, kar se posebej odobri s pogoji za prevoz takšnih pošiljk.
- (8) 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.

42. člen (pripenjanje vozil)

- (1) Delavci, ki ne premikajo redno, smejo pripenjati vozila le, če ta mirujejo. Premikači smejo pripenjati vozila tudi, ko se premikajo, vendar hitrost približujočega se vozila ali skupine vozil proti stoječim vozilom ne sme biti večja kot 5 km/h. Potniške vagone, vlečna vozila s plugom, vozila aerodinamične oblike, vagone, katerih deli ali nakladi segajo prek čelnih stranic, vagone, naložene z eksplozivom, se pripenja le, kadar mirujejo.
- (2) Delavec, ki pripenja vozila, opravi to tako, da streme spenjače enega vozila namesti na vlečni kavelj sosednjega vozila. Pri pripenjanju vlečnega vozila na vlak je treba uporabiti vedno spenjačo vlečnega vozila. Če je na vlečnem kavljju vagona nadeto streme lastne spenjače, je treba to streme sneti s kavljja prej, preden se namesti streme 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 dolžino spenjače na čelu premikalnega sestava, in če je treba, odviti vreteno spenjače oziroma sneti spenjačo z vlečnega kavljja 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 odbojnikom, 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 prijetje 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, pazi 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 dolžine spenjače na čelu premikalnega sestava in odvil vretena spenjače oziroma snel spenjače z vlečnega kavlja ali z držala na prsnem brnu 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 kabske 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, čim 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.

43. člen

(nameščanje prehodnic in spajanje mehov)

- (1) Prehodnice z mehovi in prehodnice z ograjo omogočajo varen prehod skozi čelna vrata iz enega potniškega vagona v drugega.
- (2) Pred spajanjem mehov oziroma ograj je treba:
1. vagone med seboj pripeti;
 2. dodatni varovalni drog čelnih vrat, kjer je, odstraniti in ga shraniti v za to namenjeno omarico na čelni strani vagona;
 3. odpeti kljuke med mehovi in mehove raztegniti;
 4. prehodnice spustiti.
- (3) Pri vagonih s prehodnimi mehovi iz gumiranih cevi se po pripetju vagonov gumirane cevi dotikajo in zagotavljajo varen prehod iz vagona v vagon takoj po spustitvi prehodnic.
- (4) Mehove starejše izdelave je treba tako raztegniti, da se ploščati okvirji mehov dotikajo tako, da jih je mogoče s kljukami desno in levo zgoraj in spodaj pritrditi.
- (5) Kadar ni potrebe, da bi se prehodnice uporabljale za prehod iz vagona v vagon ali po razpetju vagonov, je treba:
1. prehodnice dvigniti in pritrditi;
 2. mehove stisniti (zložiti) in pritrditi s kljukami na obeh straneh vrat ob čelno stran vagona;

3. ograjo dvigniti iz ležišča in zložiti ter
4. čelna vrata vagonov zakleniti.

(6) Na vagonih, opremljenih z dodatnim varovalnim drogom, je treba čelna vrata, ko ni potrebe oziroma ko ni dovoljeno prehajanje iz vagona v vagon, zakleniti in zavarovati z dodatnim varovalnim drogom.

(7) Kadar so mehovi ali ograje pokvarjeni in prehod skozi čelna vrata iz enega vozila v drugo ne bi bil varen, jih je prepovedano spajati, prehodnic pa ni dovoljeno spuščati. Pri takšnih okvarah vagonov je treba zahtevati pomoč delavcev tehnično-vagonske dejavnosti.

(8) Sestavljanje in razstavljanje prehodnic z mehovi ali ograjami je dolžnost premikalnih delavcev. Kadar nastanejo mehanične pomanjkljivosti, jim morajo nuditi potrebno pomoč pregledniki vagonov ali posebej določeni tehniški delavci prevoznika.

(9) 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.

(10) Pred premikom s poštnimi vagoni ali jedilniki in spalniki, v katerih so delavci oziroma potniki, je treba le-te o nameravani vožnji pri premiku predhodno obvestiti.

44. člen

(zaporedje opravil pri spenjanju vozil)

(1) Pri spenjanju je treba upoštevati naslednje zaporedje:

1. namestiti streme spenjače na vlečni kavelj sosednjega vozila;
2. priviti spenjače;
3. spojiti zavorne cevi;
4. istočasno odpreti čelni pipi zavnega voda;
5. spojiti druge pnevmatske cevi;
6. odpreti pipe drugih pnevmatskih cevi;
7. odpeti in spustiti prehodnice;
8. raztegniti in spojiti prehodne mehove;
9. izvleči kable za daljinsko krmiljenje in kable za ozvočenje potniških vagonov iz slepih vtičnic in jih vtakniti v vtičnice sosednjega vagona in
10. izvleči kabel glavnega električnega voda iz slepe vtičnice in ga vtakniti v vtičnico sosednjega vagona.

(2) Spajanje glavnega električnega voda smejo opravljati le tisti delavci, ki so poučeni in strokovno usposobljeni za ta dela, pod pogojem, da jim je strojevodja predal ključ za električno ogrevanje oziroma pri lokomotivah, ki tega ključa nimajo, da so se s strojevodjem dogovorili o delu na glavnem električnem vodu in je strojevodja spustil odjemnik toka.

45. člen

(zaporedje opravil pri razpenjanju)

(1) Zaporedje opravil pri razpenjanju vozil je treba opraviti v obratnem vrstnem redu, kot je predpisano za opravila pri spenjanju.

(2) Delavec sme stopiti med vozila zaradi razpenjanja le, ko vozila mirujejo, pri tem pa ravnati tako, kot je predpisano za vstopanje med vozila pri pripenjanju mirujočih vozil.

46. člen

(odpenjanje vozil)

(1) S pojmom odpenjanje je treba razumeti snetje stremena vretenske spenjače z vlečnega kavlija sosednjega vozila. Če delavec odpenja vozila tako, da vstopi mednje, lahko to stori le, če vozila mirujejo.

(2) Premikajoča se vozila je dovoljeno odpenjati le pri spuščanju in odbijanju. V tem primeru se odpenjanje opravi samo z drogovi za odpenjanje. Delavec sme z drogom odpenjati vozila le s tal ob strani tira oziroma vozila.

47. člen

(spenjanje in razpenjanje vozil pri vlakih)

- (1) Spenjanje in razpenjanje vozil pri vlaku opravlja izvršilno železniško osebje prevoznika.
- (2) Na postajah s stalno premikalno skupino razpenjanje in spenjanje pri ranžiranju vlaka opravijo premikači stalne premikalne skupine.

48. člen

(premikalna vozna pot)

- (1) Premikalna vozna pot je pot, ki jo bo premikalni sestav ali posamezno vozilo predvidoma prevozil od premaknitve do zaustavitve.
- (2) Premikalna vozna pot obsega en ali več tirov ali delov tirov z vsemi kretnicami, 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.

49. člen

(prestavljanje kretnic pri premiku)

- (1) Kretnice prestavlja delavec, ki je določen s postajnim poslovnim redom: progovni prometnik, prometnik, kretnik, premikač, delavec vlaka ali drugi strokovno usposobljeni delavci.
- (2) Na TKo progi ravna s kretnicami, raztirniki in napravami za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih:
 1. progovni prometnik s centralno postavljalnico na nezasedenih TKo postajah, ali
 2. pooblaščen postajni delavec s postajno postavljalnico na zasedenih TKo postajah, ali
 3. vlakovodja oziroma vodja vlaka z lokalno postavljalnico na TKo postajah, kjer lokalna postavljalnica je.
- (3) Progovni prometnik ali prometnik, ki ravna s signalnovarnostnimi napravami na daljinsko vodeni postaji, lahko dovoli vodji premika, oziroma drugemu izvršilnemu železniškemu delavcu, da ravna z napravami za avtomatsko zavarovanje prometa na nivojskih prehodih s tipko v omarici pri nivojskem prehodu.
- (4) Način zahtevanja in dajanja dovoljenja za krajevno ravnanje s postajno postavljalnico oziroma lokalno ravnanje z lokalno postavljalnico mora biti predpisano z navodilom za ravnanje s signalnovarnostno napravo na postaji in navodilom o progi.
- (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 (vrniti) 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 zapeljale 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.

50. člen

(postavljanje premikalnih vozni poti in dajanje soglasja za premik)

- (1) Delavec, ki vodi premik, mora za vsako vožnjo pri premiku zahtevati postavitve premikalne vozne poti.
- (2) Postavitev kretnic na premikalni vozni poti se zahteva šele, ko so kretnice in njihove ustrezne ločnice, meje odsekov in raztirniki prosti.
- (3) Na zasedenih TKo postajah je treba premikalne vozne poti postavljati s postajno postavljalnico. Pooblaščen postajni delavec skrbi, da se premik na TKo tirih konča oziroma ustavi v času, ki ga je določil progovni prometnik.
- (4) Delavec, ki kretnice prestavlja, sme postaviti premikalno vozno pot šele, ko se prepriča, da za vožnjo pri premiku ni ovir. Če nameravane (zahtevane) premikalne vozne poti ne more postaviti, mora obvestiti vodjo premika o prepovedi vožnje.
- (5) 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.
- (6) 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.
- (7) Zahtevo za sprostitev tira mora vodja premika takoj in brez odlašanja izpolniti.
- (8) Vožnjo mora dovoliti delavec, ki je postavil premikalno vozno pot. Vožnjo dovoli vodji premika ustno ali s signalnim znakom mejnega tirnega signala ali premikalnega signala. Dovoliti sme tudi več voženj hkrati, če te vožnje ne ogrožajo druga druge.
- (9) Vožnja pri premiku prek kretnice, ki se prestavlja s centralnega mesta, nima pa premikalnega signala ali mejnega tirnega signala, ima pa kretniški nastavek, se sme opraviti šele po dobljenem dovoljenju tistega, ki je kretnico postavil.

51. člen

(premik prek več premikalnih območij)

- (1) Na postajah z večjim obsegom dela opravlja premik več premikalnih skupin, vsaka na svojem premikalnem območju. Premikalna območja so lahko glede na tirne zmogljivosti postaje določena tako, da:
 1. premikalna dela ene premikalne skupine ne ovirajo dela druge premikalne skupine, ker se njihove premikalne vozne poti ne dotikajo ali križajo;
 2. premikalne skupine opravljajo premik na istih tirih, vsaka s svoje strani.
- (2) Na postajah, kjer premikalne skupine premikajo na istih tirih, je treba določiti meje na tirih, do koder sme premikati ena premikalna skupina na eni strani in druga premikalna skupina na drugi strani tirov. Meje 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 skupina 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 postavitve 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 vožnjo pri premiku z enega na drugo premikalno območje sme dati vodji premika delavec, ki prestavlja kretnice na območju, kjer se nahaja premikalni sestav po dobljenem soglasju in dovoljenju delavca sosednjega premikalnega območja. Pri vožnji prek več premikalnih območij mora vodja premika dobiti dovoljenje za vožnjo na vsakem premikalnem območju posebej.

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

52. člen

(preverjanje in opazovanje premikalnih vozni poti)

(1) Delavci so dolžni pri premiku preverjati in opazovati postavljene premikalne vozne poti. Preverjanje in opazovanje premikalne vozne poti se opravi po signalnih znakih signalov za zavarovanje 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 elektrorelejne ali elektronske varnostne naprave;
2. na postavljalni mizi elektrorelejne varnostne naprave;
3. po vzvodih kretniških postavljal 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 mejnih tirnih signalov;
2. po signalnih znakih kretničnih signalov kretnic, ki se postavljajo na kraju samem ali na daljavo prek žicevoda, ali
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 zavore;
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 jih o tem seznani.

(10) Če premikalno osebje opazi, da vožnja pri premiku utegne povzročiti kakšno nevarnost oziroma bi premiku pretela 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.

53. člen (dajanje ukazov za premik)

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

1. z določbami poslovnika prevoznika, ki se nanašajo na reden premik (sestava potniških vlakov, sestava vlakov po ranžirnih nalogah voznega reda, dodajanje in odstavljanje direktnih vagonov, izmenjava vlečnih vozil, postavljanje potniških vlakov na peron itd.) ali
2. s pisnim planom premika prevoznika za premik, ki ni predviden s poslovníkom, ali s postajnim poslovnim redom, na osnovi katerega zahteva dovoljenje za premik, ali
3. z ukazom progovnega prometnika oziroma prometnika za posamezni premik.

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

(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 izpolnjenih posamičnih premikalnih nalogah mora vodja premika obvestiti progovnega prometnika ali prometnika neposredno ustno ali po telekomunikacijskih zvezah.

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

(7) Premik na TKo postajah dovoli progovni 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 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. Strojvodja ne sme začeti z vožnjo pri premiku, če ni dobil ukaza za vožnjo.

54. člen
(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 Signalnega pravilnika. Signalna znaka »Počasi« in »Stoj« je treba oddati pravočasno, da ne pride do naleta.
- (3) Na ravnem tiru se premikači postavijo in prenašajo signalne znake na strani, na kateri strojevodja upravlja z vlečnim vozilom. 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 iz 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 s Signalnim pravilnikom.
- (13) Pri lokomotivski vožnji je treba strojevodjo pravočasno obvestiti o okvari ali določiti delavca, ki pri pokvarjenem premikalnem signalu sporoči strojevodji, da je signal pokvarjen, in da ustrezna navodila za nadaljnjo vožnjo.

55. člen
(premikalna vožnja)

- (1) Pri premikalni vožnji se lahko vozila vleče, rine ali istočasno vleče in rine z vlečnim vozilom ali motornim vozilom za posebne namene, uvrščenim med vozili.
- (2) 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) 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) Na postajah, kjer uporabniki industrijskih tirov (prog) prevzemajo in predajajo vagone prevozniku na določenih postajnih tirih, je prihod in postanek njihovih vlečnih vozil ali motornih vozil za posebne namene na te tire dovoljen le zaradi dostave in odvoza tovora.

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

- (1) Pri premiku z motornim vozilom za posebne namene (z vagoni ali brez njih) vodi premik delavec, strokovno usposobljen za vodenje premika.
- (2) Za premik z motornim vozilom za posebne namene veljajo enake določbe kot za premikalne lokomotive, če ima vijačno 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.

57. člen
(premik z dvopotnim vozilom)

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

58. člen
(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 kavlja.

(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 tega člena. Natančnejše določbe za ravnanje z drogom za odpenjanje se določijo v postajnem poslovnem redu in navodilu o progi.

(8) V skupini odbitih ali spuščениh 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 vagone 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 spuščениh 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 smejo 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 vagone, če se oceni, da je njihova hitrost večja kot 20 km/h, in vagone, ki jih je treba posebno previdno premikati;
3. v slabih vremenskih razmerah (padavine, poledica) obstaja verjetnost, da vagon položeno zavorno coklo izbije, zato je treba v takšnih razmerah uporabiti še drugo zavorno coklo; 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 nalepnicami »Previdno premikati« in
6. vagone, naložene s sadjem ali malimi pošilkami.

(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 pravilnikom.

(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 oziroma navodilu o progi.

(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 voznih 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.

59. člen (lokomotivske vožnje)

(1) Lokomotivske vožnje so premiki:

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, brez sodelovanja delavcev premikalne skupine. 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 vlakovno lokomotivo, ki vlak vleče in pri katerem je bil opravljen popolni zavorni preskus, zaradi premaknitve na prosti tir s katerega bo možna postavitve vlakovne vozne poti.

(2) Lokomotivske vožnje se lahko opravijo le na postaji, in sicer:

1. na postajah, kjer je mogoče premikalne vozne poti zavarovati s signalnovarnostno napravo, ali
2. na postajah, kjer premikalnih voznih poti ni mogoče zavarovati s signalnovarnostno napravo, po prostem tiru od ločnice do ločnice ali od ločnice do vrha prve kretnice na istem tiru.

(3) Strojevodja mora pri lokomotivskih vožnjah upravljati vlečno vozilo iz prve vozniške kabine na čelu vlaka ali premikalnega sestava v smeri vožnje.

(4) Ukaze za lokomotivske vožnje daje prometnik ali delavec, ki s signalnovarnostno napravo postavlja in zavaruje premikalne vozne poti. Kadar vozi dvoje ali več vlečnih vozil oziroma premikalnih sestavov drugo za drugim, je treba dajati ukaze za vožnjo posamično in vsakemu vlečnemu vozilu oziroma premikalnemu sestavu posebej.

(5) Pri lokomotivskih vožnjah prevzame prometnik ali delavec, ki postavlja premikalne vozne poti, obveznosti vodje premika. Po postavitvi in preverjanju premikalne vozne poti da strojevodji ukaz za začetek lokomotivske vožnje.

(6) Ukaz za začetek lokomotivske vožnje ne oprošča strojevodje obveznosti preverjanja in opazovanja vozne poti in opazovanja signalnih znakov kretničnih signalov, signalov za zavarovanje tirne poti in mejnih tirnih signalov. Strojevodja 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.

(7) S postajnim poslovnim redom in poslovníkom se določi način voženj vlečnih vozil po postaji do mesta prehoda s postaje na področje vlečne enote ali drugega upravljavca. Na tirih vlečne enote ali drugega upravljavca prevzame opravila vodje premika delavec te enote na s poslovnim redom in poslovníkom določenem mestu (premikalnem signalu, mejniku ipd.).

60. člen (premik s premikalno vrvjo)

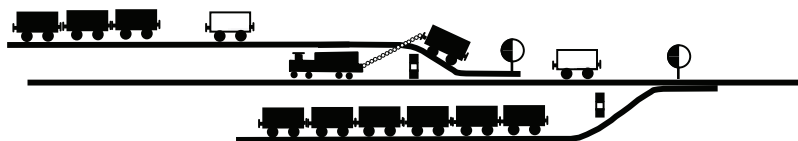
(1) Premikalna vrv se sme rabiti v naslednjih primerih:

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



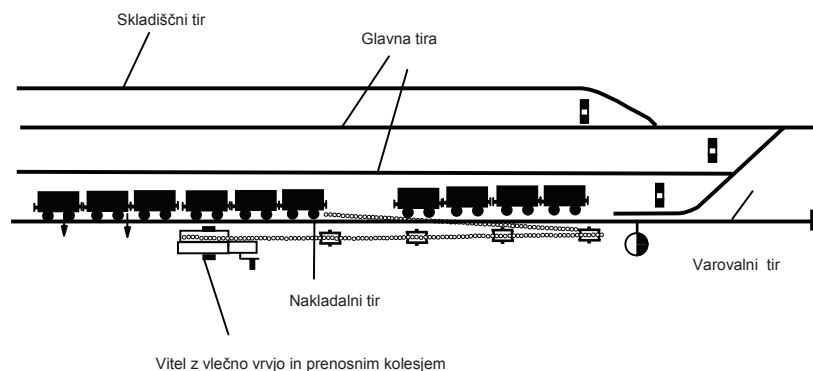
Slika 1a: Premaknitev vagona po istem tiru, kadar lokomotiva pelje po sosednjem tiru.

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 vagone 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 (raztirnik, 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).

61. člen (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 vagone tudi tam zaposleni delavci. Druge osebe (neželezniški delavci) smejo opravljati ročni premik le z dovoljenjem in pod neposrednim vodstvom izvršilnega železniškega delavca, 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 poslovnemu redu oziroma poslovniku.

62. člen

(premik s cestnimi vozili)

(1) S cestnimi vozili se sme premikati le pod neposrednim vodstvom in nadzorom izvršilnega železniškega delavca, 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 pripenjo 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.

63. člen

(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.

64. člen

(premik v vlečnih enotah in delavnicah)

Delavci v skladiščih, pri vzdrževanju proge in progovnih naprav, v delavnicah, v vlečnih enotah idr. smejo vozila premikati na postajne tire le z dovoljenjem prometnika 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.

65. člen

(premik na glavnih tirih in odprti progi)

(1) Na glavnih tirih se sme premikati 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 tiru,
 - b) na obeh tirih pri obojestranskem prometu,
 - c) na tiru, na katerem je uveden promet v obe smeri (zapora enega tira).

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

(4) Pred izdajo dovoljenja za premik mimo signala »Premikalni mejnik« mora prometnik zahtevati in dobiti soglasje od prometnika sosednje postaje, proti kateri se premika. Na mejnih TKo postajah prometnik pridobi soglasje od progovnega prometnika in obratno. Pooblaščen postajni delavec oziroma vodja premika na nezasedenih TKo postajah mora dobiti dovoljenje za premik mimo signala »Premikalni mejnik« od progovnega prometnika.

(5) Dovoljenje za premik mimo signala »Premikalni mejnik« do uvoznega signala oziroma mimo uvoznega signala se zahteva od prometnika sosednje postaje, proti kateri se premika oziroma progovnega prometnika 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 – pooblaščenega postajnega delavca – vodja premika).

(6) Prometnik sosednje postaje oziroma progovni prometnik (če ni in ne bo dal dovoljenja za vožnjo) dovolita premik mimo signala »Premikalni mejnik« 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, prometnika).

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

(8) 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 s 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.

(9) 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. Vodjo premika je treba za vsak nivojski prehod obvestiti o načinu zavarovanja prometa na njem.

(10) Na postaji, kjer sodelujejo pri zavarovanju vozni 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.

(11) Dovoljenje za premik mimo signala »Premikalni mejnik« da strojevodji progovni prometnik s fonogramom, prometnik oziroma pooblaščen postajni delavec pa 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).

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

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

(13) Prometnik postaje, na kateri se je opravljal premik, obvesti progovnega prometnika oziroma prometnika, ki je dal soglasje, 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).

(14) Progovni prometnik, ki je dovolil premik mimo signala »Premikalni mejnik«, obvesti osebje službenih mest na odseku proge, na katerega se je premikalo, in prometnika, ki mu je dal soglasje o končanem premiku, s fonogramom:

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

66. člen
(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 pošilk.
- (6) V času premika, pregleda vozil ali vlaka, preskusu zavor ali odpravi napak 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 tega člena, zagotovljene, se šteje, da delavci opravljajo delo v varnem delovnem območju. Delavec, ki postavlja vozne poti, mora poskrbeti, da bodo vsi delavci, ki opravljajo dela na sosednjih tirih, obveščeni najmanj 5 minut pred vožnjo o vožnji po sosednjem tiru.
- (8) Če potrebne minimalne medtirne osne razdalje, prikazane v tabeli iz šestega odstavka tega člena niso zagotovljene, mora delavec, ki postavlja vozne poti, pred postavitvijo vozne poti po sosednjem tiru, poskrbeti, da se delavci umaknejo iz nevarnega območja, premik pa je treba ustaviti.
- (9) Če je razdalja med sosednjima tiroma za najmanj 1m večja od potrebne minimalne medtirne osne razdalje, prikazane v tabeli iz šestega odstavka tega člena, ali je med tiroma fizično onemogočen dostop v nevarno območje sosednjega tira, obveščanje delavcev o vožnji po sosednjem tiru ni potrebno, kar je treba predpisati v postajnem poslovnem redu.
- (10) Zahtevo prometnika ali kretnika, da je treba tir izprazniti ali da ga ni dovoljeno uporabiti za premik, mora premikalno osebje takoj izvršiti.

67. člen
(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. naloženimi cisternami in
 7. z vagoni, ki imajo nalepnico »Previdno premikati«.
- (2) Vsi vagoni iz prejšnjega odstavka tega člena, ki so označeni z nalepnicami za nevarnost, morajo biti označeni še z nalepnicami »Previdno premikati« - trikotne oblike z vrhom navzdol, rdeče barve s klicajem.
- (3) Pri premiku se morajo premikači, preden premaknejo vagone, prepričati, ali so vagoni označeni s katero od nalepnic za nevarnost. Med seboj se morajo obveščati o takšnih vagonih.

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

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

68. člen

(previdnostni ukrepi po končanem premiku)

(1) Po končanem premiku je treba skrbeti, 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) Kadar se na tiru, na katerem se opravlja premik, istočasno opravlja še preskus zavor, je treba vlak ali skupino vagonov, na katerih se preskus zavor opravlja, 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.

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

(6) 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.

69. člen

(osebna varnost pri premiku)

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

1. zadrževati se ali hoditi v tiru ali neposredno poleg tira;
2. lesti pod 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 spuščeni prehodnicami, vagonov, katerih deli ali nakladi segajo prek čelnih stranic vagona, vagonov, naloženih z eksplozivom, ali kadar obstajajo druge ovire za varno pripenjanje vagonov;
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.

VII. IZREDNI PREVOZI IN IZREDNE POŠILJKE

70. člen (izredne pošiljke)

- (1) Prevoz praznih ali naloženih železniških vozil, ki presegajo nakladalni profil 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 pravilnika.
- (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, katerih način nakladanja ne ustreza predpisom za nakladanje vagonov po določbah pravilnika, ki ureja vzajemno rabo tovornih 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« ali v rastru ni vpisano »SŽ«;
 8. 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. potniški vagoni, ki jim je pretekel rok za redno vzdrževanje;
 12. prazni in naloženi tovorni vagoni, ki jim je pretekel rok za kontrolni pregled ali revizijo;
 13. vse druge pošiljke, ki se morajo prevažati s posebnimi pogoji;
 14. enote kombiniranega transporta (zamenljivi zabojniki, polprikolice, prikolice in veliki kontejnerji), katerih prevoz ni urejen s kodifikacijo prog v Republiki Sloveniji, in
 15. pošiljke, naložene na več vagonov, ki med seboj niso speti z vijačno 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.

71. člen
(zahteva za prevoz izredne pošiljke)

- (1) Prevoznik izdelava zahtevo za prevoz izredne pošiljke in jo pošlje upravljavcu.
- (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 pomeni znak izredne pošiljke.
- (3) O izvedbi izrednega prevoza odloči upravljavec najkasneje v 15 dneh po vložitvi zahteve.
- (4) Prometno dokumentacijo o izrednih pošilkah je treba hraniti tri leta od dneva prvega vpisa, pri čemer se leto prvega vpisa ne upošteva.

72. člen
(proučitev možnosti prevozov izrednih pošilk)

- (1) Po prejemu zahteve za prevoz izredne pošiljke je treba ugotoviti možnosti prevoza in določiti prevozne pogoje, pri čemer se upošteva varnost in ekonomičnost prevoza.
- (2) Pri pošilkah, 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 in
3. pri izmeničnem enofaznem sistemu 25 kV, 50 Hz	340 mm.
- (4) Pri preučitvi možnosti mora upravljavec iz splošnih in posebnih varnostnih pogojev ugotoviti, katere pogoje mora izpolnjevati pošiljka ali prevoznik oziroma upravljavec.

73. člen
(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 tega člena. To zaporedno številko je treba napisati s številko in besedo.
- (3) Splošni varnostni pogoji so:
 1. prevzem in kontrolni pregled pošiljke opravi izvršilni železniški delavec prevoznika, ki ima opravljen strokovni in periodični izpit za preglednika vagonov. Določi ga vodja službe, glede na vrsto in zahtevnost izredne pošiljke;
 - 2a pri prevzemu in kontroli mer sodeluje odgovorni delavec progovne vzdrževalne stroke upravljavca, ki ga določi vodja službe, glede na vrsto in zahtevnost izredne pošiljke;
 - 2b pri prevzemu in kontroli sodeluje odgovorni delavec elektrotehnične stroke upravljavca;
 - 3 prevoz z rednimi tovarnimi 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 – nezasedena;
- 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 odstranitev 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 pošiljk 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 proti maso;
- 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–vagnske 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 prometnem pravilniku;
- 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 nalepnico, ki označuje izredno pošiljko, in nalepnico, ki zahteva previden premik.
- (5) Poleg splošnih pogojev mora pošiljka izpolniti tudi posebne pogoje, ki izhajajo iz specifičnosti izredne pošiljke.
- (6) Posebni varnostni pogoji določajo omejitve oziroma ukrepe pri vožnji mimo točno določene ovire na progi oziroma druge ukrepe in omejitve, ki niso zajeti v splošnih varnostnih pogojih. Za vožnjo mimo določenega kritičnega mesta na objektu ob progi mora posebni varnostni pogoj vsebovati:
1. vrsto ovire;
 2. kilometrsko lego;
 3. opis omejitev;
 4. pogoje za srečanja na dvotirnih in vzporednih progah z drugimi vlaki in
 5. hitrost.

74. člen

(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, določenem 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. Žice, pločevinaste trakove, žeblice in vijake na lesenih zabojih tudi ni treba ozemljiti.

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

75. člen

(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 zvrtni 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 takšnem mestu se morata namestiti po dve vezi za ozemljitev.

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

(7) Za prevoz izrednih pošilk, ki jih je potrebno na elektrificiranih progah ozemljiti, je treba uporabiti vagona, 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.

76. člen

(obvestilo o sprejetju oziroma zavrnitvi prevoza izredne pošiljke)

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

77. člen

(izdaja dovoljenja in izdelava službenega obvestila za prevoz izredne pošiljke)

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

(2) 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.

(3) 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.

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

78. člen

(glavne šifre prevoznih pogojev za upravljavca)

(1) Pri prevozu izrednih pošilk se za označevanje prevoznih pogojev, ki jih mora upoštevati upravljavec, uporabljajo glavne šifre, 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 pošiljk in z vlaki, ki tudi prevažajo izredne pošiljke po šifri »B«.

(4) S šifro »B« – Bravo – se označuje prevoz, 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, 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, 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.

79. člen
(uvrstitev izredne pošiljke v vlak)

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

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

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

(4) Po opravljenem kontrolnem pregledu izredne pošiljke je treba vpisati v obrazec »Odobritev in prevozni pogoji za izredno pošiljko«, »Pošiljka pregledana in izpolnjuje prevozne pogoje.«

(5) Na vagon, s katerim se prevaža izredna pošiljka, in na vozni list, mora prevoznik nalepiti modro 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.

80. člen
(promet vlakov z izredno pošiljko)

(1) Potrebne tehnične 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 vožnjo nadzorovati njen prevoz.

(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 izredne pošiljke obvestiti z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom.

81. člen

(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.

VIII. KODIFIKACIJA PROG ZA KOMBINIRANI TRANSPORT

82. člen

(kodifikacija prog za prevoz kodificiranih izrednih pošiljk)

- (1) Kodifikacija prog za prevoz kodificiranih izrednih pošiljk omogoča poenostavitev postopkov pri prevozu kodificiranih izrednih pošiljk.
- (2) Kode prog in odsekov prog po določitih objave UIC 502 in pogoje prevoza pripravi upravljavec.
- (3) Kodificirane izredne pošiljke morajo biti označene z nalepko za kodificirano izredno pošiljko in se na progah, na katerih ne presegajo kode proge, prevažajo le po splošnih varnostnih pogojih za prevoz izredne pošiljke, brez uporabe posebnih varnostnih pogojev.

83. člen

(splošno o kodifikaciji)

- (1) Kodifikacija omogoča neoviran prevoz enot kombiniranega transporta, katerih prečni prerez presega dovoljene nakladalne profile in bi sicer spadale po predpisih v režim izrednih pošiljk.
- (2) Kodifikacija enot kombiniranega transporta se uporablja na železniških vagonih, ki so posebej označeni za prevoz kodificiranih pošiljk 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. bi modalna tehnika (prevoz posebnih polprikolic po železniških tirih) in
 6. tehnika prevoza posebnih kontejnerjev na posebnih železniških vagonih (ACTS).

IX. OZNAČEVANJE VLAKOV

84. člen

(splošno o označevanju vlakov)

- (1) Vsak vlak je treba označiti s številčno oznako po analitičnem sistemu označevanja.
- (2) Številka, s katero se vlak označi, je lahko največ petmestna in sestavljena samo iz arabskih števil. Fond števil za označevanje vlakov v mednarodnem in notranjem prometu je od številke 0 do 99999.
- (3) Mednarodni promet je tisti promet, pri katerem vlaki prevažajo državno mejo ene ali več držav, kakor tudi priključni ali cepni vlaki, katerih vagoni so vsi ali bodo vsi prevažali 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. rang vlaka;
 4. smer vožnje vlaka;
 5. obdobje vožnje vlaka in
 6. 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).

85. člen (vlaki in njihov rang)

- (1) Rang vlakov je določen s številko vlaka. Čim nižja je številka vlaka, tem višji je rang vlaka. Vlaki višjega ranga imajo prednost pred vlaki nižjega ranga.
- (2) Pri določanju postankov vlakov in sestajanj z drugimi vlaki na postajah je treba upoštevati rang vlakov.
- (3) Vlaki za železniške potrebe, vpeljeni v promet zaradi pomoči ali odstranitve ovir na progi, imajo prednost pred vsemi drugimi vlaki.

86. člen (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.

87. člen (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 rang vlaka v mednarodnem oziroma notranjem prometu.
- (2) Potniškim vlakom v mednarodnem prometu se določijo številke za vsako voznoredno obdobje na evropskih voznorednih konferencah, pri čemer so upoštevane smeri voženj potniških vlakov.
- (3) V maloobmejnem prometu se lokalni vlaki označijo s številkami iz fonda za notranji promet enega ali drugega upravljavca po medsebojnem dogovoru.
- (4) Glede na vrsto in rang vlaka je odvisno, s koliko mestnim številom bo označen posamezni vlak. Na osnovi tega je fond številke, predviden za označevanje potniških vlakov, razdeljen po posameznih razponih.
- (5) Označevanje osnovnih potniških vlakov se opravi z eno-, dve-, tri-, štiri- in petmestnimi številkami, odvisno od vrste in ranga vlakov, kar je prikazano v naslednjih tabelah:

1. eno, dve oziroma tri mestnimi števkami, ki so dodeljene osnovnim vlakom:

X

X

X

→ smer vožnje vlaka

		0	0	1	do
		1	0	0	do
		2	0	0	do
		3	0	0	do
		5	0	0	do
		6	0	0	do
		8	0	0	do
		9	0	0	do

		0	9	9	ICS vlaki v notranjem prometu *)
		1	9	9	Dnevni EC in IC vlaki v mednarodnem prometu
		2	9	9	Nočni EC in IC vlaki v mednarodnem prometu
		4	9	9	Ostali vlaki v mednarodnem prometu
		5	9	9	IC vlaki v notranjem prometu
		6	9	9	RG vlaki v notranjem prometu
		8	9	9	Avtovlaki v notranjem prometu
		9	9	9	Sistemske trase potniških vlakov v notranjem prometu

*) – 0 na mestu desetice in stotice se ne vpisuje;

2. štirimestne številke, ki so dodeljene osnovnim vlakom:

X

X

X

X

→ smer vožnje vlaka

										vrsta vlaka	
1	0	0	0	do		1	0	9	9	Sezonski ICS vlaki v notranjem prometu	
1	1	0	0	do		1	1	9	9	Sezonski dnevni EC in IC vlaki v mednarodnem prometu	
1	2	0	0	do		1	2	9	9	Sezonski nočni EC in IC vlaki v mednarodnem prometu	
1	3	0	0	do		1	4	9	9	Avtovlaki v mednarodnem prometu	
1	5	0	0	do		1	5	9	9	Sezonski IC vlaki v notranjem prometu	
1	6	0	0	do		1	6	9	9	Sezonski RG vlaki v notranjem prometu	
1	8	0	0	do		1	8	9	9	Sezonski avtovlaki v notranjem prometu	
2	0	0	0	do		6	9	9	9	Lokalni potniški vlaki v notranjem prometu	
7	0	0	0	do		7	9	9	9	Potniški vlaki v maloobmejnem prometu s HŽ	
9	0	0	0	do		9	9	9	9	Rezervirane številke	

3. petmestne številke, ki so dodeljene osnovnim vlakom:

X

X

X

X

X

→ smer vožnje vlaka

1	3	0	0	0	do	1	3	2	9	9	Agencijski vlaki v mednarodnem prometu
1	3	3	0	0	do	1	3	4	9	9	Agencijski vlaki v notranjem prometu
1	3	5	0	0	do	1	3	9	9	9	Priključni agencijski vlaki v mednarodnem prometu
1	4	0	0	0	do	1	4	9	9	9	Vlaki v notranjem prometu, ki vozijo po pomožni prevoznici poti
1	5	0	0	0	do	1	8	9	9	9	Posebni vlaki v notranjem prometu, ki se jim elementi voznega reda določijo pri vpeljevanju v promet
1	9	0	0	0	do	1	9	9	9	9	Korekcijski vlaki
2	2	0	0	0	do	2	6	9	9	9	Sezonski lokalni potniški vlaki v notranjem prometu
2	7	0	0	0	do	2	7	9	9	9	Sezonski potniški vlaki v maloobmejnem prometu s HŽ
3	8	0	0	0	do	3	9	9	9	9	Prazne potniške garniture, predvidene z voznim redom

(6) Označevanje deljenih potniških vlakov se opravi na način, odvisen od tega, koliko mestno številko ima osnovni vlak.

1. Označevanje deljenih potniških vlakov z enomestno številko osnovnega vlaka se opravi tako, da se pred številko osnovnega vlaka doda številka 1000, 1100 ali 1200, ki ima naslednji pomen:

X X X X 1 → smer vožnje vlaka									
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
1	0	0	0	0	do	1	0	0	0
1	1	0	0	0	do	1	1	0	0
1	2	0	0	0	do	1	2	0	0
						9			
						Deljeni vlaki, ki vozijo pred osnovnimi vlaki po isti prevozni poti in istem voznem redu kot osnovni vlak *)			
						9			
						Deljeni vlaki, ki vozijo za osnovnimi vlaki po isti prevozni poti in istem voznem redu kot osnovni vlaki *)			
						9			
						Deljeni vlaki, ki vozijo po isti prevozni poti in nimajo enakih postankov ali zadrževanja kot osnovni vlaki *)			

*) – številka na mestu enice določa številko osnovnega vlaka.

2. Označevanje deljenih potniških vlakov potnikov z dvomestno številko osnovnega vlaka se opravi tako, da se pred številko osnovnega vlaka doda številka 100, 110 ali 120, ki ima naslednji pomen:

X X X 1 0 → smer vožnje vlaka									
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
1	0	0	1	0	do	1	0	0	9
1	1	0	1	0	do	1	1	0	9
1	2	0	1	0	do	1	2	0	9
						9	9		
						Deljeni vlaki, ki vozijo pred osnovnimi vlaki po isti prevozni poti in istem voznem redu kot osnovni vlak *)			
						9	9		
						Deljeni vlaki, ki vozijo za osnovnimi vlaki po isti prevozni poti in istem voznem redu kot osnovni vlaki *)			
						9	9		
						Deljeni vlaki, ki vozijo po isti prevozni poti in nimajo enakih postankov ali zadrževanja kot osnovni vlaki *)			

*) – številki na mestu enice in desetice določata številko osnovnega vlaka.

3. Označevanje deljenih potniških vlakov s tromestno številko osnovnega vlaka se opravi tako, da se pred številko osnovnega vlaka doda številka 10, 11 ali 12, ki ima naslednji pomen:

X X 1 0 0 → smer vožnje vlaka									
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
1	0	1	0	0	do	1	0	9	9
1	1	1	0	0	do	1	1	9	9
1	2	1	0	0	do	1	2	9	9
						9	9		
						Deljeni vlaki, ki vozijo pred osnovnimi vlaki po isti prevozni poti in istem voznem redu kot osnovni vlak *)			
						9	9		
						Deljeni vlaki, ki vozijo za osnovnimi vlaki po isti prevozni poti in istem voznem redu kot osnovni vlaki *)			
						9	9		
						Deljeni vlaki, ki vozijo po isti prevozni poti in nimajo enakih postankov ali zadrževanja kot osnovni vlaki *)			

*) – zadnje tri številke določajo številko osnovnega vlaka

4. Označevanje deljenih potniških vlakov s štirimestno številko osnovnega vlaka se opravi tako, da se pred številko osnovnega vlaka doda številka 3, ki ima naslednji pomen:

X 1 0 0 0 → smer vožnje vlaka

3	1	0	0	0	do	3	1	0	9	9	Deljeni sezonski ICS vlaki v notranjem prometu
3	1	1	0	0	do	3	1	1	9	9	Deljeni sezonski dnevni EC in IC vlaki v mednarodnem prometu
3	1	2	0	0	do	3	1	2	9	9	Deljeni sezonski nočni EC in IC vlaki v mednarodnem prometu
3	1	3	0	0	do	3	1	4	9	9	Deljeni avtovlaki v mednarodnem prometu
3	1	5	0	0	do	3	1	5	9	9	Deljeni sezonski IC vlaki v notranjem prometu
3	1	6	0	0	do	3	1	6	9	9	Deljeni sezonski RG vlaki v notranjem prometu
3	1	8	0	0	do	3	1	8	9	9	Deljeni sezonski avtovlaki v notranjem prometu
3	2	0	0	0	do	3	6	9	9	9	Deljeni lokalni potniški vlaki v notranjem prometu
3	7	0	0	0	do	3	7	9	9	9	Deljeni potniški vlaki v maloobmejnem prometu s HŽ

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

(8) V notranjem prometu je za označevanje potniških vlakov določen fond števil, glede na vrsto vlaka in vrsto vleke.

88. člen
(označevanje tovornih 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 števkami od 40000 do 49999 za posamezne vrste vlakov na območju posameznih železniških uprav, združenih v mednarodno železniško unijo UIC.

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

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

na naslednji način:

mednarodni vlak
smer vožnje vlaka
vrsta vlaka

4	0	0	0	0	do	4	3	9	9	9	Vlaki kombiniranega prometa
4	4	0	0	0	do	4	5	9	9	9	Vlaki s posamičnimi pošilkami
4	6	0	0	0	do	4	6	9	9	9	Vlaki s posamičnimi pošilkami in vlaki s homogenim tovorom
4	7	0	0	0	do	4	9	9	9	9	Kompletni vlaki in vlaki s homogenim tovorom

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

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

(6) Označevanje tovornih vlakov v notranjem prometu je prikazano v naslednjih tabelah:

5

0

X

X

X

→ pomen vlaka v notranjem prometu

→ smer vožnje vlaka

→ vrsta vlaka

5	0	0	0	0	do	5	0	1	9	9	Ekspresni vlaki v notranjem prometu
5	0	2	0	0	do	5	0	2	9	9	Brzi vlaki v notranjem prometu
5	0	3	0	0	do	5	0	3	9	9	Vlaki kombiniranega prometa v notranjem prometu
5	0	4	0	0	do	5	0	4	9	9	CARGO vlaki v notranjem prometu

5

X

X

X

X

→ pomen vlaka v notranjem prometu

→ smer vožnje vlaka

→ vrsta vlaka

5	1	0	0	0
5	2	0	0	0
5	3	0	0	0
5	4	0	0	0
5	5	0	0	0
5	6	0	0	0
5	7	0	0	0
5	8	0	0	0

do

5	1	4	9	9
5	2	4	9	9
5	3	4	9	9
5	4	4	9	9
5	5	4	9	9
5	6	4	9	9
5	7	4	9	9
5	9	9	9	9

Direktni vlaki v notranjem prometu

Odsekovni vlaki v notranjem prometu

Odsekovni vlaki v notranjem prometu

Vlaki s homogenim tovorom v notranjem prometu

Nabiralni vlaki v notranjem prometu

Krožni in industrijski vlaki v notranjem prometu

Poskusni vlaki v notranjem prometu

Lokomotivski vlaki*

* Pri lokomotivskih vlakih niso predvidene vožnje deljenih vlakov

X

X

X

X

X

→ pomen vlaka v notranjem prometu**

→ smer vožnje vlaka

→ vrsta vlaka

6	0	0	0	0
7	0	0	0	0
7	1	0	0	0
7	5	0	0	0
9	0	0	0	0

6	9	9	9	9	Sistemske trase tovornih vlakov v notranjem prometu.....*
7	0	9	9	9	Prestavljalni vlaki v vozliščih, ki niso predvideni z voznim redom.....*
7	1	9	9	9	Vlaki začasnega formiranja*
7	5	9	9	9	Vlaki za potrebe upravljavca.*
9	9	9	9	9	Rezervirane številke.....*

* Pri teh vlakih niso predvidene vožnje deljenih vlakov

** Pri številki vlaka, ki se začne s številko 7, določa vrsto vlaka tudi druga številka (0, 1 ali 5).

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

(8) Za vlake v vozliščih, lokomotivske vlake, 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.

X. VOZNI RED**89. člen**
(vozni red)

- (1) Železniški promet poteka po vnaprej določenem voznem redu omrežja.
- (2) Vozni red omrežja obsega 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 voznega reda za potrebe upravljavca po posameznih progah in voznih redov posameznih vlakov za potrebe prevoznikov na teh progah (operativni vozni red).
- (4) Za izvajanje voznega reda mora prometnik ali progovni prometnik imeti:
 1. grafikon prometa vlakov za proge na katerih ureja promet;
 2. Določbe za uveljavitev voznega reda;
 3. izpisek iz voznih redov (vsaka postaja za svojo postajo);
 4. določbe postajnih poslovnih redov.
- (5) Za izvajanje voznega reda mora strojevodja imeti:
 1. Priročnik za strojevodjo z navodilom o progi, za proge, po katerih vozi;
 2. vozni red posameznega vlaka katerega vozi;
 3. Določbe za uveljavitev voznega reda.
- (6) Vlakovodja, ki opravlja delo na postaji in preglednik vagonov mora imeti na delovnem mestu izpisek iz voznega reda prevoznika, za katerega delo opravlja.
- (7) Kretnik, odjavnik in progovni čuvaj, morajo imeti na delovnem mestu izpisek iz voznih redov vlakov vseh prevoznikov.
- (8) Vozni red se uveljavi ob 00.00 uri drugo nedeljo v mesecu decembru in velja do 24.00 ure druge sobote v mesecu decembru naslednjega leta.

90. člen
(grafikon prometa vlakov)

- (1) Grafikon prometa vlakov vsebuje grafični prikaz voznih redov vlakov in osnovne podatke o progi. Na enem listu je grafikon prometa vlakov izdelan za eno progo ali več krajših prog.
- (2) Grafikon mora biti sestavljen iz zaglavja, grafikonske mreže, v katero so vrisane trase vlakov in podatkov okrog grafikonske mreže.
- (3) Zaglavje grafikona mora vsebovati podatke:
 1. naziv upravljavca infrastrukture;
 2. naziv organa, ki ga je sprejel;
 3. številko grafikona;
 4. ime proge (prva izpisana postaja je tudi začetna točka proge);
 5. veljavnost grafikona;
 6. koledar vožnje vlakov, če le-ta ni vpisan na sami trasi vlaka;
 7. časovno razdelitev mreže grafikona po urah (0–24, 0–12, 0–8, 0–6, 0–3);
 8. napis »Samo za službeno rabo«;
 9. razpredelnico za vnos sprememb.
- (4) Grafikonska mreža mora biti sestavljena iz pravokotno se sekajočih črt, ki predstavljajo v eni smeri (navpični ali vodoravni) časovne podatke, v drugi smeri pa postaje, postajališča, odjavnice ali nakladališča.
- (5) Črte, ki označujejo ure, razdelitev na 30 minut in razdelitev na 10 minut, se morajo med seboj razlikovati (po debelini – debelejše, tanjše ali po slogu – prekinjena, neprekinjena). V primeru izredno gostega grafikona označujejo tanke črtice vsako minuto (samo naznačeno na črti postaje, postajališča, odjavnice ali nakladališča. Pri črtah, ki označujejo ure, morajo biti v obeh podaljških teh črt številčne oznake ure, katero posamezna črta predstavlja (od 0 do 24).

(6) Časovni podatki o prihodu in/ali odhodu se v grafikon, razdeljen na vsakih 10 minut, vpisujejo pri vseh službenih mestih, na katerih ima vlak postanek oziroma odhod. Časovni podatki o prevozu vlaka so navedeni le na postajah, odjavnicah in cepiščih.

(7) V grafikonih, razdeljenih na vsakih 10 minut, je čas prihoda, odhoda oziroma prevoza vsakega vlaka vpisan s številko nad oziroma pod vodoravno črto, ki označuje posamezno postajo ali službeno mesto. Časovni podatki se vpisujejo le v minutah, s tem da se desetica številke opusti (za prihod 15 se vpiše 5).

(8) Številke se vpisujejo v ostre kote, ki jih tvorijo črte tras vlakov, in črte pri postajah ali službenih mestih. 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 vpisom enake številke v prihodu in odhodu vlaka.

(9) V grafikonih, razdeljenih na vsako minuto, se številčni podatki o prihodu, odhodu oziroma prevozu vlaka ne vpisujejo.

(10) Glede na gostoto tras vlakov, vrisanih v grafikonu, se grafikon izdela za 24 ur (0–24), za dvakrat po 12 ur (0–12 in 12–24), za trikrat po 8 ur (0–8, 8–16, 16–24), za štirikrat po 6 ur (0–6, 6–12, 12–18 in 18–24) ali za osemkrat po tri ure (0–3, 3–6, 6–9, 9–12, 12–15, 15–18, 18–21, 21–24).

(11) Črte, ki označujejo postaje, cepišča, postajališča, odjavnice, ali državno mejo se morajo med seboj razlikovati (po debelini – debelejša, tanjša ali po slogu – prekinjena, neprekinjena). Rišejo se na medsebojni razdalji v razmerju, ki je odvisna od dolžine proge in potrebne preglednosti. Nakladališča se lahko označijo le s kratko črtico na vsaki strani mreže in na trasi vlaka, ki ima na nakladališču postanek.

(12) Pri črtah, ki označujejo postaje postajališča, cepišča, nakladališča in državne meje morajo biti v podaljških teh črt:

1. na eni strani;

- a) kilometrski položaj postaje, postajališča, cepišča, nakladališča in državne meje;
- b) tanka črta, na kateri se z debelejšo piko označijo postaje, cepišča in odjavnice, s polkrogi pa se označijo prostorni signali;
- c) ime postaje, postajališča, nakladališča ali cepišča oziroma napis državna meja; če se ime postaje vpiše v oklepaju, pomeni, da je to del območja postaje, ki se geografsko nahaja na drugi progi (npr.: Zidani Most t. na progi 10, Divača lok na progi 50; ...);
- d) pri cepnih postajah in cepiščih je v oklepaju vpisano ime končne postaje cepne proge (med imenom postaje ali cepišča in kratico);

2. na obeh straneh;

- a) s črtami označena vrsta prometa, kjer debela polna črta označuje dvotirno progo, na kateri je organiziran obojestranski promet, tanjša polna črta označuje enotirno progo, dve vzporedni črti označujeta dvotirno progo. S puščico na vsaki od vzporednih črt je glede na smer puščic označen levo– ali desnostranski promet;
- b) kratica postaje, cepišča ali odjavnice.

(13) Na grafikonu je vozni red vlaka prikazan s črto (trasa vlaka), ki je linearni graf funkcije poti in časa. Nagib trase nakazuje hitrost vlaka.

(14) Zaradi boljše preglednosti vrisanih vlakov na grafikonu, lažje in zanesljivejše uporabe se trase vlakov rišejo s črtami različnih debelin, barv in z različnimi simboli. Simboli morajo imeti nedvoumen pomen, njihov pomen pa mora biti uporabniku vedno dostopen.

(15) Pri konstrukciji voznega reda je treba upoštevati, da zaporedni vlak ne odpelje za predhodnim pred pretekom rednega voznega časa predhodnega vlaka v najneugodnejšem prostornem odseku, upoštevajoč še morebitne postanke na odprti progi.

(16) Na enotirni progi je treba vrisati trase vlakov tako, da se vlaki sestanejo na postaji. Trase vlakov se smejo sekati na odprti progi le v primeru, če izključujejo ena drugo (ko vozi en vlak, takrat drugi vlak ne sme voziti).

(17) Lokomotivski vlaki, ki vozijo v vozliščih, se ne vrišejo v grafikon; za te vlake se predpišejo samo hitrost in vojni časi v Postajnem poslovnem redu in Navodilu o progi.

(18) Spremembe, ki nastanejo v času veljavnosti voznega reda, je treba vpisati v razpredelnico sprememb. Vpis mora vsebovati zaporedno številko spremembe, številko in datum dokumenta, s katerim je sprememba objavljena, datum začetka veljavnosti spremembe, ime in priimek tistega, ki je spremembo opravil v grafikonu, in datum opravljene spremembe. Ob večjih spremembah je treba izdelati nov grafikon.

91. člen

(določbe za uveljavitev voznega reda)

- (1) Za nemoten prehod na novi vozni red mora upravljavec izdelati Določbe za uveljavitev voznega reda, v katerih določi organizacijo prometa in ravnanje železniških izvršilnih delavcev tako, da ob prehodu na novi vozni red ne nastajajo zastoji v prometu, ter jih dostavi prevoznikom. Z Določbami za uveljavitev voznega reda prevozniki in upravljavec seznanita izvršilne železniške delavce s spremembami, ki so pomembne za prehod na novi vozni red.
- (2) Z Določbami za uveljavitev voznega reda upravljavec razveljavi dokumente veljavnega voznega reda in uveljavi dokumente novega voznega reda.
- (3) V Določbah za uveljavitev voznega reda se lahko predpiše, kateri vlaki nižjega ranga, imajo prednost pred vlaki višjega ranga.

92. člen

(izpisek iz voznih redov za postajno osebje in progovne čuvaje)

- (1) Izpisek iz voznih redov mora izdelati upravljavec za svoje izvršilne železniške delavce, pri čemer mora vsebovati:
1. za postajno osebje:
 - a) številke vlakov po časovnem zaporedju od 00.01 do 24.00 ure;
 - b) čas odhoda s sosednje postaje;
 - c) prihod, odhod, postanek;
 - d) redni uvozni oziroma izvozni tir;
 - e) koledar vožnje in
 - f) opombe;
 2. za progovne čuvaje:
 - a) številke vlakov po časovnem zaporedju in po smereh vožnje;
 - b) koledar vožnje vlakov;
 - c) odhod s sosednje postaje in prevoz službenega mesta po smereh in
 - d) opombe.
- (2) Prevoznik lahko izdela izpisek iz voznega reda, ki je namenjen samo osebju prevoznika. Izpisek vsebuje podatke, ki jih pri svojem delu potrebujejo delavci prevoznika, ne sme pa vsebovati podatkov voznega reda drugega prevoznika.

93. člen

(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 Odločbi Komisije z dne 11. avgusta 2006 o tehnični specifikaciji interoperabilnosti, ki se nanaša na podsistem Vodenje in upravljanje prometa vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L št. 359 z dne 18.12.2006, str. 1: v nadaljnjem besedilu: TSI 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 postaje;
 - 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, TKo, radijskimi zvezami;
 - e) opremljenost s komunikacijskimi napravami in mest, z navedbo njihovih kilometrskih leg in navodili za rabo telekomunikacijskih naprav;
 - f) o desnostranskem oziroma levostranskem prometu;
 - g) uvedenim obojestranskim prometom;
 - h) minimalno zasedbo vlakov z vlakovnim osebjem;
 - i) vrste določenih motornih vlakov (lahki vlaki), ki smejo voziti z višjo hitrostjo;
 - j) redno uporabo doprežne lokomotive;
 - k) 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;

- l) največje dovoljene dolžine potniških vlakov, glede na dolžine peronskih tirov na postajah, ločeno za smer od začetka proge proti koncu in od konca proge proti začetku;
 - m) dovoljene hitrosti prek kretničnih območij na postajnih tirih;
 - n) največje dovoljene progovne hitrosti in omejene hitrosti za vožnjo po nepravem tiru;
 - o) seznam postaj, na katerih opravlja ranžiranje vlakov stalna premikalna skupina;
 - p) seznam postaj s svetlobnimi uvoznimi signali, pri katerih mora strojevodja po ustavitvi oddati dvakrat signalni znak »Pazi«;
 - q) seznam postaj s skupinskim izvoznim signalom;
 - r) seznam postaj, na katerih je treba prometnika obvestiti, da je vlak cel uvozil in se ustavil znotraj ločnic in način obveščanja;
 - s) seznam postaj in nakladališč, na katerih je prepovedano odbijanje vagonov in hitrosti čez kretnice, nižje od 35 km/h;
 - t) seznam postaj s svetlobnimi glavnimi signali, ki kažejo signalni znak za dovoljeno vožnjo še po prevozu 12 osi vlaka mimo signala;
 - u) seznam postaj, na katerih uvozni ali izvozni signali niso prirejeni za dajanje signalnega znaka »Omejena hitrost«;
 - v) 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;
 - w) pogoje in natančna navodila za izvajanje premika pri oskrbovanju;
 - x) 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;
 - y) neto mase vozil za prevoz potnikov, ki se dodajo k lastni masi vozila;
 - z) podatki za zagotavljanje kombiniranega prevoza;
 - aa) zapore tirov, potrebne za vzdrževanje infrastrukture.
2. Podatki, ki so vezani na vozno redno 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, veljavnosti oziroma neveljavnosti signalov, signalov, ki so razsvetljeni, signalov, ki niso razsvetljeni, in kakšne signalne znake kažejo glavni signali in njihovih predsignali, če so med prekinitvijo dela razsvetljeni in ne veljajo;
 - b) pregled osnovnih elementov vlaka z navedbo: številke vlaka, če ima ime, tudi imena, celotne relacije vlaka, največji potreben odstotek zaviranja vlaka (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) in za celotno relacijo vožnje vlaka, vrste vlečnega vozila, predvidenega z voznim redom za vpisani vlak, načrtovano maso vlaka, na katere osnovi so izračunani vozni časi, koledar vožnje vlaka, maksimalno hitrost vlaka in maksimalno dolžina vlaka;
 - c) hitrost in vozni časi za lokomotivske vlake, ki vozijo znotraj vozlišč in niso vrisani v grafikoni.

94. člen

(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 iz grafikona (za vsak vlak posebej številko vlaka, prihod, odhod ali prevoz na posameznih postajah in službenih mestih, koledar vožnje, za kakšno maksimalno hitrost je izdelana trasa vlaka, vrste uvoza/izvoza (vožnja v premo, vožnja v odklon, uvoz v slepi tir, uvoz na zaseden tir, uvoz na tir, na katerem ni zagotovljena prepeljevalna pot);
 - 2. nezasedenosti postaj in službenih mest in ravnanja pri vožnji na takih mestih;
 - 3. podatki, ki mu jih mora posredovati v skladu s TSI Vodenje in upravljanje prometa;
 - 4. vožnja vlakov s premikalnim osebjem znotraj vozlišč oziroma na sosednje postaje;
 - 5. 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;
 - 6. oskrbovanje na odprti progi;
 - 7. vpeljava lokomotivskih vlakov v posameznih vozliščih.

(3) Vozni red posameznega vlaka mora vsebovati:

1. splošne podatke o vlaku;
2. številko vlaka, če ima vlak ime, tudi ime;
3. na progah, kjer je uveden obojestranski promet, »redni tir«, ki je za ta vlak določen;
4. maksimalno hitrost vlaka;
5. zasedbo vlaka;
6. potrebni odstotek zaviranja po posameznih odsekih prog in/ali za celotno relacijo vlaka;
7. podatke o kanalih oziroma frekvencah radijskih zvez z izhodne postaje, ki velja do mesta spremembe;
8. podatke, ki se nanašajo na:
 - a) največje dovoljene progovne hitrosti,
 - b) kilometrski položaj postaje, odjavnice, postajališča, nakladališča, državne meje in mesta spremembe največje hitrosti vlaka v celih kilometrih in z desetinkami kilometra,
 - c) ime postaje, odjavnice, postajališča, odjavnice in nakladališča,
 - d) uvozno oziroma izvozno kretnico postaje ali cepišča, kjer se spremeni največja dovoljena progovna hitrost,
 - e) mesto spremembe kanala oziroma frekvence radijskih zvez oziroma mesto, od koder naprej radijskih zvez več ni,
 - f) omejeno hitrost vlaka pri uvozu in izvozu oziroma samo pri uvozu ali samo pri izvozu,
 - g) prihod vlaka,
 - h) odhod vlaka,
 - i) prevoz vlaka,
 - j) nezasedenost postaje ali službenega mesta pri tem vlaku in postopku strojevodje pri vožnji vlaka preko takega mesta,
 - k) redni uvoz vlaka na slepi tir ali prvi del deljenega tira,
 - l) redni uvoz tovornega vlaka na tir, na katerem zaradi premika na izvozni strani ni zavarovana zanj prepeljevalna pot,
 - m) uvoz vlaka na tir, ki je zaseden z drugim vlakom, s hitrostjo največ 20 km/h,
 - n) redni uvoz ali izvoz oziroma uvoz in izvoz v odklon na postajah, katerih uvozni signal ni predsignaliziran s signalnim znakom »Pričakuj omejeno hitrost« oziroma s signalnim znakom »Prosto pričakuj 'Omejeno hitrost«.

(4) Zaradi bolj preglednega voznega reda 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 njihove trase niso v voznem redu omrežja imajo pa predpisano maksimalno hitrost in vozne čase v Navodilu o progi, se vozni red posameznega vlaka ne izdelata, predpisana maksimalna hitrost in vozni časi pa se štejejo kot vozni red posameznega vlaka.

95. člen

(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.

XI. PROMETNA OPERATIVA

96. člen

(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. nadzorstvo in vodenje prometa vlakov;
4. organizacija prevoza izrednih pošilk in
5. obveščanje o spremembah v vlakovnem prometu.

(3) Prometna operativa mora za operativno načrtovanje prometa vlakov in opravljanje svoje naloge od prevoznikov dobiti podatke o predvidenih vožnjah izrednih vlakov, odpovedi rednih vlakov, povečani ali zmanjšani količini tovora v vlaku, posebnostih pri vlakih (uvrstitvi izrednih pošilk, prevozu nevarnih snovi in drugih posebnostih) in spremembi vrste vleke.

(4) O vseh dodeljenih vlakovnih poteh mora dodeljevalni organ sprotno obveščati upravljavca.

(5) Delo prometne operative opravljajo:

1. vlakovni dispečer, ki vodi s centralnega mesta vožnje vlakov na določeni progi ali njenem odseku;
2. starejši dispečer, ki usklajuje delo več vlakovnih dispečerjev in v dogovoru z delavci transportne operative ali delavci prevoznika sestavlja operativni načrt prometa vlakov, in
3. glavni dispečer, ki usklajuje delo več starejših dispečerjev, če je operativna služba organizirana po več območjih, in sodelovanje s prometnimi operativami drugih upravljavcev.

(6) Na glavnih progah vodi vožnje vlakov vlakovni dispečer, na TKo progah opravlja naloge vlakovnega dispečerja progovni prometnik. Upravljavec lahko odredi, da na regionalnih progah vodi vožnje vlakov vlakovni dispečer oziroma starejši dispečer ali da samo spremlja izvajanje voznega reda. Med vlakovnim dispečerjem in postajami na progi oziroma postajami na odseku proge mora biti zagotovljena direktna zveza za prenos informacij, ki morajo biti vključene v naprave za registriranje pogovorov.

(7) Organizacija dela prometne operative mora biti predpisana s Poslovnikom.

97. člen

(vodenje prometa vlakov na posameznih progah)

Vlakovni dispečer 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 prihodu, prevozu in odhodu vlakov, ki jih morajo prometniki javiti takoj po prihodu, prevozu ali odhodu vlakov;
2. odrejanjem sestajanj vlakov;
3. določitvijo postaje, na kateri prometnik obvesti strojevodjo z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom;
4. usklajevanjem odhodov 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.

XII. OBVEŠČANJE O VLAKOVNEM PROMETU

98. člen

(splošne določbe o obveščanju o vlakovnem prometu)

(1) Osebje 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 uveljavitvi novega voznega reda omrežja ali voznoredno odredbo o spremembah voznega reda omrežja med njegovo veljavnostjo;
2. z obvestilom o spremembah v vlakovnem prometu.

(2) Prometna operativa na podlagi obvestil prevoznikov pripravi spisek vlakov. Obvestilo o spremembah v vlakovnem prometu odda vlakovni dispečer na progah, na katerih vodi in uravnava promet vlakov. Na progah, kjer vlakovni dispečer ne uravnava prometa vlakov, odda obvestilo o spremembah v vlakovnem prometu progovni prometnik na TKo progah oziroma prometnik postaje, ki jo je za obveščanje določil upravljavec v postajnem poslovnem redu. Redno obvestilo o spremembah v vlakovnem prometu mora oddati:

1. na glavnih progah štirikrat na dan: ob 00., 06., 12. in 18. uri;
2. na regionalnih progah:
 - a) štirikrat na dan: ob 00., 06., 12. in 18. uri, ali
 - b) dvakrat ali enkrat na dan;pri čemer upravljavec določi regionalne proge, na katerih se obvestilo o spremembah v vlakovnem prometu daje dvakrat ali enkrat na dan, in določi čas dajanja obvestil.

(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 št. 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.

99. člen

(obveščanje osebja na postaji, in osebja službenih mest o spremembah v vlakovnem prometu)

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

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

(2) Progovni prometnik obvešča o spremembah v vlakovnem prometu osebje postaj in službenih mest na TKo progi.

(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 kretniškem osebju, 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 progovni prometnik osebje postaj in službenih mest na TKo progi.

(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 prometniku ali na delovnih mestih postajnega osebja, ki sprejemajo obvestila o spremembah.

(7) Delavec, ki odredi spremembo vlečnega vozila mora obvestiti delavca elektronapajalne postaje o spremembi vlečnega vozila, če se dizelsko vlečno vozilo zamenja z električnim vlečnim vozilom, oziroma o večjem obsegu prevoza vlakov z električnimi vlečnimi vozili na odseku, ki ga napaja elektronapajalna postaja.

XIII. SPREMNE LISTINE VLAKEV

100. člen (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 strojevodja ne zamenjata neposredno, mora prevoznik predvideti postopek predaje službe in spremnih listin vlaka.

101. člen (nalog za vožnjo vlaka)

(1) Nalog za vožnjo vlaka je dokument, ki ga izpiše izhodna postaja v dvojniku, s katerim prometnik izhodne postaje ali progovni prometnik obvešča strojevodjo na izhodni postaji o:

1. uporabi voznega reda posameznega vlaka;
2. postaji, do katere sme vlak voziti;
3. izrednih pošiljkah uvrščenih v vlak;
4. pošiljkah nevarnih snovi uvrščenih v vlak;
5. počasnih vožnjah in posebnostih, ki so na progi v smeri vožnje do postaje do katere sme voziti.

(2) O posebnostih pri vlaku, ki se nanašajo na uvrščene izredne pošiljke (z znakom izredne pošiljke IP št.....), uvrščene pošiljke nevarnih snovi (posamezne številke vagonov s številko nevarne snovi - številka nevarne snovi se od številke vagona loči z znakom »/«) in ostalih posebnosti pri vlaku mora prevoznik obvestiti prometnika ali progovnega prometnika.

(3) Prometnik ali progovni 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.

(4) Postaje, ki niso opremljene s terminalom, ki je povezan s centralnim računalnikom upravljavca, izdajo Nalog za vožnjo vlaka, ki ga ročno izpolnijo na pripravljenem obrazcu. Prometniki na teh postajah izdajo Nalog za vožnjo vlaka le do prve postaje, ki je opremljena s terminalom. Prometnik prve postaje, ki je opremljena s terminalom 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 postaji, da prometnik izstavi nov Nalog za vožnjo vlaka, na katerega mora v opombe vpisati besedilo »izstavljen nov zaradi izgube originala«. Na TKo progah mora strojevodja od progovnega prometnika zahtevati podatke, ki so pomembni za nadaljnjo vožnjo.

(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.

102. člen
(ročna beležnica za strojevodjo)

- (1) V beležnico za strojevodjo strojevodja vpisuje pogovore, 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.

103. člen
(splošni nalog)

- (1) Splošni nalog je spremna listina, s katero se strojevodja 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.
- (2) Spremnne listine preda strojevodja po končani vožnji vlaka v vlečni enoti.

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

104. člen
(vožnja na vlečnih vozilih)

- (1) Na vlečnem vozilu se lahko med vožnjo poleg osebja vlečnega vozila nahajajo tudi osebe, ki imajo za to pisno dovoljenje. 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, delavcev prevoznika, ki se nahajajo v kabini pa ne smejo ovirati pri opravljanju njihovih opravil.

105. člen
(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 tovorni vlaki voziti samo s strojevodjem.
- (2) Če sta zaradi neizpolnjevanja pogojev vlečnega vozila na vlečnem vozilu dva strojevodja ali strojevodja in pomočnik strojevodje, se morata drug drugega opozarjati o signalnih znakih, ki veljajo za vožnjo vlaka. Sprejeto obvestilo o signalnem znaku morata drug drugemu ponoviti.
- (3) Potniške vlake mora spremljati najmanj en sprevodnik ali vodja vlaka.
- (4) Tovorni vlak, razen lokomotivskega vlaka, mora spremljati najmanj en delavec izmed premikalnega osebja, če je vlaku dodan priklopnik, ki ni vključen v glavni zavorni vod.
- (5) Tovorni vlak, kateremu so dodani vagoni za vmesne postaje oziroma se mu dodajajo vagoni na vmesnih postajah ali na odprti progi, mora spremljati premikalna skupina, če na mestih, kjer se bo

premikalo, ni premikalnih skupin. Število delavcev v premikalni skupini se določi glede na količino dela, ki ga je treba opraviti pri vlaku.

(6) 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.

(7) Na progah, ki niso opremljene s telekomunikacijskimi napravami za dokazno sporazumevanje, morata biti pri tovornih in potniških vlakih vsaj dva izvršilna železniška delavca (strojevodja in pomočnik ali strojevodja in vlakospremnik ali strojevodja vlakovne lokomotive in strojevodja doprežne ali priprežne lokomotive).

(8) Vlak ne sme voziti brez vlakospremnega osebja, če:

1. je pri vlaku predvideno nakladanje in razkladanje vagonov na odprti progi;
2. ima vlak tovor za vmesne postaje ali ga na njih prevzema, na postajah pa ni potrebnih delavcev za premik;
3. se vlak rine.

106. člen

(vožnja oseb s tovernimi vlaki)

(1) Poleg vlakovnega osebja se smejo s tovernimi 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.

XV. HITROSTI VLAKOV

107. člen

(hitrost vlaka)

(1) Največja hitrost vlaka je odvisna:

1. od največjih dovoljenih progovnih hitrosti, ki so odvisne od:
 - a) tehničnega stanja proge,
 - b) signalnovarnostnih naprav,
 - c) zavarovanja prometa na nivojskih prehodih,
 - d) avtostop naprave,
 - e) opremljenosti s telekomunikacijskimi napravami,
 - f) voznega omrežja.
2. od lastnosti vlaka:
 - a) stanja in tehničnih lastnosti vozil,
 - b) vrste tovara,
 - c) vrste zavarovanja in dejanskega zavnega odstotka,
 - d) sestave vlaka,
 - e) vlečenja ali rinjenja vlaka,
 - f) dolžine vlaka.

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

(3) Vlakom, ki jim je treba z voznim redom določeno največjo hitrost iz kakršnega koli razloga zmanjšati, in vlakom, za katere je vozni red posebej določen (intervencijski vlaki), je to hitrost treba določiti z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom.

(4) Hitrost vlaka ne sme biti večja od:

1. 20 km/h:
 - a) če vlak vozi na zasedeni tir,
 - b) pri vožnji preko nezavarovane kretnice.
2. 30 km/h:
 - a) če delovni vlak med delom na odprti progi opravlja premik,
 - b) če vlak vozi po preglednosti proge,
 - c) če se vlak rine.
3. 50 km/h:
 - a) na postajah in odjavnicah, kjer prometnik ali odjavnik prekine delo, če ta niso opremljena z napravami za avtomatski prevozni režim,
 - b) če se vlak potiska z nepripeto doprežno lokomotivo,
 - c) če vlak po nalogu (Nalog za vožnjo vlaka, Splošni nalog, fonogram ali ustno obvestilo in signalni znak »Naprej«) pelje mimo glavnega signala, ki kaže signalni znak »Stoj«.
4. 60 km/h, če se vlak potiska s pripeto doprežno lokomotivo ali vozi z vmesno lokomotivo, med vlakovno in doprežno ali vmesno lokomotivo pa ni telekomunikacijske zveze.
5. 80 km/h, če se vlak potiska s pripeto doprežno ali vozi z vmesno lokomotivo, med vlakovno in doprežno ali vmesno lokomotivo pa je vzpostavljena radijska zveza.

108. člen
(počasne vožnje)

(1) Počasne vožnje so predvidene in nepredvidene. Podatke o počasnih vožnjah vnašajo v evidenco počasnih voženj v informacijski sistem upravljavca, pooblaščen 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 sporoči po telefonu progovnemu prometniku oziroma prometniku. Preklic nepredvidene počasne vožnje mora odgovorni delavec vpisati v prometni dnevnik ene od zasedenih postaj ali javiti progovnemu prometniku po telefonu.

(4) Začetek in končanje nepredvidene počasne vožnje sporoči progovni prometnik oziroma prometnik pristojni prometni operativi po telefonu s fonogramom. Pooblaščen delavec prometne operative, ki fonogram sprejme, vsebino ponovi in podatke vnese v računalniški sistem. Prometnik s fonogramom obvesti tudi prometnika sosednjih postaj.

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

(6) Prometnik oziroma progovni prometnik mora o počasni vožnji, katera ni pravočasno vnesena v računalniški 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) Pooblaščen delavec prometne operative vnese podatke o predvideni počasni vožnji v pregled počasnih voženj v centralni računalnik 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) Strojvodja se o počasnih vožnjah obvešča z Nalogom za vožnjo vlaka v zaporedju, kot si sledijo na progi v smeri vožnje vlaka. Če se strojvodja 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 strojvodja 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 operativa mora biti dostopna prometniku oziroma progovnemu prometniku. Če na postaji evidenca, ki jo vodi prometna operativa ni dostopna, mora prometnik voditi to evidenco za odsek do prve postaje, ki ima dostop do evidence, ki jo vodi prometna operativa.

(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. kilometrska lega začetka počasne vožnje;
4. kilometrska lega konca počasne vožnje;
5. dovoljena hitrost na mestu počasne vožnje v km/h;
6. predviden datum in čas konca počasne vožnje;
7. datum ukinitve počasne vožnje (v računalniški evidenci ta počasna kot aktivna ne sme biti vidna).

(11) Če strojevodje 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, v lego za dovoljeno vožnjo.

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

XVI. PROMET VLAKOV

109. člen

(vođenje 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 in strojevodje - na nezasedenih TKo postajah in na TKo progah, 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 postajah, kjer ni prometnika ali pooblaščenega postajnega delavca, signali pa veljajo, morajo na strani »A« in »B« postaje omarice označene z veliko črko »K«. V omarici mora biti glede na število kretnic, ki jih je treba zavarovati, potrebno število zaplombiranih ambulantnih ključavnic, ročica za prestavljanje kretnic ter Beležnica brzozavk in fonogramov, ki morajo biti dostopne strojevodjem, da jih lahko uporabijo.

(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 njihnih 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 vpisati tudi v beležnico brzojavk in fonogramov, katera se nahaja v omarici zraven ambulantnih ključavnic.

(14) Promet vlakov se lahko vodi daljinsko ali z dogovarjanjem prometnikov sosednjih postaj. Proge, na katerih se promet vodi daljinsko, morajo biti opremljene z napravami APB ali MO.

110. člen

(daljinsko vodenje prometa)

(1) Daljinsko vodi promet progovni prometnik na TKo progi ali prometnik, ki s svoje postaje ravna z glavnimi signali, predsignali, kretnicami, raztirniki in napravami za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih na nezasedeni sosednji postaji.

(2) Zavarovanje voznih poti na TKo postajah opravlja progovni prometnik daljinsko iz centralne postavljalnice.

(3) S signalnovarnostno napravo na TKo postaji se lahko ravna tudi s postajne postavljalnice – krajevno ravnanje. Z napravami postajne postavljalnice sme ravnati izključno pooblaščen postajni delavec.

(4) Krajevno ravnanje s postajno postavljalnico dovoli in prekliče progovni prometnik. Brez dovoljenja progovnega prometnika sme pooblaščen postajni delavec ravnati z napravami postajne postavljalnice samo, če bi s tem preprečil nevarnost za promet. O vzroku ter času prevzema in prenehanja za takšno krajevno ravnanje mora pooblaščen postajni delavec obvestiti progovnega prometnika.

(5) Na TKo postajah, opremljenih z lokalno postavljalnico, sme z njo ravnati strokovno usposobljeno premikalno in vlakovno osebje. Ravnanje z lokalno postavljalnico dovoli progovni prometnik s centralno postavljalnico ali pooblaščen postajni delavec s postajno postavljalnico, če z njo ravna.

(6) Če krajevnega ali lokalnega ravnanja ne evidentira varnostna naprava sama, ga mora pooblaščen postajni delavec ali vodja premika evidentirati v beležnici brzojavk in fonogramov.

(7) Progovni prometnik mora poznati določbe navodila za ravnanje s centralno postavljalnico, pooblaščen delavec določbe navodila za ravnanje s postajno postavljalnico oziroma prometnik določbe navodila za ravnanje s postajno SV napravo daljinsko vodene postaje.

(8) Na daljinsko vodeni postaji zavaruje vozne poti prometnik daljinsko s svoje postaje.

(9) Če na daljinsko vodeni postaji ni mogoče dovoliti vožnje vlaka mimo glavnega signala s signalnim znakom za dovoljeno vožnjo ali s signalnim znakom »Previdna vožnja«, vozna pot pa je zavarovana vsaj s postavitvijo premikalne vozne poti, dovoli nadaljnjo vožnjo prometnik, ki ravna s tem glavnim signalom, s fonogramom:

»Vožnja vlaka št. mimo signala (oznaka signala) dovoljena. Postajo prevozite previdno s hitrostjo največ 20 km/h.« (Priimek prometnika.)

(10) V primeru, da so avtomatske naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu in glavni signal v medsebojni odvisnosti, mora prometnik obvestiti strojevodjo tudi o ravnanju pri vožnji preko nivojskega prehoda.

(11) Na daljinsko vodeni postaji lahko vlakovno osebje opravlja premik le s sodelovanjem prometnika, ki ravna s signalnovarnostno napravo te postaje.

(12) Če nastane potreba, da se daljinsko vodena postaja zasede, ravna s signalnovarnostno napravo na tej postaji prometnik, ki to postajo zasede. Kako prometnik preda ravnanje signalnovarnostne naprave prometniku, ki zasede daljinsko vodeno postajo in obratno, se predpiše z Navodilom o ravnanju s signalnovarnostno napravo.

(13) O zasedbi daljinsko vodene postaje s prometnikom se obvesti strojevodjo. To obvestilo za strojevodjo pomeni, da veljajo vse določbe, ki so predpisane za postaje, ki so redno zasedene s prometnikom.

111. člen (sestajanja vlakov)

(1) 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.

(2) Na končni ali cepni postaji se dva vlaka sestane, če je med prihodom ali odhodom enega in prihodom ali odhodom drugega manj kot pet minut.

112. člen (vodenje prometa vlakov z dogovarjanjem prometnikov sosednjih postaj)

(1) Promet vlakov in progovnih vozil z dogovarjanjem se vodi na enotirnih progah, ki niso opremljene s signalnovarnostnimi napravami APB ali MO oziroma te naprave ne delujejo. Na dvotirnih progah, če se opravlja promet po istem tiru v obe smeri, se zahtevajo in dajejo dovoljenja za vse vlake v obe smeri, odjave 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 direktne zveze, vključene v napravo za registriranje. Če na progi ni zvez, vključenih v napravo za registriranje ali so te pokvarjene, se sme uporabiti tudi druga zveza, pri tem je treba poudariti, da gre za »Dovoljenje« oziroma »Odjavo«, pogovore pa je treba zapisati.

113. člen (dovoljenje)

(1) Preden se da 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 z napravami APB ali MO. Progovni prometnik spremlja promet vlakov po javljalnikih v centralni postavljalnici in se sam odloči, kdaj in v katero smer bo dal privolitev.

(3) Na dvotirnih progah z napravami APB ali MO se privolitev smeri vožnje po pravem tiru ne daje.

(4) Na TKo progi vodi promet vlakov in ravna s postajno signalnovarnostno napravo ter napravami APB ali MO progovni prometnik s centralno postavljalnico, ne glede na to, ali je postaja zasedena ali ne.

(5) 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, 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. pred vključitvijo signalnega znaka »Previdna vožnja« na izvoznem signalu.

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

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

(7) Na TKo progah se z dogovarjanjem zahteva in daje dovoljenje le med progovnim prometnikom in prometnikom mejne TKo postaje.

(8) Dovoljenje z dogovarjanjem se zahteva največ 10 minut pred odhodom vlaka.

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

(10) 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.

(11) 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.

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

(13) Besedilo zahteve dovoljenja za vožnjo vlaka (progovnega vozila) se glasi:

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

(14) Besedilo dovoljenja za vožnjo vlaka (progovnega vozila) se glasi:

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

(15) 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.

(16) 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, prometnika.)

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

(18) Besedilo zahteve dovoljenja za vožnjo vlaka z neprieto doprežno lokomotivo, ki potiska vlak do določenega mesta na odprti progi in se doprežna lokomotiva vrača, se glasi:

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

(19) Besedilo dovoljenja za vožnjo vlaka z neprieto doprežno lokomotivo, ki se vrača, se glasi:

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

(20) Besedilo zahteve dovoljenja za vožnjo vlaka z izredno pošiljko se glasi:

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

(21) Besedilo dovoljenja za vožnjo vlaka z izredno pošiljko se glasi:

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

(22) Pred zahtevanjem dovoljenja za vožnjo vlaka 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, prometnika.)

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

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

(25) 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.

(26) 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, kot je določeno v devetem, trinajstem in štirinajstem odstavku tega člena.

(27) Besedilo zahteve dovoljenja za vožnjo 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, prometnika.)

(28) Dovoljenje za vožnjo vlaka (progovno vozilo) po nepravem tiru se glasi:

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

(29) Pri zahtevanju dovoljenja za vožnjo intervencijskega vlaka, vlaka z izredno pošiljko, vlaka z neprieto doprežno lokomotivo 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.

(30) 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, prometnika.)

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

114. člen

(sporočilo o odhodu vlaka - aviza - in sporočilo o predvidenem odhodu vlaka - predaviza)

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

(2) Aviziranje vlakov ali progovnih vozil (sporočilo o odhodu vlaka, progovnega vozila) je obvezno na vseh progah, razen na TKo progah.

(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 postaje in službenih mest na medpostajnem odseku 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 med postajama, 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, 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, prometnika.)

(7) Čuvaj nivojskega prehoda in osebje drugih 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 5 minut ali več po predvidenem odhodu ne bo odpeljal, mora dano predavizo za vlak preklicati. Ko mu je odhod 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, prometnika.)

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

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

115. člen (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;
3. prvi odjavni odsek med dvema postajama.

(3) Pri vseh naslednjih blokovnih odsekih 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 pokvarjene, 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 direktni 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 doprežna lokomotiva 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 enega do druge postaje ali odjavnice. Odjavo je treba izgovoriti tako, kot je predpisano. Besedilo odjave se glasi:

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

(9) Odjavo za neprieto doprežno lokomotivo, ki potiska vlak do določenega mesta na odprti progi in se vrača, sme prometnik dati po vrnitvi doprežne lokomotive, vendar ne pred sprejemom odjave za vlak, ki ga je doprežna lokomotiva 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, odjavnika)

(14) Prometnik mora obvestiti kretniško osebje, 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 TKo progah naprave APB ali MO pokvarjene, odjavo na nezasedeni TKo postaji nadomešča sporočilo strojevodje, da je na vlaku sklepni signal. Strojvodja ugotavlja sklepni signal na vlaku na zahtevo progovnega prometnika, ki v zahtevi navede vlak in nezasedeno TKo postajo, kjer je treba ugotavljati sklep vlaka.

(16) Pri vožnji zaporednih vlakov je treba zagotoviti takšen interval, da se zaporedni vlaki ne bi ustavljali niti zmanjševali hitrosti pred glavnimi signali in da na elektrificiranih progah ne pride do prekoračitve zmogljivosti elektronapajalne postaje.

116. člen

(promet deljenih in izrednih vlakov)

(1) Za vožnjo deljenega vlaka velja vozni red 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 posamičnega vlaka bo izredni vlak vozil, če nima izdelanega voznega reda.

117. člen
(promet zamujenih vlakov)

- (1) Promet vlakov se mora voditi tako, da ne nastajajo zamude oziroma da se morebitne zamude kolikor je mogoče zmanjšajo.
- (2) Če se ugotovi, da bo potniški vlak zamujal 5 minut ali več oziroma tovorni vlak 15 minut ali več, mora prometnik takoj, najpozneje pa do odhoda vlaka po voznem redu, sporočiti zamudo takšnega vlaka prometniku naslednje postaje. O zamudah potniških vlakov 5 minut ali več je potrebno obvestiti tudi potnike.
- (3) Če se ugotovi, da se je že objavljena zamuda povečala ali zmanjšala za 5 minut ali več, mora prometnik, ki to ugotovi, to sporočiti prometniku naslednje postaje.
- (4) O zamudi 5 minut za potniški vlak oziroma 15 minut za tovorni vlak ali o povečanju ali o zmanjšanju zamud je treba obvestiti tudi osebje službenih mest med postajama.
- (5) V primeru zamud vlakov, imajo prednost vlaki višjega ranga. V soglasju s prometno operativo se sme dati prednost tudi vlaku nižjega ranga, če se s tem lahko izogne njegovi večji zamudi. Pri vlakih enakega ranga ima prednost tisti vlak, ki bi zaradi povečane zamude povzročil zamudo vlaku, ki čaka na zvezo, oziroma tisti vlak, ki ima pred sabo daljšo pot do svoje končne postaje. Zamude vlakov je treba zmanjševati tudi s krajšanjem postankov na postajah.

118. člen
(intervali zaporednih vlakov)

- (1) Preden se da dovoljenje za vožnjo zaporednega vlaka se poleg časa, potrebnega za vožnjo sprednjega vlaka skozi prvi prostorni odsek, upošteva takšen interval, da zaporedni vlak ne zmanjšuje hitrosti ali se ne ustavlja pred glavnimi signali oziroma na postajah in službenih mestih, kjer nima določenega postanka (intervali zaporednih vlakov).
- (2) Predpisane presledke v katerih si lahko sledijo zaporedni vlaki v 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 mehničnimi signalnovarnostnimi napravami je treba upoštevati, da traja čas za dajanje odjave 2 minuti.

119. člen
(dajanje dovoljenja za vožnjo pri okvarah na sredstvih za sporazumevanje)

Kadar sporazumevanje med postajami in službenimi mesti na noben način ni mogoče, se promet vlakov ne opravlja, dokler se sporazumevanje ne vzpostavi.

XVII. VODENJE PROMETA VLAKE V ČASU MOTENJ V DELOVANJU NAPRAV APB ALI MO

120. člen
(ravnanje pri uvozu oziroma izvozu vlaka na TKo progah)

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

(2) Pooblaščen postajni delavec prevzame po ukazu progovnega prometnika naloge prometnika in krajevno ravna s postajno postavljalnico. Progovni prometnik ukaže pooblaščenemu postajnemu delavcu krajevno ravnanje s fonogramom, ki se glasi:

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

(3) Če je treba na nezasedeni TKo postaji postaviti in zavarovati vlakovno vozno pot na kraju samem, opravi to strojevodja po ukazu progovnega prometnika.

(4) Kadar uvozni ali izvozni signal TKo 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 vzpostavi zveze s progovnim prometnikom in od njega ne dobi navodil.

121. člen

(ravljanje pri uvozu oziroma izvozu vlaka na progah z napravami APB ali MO)

(1) Če prometnik na podlagi vidnih ali slišnih javljajnikov na postajni SV napravi ugotovi kakršno koli izrednost v delovanju postajnih ali progovnih SV naprav, mora takoj obvestiti odgovornega delavca SV naprav in sprejeti vse ukrepe za zavarovanje prometa prometnik sam. Vlaku dovoli uvoz 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 signal neuporaben, mora progovni prometnik oziroma prometnik preden da dovoljenje za vožnjo ugotoviti, da na medpostajnem odseku za izvoznim signalom ni vlaka, odtrganega dela vlaka ali progovnega vozila. Vožnja vlaka se opravi v razmiku medpostajnega odseka, vožnja mimo neuporabnega izvoznega signala pa se strojevodji dovoli s signalnim znakom »Previdna vožnja«, ustno ali s Splošnim nalogom.

122. člen

(ravljanje pri uvozu oziroma izvozu vlaka na daljinsko vodeni postaji)

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

(2) Če je treba na daljinsko vodeni postaji postaviti in zavarovati vlakovno vozno pot na kraju samem, opravi to strojevodja po ukazu prometnika.

(3) Kadar uvozni ali izvozni signal na daljinsko vodeni postaji kaže signalni znak »Stoj« ali je nerazsvetljen, sporazumevanje pa ni mogoče, vlak ne sme uvoziti na postajo ali izvoziti s postaje, dokler strojevodja ne vzpostavi zveze s prometnikom, ki ravna s signalnovarnostno napravo na tej postaji, in od njega ne dobi navodil.

(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, ravnati na naslednji način:

1. če sta neuporabna oba uvozna signala:

- vlaka ustaviti pri uvoznih signalih daljinsko vodene postaje s signalnim znakom »Stoj« na uvoznih signalih;
- strojevodji enega vlaka, ki se je ustavil pred uvoznim signalom s signalnim znakom »Previdna vožnja« oziroma s fonogramom dovoliti uvoz na tir, na katerega je vozna pot že postavljena, če ima kontrolo nad legami kretnic;

2. če nima kontrole nad legami kretnic, ukazati strojevodji, da pregleda in postavi kretnice na prosti tir, da na kretnice namesti ambulantne ključavnice, ter mu dovoliti vožnjo vlaka do prve uvozne kretnice s fonogramom:

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

3. če je treba na kretnico ali kretnice namestiti ambulantno ključavnico, v fonogramu pred navedbo priimka to dodatno navesti z besedilom, ki se glasi:

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

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

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

- prometnik nato s fonogramom dovoli vožnjo na postajo;
- strojevodja obvesti prometnika, da se je ustavil na daljinsko vodeni postaji;

- c) nato po enakem postopku dovoli prometnik, ki ravna s signalnovarnostno napravo, uvoz vlaka iz nasprotne smeri;
 - d) po ustavitvi drugega vlaka na daljinsko vodeni postaji strojevodjema obeh vlakov ukaže s fonogramom, da postavi vožno pot za izvoz vsak svojega vlaka;
 - e) ko strojevodja zavarujeta vožno pot za izvoz vsak svojega vlaka in o tem obvestita prometnika, le-ta s fonogramom dovoli izvoz vlakov.
5. če je neuporaben en uvozni signal:
- a) dovoliti najprej uvoz tistemu vlaku, ki mu lahko dovoli uvoz s signalnimi znaki uvoznega signala;
 - b) dovoliti drugemu vlaku uvoz na postajo na način, predpisan v prejšnji točki, potem ko se prepriča, da se je prvi vlak ustavil;
 - c) dovoliti izvoza vlakov s signalnimi znaki izvoznih 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 zasedeni postaji;
 - 2. nahajata vlaka, ki vozita drug za drugim, je treba počakati, da prvi vlak prispe na zasedeno postajo; ko prispe prvi vlak na zasedeno postajo, prometnik, ki ravna s signalnovarnostno napravo, dovoli vožnjo zaporednemu vlaku, in sicer:
 - a) če ima kontrolo nad legami kretnic, po zavarovanju vozne poti za prevoz vlaka, strojevodji s fonogramom,
 - b) če nima kontrole nad legami kretnic, prometnik, ki ravna s signalnovarnostno napravo, strojevodji na enak način, predpisan v prejšnjem odstavku, odredi, da pregleda in postavi kretnice na vozni poti ter na njih namesti ambulantne ključavnice, in ko ga strojevodja o namestitvi ambulantnih ključavnic obvesti, dovoli nadaljnjo vožnjo.
- (6) Ko vlaka prispeta na sosednji postaji, je treba odsek proge med zasedenima postajama šteti kot medpostajni odsek, prometnika pa morata uravnavati vožnje vlakov z dogovarjanjem. Prometnika sosednjih postaj s splošnim nalogom obveščata strojevodje, da vozijo v medpostajnem razmiku in dovoljenju za vožnjo preko daljinsko vodene postaje, na kateri signalno-varnostne naprave ne delujejo (uvoz in izvoz oziroma prevoz).
- (7) Če prometnik nima kontrole nad lego kretnic mora prvemu vlaku s splošnim nalogom odrediti postanek pred prvo uvozno kretnico, postavitve uvozne in izvozne kretnice v pravilno in natančno lego za prevoz po glavnem prevoznem tiru in namestitve ambulantne ključavnice na obe kretnici. O opravljeni postavitvi in namestitvi ambulantnih ključavnic mora strojevodja obvestiti prometnika, najkasneje po prihodu v naslednjo postajo.
- (8) Prometnika zasedenih sosednjih postaj morata vse nadaljnje vožnje vlakov do odprave motenj v delovanju signalnovarnostnih naprav na daljinsko vodeni postaji uravnavati z dogovarjanjem v razmiku medpostajnega odseka med sosednjima zasedenima postajama.
- (9) Tako zavarovana vozna pot velja za vožnjo vseh naslednjih vlakov, dokler vzdrževalec ne odpravi izrednosti katere posledica je nerabnost glavnega signala, odstrani ambulantne ključavnice in jih zaklene v zato predvideno omarico, ter omogoči zavarovanje voznih poti s signalnovarnostno napravo.
- (10) Kadar prometnik dovoli uvoz ali prevoz vlaka na daljinsko vodeno postajo s fonogramom, ali s splošnim nalogom mora strojevodja pri vožnji na postajo ravnati enako, kot da bi vozil na signalni znak »Previdna vožnja«.

123. člen

(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. 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.
- (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 nadaljevanje vožnje 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 nadaljevanje vožnje vlaka, ki se ustavi pred prostornim signalom, da strojevodji progovni prometnik oziroma prometnik naslednje postaje. Dovoljenje za nadaljevanje vožnje se da strojevodji prvega vlaka v smeri vožnje do uvoznega signala naslednje oziroma lastne postaje. Strojvodji zaporednega vlaka se sme dati dovoljenje za nadaljevanje vožnje, ko je sprednji vlak cel in popolnoma uvozil na lastno ali naslednjo postajo.

(5) Strojvodji prvega vlaka, ki se je ustavil na progi, se dovoli vožnja mimo signala s fonogramom:

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

(6) Strojvodji naslednjega zaporednega vlaka, ki se je ustavil na progi, se sme dati dovoljenje za nadaljevanje vožnje šele, ko je sprednji vlak popolnoma in cel uvozil na lastno ali naslednjo postajo. Dovoljenje se da s fonogramom:

»Vlak številka na postaji (ime postaje). Vožnja za vlak št..... od prostornega signala št. ... do uvoznega signala postaje (ime postaje) dovoljena« (Priimek progovnega prometnika – prometnika.)

(7) Če progovni prometnik ali prometnik dobi obvestilo, da prostorni signal, za katerim je nivojski prehod z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa, kaže signalni znak »Stoj« ali je nerazsvetljen, strojevodji s fonogramom dovoli nadaljevanje vožnje mimo signala ter v fonogramu navede, da mora pred nivojskim preходом vlak ustaviti in vožnjo prek nivojskega prehoda previdno nadaljevati.

(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 dovoliti nadaljevanja vožnje mimo neuporabnega prostornega signala po sredstvih za sporazumevanje. Strojvodja v tem primeru nadaljuje vožnjo s hitrostjo po preglednosti proge do naslednjega glavnega signala in se dalje ravna po njegovih signalnih znakih.

(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 varovan.

124. člen

(vodenje prometa vlakov med okvarami na napravah TKo 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 sme dovoliti vožnjo vlaku, ki bo na TKo progi z APB vozil v razmiku medpostajnega odseka le, če zanesljivo ugotovi, da je medpostajni odsek prost. Na TKo postajah, kjer so pooblaščen postajni delavci, jim takoj po nastanku motenja na napravah APB progovni prometnik s fonogramom določi opravljane naloge prometnika in krajevno ravnanje s postajno postavljalnico in hkrati določi začasne mejne TKo postaje. Fonogram mora vsebovati čas prenehanja vodenja prometa z napravami TKo.

(3) O uvedbi vodenja prometa vlakov v razmiku medpostajnega odseka, o tem, da pooblaščen postajni delavci opravljajo naloge prometnikov in o uvedbi začasnih mejnih TKo postaj progovni prometnik obvesti prometnike stalnih mejnih TKo postaj in prometnike med začasnima mejnima TKo postajama.

(4) Po sprejetem sporočilu o prekinitvi vodenja prometa z napravami TKo pooblaščen postajni delavci začnejo opravljati naloge prometnikov. Strojvodje je treba z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom obvestiti o začasnih mejnih TKo postajah in načinu uravnavanja prometa na medpostajnih odsekih.

(5) 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 šele, ko je prejel odjavo za vlak, ki je kot zadnji odpeljal v razmiku blokovnega odseka. Prometnik naslednje postaje sme dati dovoljenje za prvi vlak, ki bo odpeljal v razmiku medpostajnega odseka, 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.

(6) Strojvodjo vlaka, ki bo v času okvare na napravah APB, vozil v razmiku medpostajnega odseka, se obvesti s Splošnim nalogom ali fonogramom:

1. da vozi v razmiku medpostajnega odseka;
2. da prostorni signali ne veljajo;

3. da mora predvozni 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.
- (7) O ponovni vpeljavi vodenja prometa vlakov z napravami TKo se obvestijo strojevodje, ki so bili obveščeni o okvari naprav TKo.
- (8) Po odpravi napake, vzdrževalec SV naprav obvesti progovnega prometnika ali prometnika, da naprave TKo ali APB ponovno delujejo v redu ali pa predpiše delovanje z omejitvami.

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

125. člen

(določanje in objavljane postaj in službenih mest, na katerih se prekine delo prometnika, odjavnika ali progovnega čuvaja)

- (1) Če na 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) Upravljavec v skladu z veljavnim voznim redom določi postaje ali službena mesta, na katerih prometnik, odjavnik ali progovni čuvaj prekine z delo.
- (3) Da lahko prometnik delo prekine, kjer vlaki ne vozijo, morajo biti:
1. glavni prevozni tiri prosti;
 2. kretnice postavljene tako, da je mogoča vožnja po glavnem prevoznem tiru;
 3. vozila zavarovana proti samopremaknitvi in proti uteku ter
 4. 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 tega člena izpolnjeni tudi naslednji pogoji:
1. da je vozna pot vlaka po glavnem prevoznem tiru zavarovana;
 2. da ni odrejeno ali z voznim redom predvideno križanje na tej postaji;
 3. da so na postajah, kjer delo prekine prometnik in glavni signali ne veljajo, morajo biti le-ti ugasnjeni, njihovi predsignali pa kazati signalni znak »pričakuj Stoj«;
 4. da na odjavnicah, kjer delo prekine odjavnik in glavni signali veljajo, le-ti morajo kazati signalni znak »prosto«.
- (5) Za prekinitev 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) Progovni čuvaj lahko delo prekine:
1. če vlaki ne vozijo;
 2. na nivojskem prehodu, kjer se v času, ko čuvaj prekine delo cestni promet na nivojskem prehodu fizično prepreči z zaklenjenim brunom.
- (7) Podatki o začetku in koncu prekinitve dela prometnika, odjavnika in čuvaja na nivojskem prehodu morajo biti navedeni v postajnem poslovnem redu.
- (8) V voznem redu posameznega vlaka, ki vozi med prekinitvijo dela prometnika ali odjavnika, mora biti pri imenu postaje ali odjavnice simbol za prekinitev dela.
- (9) Na progi, kjer prometnik ali odjavnik prekinja delo, mora prometnik postaje, ki da dovoljenje za vožnjo, za postaje in odjavnice kjer prometnik ali odjavnik prekinja delo ugotoviti, ali med vožnjo vlaka prometnik ali odjavnik dela drugače, kot je z voznim redom predvideno za ta vlak, in o odstopanjih obvestiti strojevodjo s Splošnim nalogom.
- (10) Če upravljavec 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 še 14 dni po objavi spremembe.

(11) Na prometnih 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.

(12) 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.

(13) Strojevodjo 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.

(14) 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 razsvetlujejo.

(15) Med prekinitvijo dela odjavnika na odjavnici vlaki na tem delu proge vozijo le v razmiku medpostajnega odseka.

126. člen

(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 prejšnjega člena, poleg tega pa tudi:

1. zakleniti kretniške postojanke;
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 ključi 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 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 izvršilni železniški delavci pa v beležnice, ki jih vodijo na delovnem mestu.

(5) Za vsako postajo in odjavnico je treba v postajnem poslovnem redu 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 izvršilne železniške delavce teh mest.

(7) Če prometnik na končni postaji prekine delo pred prihodom vlaka, mora poleg opravil, navedenih v prvem odstavku tega člena, tudi:

1. zagotoviti uporabo telefona;
2. na postajah z mehanično 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.

127. člen

(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 po voznem redu pripelje 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 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 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 postajah, kjer je prometnik prekinil delo.

128. člen

(ravljanje 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 predvideno za njegov vlak in o tem ni bil obveščen, mora na postaji, kjer delo opravlja prometnik, od njega 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, da je vlak cel uvozil in se ustavil znotraj ločnic s fonogramom:

»Vlak št. prispel na (ime postaje).« (Priimek strojevodje.)

(4) Če odpelje vlak z izhodne postaje, kjer je prometnik prekinil delo, strojevodja obvesti prometnika naslednje postaje o končanih opravilih za odhod vlaka. Prometnik naslednje postaje 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 povratno vožnjo na postaji, s katere bo dobil dovoljenje za vožnjo, ali že na izhodni postaji.

(7) Če nastanejo spremembe za povratno vožnjo, mora prometnik obvestiti strojevodjo o tem s fonogramom še pred oddajo dovoljenja za odhod vlaka. Sprejeta sporočila vpiše strojevodja v obrazec Ročna beležnica za strojevodjo. Če odpelje vlak z izhodne postaje, kjer je prometnik prekinil delo, obvesti strojevodja prometnika naslednje postaje o končanih opravilih za odhod vlaka. Prometnik naslednje postaje da strojevodji s fonogramom dovoljenje za odhod vlaka s postaje, kjer je prometnik prekinil delo.

(8) Če prostorni signal odjavnice kaže signalni znak »Stoj«, sme vlak nadaljevati vožnjo šele po dovoljenju prometnika naslednje postaje.

(9) Kadar vlak po voznem redu prevozi postajo v času, ko prometnik delo opravlja, v času njegove vožnje pa prometnik na tej postaji delo že prekine, prometnik predhodne 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 postaj: (ime postaje) prometnik prekinil delo, glavni signali na tej postaji ne veljajo.«

(10) Kadar vlak po voznem redu prevozi postajo med prekinjenim delom prometnika, v času njegove vožnje pa prometnik že ali še opravlja delo, mora prometnik predhodne 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 postaje.

129. člen

(začetek dela prometnika odjavnika ali progovnega čuvaja po prekinitvi)

(1) Prometnik odjavnik ali progovni čuvaj mora začeti opravila na postaji ali službenem mestu toliko časa pred začetkom opravljanja dela pri uravnavanju voženj vlakov, da lahko opravi vsa opravila za urejen in varen promet vlaka. Čas začetka opravil mora biti določen z razporedom dela, čas začetka opravljanja dela pri uravnavanju voženj vlakov pa z postajnim poslovnim redom.

(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 v Beležnico brzojavk in fonogramov, ki je v telefonskih ali posebnih omaricah v bližini uvoznih kretnic, z besedilom:

»Ob (uri, minut) opravil pregled postaje na strani (strani »A« ali »B«). (Podpis prometnika.)

(3) Prometnik, odjavnik ali progovni čuvaj, ki delo po prekinitvi začne opravlja, mora sporočiti prometnikoma sosednjih postaj 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 izvršilni železniški delavci pa v beležnice, ki jih vodijo na delovnem mestu.

(5) Za vsako delovno mesto se v postajnem poslovnem redu 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 izvršilne železniške delavce teh mest.

(7) Ko prometnik vpiše začetek dela in o tem obvesti prometnika sosednjih postaj ali progovnega prometnika, mora od prometnika sosednje zasedene postaje oziroma od vlakovnega dispečerja zahtevati obvestilo o spremembah v vlakovnem prometu, od prometnikov sosednjih postaj 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 postaj.

(9) Če je medpostajni odsek v času začetka dela prometnika ali odjavnika prost, morata prometnika sosednjih postaj o tem obvestiti prometnika ali odjavnika, ki je začel prometno službo, s fonogramom:

»Med postajama (ime postaje) in (ime postaje) proga prosta. » (Priimek prometnika.)

(10) Če je medpostajni odsek v času začetka dela prometnika ali odjavnika zaseden, (vožnja vlaka, progovnega vozila, delo na progi) morata prometnika sosednjih postaj o tem obvestiti prometnika ali odjavnika, ki je začel delo, s fonogramom:

»Med postajama (ime postaje) in (ime postaje) proga zasedena zaradi vožnje vlaka št. (progovno vozilo) – (dela na progi).« (Priimek prometnika.)

(11) Prometnik ali odjavnik sme začeti ravnati s signalnovarnostno napravo na postaji ali odjavnici, kjer je začel opravlja 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 prometnik naslednje postaje dal odjavo za vlak, za katerega je bil obveščen, da se nahaja na medpostajnem odseku.

(12) Na postaji, kjer kretnik prekinja delo, mora tudi on pregledati kretnice pred začetkom opravljanja dela.

XIX. SPREJEMANJE VLAKOV NA POSTAJO, DAJANJE DOVOLJENJ ZA VOŽNJO

130. člen

(določitev rednih uvoznih tirov)

(1) Na vsaki postaji je treba v Izpisku iz 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 velja kot redni uvozni tir tisti, ki je določen za vlak, po katerega voznem redu vozi deljeni ali izredni vlak.

(2) Uvozne tire mora konstruktor voznega reda določiti tako, da vlaki, ki nimajo postanka, prevozijo postajo po glavnem prevoznem tiru.

131. člen

(vozna pot vlaka)

(1) Vozna pot vlaka je pot, ki jo bo vlak predvidoma prevozil na območju postaje ter obsega progovni tir, kretnično območje, določen postajni tir in bočno zaščito. 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 naslednje:

1. vozna pot za uvoz vlaka, ki ima na postaji postanek, obsega progovni tir na uvozni strani, kretnično območje na uvozni strani in določen postajni tir do:

- a) mejnega tirnega signala, če se vlak sprejema na prvi odsek deljenega tira,
- b) postajnega kritnega signala če tega ni,
- c) do izvoznega tirnega signala na izvozni strani, če tega ni,
- d) do mejnega tirnega signala na izvozni strani, če tega ni,
- e) do premikalnega signala na izvozni strani, če tega ni,
- f) do ločnice na izvozni strani;

2. za uvoz vlaka, ki ima na postaji postanek, mora biti zavarovana še prepeljevalna pot:

- a) ko je vozna pot vlaka zavarovana, na prepeljevalni poti ne sme biti vozil in se na njej ne sme premikati, opravljati vožnje vlakov ali progovnih vozil, razen kadar vlak vozi na tir, na katerem ni zagotovljena prepeljevalna pot;
- b) na postajah, kjer se kretnice v prepeljevalni poti prestavljajo ročno na kraju samem, se smejo kretnice na prepeljevalni poti postaviti za uvoz vlaka iz nasprotne smeri;

3. pri uvozu vlaka na zasedeni ali slepi tir prepeljevalne poti ni.

(4) Vozna pot za prevoz vlaka obsega progovni tir na uvozni strani, kretnična območja na uvozni strani, določen postajni tir, kretnično območje na izvozni strani ter progovni tir na izvozni strani.

(5) Vozna pot za izvoz vlaka obsega določen postajni tir od zadnjega vozila v vlaku, kretnično območje in progovni tir na izvozni strani.

(6) Če je treba na postaji, kjer so kritni signali, s signalnimi znaki teh signalov odrediti vlakovno vožnjo na naslednje območje postaje, obsega vozna pot za vlak določen postajni tir od zadnjega vozila v vlaku do naslednjega postajnega kritnega ali izvoznega signala. V tem primeru mora biti prosta tudi prepeljevalna pot.

(7) Praviloma vlak vozi na prost redni uvozni tir. Da na uvozni 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.

(8) Če ni prostega tira, lahko vlak uvozi tudi na tir, na katerem so vozila in ki je na nekem delu nevozen, katerega ločnice na izvozni strani niso proste, kadar vožnje pri premiku križajo prepeljevalno pot ali se je dotikajo in kadar prepeljevalna pot ni zagotovljena. Za uvoz vlaka na takšen tir veljajo določbe za uvoz vlaka na zasedeni tir.

(9) Določbe, ki se nanašajo na zavarovanje vozne poti vlaka na zasedeni tir, veljajo tudi za zavarovanje vozne poti vlaka pri vožnji vlaka na zaseden slepi tir.

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

(11) Zavarovana vozna pot se ne sme spremeniti vse dotlej, dokler vlak ne opravi predvidene vožnje. Če je treba zaradi varnosti prometa spremeniti že zavarovano vozno pot, lahko to stori izvršilni železniški delavec, 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 razveljaviti.

132. člen

(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. 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 kretniškem osebju 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 pokvarjena ali izločena iz uporabe in če je za zavarovanje vozne poti na razpolago kretniško osebje.

(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 kretniškega osebja, opravi to prometnik sam.

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

1. spremembi uvoznega tira;
2. uvozu na zasedeni tir, če to ni določeno z voznim redom;
3. izjemni ustavitvi ali izjemnem prevozu vlaka.

(8) Kretniško osebje potrdi sprejem fonograma in seznanjenost z njegovo vsebino tako, da sporoči številko iz svoje beležnice, besedo »razumel« in svoj priimek.

133. člen

(fonogrami za zavarovanje vozne poti za uvoz)

(1) Prometnik odda ukaz za zavarovanje vozne poti za uvoz vlaka (progovnega vozila) hkrati kretniškem osebju 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 kretniško osebje 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. mora vlak uvoziti na tir, ki ni redni uvozni tir;
3. se mora vlak izjemoma ustaviti na postaji;
4. 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. ! Strojevodja 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. ! Strojevodja ni obveščen!« (Priimek prometnika.)

(4) Pri spremembi uvoznega tira ukaže prometnik zavarovanje vozne poti vlaka s fonogramom, ki se glasi:

1. na postajah, kjer je signalni znak »Omejena hitrost« na uvoznem ali postajnem kritnem signalu predsignaliziran, in na postajah, kjer je hitrost prek kretnic v premo ali odklon enaka:

»Zavarujte vozno pot za uvoz vlaka št. izjemoma na tir št. !« (Priimek prometnika.)

2. na postajah, kjer signalni znak »Omejena hitrost« na uvoznem ali postajnem kritnem signalu ni predsignaliziran:

a) strojevodja je obveščen:

»Zavarujte vozno pot za uvoz vlaka št. izjemoma na tir št. ! Strojevodja je obveščen« (Priimek prometnika.)

b) strojevodja ni obveščen:

»Zavarujte vozno pot za uvoz vlaka št. izjemoma na tir št. ! Strojevodja ni obveščen.« (Priimek prometnika.)

(5) Če mora vlak voziti na tir, ki ni redni uvozni tir in sprememba tira ne zahteva spremembe smeri (pri uvozu ostane vožnja v odklon) oziroma se smer spremeni iz odklona v premo, se fonogram glasi:

»Zavarujte vozno pot za uvoz vlaka št. izjemoma na tir št. !« (Priimek prometnika.)

(6) 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. ! Strojevodja 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. ! Strojevodja ni obveščen!« (Priimek prometnika.)

(7) 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, kretniško osebje obvestiti s fonogramom:

1. strojevodja je o izjemni ustavitvi obveščen:

»Vlak št. bo imel na postaji izjemen postanek! Strojevodja je obveščen!« (Priimek prometnika.)

2. strojevodja o izjemni ustavitvi ni obveščen:

»Vlak št. bo imel na postaji izjemen postanek! Strojevodja ni obveščen!« (Priimek prometnika.)

(8) Zavarovanje vozne poti vlaka sme prometnik ukazati šele po obvestitvi kretniškega osebja o izjemnem postanku vlaka.

(9) Kadar se mora vlak na postaji izjemoma ustaviti in hkrati uvoziti na zasedeni tir, mora prometnik kretniško osebje o izjemnem postanku vlaka obvestiti hkrati z ukazom za zavarovanje vozne poti vlaka na zaseden tir.

134. člen

(fonogrami za zavarovanje vozne poti za izvoz)

(1) Zavarovanje vozne poti za izvoz vlaka (progovnega vozila) ukaže prometnik kretniškem osebju 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.

135. člen
(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. Kretniško osebje na uvozni strani mora zavarovati vozno pot za uvoz, kretniško osebje 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 prezgodaj ustavljen.

(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:

1. na postajah, kjer je z uvoznim ali postajnim kritnim signalom mogoče signalizirati vožnjo z omejeno hitrostjo, ta signalni znak pa je predsignaliziran:

»Zavarujte vozno pot za prevoz vlaka št. izjemoma po tiru št. !« (Priimek prometnika.)

2. na postajah, kjer z uvoznim ali postajnim kritnim signalom ni mogoče signalizirati vožnjo z omejeno hitrostjo ali ta signalni znak ni predsignaliziran:

- a) strojevodja je o spremembi uvoznega tira obveščen:

»Zavarujte vozno pot za prevoz vlaka št. izjemoma po tiru št. ! Strojevodja je obveščen.« (Priimek prometnika.)

- b) strojevodja o spremembi uvoznega tira ni obveščen:

»Zavarujte vozno pot za prevoz vlaka št. izjemoma po tiru št. ! Strojevodja ni obveščen.« (Priimek prometnika.)

(5) Če mora vlak voziti po tiru, ki ni redni uvozni tir in sprememba tira ne zahteva spremembe smeri (pri uvozu in izvozu ostane vožnja v odklon) oziroma se smer spremeni iz odklona v premo, se fonogram glasi:

»Zavarujte vozno pot za prevoz vlaka št. izjemoma po tiru št. !« (Priimek prometnika.)

(6) Če je strojevodja obveščen o vožnji v odklon in zaradi spremenjenih razmer vlak vozi po rednem uvoznem tiru, se mora fonogram za zavarovanje vozne poti vlaka glasiti tako kot v tretjem odstavku tega člena.

(7) Če vlak postajo izjemoma prevozi, mora prometnik o tem obvestiti kretniško osebje, preden ukaže zavarovanje vozne poti vlaka, s fonogramom:

»Vlak št. ima izjemen prevoz.« (Priimek prometnika.)

(8) Prometniki morajo vpisovati fonograme ukazov za zavarovanje vozne poti vlaka v prometni dnevnik, kretniki pa v Beležnico fonogramov za kretnike.

136. člen
(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 postavitev 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/iz 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 postojanke 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 z vzdikanjem obvestijo o stanju tira. Natančnejše določbe o načinu ugotavljanja prostosti tira in razmejitev 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.
- (10) Na postaji, kjer ni kretniškega osebja, njihovo delo opravlja prometnik.
- (11) Če prometnik opravlja delo kretniškega osebja, 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.)

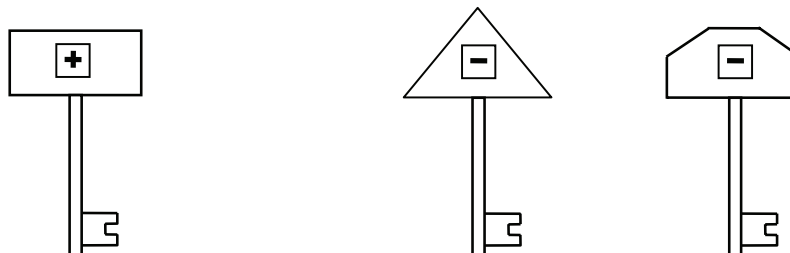
- (12) Če prometnik opravlja delo kretniškega osebja na postajah z elektromehanično ali mehanično signalnovarnostno napravo, ukazov za zavarovanje vozne poti ne daje in postavitve kretnic za zavarovanje vozne poti vlaka ne evidentira.

137. člen

(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 enojnik in dvojnik vsakega ključa.
- (3) Enojnik ključa se uporablja redno, dvojnik ključa pa, če se enojnik ključa poškoduje ali izgubi. Če se uporabi dvojnik ključa, ker se je enojnik ključa izgubil, je kretnica nezavarovana, dokler se enojnik 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 enojnikov 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:
- | | |
|--|---|
| pravokotnika - za ključ, s katerim se
kretnica zaklepa v premo: | pravokotnika z odsekanima gornjima
vogloma ali trikotnika - za ključ, s katerim
se kretnica zaklepa v odklon: |
|--|---|



- (8) Ključe zaklenjenih kretnic, ki so na vozni poti vlaka, 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 vodji 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 in navodilu o progi.
- (10) Prometnik hkrati z ukazom za postavitve kretnic na vozni poti vlaka izroči oziroma sprostí kretniku potrebne ključe. Ta mora kretnico prestaviti v pravilno in natančno lego ter ključe zaklenjenih kretnic vrniti prometniku oziroma 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.

138. člen

(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 je dovoljeno brez posebnih pogojev na postajah 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 poslopiju.
- (3) Ravnanja za zaustavljanje vlakov pred uvoznimi signali se določi v postajnem poslovnem redu.

139. člen

(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 izven nivojskih 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.

(5) 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.

(6) Če je od pričakovanega prihoda vlaka minilo 5 minut ali več, pričakovani vlak pa še ni prispel, mora progovni prometnik oziroma prometnik postaje na dvotirni progi, ki pričakuje vlak, če ni obveščen o vzroku postanka, ravnati tako, kot da je nastala ovira na obeh tirih. Po preteku 5 minut ali več sme prometnik dati dovoljenje za vožnjo, po tiru po katerem vlak, ki še ni prispel ne vozi, samo s Splošnim nalogom, s katerim se mora strojevodjo obvestiti, da vozi s hitrostjo po preglednosti proge, da ugotovi, kaj je z vlakom na progi, in da o tem obvesti progovnega prometnika oziroma prometnika.

140. člen (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) Izvršilni železniški delavec, ki mu je zaupano ravnanje z glavnimi signali, sme postaviti signal v lego za dovoljeno vožnjo oziroma ukazati postavitev signala v lego 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.

141. člen (ravnanje z uvoznimi, izvoznimi in kritnimi signali)

(1) Na postajah s signalnovarnostno napravo, pri kateri se po prevozu vlaka mimo glavnih signalov le-ti sami ne postavijo v lego za prepovedano vožnjo, te signale postavlja v lego za prepovedano vožnjo kretnik oziroma prometnik.

(2) Kretnik postavi glavni signal v lego 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 kretniško osebje ne obvešča prometnika o postavitvi uvoznega ali izvoznega signala v lego 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 v lego 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:

»Dajajte 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 dajajte vlaku ročni signalni znak »Naprej«! (Priimek prometnika.)

(6) Na postajah brez izvoznih signalov progovni prometnik ali prometnik po opravljenem zavarovanju vozne poti za izvoz vlaka da dovoljenje za vožnjo po določbah Signalnega pravilnika.

142. člen

(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 pri spremembi vožnje iz odklona v premo s signalnimi znaki uvoznega ali postajnega kritnega signala in pri spremembi vožnje iz preme v odklon s signalnimi znaki uvoznega ali postajnega kritnega signala, z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom.
- (2) S signalnimi znaki uvoznega ali postajnega kritnega signala se o spremembi vožnje iz preme v odklon strojevodja obvešča na postajah, kjer je z uvoznim ali postajnim kritnim signalom mogoče signalizirati vožnjo z omejeno hitrostjo, ta signalni znak pa je predsignaliziran.
- (3) Na postajah, kjer signalnega znaka »Omejena hitrost« ni mogoče predsignalizirati, se strojevodja o spremembi vožnje iz preme v odklon obvešča z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom.
- (4) Kadar je strojevodja obveščen o spremembi uvoznega tira, je postopek zavarovanja vozne poti in ravnanje z uvoznim signalom enak kot za vožnjo na redni uvozni tir.
- (5) Če strojevodje o spremembi uvoznega tira ni mogoče obvestiti, je treba vlak ustaviti pred uvoznim signalom. Prometnik dovoli postavitve uvoznega signala tako, da kaže signalni znak »Omejena hitrost«, ko se vlak ustavi pred uvoznim signalom.
- (6) O ustavitvi vlaka pred uvoznim signalom se prometnik prepriča osebno ali ga o tem obvesti kretnik. Strojvodja mora po ustavitvi pred likovnim uvoznim signalom ali svetlobnim uvoznim signalom, ki nima vgrajene uvozne izolirke in kaže signalni znak »Stoj«, dati signalni znak »Pazi« zaporedoma dvakrat.
- (7) Na postajah, kjer je prek kretnic hitrost vožnje enaka v premo in odklon, se strojevodja o spremembi uvoznega tira ne obvešča.

143. člen

(ravnanje z uvoznimi signali za uvoz vlaka na zasedeni ali slepi tir)

- (1) Uvoz vlaka na zaseden ali slepi tir se lahko predvidi z voznim redom ali pa se določi glede na trenutno situacijo na postaji. Uvoz na tire, ki nimajo stalno zagotovljene prepeljevalne poti zaradi premika na izvozni strani, se lahko z voznim redom predvidi samo tovornim vlakom.
- (2) Če je z voznim redom predviden uvoz vlaka na zaseden ali slepi tir, je postopek zavarovanja vozne poti vlaka in ravnanje z uvoznim signalom enak kot pri vožnji vlaka na prost redni uvozni tir. Nevozno mesto je treba zavarovati po določbah Signalnega pravilnika.
- (3) Če mora vlak glede na trenutno situacijo uvoziti na zaseden tir, se strojevodja o tem obvesti s signalnim znakom »Previdna vožnja« na uvoznem signalu ali s Splošnim nalogom ali fonogramom. Nevozno mesto je treba zavarovati po določbah Signalnega pravilnika.
- (4) O previdnem uvozu na postajo je treba strojevodjo obvestiti:
 1. s signalnim znakom uvoznega signala na postaji, opremljeni z uvoznimi signali, ki omogočajo dajanje signalnega znaka »Previdna vožnja«;
 2. z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom za uvoz na postajo, ki ni opremljena z uvoznimi signali, ki omogočajo dajanje signalnega znaka »Previdna vožnja«, ali
 3. po kretniku, ki ga prometnik pošlje k uvoznemu signalu.
- (5) O uvozu vlaka na tir, ki je zaseden z drugim vlakom, je treba strojevodjo oziroma izvršilnega železniškega delavca prevoznika na sklepu vlaka, ki stoji na postaji, ustno obvestiti glede na to, iz katere smeri bo uvozil vlak na zaseden tir.

144. člen

(ravnanje z glavnimi signali za izjemno ustavitve 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 izvoznem 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 izjemnem postanku 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 izjemnem postanku na postaji, kjer signalnega znaka »Stoj« na izvoznem signalu ni možno predsignalizirati s signalnim znakom prejšnjega glavnega signala ali predsignala, ki ni na zavorni razdalji oziroma na postaji brez izvoznih signalov, strojevodje ni mogoče obvestiti, je treba vlak ustaviti pred uvoznim signalom. Ko se vlak ustavi, se sme postaviti uvozni signal v lego za dovoljeno vožnjo oziroma ukazati postavitev uvoznega signala za dovoljeno vožnjo. 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.
- (7) Postanek pred uvoznim signalom, ki kaže enopomenske signalne znake, strojevodji pomeni, da mora pričakovati, da bo izvozni signal kazal signalni znak »Stoj«.

145. člen

(ravnanje s prostornimi signali odjavnice in delo odjavnika)

- (1) Prostorni signali odjavnic morajo redno kazati signalni znak »Stoj«, razen prostornih signalov odjavnic, ki v času prekinitev dela odjavnika, redno kažejo signalni znak »Prosto«.
- (2) Če postane prostorni signal odjavnice neuporaben, mora odjavnik o tem takoj obvestiti prometnika predhodne postaje, da poskrbi za obveščanje strojevodij.
- (3) 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.
- (4) Če na vlaku ni predpisanega signalnega znaka »Sklep vlaka«, mora odjavnik o tem obvestiti prometnika naslednje postaje in osebe vseh službenih mest do te postaje. Odjave ne sme dati, dokler od prometnika naslednje postaje ne dobi sporočila, da je vlak cel.

146. člen

(neuporabnost ali neveljavnost glavnih signalov)

- (1) Kadar je glavni signal v okvari, je neuporaben. Poleg tega je neuporaben tudi:
1. izvozni signal, kadar vlak izvozi na nepravi tir dvotirne proge izvozni signal pa ni preurejen tako, da kaže signalne znake za dovoljeno vožnjo na nepravi tir;
 2. uvozni signal ob pravem tiru, kadar vlak uvozi z nepravega tira dvotirne proge, postaja pa ni opremljena z uvoznim 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) Strojvodja sme peljati mimo neuporabnega glavnega signala le, če je vožnja mimo njega dovoljena 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 prekinitev 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.

147. člen
(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 vožnja vlaka mimo neuporabnega glavnega signala dovoli s:

1. fonogramom po radijski zvezi;
2. fonogramom po telefonu pri glavnem signalu ali
3. signalnim znakom »Naprej« pri zadevnem glavnem signalu.

(2) Hkrati z dovoljenjem vožnje 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 dovoliti vožnja 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 – prometnika.)

(4) Po telefonu se strojevodji dovoli vožnja 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 – prometnika.)

(5) Če je mogoče zagotoviti izvršilnega železniškega delavca za dajanje ročnega signalnega znaka »Naprej« pri neuporabnem glavnem signalu, se vožnja mimo neuporabnega glavnega signala dovoli s tem signalnim znakom. V tem primeru se strojevodja 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 – prometnika.)

(6) Strojevodja sme v primeru iz prejšnjega odstavka tega člena, peljati mimo neuporabnega glavnega signala le, če izvršilni železniški delavec 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, na TKo postaji ali na daljinsko vodeni postaji vožnje vlaka mimo glavnega signala ni mogoče dovoliti s signalnim znakom za dovoljeno vožnjo ali s signalnim znakom »Previdna vožnja«, nadaljnjo vožnjo dovoli 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 oziroma prometnika.)

(9) Če so avtomatske naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu in glavni signal v odvisnosti, mora prometnik obvestiti strojevodjo tudi o ravnanju pri vožnji prek nivojskega prehoda.

(10) Kadar za dajanje ročnega signalnega znaka »Naprej« pri neuporabnem izvoznem signalu ni na voljo delavca, je treba strojevodjo o tem obvestiti na postaji, kjer je izvozni signal neuporaben, s Splošnim nalogom ali s fonogramom, ki se glasi:

»Izvozni signal (oznaka signala) postaje (ime postaje) neuporaben. Izvoz prost, ročni signalni znaki se ne dajejo.« (Priimek progovnega prometnika – 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 pokvarjeni premikalni ali mejni tirni signali, 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 pokvarjeni. Vožnjo vlaka mimo pokvarjenega 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 – prometnika.)

148. člen

(pričakovanje vlakov po kretniškem osebju)

- (1) Na postajah, kjer so kretniki, morajo le-ti pričakovati vlake.
- (2) Kretniki pričakujejo vlake na kretničnem območju ali pri oknu kretniške postavljalnice. Kadar je na postaji en kretnik in se ta nahaja pri prometniku, praviloma pričakuje vlake pred prometno pisarno. Kretniško osebje 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 kretniki lahko pričakujejo vlake tudi na drugih mestih.
- (3) Prometnik lahko ukaže kretniku za vsak posamezni primer, na katerem mestu naj pričakuje vlak in kakšne signalne znake naj mu daje.

149. člen

(sprejem vlakov na postajo)

- (1) Progovni prometnik oziroma prometnik se mora prepričati, da je vlak uvozil cel in da se je ustavil znotraj uvozne in izvozne ločnice oziroma znotraj signalnih oznak »Meja odseka«.
- (2) Vlak cel uvozi na postajo in se ustavi znotraj ločnic oziroma signalnih oznak »Meja odseka«, kadar sklep vlaka oziroma pri vlakih z doprežno lokomotivo tudi doprežna lokomotiva 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 morajo prepričati prometnik in kretniško osebje.
- (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 TKo progah ali progah z APB ali MO progovni prometnik oziroma prometnik po signalnovarnostni napravi ugotovi, da je vlak cel in popolnoma uvozil.
- (6) Progovni prometnik ne more po javljalnikih na centralni postavljalnici ugotoviti, kdaj se vlak ustavi. Z navodilom za ravnanje s signalnovarnostnimi napravami na TKo progi je treba predpisati postopek sprejemanja vlakov iz nasprotnih smeri pri križanjih vlakov na TKo postajah. Če morata dva vlaka iz nasprotnih smeri uvoziti na nezasedeno TKo postajo, sme progovni prometnik postaviti uvoz drugemu vlaku, če se vozne poti dotikajo ali sekajo, po preteku dveh minut, ko je ugotovil po indikaciji na javljalniku, 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:
 - b) **»Vlak cel uvozil, ločnica prosta (ločnica zasedena)!«** (Priimek kretnika),
 - c) kretnik na uvozni strani, če ravna z glavnimi signali, s fonogramom:
 - d) **»Vlak je cel uvozil, ločnica prosta, uvozni signal postavljen v lego za prepovedano vožnjo!«** (Priimek kretnika),
 - e) 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 in postajnem poslovnem redu.

(10) O tem, da je potniški ali lokomotivski vlak cel uvozil in se ustavil znotraj ločnic oziroma signalnih oznak »Meja odseka«, se prometnik prepriča osebno.

(11) Kadar na progah z APB ali MO te naprave ne delujejo (pokvarjene ali izločene), prometnik oziroma pooblaščen postajni delavec preverja na kraju samem, da je vlak cel uvozil, tako dolgo, dokler naprave ponovno ne delujejo. Kadar ne delujejo postajne signalnovarnostne naprave, prometnik oziroma pooblaščen postajni delavec preverja na kraju samem, da se vlak ustavi znotraj signalnih oznak »Meja odseka«.

(12) Na nezasedeni postaji se v primeru okvare naprav APB ali MO celovitost prispelih vlakov ugotavlja 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.

(13) Progovni prometnik oziroma 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);

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, prometnika).

(14) Strojvodja, ki ugotavlja celovitost vlaka, o ugotovitvi obvesti progovnega prometnika oziroma 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.)

(15) 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. Strojvodji 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, prometnika.)

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

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

(17) 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.

(18) Če prispe na postajo vlak brez predpisanega sklepnega signala, mora prometnik takoj ugotoviti vzrok, 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 nanj namesti predpisani sklepni signal.

(19) Če vlak prevozi postajo brez predpisanega sklepnega signala, se zanj ne sme dati odjave, temveč se o tem obvesti prometnika naslednje postaje in osebje službenih mest do te postaje. Prometnik

naslednje postaje mora tak vlak ustaviti tudi tedaj, če ta po voznem redu na tej postaji nima postanka, in ugotoviti, ali je vlak cel ali ne.

(20) 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 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 čimprej umakniti s tira. O najdbi odbojnika je treba obvestiti vse, ki so bili obveščeni, da odbojnik manjka.

(21) 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 glede na preglednost proge vozi s takšno hitrostjo, 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 izvršilni železniški delavec 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.

(22) Prometnik, ki je ugotovil, da manjka odbojnik na vozilu v sredini vlaka, vlaku ne sme dati dovoljenja za vožnjo, temveč mora zahtevati, da se tako vozilo odstrani od vlaka.

(23) 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.

150. člen

(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 ali po odredbi na postaji nima postanka, ustaviti:

1. če prometnik nima predpisanega službenega znaka ali ne pričakuje vlaka, kot je predpisano;
2. če je pri vlaku ali na progi motnja, ki ogroža promet vlakov;
3. če je to zaradi izrednega dogodka treba.

(4) Strojevodji vlaka ne sme ustaviti vlaka na progah z napravami APB ali MO, kadar kaže tirni izvozni signal signalni znak za dovoljeno vožnjo, zaradi tega ker prometnik ne pričakuje vlaka.

151. člen

(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 ter o posebnih ukrepih z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali s fonogramom.

(2) Prometnik z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom obvešča strojevodje o znanih posebnih ukrepih za vodenje in varnost prometa, in sicer predvsem o:

1. hitrostih prek kretničnega območja, ki so manjše od omejenih hitrosti;
2. izjemnem postanku vlaka;
3. vožnji po nepravem tiru;

4. uvozu na zaseden ali slepi tir;
5. počasni vožnji;
6. največji hitrosti intervencijskega vlaka;
7. zmanjšanju hitrosti zaradi nezadostnega dejanskega zavornega odstotka;
8. neuporabnosti ali neveljavnosti signalov;
9. dodajanju priklopnika lokomotivskim vlakom;
10. načinu in relaciji potiskanja vlaka ter načinu vračanja nepripete doprežne lokomotive;
11. spremembah zasedenosti postaj ali službenih mest, kjer prekinja delo prometnik, odjavnik ali progovni čuvaj;
12. premiku mimo signala Premikalni mejnik;
13. vožnji vlaka do določenega mesta na odprti progi;
14. spremembi načina spremljave vlaka z vlakospremnim osebjem;
15. ravnanju pri okvarah naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih;
16. uvrstitvi izredne pošiljke v vlak in potrebnih varnostnih ukrepih;
17. prevozu deljenega ali izrednega vlaka skozi postaje, kjer ima vlak, po katerega voznem redu 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;
22. telekomunikacijskih napravah če je na progi samo en sistem.

(3) O spremenjenih razmerah na progi stalne narave je treba strojevodje obveščati 14 (štirinajst) dni z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom. O spremenjenih elementih voznega reda med veljavnostjo voznega reda 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 izvodu (matici), ki ostane na postaji, mora strojevodja potrditi sprejem kopije. Kadar je na čelu vlaka več vlečnih vozil, je treba Nalog za vožnjo vlaka ali Splošni nalog izročiti strojevodji čelne lokomotive, z vsebino pa obvestiti 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.

(5) 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.

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

(7) 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.«

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

(9) 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.

(10) Strojevodji, ki vozi do določenega mesta na odprti progi, strojevodji doprežne lokomotive, ki se vrača, mora Nalog za vožnjo vlaka ali Splošni nalog izročiti prometnik tudi vožnjo ob vrnitvi.

(11) 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.

(12) Če je pri vlaku doprežna lokomotiva, mora biti strojevodja doprežne lokomotive obveščen z vsebino Naloga za vožnjo vlaka ali Splošnega naloga.

152. člen (obveščanje strojevodje)

(1) Strojevodja 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 Signalnem pravilniku.

(3) Strojevodja mora prevzem splošnega naloga potrditi s podpisom na kopiji.

- (4) 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.
- (5) Če se obvestili oziroma sporočila nanašata na ravnanje na medpostajnem odseku, je treba strojevodjo obvestiti prej, preden se z izvoznim signalom dovoli vožnja v ta medpostajni odsek.
- (6) Če se obvestili oziroma sporočil nanašata na postajo, je treba strojevodjo obvestiti prej, preden se z uvoznim signalom dovoli vožnja na postajo.
- (7) Obvestilo za ravnanje pri vožnji mimo glavnega signala je treba oddati strojevodji takrat, ko se vlak nahaja na prostornem odseku pred glavnim signalom oziroma na postaji pred izvoznim signalom.
- (8) Strojvodja, ki vzpostavi zvezo s progovnega telefona ali po radijski zvezi, upošteva, da se pogovori snemajo oziroma so registrirani.
- (9) 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 pokvarjena).
- (10) Vsak fonogram mora strojevodja ponoviti zaradi preverjanja, ali ga je pravilno sprejel.
- (11) Progovni prometnik odda fonogram strojevodji neposredno po radijski zvezi.
- (12) Progovni prometnik lahko odda fonogram strojevodji tudi po pooblaščenem postajnem delavcu. V tem primeru ukaže pooblaščenemu postajnemu delavcu, da strojevodji izda Splošni nalog s potrebnimi obvestili oziroma sporočili.
- (13) Radijski zvezo med strojevodjo in prometnikom posreduje vlakovni dispečer. Preden vlakovni dispečer posreduje zvezo, mora zanesljivo ugotoviti identiteto vlaka in zahtevane postaje ter nato posredovati zvezo do vlaka.
- (14) Progovni prometnik mora ukaze in obvestila evidentirati v beležnico brzojavk in fonogramov, prometnik pa v prometni dnevnik, če se pogovori ne snemajo.

153. člen
(dovoljenje za vožnjo)

- (1) Izvršilni železniški delavec pri prevozniku mora progovnega prometnika oziroma prometnika obvestiti, 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 izvršilni železniški delavec prevoznika o tem 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.
- (2) Strojvodja ne sme odpeljati s postaje, če v Nalogu za vožnjo vlaka niso vpisani enaki podatki o izredni pošiljki, prevozu nevarnih snovi in/ali ostalih posebnosti pri vlaku, kot so vpisani v Poročilu o zaviranju ali Poročilu o sestavi in zaviranju vlaka.
- (3) Vlak sme odpeljati s postaje ko dobi dovoljenje za vožnjo in ko so pri vlaku izpolnjeni pogoji za nadaljnjo varno vožnjo vlaka. Po voznorednem postanku ali postanku predpisanem z nalogom za vožnjo vlaka ali s splošnim nalogom na odprti progi ali službenem mestu sme strojevodja nadaljevati z vožnjo brez da bi dobil dovoljenje za vožnjo. Če se na službenem mestu opravlja premik, mora strojevodja po obvestilu, da je vlak pripravljen za odhod dobiti dovoljenje za vožnjo.
- (4) 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 vlak pripravljen za odhod, če gre za izhodno postajo vlaka ali postajo, kjer se sestava vlaka menja;
 4. da je sprejeto dovoljenje oziroma privolitev na SV napravi;
 5. da se potniški vlaki, ki imajo postanek na postajališčih brez izvennivojskih dohodov na peron, na postajališču ne bodo srečali z drugimi vlaki;
 6. da so izpolnjeni pogoji za prevoz izredne pošiljke če je v vlak uvrščena izredna pošiljka;
 7. da ni omejitve rabe električne energije na elektrificiranih progah za vlake z elektrovleko;
 8. da so vlaku izročeni Nalog za vožnjo vlaka ali Splošni nalog.
- (5) Po telekomunikacijskih sredstvih se da dovoljenje za vožnjo s fonogramom, katerega besedilo se glasi:

»Vlak št. ... vožnja dovoljena« (Priimek progovnega prometnika ali prometnika)

- (6) Dovoljenje za vožnjo dano po zvočniku je treba ponoviti.
- (7) Motorno vozilo za posebne namene, ki vozi kot vlak, sme odpeljati s postaje le z dovoljenjem za odhod, ki ga da vozniku:
1. progovni prometnik neposredno po sredstvih za sporazumevanje;
 2. prometnik osebno ali po sredstvih za sporazumevanje.
- (8) Progovni prometnik mora pravočasno obvestiti pooblaščenega postajnega delavca o vlakih, pri katerih se bo premikalo na postaji.
- (9) Nalog za izjemen prevoz se daje po določbah Signalnega pravilnika.
- (10) O odhodu vlaka se sme strojevodja odločiti, ko se prepriča, da je pri vlaku opravljeno delo (vstopanje in izstopanje potnikov, nakladanje in razkladanje blaga ter pošte itd.) in da je dobil dovoljenje za vožnjo.
- (11) Vlak, ki začne vožnjo na postaji, in vlak, ki pri uvozu še ni imel predsignaliziranega naslednjega glavnega signala s signalnim znakom, ki dovoljuje vožnjo mimo njega, in je imel na postaji postanek, mora strojevodja po dobljenem signalnem znaku »Dovoljenje za vožnjo« ali ustnem dovoljenju za vožnjo voziti tako, da se bo pri naslednjem glavnem signalu lahko zaustavil, če bo le-ta kazal signalni znak »Stoj«.
- (12) Potniški vlak, katerega vozni red je javno objavljen, ne sme odpeljati prej, kot je predvideno z voznim redom.
- (13) O predčasnem odhodu vlaka je treba še pred njegovim odhodom obvestiti postajno osebje ter osebje naslednje postaje in službenih mest. O tem jih mora obvestiti progovni prometnik oziroma prometnik, ki bo dal dovoljenje za vožnjo vlaku, ki bo odpeljal predčasno.
- (14) Če službenih mest ni mogoče obvestiti o predčasnem vožnji vlaka, mora obvestiti strojevodjo progovni prometnik s fonogramom oziroma prometnik s Splošnim nalogom, da mora hitrost uravnavati po preglednosti proge tako, da lahko vlak po potrebi še pravočasno ustavi pred službenim mestom.

154. člen
(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 TKo postaji po voznem redu ali po posebni odredbi postanek pa ta ni potreben ali potniški vlak, ki ima na TKo postaji postanek iz prometnih ozirih, jo sme izjemoma prevoziti, če izvozni signal kaže signalni znak za dovoljeno vožnjo.
- (3) Na postaji daje nalog za izjemen prevoz vlaka prometnik s signalnim znakom »Izjemen prevoz«.

XX. KRIŽANJE VLAKOV

155. člen
(križanje vlakov)

- (1) Križanje je sestajanje dveh vlakov iz nasprotnih smeri na postajah na enotirnih progah. 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 grafikonu prometa vlakov.
- (3) Odrejeno križanje je tisto križanje, ki ga odredi vlakovni dispečer oziroma progovni prometnik na določeno postajo ali prometnik izhodne postaje za vlak ki po voznem redu nima križanj z vlaki, s katerimi se bo dejansko križal.
- (4) Preloženo križanje je tisto križanje, ki ga prometnik preloži z ene na drugo postajo.
- (5) Križanja odreja vlakovni dispečer na progah, na katerih on vodi promet vlakov. Na progah, na katerih prometa vlakov ne vodi vlakovni dispečer, križanja prelaga prometnik. Kadar bi se morala križati dva vlaka, ki nimata voznorednega križanja na progi, kjer prometa ne vodi vlakovni dispečer, prometnik izhodne postaje vlaka preden da dovoljenje za vožnjo odredi tako križanje.

(6) Na progah, kjer so pogovori registrirani, na dvotirnih progah pri enotirnem prometu in na progah z APB ali MO se urejajo križanja vlakov z dajanjem dovoljenj za vožnje vlakov ali dajanjem privolitve na SV napravi. Zato morajo prometniki spremljati vožnje vlakov tako, da križanja vlakov že vnaprej predvidijo.

(7) O križanjih vlakov se dogovarja:

1. z odrejanjem križanj,
2. s prelaganjem križanj v navzočnosti prič, če pogovori niso registrirani.

(8) Voznoredno, preloženo ali odrejeno križanje velja tako dolgo, dokler ni opravljeno ali dokler ni preloženo oziroma dokler ne odpade.

1. Voznoredno ali dogovorjeno križanje odpade:

- a) na postajah prehoda z enotirne na dvotirno progo;
- b) na cepni postaji, kadar se križanje ne bo opravilo, ker je vlak s skupnega dela proge že prešel na svojo cepno progo;
- c) na končni postaji vlaka, ki je končal vožnjo.

(9) S postaje, kjer je križanje določeno z 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) Dogovarjanje križanj je dovoljeno samo, če je sporazumevanje zanesljivo.

(11) Delavci, ki so se dolžni dogovarjati o križanjih, se morajo zanje dogovoriti pravočasno, da vlaki zaradi tega ne bodo zamujali.

(12) Dogovorjeno križanje velja od trenutka, ko delavec, ki je križanje ponudil, prejme soglasje prometnika postaje, ki mu je bilo križanje ponujeno.

(13) Pri dogovarjanju za križanje vlaka, po katerega voznem redu vozi deljeni vlak, se je treba hkrati dogovoriti za križanje deljenega vlaka.

(14) Samo za deljeni vlak se križanje dogovori v primeru, če je deljeni vlak zamujen, z osnovnim vlakom pa je bilo križanje že opravljeno, oziroma je vlak, po katerega voznem redu vozi deljeni vlak, že končal vožnjo.

(15) O dogovorjenih križanjih je treba obvestiti postajno osebje, ki sodeluje pri zavarovanju vozniških poti vlakov. 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.

(16) Strojevodje se o križanjih posebej ne obvešča. Obvešča se samo ustno, kadar je vzrok izrednega postanka križanje z drugim vlakom.

156. člen (prelaganje križanj)

(1) Na enotirnih progah brez APB ali MO, kjer pogovori niso registrirani ali je registrofon pokvarjen, je treba križanja prelagati v navzočnosti prič.

(2) Križanje ponudi prometnik voznooredne križne postaje ali križne postaje s fonogramom:

»Vlak št. se križa z vlakom št. na (ime postaje, kjer naj bo križanje).« (Priimek prometnika.)

(3) Če prometnik ponujeno križanje lahko sprejme, mora poklicati izvršilnega železniškega delavca za pričo pri prelaganju križanja, kot priče se štejejo:

1. prometniki vmesnih postaj, če so te med voznooredno križno postajo oziroma križno postajo in novo križno postajo;
2. prometnik katere koli postaje na progi, če se križanje prelaga na sosednjo postajo.

(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.)

(5) Prometnik, ki je ponudil križanje, potrdi sprejem fonograma, s katerim je prometnik križne postaje soglašal na preloženo križanje tako, da fonogram za soglašanje križanja ponovi, doda besedo »Razumel« in svoj priimek.

(6) Prometniki ali prometnik, ki so sodelovali kot priča, potrdijo, da so seznanjeni s preloženim križanjem, z besedo »Razumel« in svojimi priimki.

(7) Če prometnik katere od vmesnih postaj ni bil prisoten pri soglašanju na ponujeno križanje, se križanje lahko dogovori tudi brez njega, toda prometnik nove križne postaje ga mora obvestiti o preloženem križanju.

(8) Če prometnik ponujenega križanja ne more sprejeti, zavrne ponujeno križanje s fonogramom:

»Križanje na (ime postaje) ni mogoče.« (Priimek prometnika.)

(9) Fonogram za soglašanje križanja, fonograme prič in fonogram zavrnitve križanja je treba evidentirati v prometni dnevnik ali beležnico brzojavk in fonogramov.

157. člen (odrejanje križanj)

(1) Vlakovni dispečer oceni situacijo in sprejme odločitev o sestajanju z drugimi vlaki. O tem, da se bo vlak križal na drugi postaji, kot je to določeno z voznim redom posameznega vlaka ali dogovorjeno, mora obvestiti prometnika postaje, na katero je odredil križanje, in prometnika postaje, na kateri je z voznim redom predvideno križanje s fonogramom:

»Vlak št. se križa z vlakom št. na (ime postaje, kjer naj bo križanje).« (Priimek vlakovnega dispečerja.)

(2) Prometnik potrdi sprejem fonograma o odrejenem križanju tako, da besedilo fonograma ponovi, doda besedo »Razumel« in svoj priimek.

(3) Prometnik ob potrditvi odrejenega križanja določi uvozni tir, in če je o spremembi uvoznega tira ali o izjemnem postanku treba obveščati strojevodjo, poskrbi za obvestitev strojevodje.

(4) Vlakovni dispečer mora o odrejenem križanju s fonogramom obvestiti prometnike na postajah med voznoredno križno postajo in križno postajo.

(5) Če prometnik ne more opraviti križanja zaradi vzrokov, ki so nastali tik pred odreditvijo križanja in vlakovnemu dispečerju niso znani, odrejeno križanje zavrne.

(6) 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 dispečerja ali prometnika).

Vse postaje na katere je križanje odrejeno, morajo odreditve križanja potrditi z besedo »Razumel«, in svoj priimek.

(7) Kadar so motnje na sredstvih za sporazumevanje med vlakovnim dispečerjem in prometniki, se sami prometniki v navzočnosti prič dogovarjajo o križanjih.

XXI. ZAVAROVANJE PROMETA S PROGOVNIMI ČUVAJI

158. člen (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. Stalno službeno mesto progovnega čuvaja mora biti s telefonom povezano s sosednjima postajama.

159. člen (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) Obhod proge je dovoljeno opraviti tudi z motornim progovnim vozilom za posebne namene.

160. člen

(zavarovanje prometa na nivojskem prehodu)

- (1) Promet na nivojskem prehodu se lahko zavaruje z napravami za avtomatsko zavarovanje nivojskih prehodov, ali promet na nivojskem prehodu varuje izvršilni železniški delavec.
- (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) Čuvaj nivojskega prehoda ali drug izvršilni železniški delavec, 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 ali službenem mestu na vozni poti vlaka, neposredno pred postavitvijo glavnih signalov za dovoljeno vožnjo;
 2. če se nivojski prehod nahaja na odprti progji:
 - a) prej, ko progovni prometnik ali prometnik na postaji pred nivojskim prehodom z izvoznim signalom dovoli izvoz:
 - 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;
- (4) 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.
- (5) Če vlaka v predvidenem času ni, čuvaj nivojskega prehoda zapornic ne sme odpreti, dokler vlaka ni oziroma dokler mu progovni prometnik oziroma prometnik ne dovoli, da preneha z zavarovanjem prometa na nivojskem prehodu.

161. člen

(ravnanja, kadar so naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu pokvarjene)

- (1) Če se ugotovi, da so naprave za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu pokvarjene, 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) Strojevodja 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) Če se pokvari 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 pokvarjene.
- (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 izvršilnega železniškega delavca prvega službenega mesta pred nivojskim prehodom, da obvesti strojevodjo. Strojevodjo mora prometnik obvestiti s Splošnim nalogom ali s fonogramom. Osebe v 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) Strojevodja 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 prehodom, na katerem čuvaj varuje promet.

(10) Po ustavitvi pred nivojskim prehodom da strojevodja signalni znak »Pazi« ter, če je nivojski prehod prost, previdno prepelje preko nivojskega prehoda, nato pa nadaljuje z redno hitrostjo.

162. člen

(obveščanje strojevodij o okvarah naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih)

(1) O okvarah naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih se strojevodje obvešča z Nalogom za vožnjo vlaka, s Splošnim nalogom ali fonogramom, v čemer je treba navesti kilometrsko mesto in številka nivojskega prehoda z navedbo postaj, med katerima so naprave za zavarovanje prometa pokvarjene.

(2) Strojevodjo je treba obvestiti o pokvarjenih napravah za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu:

1. s Splošnim nalogom na postaji pred nivojskim prehodom, če promet na nivojskem prehodu ni zavarovan, katerega besedilo se glasi:

»Med postajama (ime postaje) in (ime postaje) v km promet na nivojskem prehodu št. ni zavarovan. Ustavite pred nivojskim prehodom«;

2. na 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 prehodu št. pokvarjene. Promet varuje čuvaj nivojskega prehoda. Vozite z največ 100 km/h«;

3. če promet na nivojskem prehodu z avtomatskimi napravami, katerih delovanje preverja strojevodja preko kontrolnega signala, varuje čuvaj nivojskega prometa;
4. če so zapornice odprte na nivojskem prehodu z avtomatskimi napravami, katerih delovanje se preverja daljinsko, promet pa varuje čuvaj nivojskega prehoda;
5. če so zapornice odprte na nivojskem prehodu, na katerem zapornice zapira čuvaj nivojskega prehoda zato, ker so pokvarjene, promet pa varuje čuvaj nivojskega prehoda fizično.

(3) Če je strojevodja obveščen, da mora vlak ustaviti pred nivojskim prehodom, mora po ustavitvi vlaka pred nivojskim prehodom 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 prehodu ravna čuvaj nivojskega prehoda na kraju samem.

XXII. DELO OSEBJA PRI VLAKU**163. člen**
(delo osebja pri vlaku)

(1) Pred obvestilom prometniku ali progovnemu prometniku, da je vlak pripravljen za odhod, mora železniški izvršilni delavec 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.

164. člen
(vožnja vlaka na progi)

(1) Osebje, 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 izvršilnega delavca vzdrževanja prog, 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, ki kaže signalni znak za dovoljeno vožnjo, avtostop naprava ustavi vlak, mora strojevodja tega vlaka upoštevati, kot da se je signalni znak na glavnem signalu spremenil v signalni znak »Stoj«. Vožnjo sme nadaljevati, ko o ustavitvi vlaka zaradi aktiviranja avtostop naprave obvesti progovnega prometnika oziroma prometnika in od njega dobi dovoljenje za nadaljnjo vožnjo.

(5) O izrednosti med vožnjo vlaka mora strojevodja obvestiti prometnika oziroma progovnega prometnika in tudi pisno pooblaščenega delavca svoje organizacijske enote.

165. člen
(vožnja vlaka na postajo)

(1) Za uvoz vlaka na postajo so odločilni signalni znaki, ki jih kažejo glavni signali. Strojvodja 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 se na signalu pokaže signalni znak za dovoljeno vožnjo ali signalni znak: »Previdna vožnja« ali
2. ko ga progovni prometnik oziroma prometnik obvesti o neuporabnosti signala in mu s fonogramom dovoli nadaljevanje vožnje ali
3. ko ga izvršilni železniški delavec 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 izvršilni železniški delavec daje ročni signalni znak »Naprej«.

166. člen
(postanek vlaka na postaji in postajališču)

(1) Vlak se mora ustaviti na postaji tako, da ne ovira uvoza, prevoza ali izvoza drugega vlaka. Pri določanju mesta ustavitve je treba upoštevati varnost prometa in potnikov ter delo, ki ga je treba opraviti pri vlaku.

(2) Mesta, kjer se morajo ustaviti potniški vlaki, morajo biti na postajališčih označena s signalno oznako »Mesto ustavitve«. Če na postaji mesto, kjer se mora potniški vlak ustaviti, ni označeno s signalno oznako »Mesto ustavitve«, mora na tistem mestu, kjer se mora vlak ustaviti, prometnik pričakati vlak. Vlak se mora ustaviti tako, da so prva vrata za vstop in izstop potnikov pri prometniku.

- (3) Tovorni vlaki se morajo glede na vrsto opremljenosti postaje s SV napravami ustaviti s čelom pred izvoznim tirnim 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 voznem redu nima postanka, se mora strojevodja, če o vzroku postanka ni dobil obvestila preko radijske zveze, 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. Na končni postaji vlaka mora strojevodja predati spremne listine pooblaščenemu delavcu njegove organizacijske enote.
- (9) Pri predaji vlaka mora osebje, ki predaja vlak, obvestiti osebje, ki bo prevzelo vlak, o posebnostih pri vlaku (o izrednih pošiljkah, o vagonih s spremljevalci in podobnem).

XXIII. IZREDNOSTI MED VOŽNJO

167. člen

(ravnanje pri izjemni ustavitvi vlaka na odprti progi)

- (1) Strojvodja 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 minute po preteku z voznim redom določenega postanka, mora strojevodja o tem takoj obvestiti progovnega prometnika ali prometnika ene od sosednjih postaj, če ima radijsko zvezo ali je v neposredni bližini progovnega telefona. Pri tem mora navesti tudi kilometrsko mesto nahajanja čela vlaka.
- (3) V primeru, da nima radijske zveze, progovni telefon pa je oddaljen več kot 200 metrov, mora oditi k progovnemu telefonu, če oceni, da bo za odpravo napake potrebno več kot 15 minut.
- (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 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 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 proti samopremaknitvi.
- (7) Po sprejemu obvestila, da se je vlak nepredvideno ustavil na odprti progi, mora progovni prometnik ali prometnika sosednjih postaj glede na vrsto signalnovarnostne naprave onemogočiti postavitve izvozne poti in namestiti opozorilo z napisom »Proga zasedena« ali blokirati postavitve izvozne poti. Blokada oziroma opozorilo se sme odstraniti šele, ko vlak prispe na naslednjo postajo.

168. člen

(nadaljevanje vožnje ali umik vlaka z odprte proge)

- (1) Vlaki brez vlakospremnega osebja ne smejo voziti v delih, ali riniti nazaj na postajo, ampak mora strojevodja zahtevati pomožno lokomotivo.
- (2) Pri izjemni ustavitvi vlaka na odprti progi zaradi okvare na vlaku ali na progi se mora strojevodja 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 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 te postaje.
- (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 z pomožno lokomotivo prispeti tudi izvršilni železniški delavec, 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) Prometnik oziroma odjavnik smeta 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 postaje dobiti dovoljenje za umik. Progovni prometnik oziroma prometnik predhodne postaje sme dati dovoljenje za umik vlaka šele potem, ko je o nameravanem umiku vlaka obvestil osebje vseh službenih mest. Pred izdajo dovoljenja za umik vlaka mora poskrbeti za zavarovanje vozne poti in prometa na nivojskih prehodih. Prvo vozilo v smeri rinjenja mora zasesti izvršilni železniški delavec, strokovno usposobljen za premikalna dela, in oddajati ustrezne signalne znake.

XXIV. VODENJE PROMETA VLAKOV MED VZDRŽEVALNIMI DELI NA PROGI IN POSTAJAH

169. člen (zapora proge ali tira)

- (1) Izločitev proge oziroma postajnega tira iz uporabe se imenuje zapora proge oziroma zapora tira. Zapora proge je zaprtje enotirne proge oziroma obeh tirov dvotirne proge.
- (2) Zapora je lahko pričakovana ali nepričakovana.
- (3) Pričakovana zapora proge oziroma tira je tedaj, kadar je progo ali postajni tir treba izločiti iz uporabe zaradi predvidenih del.
- (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 izvajalca del. Zahtevo mora predložiti najpozneje do 15. v mesecu za zaporo v naslednjem mesecu. Na podlagi odobrenega mesečnega plana zapor mora izvajalec del predložiti pisno zahtevo za zaporo proge ali tira najmanj 10 dni pred začetkom del, nakar prometna operativa izda odredbo o zapori proge ali tira.
- (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 v navedenem roku obvestiti:
1. postaje na progi, na kateri je odobrena zapora tira ali odseka proge;
 2. progovnega prometnika;
 3. izhodne postaje vlakov;
 4. izvajalca del.
- (8) Evidenca zapor proge in/ali tirov, ki jo vodi prometna operativa mora biti dostopna prometniku oziroma progovnemu prometniku. Če na postaji ni dostopna evidenca, 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 (številka postajnega tira, levi, desni tir, odsek med postajama, številka proge pri OP, ...);
 3. številka odredbe o zapori;
 4. izvajalca.

(10) Zapore proge ali tira ni dovoljeno začeti brez dovoljenja progovnega prometnika ali prometnika. Vodja del mora sporazumno s prometnikom ene od sosednjih postaj vpisati čas začetka zapore proge v prometni dnevnik oziroma z odprte proge s fonogramom hkrati obvestiti progovnega prometnika ali prometnika sosednjih postaj. Vpisani čas začetka zapore proge v prometni dnevnik mora prometnik te postaje takoj s fonogramom sporočiti progovnemu prometniku, prometniku sosednje postaje in vsem prometnikom lastne postaje. Če vodja del javi čas začetka zapore proge z odprte proge, morata prometnika sosednjih postaj začetek zapore vpisati v prometna dnevnika. Konec zapore proge ali tira mora vodja del obvezno vpisati v prometni dnevnik oziroma s fonogramom javiti progovnemu prometniku. Vodja del 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) Vodja del mora pri zapori proge organizirati zavarovanje mesta dela na odprti progi po določbah Signalnega pravilnika in mesto dela javiti progovnemu prometniku ali prometniku. Na enem medpostajnem odseku je lahko več mest dela, ki morajo biti zavarovana po določbah Signalnega pravilnika 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 postaj glede na vrsto signalnovarnostne naprave onemogočiti (blokirati) postavitve izvozne poti na zaprti tir ali namestiti opozorilo. Blokada oziroma opozorilo se sme odstraniti šele, ko je zapora končana.

(13) Soglasje za neposredni začetek zapore proge ali tira daje progovni prometnik oziroma prometnik na podlagi odredbe o zapori tira.

(14) V odobritvi zapore tira (proge) morajo biti določeni ukrepi v času trajanja zapore. Če se odobreni čas trajanja pričakovane zapore prekorači, se nadaljevanje zapore šteje kot nepričakovana zavora.

170. člen

(promet vlakov po nepravem tiru)

(1) Na dvotirni progi vlaki praviloma vozijo po pravem tiru in le 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 pristojna prometna operativa.

(5) O uvedbi pričakovane, nepričakovane ali izjemne vožnje po nepravem tiru je treba obvestiti strojevodjo, osebje postaj in službenih mest, na elektrificiranih progah pa še osebje elektronapajalnih postaj.

(6) Pred uvedbo pričakovane vožnje po nepravem tiru mora prometna operativa izdati obvestilo, v katerem določi čas (uro in minuto) in številko vlaka, za katerim bodo vsi vlaki vozili po enem tiru. Obvestilo mora biti pravočasno razdeljeno vsemu osebju, ki ga 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 oziroma na TKo progi 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. Vožnja mimo njih se dovoli:

1. z dajanjem ročnega signalnega znaka »Naprej« pri teh signalih, ali
2. z dovoljenjem, ki ga strojevodja prejme po telefonu, ali
3. z dovoljenjem, ki ga strojevodja sprejme po radijski zvezi.

(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.

- (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.
- (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 mora strojevodja upoštevati progovne hitrosti, predpisane v navodilu o progi za vožnjo po nepravem tiru. O počasnih vožnjah po nepravem tiru mora biti obveščen z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom.
- (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 varnostih razlogov izjemoma ustaviti tudi na tej postaji, je treba strojevodjo o tem pravočasno obvestiti z Nalogom za vožnjo vlaka ali Splošnim nalogom.
- (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 kretniško osebje, je treba to osebje obvestiti o pričakovani, nepričakovani in 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) Kretniško osebje 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 kretniško osebje, 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.

171. člen
(obojestranski promet)

- (1) Proge oziroma odseki prog, namenjeni obojestranskemu prometu, morajo biti opremljeni z napravami MO ali APB za vsak tir v obe smeri, s kontrolo prostosti tira na prostornih odsekih, ki zagotavljajo varen promet vlakov v obe smeri. Za vodenje prometa vlakov pri obojestranskem prometu je treba vsak tir posebej šteti kot enotirno progo.
- (2) V 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) Če potniški vlak vozi po sosednjem tiru in ima postanek na postajališču, je treba potnike na postajališču o taki vožnji obvestiti.

172. člen

(predvidena zapora enega tira dvotirne proge, za daljše obdobje)

(1) Če se na dvotirnih progah predvideva zapora enega tira 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 vozni red za enotirno progo (grafikon, izvlečke iz voznega reda in predpisati postopke za uravnavanje prometa po enem tiru v obe smeri) in ga objaviti najkasneje 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 direktno 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 z zasedene postaje ali centralne postavljalnice;
 6. izvoz vlaka mora biti signaliziran s signalnimi znaki izvoznih signalov, ki morajo biti predsignalizirani;
 7. uvoz vlaka na postajo mora biti signaliziran s signalnimi znaki uvoznega signala, ki morajo biti predsignalizirani;
 8. če vodi prepeljevalna pot na tir, kjer se opravljajo dela pri remontu, je treba za zadnjo izvozno kretnico na razdalji najmanj 50 metrov vgraditi raztirnik in ga vključiti v sistem zavarovanja postaje;
 9. če se promet opravlja v razmiku odjavnega odseka ali se določi takšen način vodenja prometa zaradi povečanja prepustne moči proge, je treba odjavnice urediti tako, da:
 - a) se odjavnice opremijo s prostornimi 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 razmiku odjavnega razmika, odjavnice pa je treba zasesti z odjavnikom in odjavnico, opremiti vsaj s pomožnim telefonom; zagotoviti je treba dokazno sporazumevanje z odjavnicami;
 10. 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;
 11. del dvotirne proge, na katerem je začasno uveden enotirni promet, mora biti dodatno opremljen še s pomožnimi telekomunikacijskimi napravami, da ne bi prišlo pri popolni motnji rednih obstoječih zvez do zastoja v prometu;
 12. na postajah, s katerih se uravnava vlakovni promet na delu proge z enotirnim prometom, se mora služba opravljati neprekinjeno;
 13. prehod vlakov z dvotirne proge na enotirno in obratno je treba izvesti samo na postaji.
- (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 zaporu tira in uvedbi enotirnega prometa. Strojevodje se na teh postajah obvešča tudi o vseh drugih ukrepih, ki jih mora upoštevati na tem odseku.

173. člen

(varovanje delovnih skupin)

- (1) Delovna skupina, ki dela na progi, mora biti varovana. Če je zaradi zagotovitve varnosti delavcev potrebno obveščanje skupine o vseh vožnjah, mora vodja del pred začetkom del to zahtevati od progovnega prometnika oziroma od prometnikov sosednjih postaj. V zahtevi mora navesti mesto in čas začetka ter konca predvidenega dela delovne skupine na progi. V tem primeru je delovišče na progi službeno mesto.
- (2) Delovno skupino, ki dela na postaji, mora varovati čuvaj delovne skupine ali vodja del. Čuvaj delovne skupine ali vodja del se mora pred začetkom del javiti progovnemu prometniku oziroma prometniku, dela pa lahko opravlja sporazumno s progovnim prometnikom oziroma prometnikom.
- (3) Mesto dela na progi je potrebno označiti v skladu s Signalnim pravilnikom.

XXV. POSEBNE DOLOČBE O ELEKTRIFICIRANIH PROGAH**174. člen**

(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 direktno 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 izvršilnih železniških delavcev, 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.

175. člen

(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 vagone, 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. O vklopljeni napetosti mora prometnik dokazno obvestiti odgovorno osebo pri prevozniku tako, da vpiše v Beležnico brzojavk in fonogramov besedilo, ki se glasi:
- »Na tiru št., na katerem boste nakladali/razkladali vagon, je vklopljena električna napetost«**
(Priimek prometnika.)
- (3) Prevoznik mora to besedilo prebrati in se podpisati. V tem primeru je pri razkladanju in nakladanju prepovedano postavljanje dolgih predmetov pokonci in vzpenjanje delavcev na streho vagona. Pod voznim vodom, ki je pod napetostjo, je dovoljeno tudi gravitacijsko razkladanje vagonov serije Fac in Eamos. Nakladanje in razkladanje drugih 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 pritrdjevanje 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 osebje vlečnih vozil opazi takšno premaknitev naklada, ki omogoča dotik z voznim vodom, mora vlak takoj ustaviti. Naklad 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.

176. člen

(okvare na napravah električne vleke)

(1) Izvršilni železniški delavci na elektrificiranih progah so dolžni takoj obvestiti progovnega prometnika, prometnika ali delavce elektronapajalnih postaj o vsaki okvari, ki jo opazijo na voznomu omrežju. V sporočilu morajo navesti odsek proge, kilometrsko mesto in 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. V Splošnem nalogu je treba navesti kilometrsko mesto okvare, dovoljeno hitrost, morebitno potrebo po spustitvi odjemnika toka in navesti, ali je mesto označeno s signalom za ravnanje z odjemnikom toka.

177. člen

(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. V Splošnem nalogu je treba navesti mesto, od katerega je vozni vod brez napetosti, in kako naj vlak uvozi na postajo.

(2) Progovni prometnik oziroma prometnik dovoli uvoz vlaku tako, da mu 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. V tem primeru vlak uvozi s potencialno energijo ali zapelje nazaj in uvozi s kinetično energijo ali pa počaka 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 dotle, 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 neprieta 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 doprežna lokomotiva, 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 dizelsko vlečno vozilo 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, kretniško osebje pa po telefonu.

178. člen

(izpad napetosti v progovnem voznem vodu)

(1) Kadar strojevodja med vožnjo vlaka na odprti progi ugotovi, da je napetost v voznem vodu izpadla, mora vlak ustaviti ter o ustavitvi vlaka in izpadu napetosti obvestiti progovnega prometnika ali prometnika.

(2) 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 njihovih navodilih.

(4) Ko prejme progovni prometnik ali prometnik sporočilo o izpadu napetosti v progovnem voznem vodu, mora sporazumno z delavcem elektronapajalne postaje 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 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 postaj, to posebej

poudariti. Progovni prometnik oziroma prometnik mora o okvari voznega voda obvestiti delavca elektronapajalne postaje. 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 delavec elektronapajalne postaje, ki mora sporočiti, koliko časa bo ovira trajala.

179. člen

(prenehanje napajanja voznih vodov iz elektronapajalne postaje)

(1) Če nastanejo v elektronapajalni postaji take okvare, da voznih vodov ni mogoče zadovoljivo napajati in je zato promet nemogoč ali otežen, morajo delavci elektronapajalnih postaj 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.

180. člen

(zahteva po izklopu napetosti ob nevarnosti - izrednem dogodku)

(1) Kadar je na elektrificirani progi ogrožena varnost ljudi, prometa vlakov ali naprav, mora oseba, ki to opazi, zahtevati od delavca elektronapajalne postaje, progovnega prometnika, dispečerja stabilnih naprav elektro vleke 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.

181. člen

(vožnja s spuščnim odjemnikom toka po odredbi delavca elektronapajalne postaje)

(1) Delavec elektronapajalne postaje 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 Signalnega pravilnika.

182. člen

(pregledovanje in vzdrževanje voznega omrežja ter odstranjevanje ledu z voznih vodov)

(1) Pregled in vzdrževanje voznega omrežja se sme začeti, ko to dovoli progovni prometnik oziroma prometnik.

(2) Če gre samo za pregled električnih naprav s posebnim vozilom za pregled naprav, zapora proge ali tira ni potrebna.

(3) Če je na voznem vodu led, ki preprečuje napajanje električnih vlečnih vozil z energijo, je treba o tem takoj obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika ali delavca elektronapajalne postaje. Če je treba, se vlaki zadržijo, dokler ovira ni odpravljena.

XXVI. POSEBNE VRSTE PROMETA

183. člen

(vožnja vlakov do določenega mesta na odprti progi)

(1) Določbe za vožnjo vlaka do določenega mesta na odprti progi se nanašajo na vlake, ki vozijo do določenega mesta na odprti progi in se vračajo na postajo od koder so odpeljali in na progovnega vozila, ki vozijo do določenega mesta na odprti progi ne glede na to, ali so pričela vožnjo na postaji ali so bila utirjena na odprti progi in ne glede na to ali se vračajo na postajo ali mesto utirjenja ali pa se na mestu, do koder so vozila umaknejo s tira.

(2) Za vožnjo vlaka ali progovnega vozila do določenega mesta na odprti progi se šteje:

1. vožnja vlaka zaradi oskrbovanja službenih in drugih mest na odprti progi;
2. vožnja intervencijskega vlaka ali pomožne lokomotive zaradi pomoči na odprti progi po prostem ali zasedenem tiru;
3. vožnja delovnega vlaka ali progovnega vozila zaradi dela na odprti progi na voznem ali zaprtem tiru.

(3) 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 voznim redom in natančno opredeliti v postajnem poslovnem redu in navodilu o progi.

(4) Vlak lahko odpelje do določenega mesta na odprti progi samo z dovoljenjem prometnika ali progovnega prometnika.

(5) Preden vlak ali progovno vozilo odpelje do določenega mesta na odprti progi je treba z dogovarjanjem dobiti dovoljenje. Na enotirnih progah in pravem tiru dvotirne proge z APB ali MO tudi privolitev. 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.

(6) Če se vlak ali progovno vozilo odpravlja 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 in izvozni signal kazati signalni znak za dovoljeno vožnjo. Za vožnjo intervencijskega vlaka na pomoč vlaku na odprti progi ali vožnji vlečnega vozila, ki se vrača po zaostali tovor na odprti progi, lahko ostane privolitev v nasprotni smeri.

(7) Če bi bilo treba opraviti vožnjo do določenega mesta na odprti progi v blokovni odsek pred preduvoznim signalom naslednje postaje, mora vlak nadaljevati vožnjo na naslednjo postajo, kar se strojevodji odredi z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom.

(8) O vožnji vlaka ali progovnega vozila do določenega mesta na odprti progi se progovni prometnik oziroma prometnik naslednje postaje ter osebje službenih mest na medpostajnem odseku obvesti s fonogramom:

»Vlak št. (progovno vozilo) bo predvidoma odpeljal s postaje (ime postaje) ob (ura, minuta) na (levi – desni tir – progo) do (kilometrsko mesto na progi) in se bo vrnil predvidoma ob (ura, minuta).« (Priimek progovnega prometnika, prometnika.)

(9) Obvestilo o vožnji vlaka ali progovnega vozila do določenega mesta na odprti progi pomeni za progovnega prometnika oziroma prometnika naslednje postaje zahtevo za dovoljenje za vožnjo tega vlaka ali progovnega vozila.

(10) Progovni prometnik s fonogramom da dovoljenje za vožnjo vlaka ali progovnega vozila do določenega mesta na odprti progi pooblaščenemu postajnemu delavcu oziroma, kjer tega ni, neposredno strojevodji.

(11) Če progovni prometnik oziroma prometnik naslednje postaje vožnjo vlaka ali progovnega vozila do določenega mesta na odprti progi lahko dovoli, da dovoljenje s fonogramom:

»Vlak št. (progovno vozilo) sme peljati na (levi – desni tir – progo) do: (kilometrsko mesto na progi).« (Priimek progovnega prometnika, prometnika.)

(12) Če progovni prometnik oziroma prometnik naslednje postaje ne more dovoliti vožnje vlaka ali progovnega vozila do določenega mesta na odprti progi, zavrne dovoljenje na način, predpisan za zavrnitev zahteve dovoljenja za vožnjo vlaka.

(13) Strojvodja, vlakovodja ali vodja vlaka obvesti progovnega prometnika oziroma prometnika postaje, na katero se mora vlak ali progovno vozilo umakniti, o končanem delu na odprti progi. Progovni prometnik oziroma prometnik da dovoljenje za vožnjo vlaka ali progovnega vozila z odprte proge s fonogramom:

»Vožnja za vlak št. (progovno vozilo) s/z (ime ali kilometrsko lega mesta na odprti progi) dovoljen.« (Priimek progovnega prometnika, prometnika.)

(14) Za vlak ali progovno vozilo, ki se je vrnil z določenega mesta na odprti progi, je treba prometniku, ki je dovolil vožnjo do določenega mesta na odprti progi, dati odjavo.

(15) Pri nepopolni vožnji prek nivojskega prehoda z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa je treba upoštevati določbe postajnega poslovnega reda in navodila o progi.

184. člen

(obveščanje strojevodje o vožnji vlaka do določenega mesta na odprti progi)

(1) Strojvodjo vlaka, ki vozi do določenega mesta na odprti progi, je treba na postaji, s katere vlak pelje do določenega mesta na odprti progi obvestiti o posebnostih za vožnjo pri odhodu in povratku na postajo.

(2) Na enotirni progi in po pravem tiru se dovoli vožnja vlaka do določenega mesta pod enakimi pogoji kot za vožnjo do naslednje postaje.

(3) Za povratek na postajo z določenega mesta enotirne proge se strojvodjo obvesti z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom:

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 strojvodja obvesti z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom:

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 s Splošnim nalogom 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 strojvodja obvesti s Splošnim nalogom:

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 s fonogramom oziroma prometnik s Splošnim nalogom strojvodjo 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 strojvodjo pomožne lokomotive ali intervencijskega vlaka obvestiti s Splošnim nalogom glede na to, kam odpelje:

1. na enotirno progo v nasprotni smeri dane privolitve:

- a) o kilometrski legi čela ustavljenega vlaka, ki mu je potrebna pomoč;
- b) da so prostorni signali na progi z APB nerazsvetljeni oziroma da kažejo signalni znak »Stoj« in da za vlak ne veljajo;
- c) da je na progi z MO izvozni signal neuporaben;
- d) o stanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih;

2. na enotirno progo v smeri dane privolitve:

- a) o kilometrski legi sklepa ustavljenega vlaka, ki mu je potrebna pomoč;
- b) da je na progi z MO izvozni signal neuporaben;
- c) o stanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih;
- d) o vožnji mimo prostornega signala, ki krije vlak, kateremu je potrebna pomoč;

3. na pravi tir dvotirne proge:

- a) o kilometrski legi sklepa ustavljenega vlaka, ki mu je potrebna pomoč;
- b) da je na progi z MO izvozni signal neuporaben;
- c) o stanju avtomatskih naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih;
- d) o vožnji mimo prostornega signala, ki krije vlak, kateremu je potrebna pomoč;

4. na nepravi tir dvotirne proge:

- a) o kilometrski legi čela ustavljenega vlaka, ki mu je potrebna pomoč;
- b) da je izvozni signal neuporaben;
- c) da promet na nivojskih prehodih z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa ni zavarovan.

(9) Kadar je treba na progi z APB pomožni lokomotivi ali intervencijskemu vlaku dovoliti 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 sklep (čela) vlaka ni varovano s signali progovnega osebja.«

(10) Strojvodjo pomožnega vlečnega vozila 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.

185. člen (potiskanje vlakov)

(1) Proge oziroma odseki prog, kjer se vlaki potiskajo, so navedeni v postajnem poslovnem redu in v navodilu o progi.

(2) V vlak, ki se potiska, ne smejo biti uvrščeni vagoni, ki so speti s togo spenjačo, skupine vagonov, na katerih so naloženi dolgi upogljivi nakladi, ali priklopnik.

(3) Kadar pri potiskanju vlakov sporazumevanje po radijski zvezi med strojevodjem lokomotive na čelu vlaka in strojevodjem doprežne lokomotive ni mogoče, se sporazumeva s signalnimi znaki. Signale osebja vlečnega vozila, ki jih daje strojevodja lokomotive na čelu vlaka, mora strojevodja doprežne lokomotive ponoviti.

(4) Način potiskanja in vračanja doprežne lokomotive mora biti določen s postajnim poslovnim redom in navodilom o progi. Strojvodje vlakov, ki se potiskajo, je treba obvestiti z Nalogom za vožnjo vlaka ali s Splošnim nalogom, če potiskanje ni določeno z voznim redom.

186. člen (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.

187. člen (vožnja intervencijskega vlaka)

(1) Intervencijski vlak je vlak, ki se vpelje zaradi dajanja pomoči, odstranitve ovir ali snega na progi.

(2) Intervencijski vlak se do mesta, kjer je potrebna pomoč, vpelje po voznem redu najprimernejšega vlaka. Če primerne voznega reda vlaka ni, je treba intervencijskemu vlaku s Splošnim nalogom določiti vozni red (predpisati hitrost in postanke) od postaje do postaje oziroma od postaje do kraja, kjer je potrebna pomoč.

(3) Na postajah, na katerih z voznim redom postanek intervencijskega vlaka ni predviden, mora strojevodja pričakovati izjemni postanek, da dobi dodatna obvestila ali ukaze. Če na postajah postanek ni potreben, se mora prometnik ravnati po določbah za izjemni prevoz vlaka.

(4) Intervencijski vlak se mora obvezno ustaviti na postaji, ki se nahaja pred ogroženim mestom, kjer strojevodja dobi Splošni nalog 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, ter navodilo za varnostne ukrepe.

(5) 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.

XXVII. VOŽNJA MOTORNIH VOZIL ZA POSEBNE NAMENE

188. člen (splošne določbe)

- (1) Motorna vozila za posebne namene lahko vozijo kot vlak ali kot progovno vozilo.
- (2) Če motorno vozilo za posebne namene vozi kot vlak, veljajo zanj vse določbe, ki veljajo za vlak.
- (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.
- (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, skupna dovoljena masa vlečenih vozil, tip zavore, največja dovoljena hitrost in navedba, da sme vozilo voziti kot vlak na progah z napravami APB ali MO.
- (8) Na zaprti tir ali progo lahko odpeljeta dve ali več progovnih vozil, po voznem tiru v presledku med dvema vlakoma pa samo eno progovno vozilo na en medpostajni odsek.
- (9) Za vožnjo progovnih vozil se glavni signali postavljajo.
- (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 uporabiti stikalo za ročni vklop in po prevozu stikalo za izklop teh naprav.

189. člen (vožnja s progovnim vozilom na progi)

- (1) Za vsako vožnjo s progovnim vozilom ali njegovo postavitv na tir na postaji ali na odprti progi mora voznik progovnega vozila dobiti dovoljenje od progovnega prometnika oziroma prometnika. To dovoljenje velja samo za določen tir, določeno progo in določeno smer. Za vožnjo progovnega vozila po postaji sme progovni prometnik oziroma prometnik dati dovoljenje po telefonu ali ustno, o tem pa mora obvestiti kretniško 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 sme prometnik dovoliti samo z dovoljenjem prometnika sosednje zasedene postaje.
- (2) O vsaki nameravani vožnji progovnega vozila mora 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 oziroma pooblaščenemu delavcu prihodnje postaje.

(4) Voznik progovnega vozila mora čas odhoda z odprte proge sporočiti progovnemu prometniku oziroma prometnikoma naslednje in predhodne postaje, pri čemer mora na dvotirni progi navesti tudi tir, po katerem bo peljalo progovno vozilo.

(5) Čas prihoda progovnega vozila na naslednjo postajo oziroma umaknitev s proge je treba s fonogramom v obliki odjave sporočiti progovnemu prometniku oziroma prometniku predhodne postaje. Sporočilo o umaknitvi progovnega vozila s tira je treba s fonogramom sporočiti tudi vsem tistim, ki so bili o nameravani vožnji obveščeni.

(6) Medtem ko so na progi med dvema postajama progovna vozila, mora progovni prometnik oziroma prometnika obeh postaj na svojih telefonih ali na postavljalnih mizah varnostnih naprav 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.

(7) Tablico z napisom »Progovno vozilo« morajo obesiti na svoj telefon ali na ročico izvoznega signala na bločni naprav progovni prometnik, prometnik, kretniki obeh postaj in odjavniki.

(8) Tablice z napisom »Progovno vozilo« morajo obesiti progovni prometnik, prometnik in kretniki tudi, če se progovno vozilo nahaja na postajnih tirih njihove postaje.

(9) Za progovnim vozilom sme prometnik ali progovni prometnik dovoliti vožnjo vlaka le po sprejeti odjavi za progovno vozilo oziroma sporočilu, da je vozilo umaknjeno s proge.

(10) Progovno vozilo sme 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 daljinsko kontrolo delovanja avtomatskih naprav za zavarovanje prometa ravnati tako, kot da promet na nivojskem prehodu ni zavarovan.

(11) Kadar morajo progovna vozila, ki izpolnjujejo pogoje za vožnjo v razmiku blokovnega odseka, voziti eno za drugim na razdalji 400 metrov, sme samo prvo vozilo brez zaustavljanja voziti prek nivojskega prehoda, na katerem je promet zavarovan z avtomatskimi napravami. Naslednja progovna vozila in progovna vozila, ki ne izpolnjujejo pogojev za vožnjo v razmiku blokovnega odseka, se morajo ustaviti pred nivojskim prehodom in smejo vožnjo nadaljevati ko je promet na nivojskem prehodu zavarovan. Voznika progovnega vozila je treba za vsak nivojski prehod posebej s Splošnim nalogom obvestiti o načinu zavarovanja prometa na nivojskem prehodu.

(12) Kretniki, progovni čuvaji in odjavniki morajo vpisati odhod oziroma prevoz progovnega vozila v svoj telefonski oziroma odjavni dnevnik.

(13) Sočasna vožnja več ločenih progovnih vozil med dvema postajama je dovoljena le:

1. če se progovnim vozilom predpiše hitrost vožnje največ 30 km/h;
2. če razdalja med posameznimi vozili ni manjša kot 400 metrov, kar ne velja za progovna vozila, ki vozijo na zaprti tir oziroma vozijo na območju enega delovišča;
3. če ima več progovnih vozil, ki vozijo na zaprti tir, eno skupno prepustnico oziroma več progovnih vozil, ki so last različnih vzdrževalcev, za vsakega vzdrževalca svojo prepustnico.

190. člen

(hitrost vožnje progovnih vozil)

(1) Progovno vozilo ne sme preseči največje dovoljene progovne hitrosti.

(2) Hitrost vožnje progovnega vozila je posebej omejena v naslednjih primerih:

1. na 30 km/h:
 - a) pri vožnji prek kretnic,
 - b) pri 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 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.

191. člen

(prepustnice in razvid voženj s progovnimi vozili)

(1) Za vožnjo progovnega vozila mora prometnik izhodne postaje progovnega vozila izpolniti prepustnico in jo izdati vozniku progovnega vozila. Na TKo progi po ukazu progovnega prometnika izpolni

prepustnico pooblaščen postajni delavec, za vožnjo progovnega vozila z nezasedene TKo postaje pa voznik progovnega vozila.

(2) Za vožnjo progovnega vozila z odprte proge izpolni prepustnico voznik progovnega vozila po ukazu progovnega prometnika oziroma prometnika, od katerega dobi 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. Za vsako vožnjo v naslednji medpostajni odsek je treba dobiti dovoljenje progovnega prometnika oziroma prometnika.

(5) Vse odredbe in sporočila o vožnji progovnih vozil, ki se dajo po telefonu, morajo delavci službenih mest vpisati v svojo beležnico fonogramov oziroma v odjavni dnevnik.

(6) Prometnik mora podatke o vožnji progovnih vozil vpisati v prometni dnevnik.

192. člen

(delo voznika progovnega vozila)

(1) Če progovno vozilo ne more končati vožnje v času, določenem s prepustnico, mora voznik progovnega vozila, še preden poteče čas za končanje vožnje, o tem obvestiti progovnega prometnika oziroma prometnika obeh sosednjih postaj 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 odgovarja za varnost vozila in oseb, ki se peljejo s tem vozilom. Prav tako mora skrbeti, da ne ogroža varnosti in rednosti vlakovnega prometa.

(4) Voznik progovnega vozila in progovno vozilo morata biti opremljena s signali, predpisanimi v Signalnem pravilniku.

193. člen

(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.

XXVIII. ORGANIZACIJA PROMETA V ZIMSKEM OBDOBJU

194. člen

(promet v zimskih razmerah)

(1) Za zagotovitev normalnega poteka železniškega prometa in za odpravo motenj na objektih in napravah v zimskem obdobju, mora upravljavec organizirati centralni operativni štab, organizacijske enote upravljavca pa morajo organizirati operativne štabe. Operativne štabe za zavarovanje železniškega prometa v zimskem obdobju morajo sestavljati predstavniki pri upravljavcu in prevoznikih.

(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 mora upravljavec izdelati načrt za zavarovanje železniškega prometa ter brezhibnega delovanja objektov in naprav v zimskem obdobju. Načrt mora zajemati aktivnosti upravljavca in prevoznikov v zimskem obdobju.

(4) Načrt mora izdelati po naslednjih točkah:

1. seznam članov štaba in njihove telefonske številke;
2. seznam delavcev, ki so vezani za organizacijo, nadzor uporaba 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 najkasneje do 15. novembra.

XXIX. ORGANIZACIJA PROMETA V POSEBNIH RAZMERAH

195. člen

(zadržanje vlaka na postaji zaradi neugodnih vremenskih razmer)

Če progovni prometnik ali prometnik oceni, da je zaradi vremenskih razmer ogrožena varna vožnja vlaka, zadrži vlak na postaji vse dotlej, dokler se vremenske razmere ne izboljšajo ali dokler s proge ne dobi sporočila, da za vožnjo vlaka ni nevarnosti.

196. člen

(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 železniške infrastrukture, po kateri poteka pomožna pot, ne pozna mu mora prevoznik dodeliti strojevodjo spremljevalca.
- (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.

197. člen

(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. signalne znake izvoznih ali uvoznih signalov, ki dovoljeno vožnjo v smer, iz katere se javlja aktiviranje javljalnikov plazov, takoj spremeniti v signalni znak »Stoj«;
 - 2. vključiti osnovno lego APB, če se nahaja vlak na medpostajnem odseku, na katerem so se aktivirali javljalniki plazov;
 - 3. obvestiti prometnika sosednje postaje.

(3) Če je javljalna mreža tudi na postaji in javljalniki plazov pokažejo signalni znak »Ustavi, ovira na progi«, mora prometnik glavne signale, ki kažejo signalne znake za dovoljeno vožnjo, prisilno postaviti tako, da kažejo signalni znak »Stoj«, pregledati območje postaje in 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 čimprej 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 odzadnje postaje ali progovnega prometnika. Če nadaljnja vožnja ni mogoča, strojevodja vlak po dobljenem dovoljenju od prometnika ali progovnega prometnika 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 sprevodnik, pri tovornem vlaku pa, v kolikor ni vlakospremnega osebja, zahteva 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 prehodom in ravnati tako, kot da nivojski prehod ni varovan;
4. uvoz vlaka, ki se vrača nazaj na postajo, dovoli prometnik z uvoznim signalom po telefonu ali po radijski zvezi.

(6) Postopek za nadaljevanje vožnje vlaka poteka tako, da strojevodja na odseku, na katerem utripajo rdeče luči, nadaljuje vožnjo 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 prve postaje, kjer mora vlak ustaviti in obvestiti 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 (zaradi vključitve osnovne lege APB bo kazal signalni znak »Stoj«). Za nadaljevanje vožnje mora strojevodja dobiti dovoljenje po radijski zvezi ali telefonu.

(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 postajni delavec;
2. lokomotiva tovornega ali potniškega vlaka, na kateri mora biti poleg strojevodje še postajni ali vlakospremni delavec;
3. če na postajo kot prvi vlak prispe motorni vlak, se ogled proge opravi s tem vlakom; če so v vlaku tudi potniki, le-ti ne izstopijo.

(8) Strojvodjo, ki gre na ogled proge, je treba obvestiti o ravnanju na progi z nalogom 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 in pomočnik strojevodje oziroma spremljevalec morata opazovati tir, po katerem vozijo, pobočje z javljalno mrežo javljalnikov plazov, na dvotirni progi tudi sosednji tir in vsako oviro ter stanje na progi sporočiti po telefonu ali radijski zvezi 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, dokler vlak, ki opravlja ogled, ne prispe na postajo.

(11) Po obvestilu, da na progi, kjer so aktivirani javljalniki plazov, ni ovir, je dovoljeno ponovno dati dovoljenje za vožnjo v obeh smereh in v prostornem razmiku APB pod pogojem, da je vsak vlak, ki bo prevozil ta odsek, obveščen z nalogom iste vsebine kot vlak, ki je opravil ogled proge.

(12) Obveščanje iz osmega odstavka tega člena je potrebno tako dolgo, dokler javljalniki plazov niso ponovno v osnovnem stanju.

198. člen
(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 uteklih vozilih, morajo na ogroženih delih proge ustaviti vse vlake, ki vozijo proti uteklim vozilom, in strojevodjem vlakov, ki so se ustavili na odprti progi, odrediti vožnjo nazaj 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 uteklih vozil.

XXX. OBRAZCI PROMETNE SLUŽBE

199. člen
(vodenje obrazcev)

- (1) Za vsak vlak je treba voditi podatke o spremljavi, gibanju in dogodkih v zvezi z njegovo vožnjo.
- (2) Podatki o prometu vlakov in progovnih vozil se na postajah in službenih mestih vpisujejo v 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) Na postajah, ki niso opremljene s terminalom informacijskega sistema, 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. Strojvodja 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 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 imenovalec 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 01.01.2000). 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 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 pravilnika. V rok hranjenja se ne računa leto, v katerem so bili uporabljeni. Računalniško izpisanih obrazcev ni treba posebej arhivirati, 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 priročniku.

200. člen

(pregled rednih leg kretnic)

(1) Obrazec Pregled rednih leg kretnic (P-1), ki je določen v prilogi 1 tega pravilnika 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.

201. člen

(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 приход (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).

202. člen

(prometni dnevnik za postaje z elektrorelejnim ali elektronskim zavarovanjem)

Obrazec Prometni dnevnik za postaje z elektrorelejnim ali elektronskim zavarovanjem (P-3), ki je določen v prilogi 2 tega pravilnika 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.

203. člen

(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 pravilnika kot njegov sestavni del, je namenjen evidentiranju podatkov o gibanju vlakov, vlakovnih fonogramih 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.

204. člen

(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 pravilnika 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 tipk s števcem evidentira v Evidenci 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.

205. člen

(dovoljenje za premik)

(1) Obrazcem Dovoljenje za premik (P-6), ki je določen v prilogi 5 tega pravilnika kot njegov sestavni del, daje prometnik 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.

206. člen

(poročilo o izrednosti)

Obrazec Poročilo o izrednosti (P-7), ki je določen v prilogi 6 tega pravilnika kot njegov sestavni del, sestavljajo progovni prometniki, prometniki, pooblašeni postajni delavci na TKo progah, objavniki in vlakospremno osebje za vse izrednosti, ki se zgodijo v času opravljanja njihovega dela in v zvezi z njihovim delom.

207. člen

(izpisek iz voznih redov za postajno osebje)

(1) Obrazec Izpisek iz voznih redov za postajno osebje (P-8), ki je določen v prilogi 7 tega pravilnika kot njegov sestavni del, izdelata pooblaščen delavec upravljavca za postaje, odjavnice in nakladališča. Izpisek iz voznih redov je treba izdelati tudi za delovna mesta, ki so predvidena za občasno zasedbo (na primer: odjavnice ob remontih 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 voznih redov le na postajah z elektromehaničnim ali mehaničnim zavarovanjem.

208. člen

(izpisek iz voznih redov za progovno osebje)

Obrazec Izpisek iz voznih redov za progovno osebje (P-9), ki je določen v prilogi 8 tega pravilnika kot njegov sestavni del, sestavljajo nadzorniki proge za osebje službenih mest na progi (stalnih ali občnih) na pripadajočih progovnih odsekih ali pa se izdelata računalniško.

209. člen

(beležnica obvestil in fonogramov za progovne čuvaje)

Obrazec Beležnica obvestil in fonogramov za progovne čuvaje (P-10), ki je določen v prilogi 9 tega pravilnika 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 na progi.

210. člen

(beležnica fonogramov za kretnike)

Obrazec Beležnica fonogramov za kretnike (P-11), ki je določen v prilogi 10 tega pravilnika kot njegov sestavni del, vodijo in izpolnjujejo kretniki, ki na postajah predstavljajo kretnice s centralnega mesta z elektromehanično signalnovarnostno napravo.

211. člen

(beležnica brzojavk in fonogramov)

Obrazec Beležnica brzojavk in fonogramov (P-12), ki je določen v prilogi 11 tega pravilnika kot njegov sestavni del, je namenjena 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 izvršilni železniški delavci. V ta namen so z obrazcem P-12 opremljena vsa delovna mesta in telefonske omarice progovnih telefonov.

212. člen

(nalog za vožnjo vlaka)

Obrazec Nalog za vožnjo vlaka (P-13), ki je določen v prilogi 12 tega pravilnika kot njegov sestavni del, je dokument, v katerem se predpiše uporaba voznega reda posameznega vlaka, postaja, do katere sme vlak voziti, potrebni zavorni odstotek do postaje, predpisan z Nalogom za vožnjo vlaka, in obvestila o počasnih vožnjah in posebnostih, ki so na progi v smeri vožnje.

213. člen

(splošni nalog)

Obrazec Splošni nalog (P-14), ki je določen v prilogi 13 tega pravilnika kot njegov sestavni del, se uporablja za obveščanje strojevodje z obsežnejšimi obvestili in obvestili, ki niso predvidena na Obrazcu P-13. Splošni nalog (P-14) je obrazec, ki je vezan v blok, v katerem je zaporedno oštevilčenih več originalov in več kopij, vendar mora število originalov biti enako številu kopij. Original se izpolnjuje, rokopišno kopija pa s kopiranjem. Original se preda strojevodji, ki prejem potrdi s podpisom na kopiji.

214. člen
(prepustnica za vožnjo progovnega vozila)

Obrazec Prepustnica za vožnjo progovnega vozila (P-15), ki je določen v prilogi 14 tega pravilnika kot njegov sestavni del, je namenjena vožnji progovnih vozil za posebne namene, ki ne vozijo kot vlak.

215. člen
(Pregledu obrazcev prometne službe)

V Pregledu obrazcev prometne službe, ki je v prilogi 15 tega pravilnika kot njegov sestavni del, je prikazana oblika tiska obrazca, kdo ga uporablja, rok hranjenja in predpisana velikost.

XXXI. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

216. člen
(ukrepi pred pričetkom uporabe pravilnika)

(1) Sistem označevanja prog, tirov, kretnic, signalov in drugih naprav je treba uskladiti z določbami 26., 27., 28., 29. in 30. člena tega pravilnika v roku 5 let po njegovi uveljavitvi. Do njihove uskladitve se uporabljajo oznake, prepisane v postajnih poslovnih redih, ki so veljali na dan uveljavitve tega pravilnika.

(2) Pred začetkom uporabe pravilnika morata upravljavec in prevoznik seznaniti vse osebje, na katero se nanašajo določbe pravilnika z vsebino teh določb. Poznavanje določil tega pravilnika je treba preveriti na način, ki ga določa pravilnik, ki ureja strokovno izobrazbo delavcev, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa.

217. člen
(prenehanje uporabe predpisov)

Z dnem začetka uporabe tega pravilnika se prenehajo uporabljati:

1. Prometni pravilnik (Službeni glasnik ZJŽ, št. 8/81, 4-5/82, 6/83, 3/88, 8/89);
2. Pravilnik o enotni organizaciji in delu operativne službe na JŽ (Službeni glasnik ZJŽ, št. 5/90);
3. Pravilnik o izdelavi voznega reda (Službeni glasnik ZJŽ, št. 3/88);
4. Pravilnik o notranjem in mednarodnem telegrafskem, telefonskem in radijskem prometu na JŽ (Službeni glasnik ZJŽ, št. 5/86, 2/87, 9/90);
5. Navodilo za izdelavo voznega reda (Službeni glasnik ZJŽ, št. 11/88, 6/89);
6. Prometno navodilo (Službeni glasnik ZJŽ, št. 6/80, 3/82, 6/83, 2/84, 4/88, 8/88);
7. Navodilo za premik (Službeni glasnik ZJŽ, št. 3/80, 6/83, 3/87, 4/88);
8. Navodilo o prometu vlakov na posameznih progah brez vlakospremnega osebja samo s strojevodjem na vlečnem vozilu (Službeni glasnik ZJŽ, št. 6/76, 8/83, 5/86, 3/90);
9. Navodilo za opravljanje prometne službe na progah, opremljenih z avtomatskim progovnim blokom in napravami medpostajne odvisnosti (Službeni glasnik ZJŽ, št. 5/90);
10. Navodilo za opravljanje prometne službe na progah, opremljenih s telekomando (Službeni glasnik ZJŽ, št. 1/87, 3/90);
11. Navodilo o tehničnih normativih in podatkih za izdelavo in izpolnitev voznega reda (Službeni glasnik ZJŽ, št. 9/89, 11/90);
12. Navodilo o obrazcih prometne službe in načinu njihove uporabe (Službeni glasnik ZJŽ, št. 9/84, 4/88);
13. Navodilo za ugotavljanje kapacitet in organizacije tovornega prometa (Službeni glasnik ZJŽ, št. 3/91);
14. Navodilo za prevoz izrednih pošilk (Službeni glasnik ZJŽ, št. 5/76, 3/77, 5/77, 1/81, 4/88);
15. Navodilo o uvajanju vlakovnega prometa na dvotirnih progah med kapitalnim remontom enega tira (Službeni glasnik ZJŽ, št. 8/82, 9/83);
16. Navodilo za zavarovanje prometa pozimi, drugi odstavek 1. člena, 2., 3., 4., 5., 6., 7. in 8. člen (Službeni glasnik ZJŽ, št. 6-7/86) in
17. Navodilo za opremljanje službenih mest na progi s signalnovarnostnimi napravami in postroji glede na maksimalno dovoljeno hitrost vožnje vlakov (Službeni glasnik ZJŽ, št. 7/78)

218. člen
(začetek veljavnosti)

Ta pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporabljati pa se začne 14. decembra 2008, razen določb 70. člena tega pravilnika, ki se pričnejo uporabljati z dnem uveljavitve.

Št.
Ljubljana, dne 21. decembra 2007
EVA 2006-2411-0019

mag. Radovan Žerjav l.r.
Minister
za promet

Priloga 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 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.

P-3

Postaja:
 Zap. št.:

PROMETNI DNEVNIK
 za postaje z elektrorelejnim ali elektronskim
 zavarovanjem

Začet:
 Dne
 Z vlakom št.:

Končan:
 Dne
 Z vlakom št.:

[illegible]

Podatki o vlakovnih fonogramih										
IV		V				VI		VII		
aviza		vožnja za vlak št. ... (PV) mimo signala dovoljena				vlak (PV) je ves uvozil		odjava		
odhod vlaka	sprejeta	predano od prometnika		oznaka signala	kontrolna številka			vlak št. ... (PV) tukaj	priimek delavca	
čas	čas	čas	št	oznaka signala	kontrolna številka	čas	št.	čas	št.	
13	14	15	16			19	20	21	22	23

Predani in sprejeti fonogrami										
VIII										IX
predani fonogrami				sprejeti fonogrami				vsebine fonogramov		datum:
čas	številka	za	potrdite	čas	številka	od	potrdite			temperatura:
24	25	26	27	28	29	30	31	32		opombe
24	25	26	27	28	29	30	31	32		33

Navodilo za izpolnjevanje obrazca

- (1) V delu obrazca »podatki o vlakovnih fonogramih« so v glavi posameznega dela obrazca vpisane v skrajšani obliki vsebine fonogramov, na katere se vpisani podatki v stolpcih pod njimi nanašajo. Besedila fonogramov je treba oddajati in izgovarjati v celoti, kot so predpisana v prometnem pravilniku.
- (2) Spremembo datuma je treba vpisati ob 00.01 uri v prvo prosto vrsto pod zadnjim vpisanim vlakom.
- (3) Pri predaji službe prometnik, ki službo predaja, v prvo prosto vrsto za zadnjim vpisom v svoji izmeni vpiše na levi strani dnevnika čas in besedo »Predal« in se podpiše. Prometnik, ki službo prevzema, v isti vrsti na desni strani dnevnika vpiše besedo »Prevzel« in se podpiše.
- (4) Za uporabo števil fonogramov in kontrolnih števil za potrditev sprejema fonogramov veljajo določila za sporazumevanje pri opravljanju železniškega prometa. V vlakovnih fonogramih, ki so vpisani v skrajšani obliki v glavi, se priimki delavcev izgovarjajo, vendar se ne vpisujejo.

(5) Izpolnjevanje posameznih stolpcev:

Št. stolpca	Vsebina in podatki, ki se vpišejo v stolpec
1	številko 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 vlakih, 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, ki so med seboj ločene z vejico.
5	ST 32 (stolpec 32) za dane fonograme dovoljenj v zgornji del stolpca in za prejete fonograme dovoljenj v spodnji del stolpca za vlake in progovna vozila, ki niso nakazani v glavi obrazca (prekoračena dolžina vlaka, vožnja z neprieto doprego, vožnja vlaka do določenega mesta na odprti progi ...) ST 32 se vpiše tudi preko stolpca 6 7 in 8.
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 in čas odhoda z lastne postaje v spodnji del stolpca. V kolikor se čas odhoda ujema s časom predavize, se stolpec v ustrezni vrsti za vpisovanje časa odhoda ne izpolnjuje. ST 32 (stolpec 32) za fonograme v zvezi vožnje vlaka ali progovnega vozila do določenega mesta na odprti progi in nazaj. ST 32 se vpiše tudi preko stolpca 14.

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 avize ujema s časom predavize, 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 vlaku.
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. Kadar se vsebina fonograma razlikuje od vsebine v glavi obrazca, se fonogrami odjav vpišejo v stolpce 24 do 32, preko stolpcev 21 in 22 pa se vpiše »St. 32«.
22	Kontrolna številka dane odjave v zgornji del stolpca in kontrolna številka sprejete odjave v spodnji del stolpca.
23	Priimek delavca, od katerega je bila sprejeta odjava.
24	Čas, ko se fonogram začne predajati.
25	Tekoča številka fonograma, ki se prične vsak dan s številko 1 in se nadaljuje po zaporedju.
26	Ime postaje oziroma imena delovnih mest. Za imena postaj je treba uporabiti kratice iz voznega reda vlaka. Za imenovanje delovnih mest je treba uporabljati enotne kratice, in sicer: a) »VD« - vlakovni dispečer, b) »SV« - strojevodja, c) »PR« - začasna službena mesta na progi (čuvaji delovnih skupin na progi, vodje delovnih skupin,), d) »SVN« - vzdrževalci signalnovarnostnih naprav, e) »TKN« - vzdrževalci telekomunikacijskih naprav, f) »ENP« - stikalničarji elektronapajalnih postaj, 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 števkami 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 fonograma, ki jo pove delavec, ki fonogram predaja - to je številka iz njegovega prometnega dnevnika (P 4 iz stolpca 25 ali P 5 iz stolpca 34) ali iz beležnic fonogramov (P14 iz stolpca 12 ali P16 iz stolpca 3).
30	Ime postaje oziroma imena delovnih mest. Imena postaj in delovna mesta je treba izpisati na enak način kot v stolpcu 26.
31	Kontrolna številka delavca, ki je sprejel fonogram, kot potrditev sprejema.
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, in sicer: a) dovoljenja za vožnjo vlakov mimo neuporabnih prostornih signalov na progah, opremljenih z APB, 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 SV naprav na območju postaj in odprti progi, f) dovoljenje za čiščenje kretnic, g) obveščanje strojevodij za vožnjo v odklon in postankih, h) predavize in avize za vožnje vlakov in progovnih vozil do določenega mesta na odprti progi, i) dovoljenj za utirjenje progovnih vozil na odprti progi oziroma obvestil o umaknitvi progovnega vozila z odprte proge, j) začetka in konca prekinjene službe, k) preloženih in odrejenih križanj, l) obvestil postajnemu osebju in osebju službenih mest o predčasnih in zamujenih vožnjah vlakov (+ za zamudo, - za predčasno vožnjo), m) obvestil o spremembah v vlakovnem prometu (+ za vpeljane, - za odpovedane vlake), n) obvestil o zaprtih zapornicah na nivojskih prehodih, ki so na vozni poti vlaka. 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 letga 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, zaustavitve pred uvoznim signalom in drugih vzrokih za odstopanje od voznega reda, ter spremembe vremena.

[illegible][illegible]

[illegible]

Navodilo za izpolnjevanje posameznih stolpcev in obrazca:

Št. stolpca	Vsebina in podatki ki se vpišejo v stolpec
1	Številko 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 imenovalce 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 vlakih, 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. ST 41 (stolpec 41) za dane fonograme dovoljenj v zgornji del stolpca in za prejete fonograme dovoljenj v spodnji del stolpca za vlake in progovna vozila, ki niso nakazani v glavi obrazca (prekoračena dolžina vlaka, vožnja z nepripeto doprego, vožnja vlaka do določenega mesta na odprti progi ...) ST 41 se v teh primerih vpiše tudi preko stolpca 6, 7 in 8.

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 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 in čas odhoda z lastne postaje v spodnji del stolpca. V kolikor se čas odhoda ujema s časom predavize, se stolpec v ustrezni vrsti za vpisovanje časa odhoda ne izpolnjuje. ST 32 (stolpec 32) za fonograme v zvezi vožnje vlaka ali progovnega vozila do določenega mesta na odprti progi in nazaj. ST 32 se vpiše tudi preko stolpca 14.
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 avize ujema s časom predavize, se stolpec v ustrezni vrsti za vpisovanje časa javljanja ne izpolnjuje.
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 tira, na katerega bo vlak uvozil, v tretjo vrstico.
20	»DA« v isto vrstico, v kateri je vpis v stolpcu 17, 18 ali 19, ko je strojevodja obveščen o spremembi rednega uvoznega tira, o izjemnem postanku in/ali uvozu na zasedeni tir. »NE« v isto vrstico, v kateri je vpis v stolpcu 17, 18 ali 19, ko strojevodja ni obveščen o spremembi rednega uvoznega tira, o izjemnem postanku in/ali uvozu na zasedeni tir.
21	znak X in številka vlaka ter s kratiko 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 javljanje 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, kratiko: »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. Kadar se vsebina fonograma razlikuje od vsebine v glavi obrazca, se fonogrami odjav vpišejo v stolpce 35 do 43, preko stolpcev 33 in 34 pa se vpiše »St. 43«
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 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:
35	a) »VD« - vlakovni dispečer, b) »SV« - strojevodja, c) »PR« - začasna službena mesta na progi d) »SVN« - vzdrževalci signalnovarnostnih naprav, e) »TKN« - vzdrževalci telekomunikacijskih naprav, f) »ENP« - stikalničarji elektronapajalnih postaj, 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).
36	Kontrolna številka delavca, ki je sprejel fonogram, kot potrditev sprejema.
37	Čas, ko se fonogram začne sprejemati.
38	Številka fonograma ki jo pove delavec, ki fonogram predaja (to je številka iz njegovega prometnega dnevnika (P 4 iz stolpca 25 ali P 5 iz stolpca 34) ali iz beležnic fonogramov (P14 iz stolpca 12 ali P16 iz stolpca 3).
39	Ime postaje oziroma imena delovnih mest. Imena postaj in delovna mesta je treba izpisati na enak način kot v stolpcu 26
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, in sicer: a) dovoljenja za vožnjo vlakov mimo neuporabnih prostornih signalov na progah, opremljenih z APB, 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 SV naprav, f) dovoljenje za čiščenje kretnic, g) obveščanje strojevodij za vožnjo v odklon in postankih, h) predavize in avize za vožnje vlakov in progovnih vozil do določenega mesta na odprti progi, i) dovoljenj za utirjenje progovnih vozil na odprti progi oziroma obvestil o umaknitvi progovnega vozila z odprte proge, j) začetka in konca prekinjene službe, k) preloženih in odrejenih križanj, l) obvestil postajnemu osebju in osebju službenih mest, o predčasnih in zamujenih vožnjah vlakov (+ za zamudo, - za predčasno vožnjo), m) obvestil o spremembah v vlakovnem prometu (+ za vpeljane, - za odpovedane vlake), n) obvestil o zaprtih zapornicah na nivojskih prehodih, ki so na vozni poti vlaka. Kadar fonogrami v stolpcu 41 zaradi dolžine presegajo predvideni prostor, se vpisujejo v naslednjo vrsto s tem, da se preko stolpcev 1 do 32 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. 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. Ta vpis opravijo vsi prometniki, ki morajo biti pri dogovarjanju križanja navzoči.
42	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.

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.

Priloga 4

Naslovna stran:

P-5 Postaja (službeno mesto): ... Zap. št.: EVIDENCA UPORABE TIPK S ŠTEVCI NA SIGNALNOVARNOSTNI NAPRAVI Začeta: Končana:	
---	--

List v knjigi:

P-5														
Dne	Čas	Uporaba tipke s števcem											Podpis	
													prometnik a	Vzdrževal ca SV naprav
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

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 števci, 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 števcov komisijsko popisati, kar se zabeleži v stolpcu »Podpis«, vključno s podpisi članov komisije. V tem primeru se vpiše tekst »Komisijski popis števcov«.
Podpis	Podpis prometnika oziroma delavca, ki ravna s signalnovarnostno napravo.
Podpis	Podpis vzdrževalca SV naprav, kadar se tipka s števcem uporabi med vzdrževanjem ali preskušanjem 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 števcov in v stolpcu »Vzrok uporabe« vpiše besedo »Predal« ter se podpiše. Delavec, ki službo prevzema, preveri vpisano stanje števcov, vpiše besedo »Prevzel« in se podpiše. Stanje števcov 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)«.

Priloga 5

Postaja:.....

DOVOLJENJE ZA PREMIK Št.:

P-6

I.	Za dan:		Vlak št.:		Naročnik:		
	Premik:						
II.	Premik dovoljen					V času	
	Glavnih tirih številka	Stranskih tirih številka	Od mesta	Do mesta	V smeri	od	do
	1	2	3	4	5	6	7
III.	Z direktno zavoro lokomotive, vrste se zaviraosi.						
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:
 - v stolpec 1: številke glavnih tirov (s številko in besedo);
 - v stolpec 2: številke stranskih tirov (s številko in besedo);
 - v stolpec 3: mesto, od koder je dovoljen premik;
 - v stolpec 4: mesto, do kam je dovoljen premik;
 - v stolpec 5: ime postaje ali dela postaje, proti kateri je premik dovoljen;
 - v stolpec 6: ura in minuta, od kdaj je premik dovoljen;
 - v stolpec 7: ura in minuta, do kdaj je premik dovoljen.
- (5) V del III se vpiše število osi vagonov, ki jih lahko lokomotiva, s katero se premik opravlja, zavira z direktno zavoro.
- (6) V del IV se vpiše ime postaje, proti kateri je prepovedano odbijanje ali spuščanje vagonov (neustrezno besedilo 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 premika 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.

Postaja / enota:

Datum:

POROČILO O IZREDNOSTI

P-7

[illegible]

Navodilo za izpolnjevanje obrazca

- (1) Obrazec P-7 je vezan v blok in se izpolnjuje v dveh izvodih, pri čemer se en izvod preda vodji enote, en izvod pa ostane v bloku.
- (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.

Priloga 7

IZPISEK
IZ VOZNIH REDOV ZA POSTAJNO OSEBJE
VELJA OD DO

P-8

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 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	številko vlaka za smer vožnje vlaka od začetka proti koncu proge. Pri posebnih vlakih je treba pred številko vlaka vpisati veliko črko »P«;
2	številko 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;
4	čas odhoda oziroma prevoza vlaka s sosednje 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	številko uvoznega ali izvoznega tira; v primeru, da uvozni in izvozni tir ni isti, se tira vpišeta v obliki ulomka, in sicer številka uvoznega tira v števcu in številko 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 voznih redov za postajno osebje se lahko izdela tudi računalniško, po vsebini in obliki pa mora biti enak.

Priloga 8

IZPISEK
IZ VOZNIH REDOV ZA PROGOVNO OSEBJE
VELJA OD DO

P-9

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	številko vlaka za smer vožnje vlaka od začetka proti koncu proge. Pri posebnih vlakih je treba pred številko vlaka vpisati veliko črko »P«;
2	številko 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;
4	največjo hitrost vlaka (Vmax) 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, »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.

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	ura	min	ura	min	ura		min
1	2	3		5	6		7	8		9		10	

SPREJETA IN PREDANA OBVESTILA - NALOGI					
od koga / za koga	številka fonograma	čas sprejema/ čas predaje		Kontrolna številka	v s e b i n a
		ura	min		
11	12	13		14	15

Navodilo za izpolnjevanje obrazca in posameznih stolpcev:

- (1) V delu obrazca »predaviza in aviza« so v glavi posameznega dela obrazca vpisane v skrajšani obliki vsebine fonogramov, na katere se vpisani podatki v stolpcih pod njimi nanašajo.
- (2) Besedila fonogramov je treba oddajati in izgovarjati v celoti, kot so predpisana v prometnem pravilniku.

(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	številko vlaka oziroma zaporedno številko 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	številka fonograma, s katerim je bila oddana predaviza,
7	kontrolna številka, s katero je bil potrjen sprejem predavize,
8	čas dejanskega odhoda - prevoza vlaka z odzadnje postaje (ura in minuta),
9	čas prejema avize (ura in minuta),
10	čas dejanskega prevoza vlaka ali progovnega vozila (ura in minuta, ko je sklep vlaka ali progovnega vozila prevozil mimo službenega mesta),
11	ime postaje ali službenega mesta, od katerega oziroma kateremu je bilo oddano oziroma sprejeto obvestilo ali nalog,
12	številka oddanega oziroma sprejetega fonograma.
13	čas predaje oziroma sprejema fonograma (ura in minuta),
14	kontrolna številka, s katero je bil potrjen sprejem fonograma,
15	vsebina sprejetega oziroma predanega obvestila ali naloga.

(4) Predaja in prevzem službe se vpisujejo v prvo prosto vrsto pod zadnjim vpisom.

Priloga 10

Naslovna stran:

P-11	
Postaja:	Zap. št.:
BELEŽNICA FONOGRAMOV ZA KRETNIKE	
Začet:	Končan:
Dne	Dne
Z vlakom št.:	Z vlakom št.:

List v knjigi:

Datum	Številka vlaka	Sprejeti nalogi in obvestila od prometnika							Potrdilo sprejema prometniku			
		čas		številka	sprememba uvoznega tira		zamude (+) predčasne (-) vožnje vlakov	Spremembe v vlakovnem prometu vozijo(+) Izostanejo(-)	ura	min	številka	
		ura	min		na tir	vlakovno osebje obveščeno						
						DA						NE
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		11	

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
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23

Navodilo za izpolnjevanje obrazca in posameznih stolpcv:

(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 vpiseujejo 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	številko vlaka oziroma zaporedno številko progovnega vozila, na katerega se obvestilo ali nalog nanaša,
3	čas sprejema naloga ali obvestila od prometnika (ura in minuta),
4	številko prometnikovega fonograma,
5	številka uvoznega tira, kadar vlak ne vozi na redni uvozni tir,
6	besedica »DA«, če je osebje vlečnega vozila obveščeno o spremembi uvoznega tira,
7	besedica »NE«, če osebje vlečnega vozila ni obveščeno o spremembi uvoznega tira,
8	odstopanja od voznega reda (za zamudo vlaka: številka vlaka, znak »+« in čas v minutah ter za predčasno vožnjo: številka vlaka, znak »-« in čas 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.

Priloga 11

Naslovna stran:

P-12	
Postaja:	Zap. št.:
BELEŽNICA BRZOJAVK IN FONOGRAMOV	
.....	
Začeta:	Končana:
Dne	Dne
S številko:	S številko:

List v knjigi:

Datum	Podatki o brzojavkah in fonogramih							VSEBINA
	oddani				sprejeti			
	ura	min	številka a	za	ura	min	številka a	
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 vpisujejo naslenja 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	čas oddaje brzojavke ali fonograma (ura in minuta),
3	tekoča številka, 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 naslovnik in na kaj se brzojavka nanaša ter podpisnik brzojavke, samo brzojavko pa je treba hraniti v posebni mapi.

Priloga 12

P-13

Št. brzojavke/.....

NALOG ZA VOŽNJO VLAKA št.

Od postaje do postaje

V vlak je uvrščena izredna pošiljka IP

V vlak so uvrščeni vagoni naloženi z nevarnimi snovmi

Ostale posebnosti pri vlaku

Postaja, ki izstavlja nalog: datum izstavitve naloga:

Obvestila strojevodji:

Žig.

(podpis prometnika)

Navodilo za izpolnjevanje obrazca :

Obrazec P-13 se izpolni tako, da se izpolnijo posamezne rubrike, in sicer:

- Prva rubrika »Št. brzojavke/.....« se izpolni s številko brzojavke in dvomestnim številom, ki predstavlja letnico, za vlake, katerih vožnja je napovedana s posebno brzojavko oziroma s številko fonograma, s katerim je bila objavljena sprememba v vlakovnem prometu in napovedana vožnja izrednega vlaka.
- 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 vlak so uvrščeni vagoni, naloženi z nevarnimi snovmi« se vpišejo posamezne številke vagonov in številke nevarnih snovi. Številka nevarne snovi se od številke vagona loči z znakom »/«.
- V rubriko »Postaja, ki izstavlja nalog:« se vpiše ime postaje ali odtisne žig postaje.
- V rubriko »Datum izstavitve naloga:« se vpiše datum izstavitve.
- V rubriko »Obvestila strojevodji« se strojevodja 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.

P-14

SPLOŠNI NALOG za vlak št.:

Št. brzojavke:

[illegible]

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.
- Če je bilo obveščanje zahtevano s fonogramom ali brzojavko, se izpolni s številko brzojavke ali številko fonograma tudi rubrika »Št. brzojavke: ...«.
- 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.

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 osebju	1	Voznik progovnega vozila:	
		2	Pomočnik:	
		3	Enota:	
III.	Vožnja dovoljena	1	Po tiru:.....progi:.....	
		2	Od postaje:.....	
		3	Do km:.....proti postaji:.....in nazaj	
		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 nakm/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 številkami.

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 (serijska in inventarna številka, napisana na bočni strani vozila) za posebne namene;
- 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 sicer pod zaporedno številko:

- 1 - tir (levi ali desni) oziroma številka proge z obojestranskim prometom, po katerem je vožnja dovoljena; na notirnih 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 katerega 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, od katerega oziroma do katerega je vožnja (zadrževanje) dovoljena.
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 številka.....«.

Priloga 15

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 elektrotelegrafnim 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	blok	upravljavca, prevoznika	2 leti	A-4
P-8	Izpisek iz voznih redov za postajno osebje	rač. izpis	upravljavca	1 leto	
P-9	Izpisek iz voznih 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	blok	upravljavca, prevoznika	2 leti	A-5
P-15	Prepustnica za vožnjo progovnega vozila	blok	upravljavca, prevoznika	2 leti	A-5

VSEBINA

MINISTRSTVA

- | | | |
|-------|--|-------|
| 6264. | Pravilnik o izvajanju sistematičnega spremljanja stanja bolezni in cepljenj živali v letu 2008 | 18077 |
| 6265. | Signalni pravilnik | 18085 |
| 6266. | Prometni pravilnik | 18169 |

ISSN 1318-0576



Izdajatelj Služba Vlade RS za zakonodajo – direktor dr. Janez Pogorelec • Založnik Uradni list Republike Slovenije d.o.o. – direktor dr. Damjan Žugelj • Priprava Uradni list Republike Slovenije d.o.o. • Tisk Tiskarna SET, d.d., Vevče • Naročnina za leto 2007 je 110,17 EUR • 26.400 SIT (brez davka), v ceno posameznega Uradnega lista Republike Slovenije je vračunan 8,5% DDV – Naročnina za tujino je 302,95 EUR • 72.600 SIT • Reklamacije se upoštevajo le mesec dni po izidu vsake številke • Uredništvo in uprava Ljubljana, Slovenska 9 • Poštni predal 379 • Telefon tajništvo 425 14 19, računovodstvo 200 18 60, naročnine 425 23 57, telefaks 200 18 25, prodaja 200 18 38, preklici 425 02 94, telefaks 425 14 18, uredništvo 425 73 08, uredništvo (javni razpisi ...) 200 18 66, uredništvo – telefaks 425 01 99 • Internet: www.uradni-list.si – uredništvo e-pošta: objave@uradni-list.si • Transakcijski račun 02922-0011569767