

Uradni list Republike Slovenije



Internet: <http://www.uradni-list.si>

e-pošta: info@uradni-list.si

Št. 6

Ljubljana, ponedeljek 20. 1. 2003

Cena 660 SIT

ISSN 1318-0576

Leto XIII

VLADA

227. Uredba o spremembah uredbe o uvedbi podpor za pripravo kmetijskih pridelkov in živil za zunanji trg za obdobje od 1. januarja do 30. junija 2003

Na podlagi 5. člena in v zvezi z 19. ter 126. členom zakona o kmetijstvu (Uradni list RS, št. 54/00, 52/02 in 58/02) izdaja Vlada Republike Slovenije

UREDBO

o spremembah uredbe o uvedbi podpor za pripravo kmetijskih pridelkov in živil za zunanji trg za obdobje od 1. januarja do 30. junija 2003

1. člen

V uredbi o uvedbi podpor za pripravo kmetijskih pridelkov in živil za zunanji trg za obdobje od 1. januarja do 30. junija 2003 (Uradni list RS, št. 117/02) se v Prilogi 1:

– pri tarifni oznaki 0402 21 11 številka »489,20**« nadomesti s številko »244,60«, številka »516,40**« nadomesti s številko »258,20« in številka »556,00**« nadomesti s številko »278,00«;

– pri tarifni oznaki 0402 21 19 številka »244,60« nadomesti s številko »489,20**«, številka »258,20« nadomesti s številko »516,40**« in številka »278,00« s številko »556,00**«.

2. člen

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

Št. 403-22/2000-17

Ljubljana, dne 16. januarja 2003.

Vlada Republike Slovenije

mag. Anton Rop l. r.
Predsednik

228. Odlok o programu priprave lokacijskega načrta za vplivno območje plazu Stovže v Občini Bovec

Na podlagi četrtega odstavka 24. člena zakona o ukrepih za odpravo posledic določenih zemeljskih plazov večjega obsega iz let 2000 in 2001 (Uradni list RS, št. 21/02) izdaja Vlada Republike Slovenije

ODLOK

o programu priprave lokacijskega načrta za vplivno območje plazu Stovže v Občini Bovec

1. člen

Priprava lokacijskega načrta za vplivno območje plazu Stovže v Občini Bovec se začne na podlagi pobude pooblaščenega investitorja države za gradnjo objektov državne vodnogospodarske infrastrukture Agencije Republike Slovenije za okolje (v nadaljnjem besedilu: ARSO) in pooblaščenega investitorja za objekte prometne infrastrukture Direkcije Republike Slovenije za ceste (v nadaljnjem besedilu: DRSC), št. 0225-P/980, z dne 9. 12. 2002.

Pobuda je dokumentirana s projektom Strokovne podlage za podajo pobude za pripravo lokacijskih načrtov za plazove večjega obsega; Vplivno območje plazu Stovže, Log pod Mangartom, ki ga je izdelal Inštitut za vode, d.o.o., Ljubljana, št. 81-FR, november 2002 (v nadaljnjem besedilu: strokovne podlage za podajo pobude).

V strokovnih podlagah za podajo pobude sta predlagani dve možni variantni rešitvi ureditve vplivnega območja plazu Stovže:

– varianta A – predvideva izvedbo vseh opisanih in navedenih objektov v strokovnih podlagah za podajo pobude, kar bi bistveno povečalo varnost Loga pod Mangartom, kot je bila pred dogodkom 17. 11. 2000. Na situaciji je prikazana linija dosega drobirskega toka ob plazu z enako prostornino, kot je bila novembra 2000;

– varianta B – z opustitvijo izvedbe objektov na območju Mangartskega potoka (pregrada 1 in 2, prekritje Mangartskega potoka in razbijalec murastega toka pri Mlinču) se bistveno zmanjša vrednost investicije v objekte vodnogospodarske in geotehnične infrastrukture, poveča pa se število stanovanjskih in gospodarskih objektov, ki se nahajajo znotraj ogroženega območja, saj bi bil doseg drobirskega toka višji.

2. člen

V skladu s strokovnimi podlagami za podajo pobude mora lokacijski načrt za vplivno območje plazu Stovže v Občini Bovec (v nadaljnjem besedilu: lokacijski načrt) obsegati:

- vse objekte in naprave, potrebne za sanacijo plazu,
- krajinske ureditve,
- vse potrebne prometne površine,
- infrastrukturne objekte in naprave,
- območja deponij viškov materiala.

3. člen

(ureditveno območje)

Ureditveno območje lokacijskega načrta obsega naslednje parcele ali dele parcel:

– na območju k.o. Log pod Mangartom:

253/3, 256, 271/1, 713/1, 250/3, 190/3, 712/42, 190/1, 250/2, 249/1, 249/2, 255, 271/2, 275/4, 275/3, 275/5, 267/1, 267/3, 267/2, 276, 695/2, 365/1, 277/1, 277/2, 277/3, 279/2, 278, 275/1, 279/1, 279/4, 274/2, 274/1, 284, 283, 279/5, 279/3, 281, 733/2, 248/1, 248/2, 247/1, 247/2, 246/2, 246/1, 245/1, 245/2, 244/1, 144/2, 243/1, 243/2, 242/1, 242/2, 241/1, 241/2, 230, 231, 232/1, 232/2, 229, 306, 307, 310, 311, 302, 303, 298, 297, 296, 299/1, 299/2, 301/2, 301/1, 316, 313, 294, 322, 314, 292/5, 321, 336/1, 324, 293/1, 289/2, 326, 328, 332, 337, 336/2, 339/2, 338, 345, 344, 343, 342, 341, 340, 339/1, 293/2, 282/4, 293/3, 289/3, 292/2, 292/3, 292/4, 295, 292/1, 289/4, 291, 289/5, 289/6, 289/1, 286/1, 285/1, 285/2, 286/2, 286/3, 288, 708/22, 348/13, 384/2, 348/16, 348/9, 348/10, 350/1, 357/3, 357/2, 356, 355, 358, 359, 360, 361, 357/1, 363/10, 363/1, 708/23, 722, 695/3, 348/12, 348/14, 347/1, 348/6, 377, 375/3, 378, 375/1, 708/16, 375/2, 721, 708/17, 708/18, 708/19, 708/20, 708/21, 375/4, 717/3, 190/4, 195/5, 195/1, 197/1, 197/2, 207/6, 207/2, 207/3, 211/2, 211/3, 207/5, 208, 211/1, 212/2, 212/1, 214/1, 214/2, 216/1, 215, 216/2, 207/4, 207/1, 200, 199, 196, 195/2, 190/2, 192, 193, 194, 205, 204, 202, 210, 187/2, 187/1, 185, 181/2, 181/1, 186, 185, 191, 177/2, 177/3, 177/1, 180/2, 180/1, 179/1, 219, 219/2, 217/2, 217/1, 218/2, 218/1, 225, 226, 224, 223, 220, 222, 221, 712/41, 173/1, 174, 172/1, 173/2, 180/3, 179/2, 712/11, 240, 733/1, 175, 176, 171, 713/3, 698/1, 896/2, 701/2, 701/6, 715/2, 160, 158, 159, 161, 163, 164, 170, 167, 165/2, 166, 169, 168, 227/1, 227/2, 227/4, 235/1, 235/2, 234, 233, 227/3, 165/1, 715/1, 712/45, 103, 157, 156/1, 156/2, 152, 153, 150, 104/2, 102/2, 102/1, 104/1, 89/1, 116, 117, 115, 114, 113, 112, 118, 109, 107, 106/2, 106/1, 89/3, 99, 99/5, 95/9, 95/5, 95/4, 95/3, 95/1, 95/2, 94/1, 94/2, 94/3, 94/4, 88/1, 88/2, 88/3, 89/9, 87/2, 87/3, 82/2, 82/3, 82/1, 83/5, 83/11, 89/10, 89/11, 83/4, 83/10, 83/9, 83/3, 83/7, 83/13, 83/12, 83/6, 83/2, 83/1, 78/1, 16, 17/1, 17/2, 18/1, 20/2, 21, 22/1, 19/2, 20/3, 24/1, 25/1, 14/4, 9/5, 7/8, 7/4, 7/3, 7/6, 10/5, 10/4, 20/1, 712/10, 25/3, 25/7, 25/5, 22/2, 708/24, 4/3, 7/7, 5, 4/2, 7/1, 26/1, 26/2, 28/3, 28/6, 28/2, 29/1, 29/2, 4/1, 712/37, 33/1, 33/2, 28/7, 27/2, 27/1, 25/4, 24/2, 25/2, 27/3, 28/1, 28/5, 28/4, 34/1, 34/2, 34/4, 34/3, 34/5, 34/6, 35/3, 35/1, 36/2, 36/3, 36/1, 35/2, 37/3, 37/8, 37/2, 37/1, 23, 384, 383, 37/5, 37/7, 37/6, 38/1, 38/3, 38/2, 41/2, 41/1, 41/3, 712/36, 2/1, 43, 46, 45, 44, 49, 42/2, 42/1, 47, 48/1, 48/2, 50/2, 54, 708/14, 388, 390, 389, 391, 392, 394, 393, 408, 396, 397, 395, 407, 400/1, 581/2, 584/4, 581/4, 708/4, 581/1, 583/1, 583/2, 571/1, 575/1, 584/2, 584/3, 584/1, 575/2, 573, 574, 712/33, 585/1, 585/4, 578/4, 578/5, 578/3, 578/1, 576/2, 576/1, 712/7, 585/2, 585/3, 597/3, 594/2, 594/5, 723/1, 578/2, 712/32, 594/1, 708/13, 712/31, 717/2, 633/2, 633/1, 597/3, 597/2, 597/1, 712/28, 600/2, 601/2, 601/1, 605/1, 692/1, 692/2, 605/3, 605/2, 628/23, 712/26, 703/28, 712/6, 712/25, 606, 703/22, 703/32, 712/21, 712/20, 608/1, 609/1, 607/2, 724, 708/12, 708/22, 611, 612, 703/31, 712/48, 703/23, 626, 712/17, 712/19, 625/2, 617, 614/1, 725, 613/1, 616/1, 618/11, 620/1, 620/3, 618/6, 618/8, 619, 618/7, 618/5, 620/2, 625/1, 712/2, 703/4, 712/46, 618/1, 624/1, 618/10, 624/2, 621/3, 621/5, 622/1, 703/14, 703/13, 703/12, 703/11, 641/1, 641/2, 642/1, 642/2,

703/9, 703/8, 703/10, 622/2, 622/4, 622/7, 621/4, 622/5, 622/6, 762/4, 623/3, 623/5, 621/2, 644/17, 726/3, 726/1, 644/14, 703/29, 644/19, 644/16, 644/6, 644/9, 644/4, 644/5, 644/8, 644/7, 644/15, 645/5, 645/6, 646/4, 646/3, 646/1, 646/2, 645/3, 648/5, 648/2, 649/2, 703/7, 703/6, 703/5, 648/4, 650/3, 689/8, 689/1, 689/5, 670/1, 650/3, 651/4, 670/3, 664/4, 664/5, 707/3, 652/2, 652/3, 659/2;

183, 186, 191, 192, 193, 194, 195/3, 701/1, 701/6, 707/2, 708/1, 708/2, 708/25, 708/32, 708/33, 712/1, 712/12, 714/2, 728/1, 728/2, 729;

– na območju k.o. Strmec:

261/10, 231/19, 261/3, 262/1, 263/1, 264/1, 264/3, 264/4, 269, 270/1, 270/2, 270/3, 270/4, 271/1, 271/2, 272/1, 272/2, 273/1, 273/2, 274/1, 274/2, 274/6, 274/7, 274/8, 318/1, 318/2, 318/3, 319, 320, 321/13, 321/14, 321/15, 321/2, 321/22, 321/23, 321/24, 321/25, 321/28, 321/29, 321/3, 321/30, 321/31, 321/34, 321/4, 321/40, 321/42, 321/43, 321/55, 321/56, 321/6, 398/1, 398/18, 398/24, 398/25, 411/1, 411/2, 412, 413, 414, 416, 417;

– na območju k.o. Bovec:

5015/1, 5015/11, 5023/1, 5023/101, 5023/6, 5024/1, 5048/1, 8079/3, 8123/4, 8138/1, 8138/2, 8139.

4. člen

(posebne strokovne podlage)

Pred izdelavo osnutka lokacijskega načrta je treba izdelati oziroma pridobiti posebne strokovne podlage:

1. geodetsko topografski načrt, izdelan v M 1:1000, reambuliran in potrjen na Geodetski upravi Republike Slovenije, ki vključuje podatke o komunalnih vodih ter druge geodetske podlage izdelane v skladu s pravilnikom o vsebini geodetskih prilog za pripravo prostorskih izvedbenih aktov (Uradni list SRS, št. 17/85);

2. katastrski načrt z vrisanim vplivnim območjem plazu Stovže v M 1:1000 ali 1:2880;

3. posebne strokovne podlage, izdelane v skladu z navodilom o vsebini posebnih strokovnih prilog in o vsebini prostorskih izvedbenih aktov (Uradni list SRS, št. 14/85), zlasti:

– idejno rešitev prostorsko-urbanistične zasnove ureditve vplivnega območja plazu Stovže z razporeditvijo objektov in naprav ter odprtih površin, z določitvijo njihove namembnosti, kapacitete in velikosti, z določitvijo okvirne površine ter horizontalnih in vertikalnih gabaritov objektov;

– idejne rešitve arhitekturnega oblikovanja objektov in naprav;

– idejne rešitve urbanistično-krajskega oblikovanja ureditve odprtih površin;

– idejne rešitve vseh novih infrastrukturnih omrežij, objektov, naprav in ureditev, potrebnih za ureditev vplivnega območja plazu Stovže, z določitvijo njihovih kapacitet;

– idejne rešitve prestavitve, razširitve in drugih prilagoditev obstoječih infrastrukturnih in drugih objektov, naprav in ureditev, potrebnih zaradi ureditve vplivnega območja plazu;

– geološko in geotehnično poročilo;

– naravovarstvene smernice, izdelane v skladu s 97. in 98. členom zakona o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 56/99);

– strokovne zasnove za varstvo kulturne dediščine, izdelane v skladu z zakonom o varstvu kulturne dediščine (Uradni list RS, št. 7/99);

– posebne strokovne podlage o vplivih predvidenih prostorskih ureditev, gradnje in obratovanja posega na okolje, ki vključujejo oceno obsega, vrste in vplivno območje posa-

meznega vpliva ter rešitve v zvezi z varovanjem okolja in rešitve za preprečitev in zmanjšanje negativnih vplivov na okolje, zlasti pa ukrepe in rešitve:

– vodnogospodarskih ureditev s prikazom zaščite podtalnice, vodnih virov, površinskih voda ter ureditve strug površinskih voda s prikazom sistema odvodnjavanja meteor-
nih in odpadnih voda,

– za preprečitev oziroma omilitev vplivov na objekte naravne dediščine in ostale naravne znamenitosti (korita, slapovi, skoki ipd.),

– za omilitev vplivov na živalski in rastlinski svet;
– morebitni ukrepi v času gradnje;

4. morebitne druge strokovne podlage, ki bodo izhajale iz pogojev pristojnih pogodjedajalcev.

5. člen

(vsebina lokacijskega načrta)

Osnutek lokacijskega načrta se izdelata na podlagi posebnih strokovnih podlag, ob upoštevanju pogojev organov in organizacij, določenih v 6. členu tega odloka.

Osnutek lokacijskega načrta mora vsebovati:

a) Osnutek uredbe o lokacijskem načrtu:

– navedbo občinskih prostorskih aktov, ki se s sprejemom tega lokacijskega načrta štejejo za spremenjene in dopolnjene v delu in za območje, ki ga določa lokacijski načrt;

– opis meje območja po parcelnih mejah in seznam parcel, ki se nahajajo znotraj meje vplivnega območja plazju in območja infrastrukturnih objektov državnega pomena, ki jih obravnava;

– funkcijo območja s pogoji urejanja;

– pogoji za urbanistično, arhitekturno in krajinsko oblikovanje območja in posegov v prostor z določitvijo namembnosti, velikosti (površine, gabariti in kapacitete) in ureditve objektov, naprav in odprtih prostorov;

– pogoji glede komunalnega urejanja območja;

– okoljevarstveni pogoji, ki so pomembni za izvedbo predvidenih posegov;

– določitev odstopanj od funkcionalnih, oblikovalskih in tehničnih rešitev, ki so dopustna pri pripravi projektov in se lahko podrobneje določijo v postopku za pridobitev enotnega dovoljenja;

– seznam objektov, predvidenih za rušitev ali odkup, z navedbo naslova in namembnosti objekta, katastrske občine in parcelne številke;

– možnosti etapnega izvajanja posegov;

– režim in začasna namembnost zemljišč, ki se ne zazidajo v prvi fazi oziroma se njihova namembnost v času gradnje ne spremeni ter pogoji za ureditev začasnih objektov in naprav;

– obveznosti investitorja in izvajalcev pri izvajanju lokacijskega načrta;

b) Tekstualni del:

– obrazložitev in utemeljitev lokacijskega načrta;

– povzetek iz prostorskih sestavin planskih aktov Republike Slovenije;

– opis prostorskih pogojev za ureditev vplivnega območja plazju;

– opis prostorske, urbanistične in arhitekturne rešitve ureditve vplivnega območja plazju, vključno z opisom namembnosti objektov, naprav in odprtih površin ter določitvijo njihove velikosti (površine, gabariti in kapacitete) ter njihov vpliv na obstoječe objekte in naprave;

– opis potrebnih infrastrukturnih objektov in naprav za ureditev vplivnega območja plazju ter opis predstavitev, razširitev in drugih prilagoditev obstoječih infrastrukturnih objektov in naprav;

– opis prostorskih rešitev po posameznih področjih:

– varstvo naravne dediščine,

– varstvo kulturne dediščine,

– ukrepi za varovanje bivalnega in delovnega okolja,

– varstvo kmetijskih zemljišč,

– vodnogospodarske ureditve in varovanje vodnih virov,

– zasnova ureditve zelenih površin,

– rešitve v zvezi z zaščito pred naravnimi ter drugimi nesrečami;

– seznam objektov predvidenih za rušitev ali odkup, z navedbo naslova in namembnosti objekta, katastrske občine in parcelne številke;

– seznam parcel, ki se nahajajo znotraj meje obravnavanega območja, s podatki o označbi, površini, vrsti rabe in lastništvu;

– oceno stroškov za izvedbo lokacijskega načrta;

– etapnost izvajanja lokacijskega načrta;

– pogoji organov in organizacij določenih v 6. členu tega odloka;

c) Grafični del:

– prikazi iz prostorskih sestavin planskih aktov Republike Slovenije za obravnavano območje;

– prikaz širšega območja lokacijskega načrta v M 1:25000 ali 1:50000;

– pregledni situacijski načrt M 1:5000, vključujoč namensko rabo prostora;

– ureditvena situacija lokacijskega načrta v M 1:1000 ali v drugem ustreznem merilu (na topografski osnovi), ki vsebuje:

– prikaz ureditvenega območja lokacijskega načrta z vodnogospodarskimi, prometnimi in prostorsko-urbanističnimi rešitvami,

– razporeditev objektov in naprav ter odprtih površin z določitvijo njihove namembnosti, kapacitete in velikosti, z določitvijo okvirne površine ter horizontalnih in vertikalnih gabaritov objektov in zasnovo ureditve odprtih površin,

– usmeritve za urbanistično-krajinsko in arhitekturno oblikovanje objektov, naprav in odprtih površin,

– okoljevarstvene rešitve in ureditve,

– objekte predvidene za odkup in/ali odstranitev,

– idejne rešitve komunalnih in energetskih objektov, naprav in ureditev ter ureditev s področja prometa in zvez ter drugih objektov in naprav s področja gospodarskih javnih služb v merilu 1:1000 ali v drugem ustreznem merilu;

– idejne rešitve predstavitev, razširitev in drugih prilagoditev obstoječih infrastrukturnih objektov in naprav v merilu 1:1000 ali v drugem ustreznem merilu;

– karakteristične poglede in prereze obravnavanega območja in posameznih ureditev v ustreznem merilu;

– načrt gradbenih parcel v M 1:1000 ali 1:2880;

d) Gradivo za javno razgrnitev in javno obravnavo osnutka lokacijskega načrta ter prospekt.

Dopolnjen osnutek lokacijskega načrta mora poleg vsebin iz osnutka lokacijskega načrta ter ob upoštevanju predloga stališč o utemeljenosti predlogov in pripomb z javne razgrnitve vsebovati tudi:

a) v tekstualnem delu:

– soglasja in mnenja pristojnih organov in organizacij, določenih v 6. členu tega odloka;

b) v grafičnem delu:

– tehnične elemente za zakoličenje objektov in naprav, ki jih določa lokacijski načrt in elemente za zakoličenje gradbenih parcel.

V dopoljenem osnutku lokacijskega načrta morajo biti jasno opredeljeni pogoji za izdelavo projekta za pridobitev

gradbenega dovoljenja po 57. in 58. členu zakona o graditvi objektov (Uradni list RS, št. 110/02).

6. člen

(pridobitev pogojev, soglasij in mnenj)

Organi in organizacije, ki morajo pred začetkom priprave osnutka lokacijskega načrta podati pogoje in usmeritve za njegovo pripravo so:

1. Ministrstvo za zdravje, Zdravstveni inšpektorat Republike Slovenije, Parmova ulica 33, Ljubljana,

2. Ministrstvo za obrambo, Inšpektorat Republike Slovenije za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami, Urad glavnega inšpektorja, Kardeljeva ploščad 21, Ljubljana,

3. Ministrstvo za obrambo, Urad za obrambne zadeve, Sektor za civilno obrambo, Kardeljeva ploščad 25, Ljubljana,

4. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Agencija Republike Slovenije za okolje – Sektor za varstvo okolja, Vojkova cesta 1b, Ljubljana,

5. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Agencija Republike Slovenije za okolje – Sektor za ohranjanje narave, Vojkova cesta 1b, Ljubljana,

6. Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste, izpostava Nova Gorica, Prvomajska 52, Nova Gorica,

7. Zavod Republike Slovenije za varstvo narave, Zemljarska 1, Ljubljana,

8. Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Dunajska cesta 56-58, Ljubljana,

9. Ministrstvo za kulturo, Uprava Republike Slovenije za kulturno dediščino, Plečnikov trg 2, Ljubljana,

10. Ministrstvo za notranje zadeve, Policijska, Generalna policijska uprava, Štefanova ulica 2, Ljubljana,

11. Zavod za gozdove Republike Slovenije, Večna pot 2, Ljubljana,

12. Zavod za ribištvo, Župančičeva ulica 9, Ljubljana,

13. ELES – Elektro Slovenije, d.o.o., Hajdrihova ulica 2, Ljubljana,

14. Geoplin, d.o.o., Cesta ljubljanske brigade 11, Ljubljana,

15. Telekom Slovenije, Cigaletova 15, Ljubljana,

16. Triglavski narodni park, Kidričeva 2, Bled,

17. Občina Bovec in njene službe v delih, kjer so upravljalci komunalne in druge infrastrukture.

Organi in organizacije, ki morajo v skladu z zakonskimi pooblastili podati soglasja k dopolnjenem osnutku lokacijskega načrta so:

1. Ministrstvo za zdravje, Zdravstveni inšpektorat Republike Slovenije, Parmova ulica 33, Ljubljana,

2. Ministrstvo za obrambo, Inšpektorat Republike Slovenije za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami, Urad glavnega inšpektorja, Kardeljeva ploščad 21, Ljubljana,

3. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Agencija Republike Slovenije za okolje – Sektor za varstvo okolja, Vojkova cesta 1b, Ljubljana,

4. Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste, izpostava Nova Gorica, Prvomajska 52, Nova Gorica,

5. Zavod za gozdove Republike Slovenije, Večna pot 2, Ljubljana,

6. Telekom Slovenije, Cigaletova 15, Ljubljana.

Organi in organizacije, ki podajo mnenja k dopolnjenem osnutku lokacijskega načrta so:

1. Ministrstvo za obrambo, Urad za obrambne zadeve, Sektor za civilno obrambo, Kardeljeva ploščad 25, Ljubljana,

2. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Agencija Republike Slovenije za okolje – Sektor za ohranjanje narave, Vojkova cesta 1b, Ljubljana,

3. Zavod Republike Slovenije za varstvo narave, Zemljarska 1, Ljubljana,

4. Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Dunajska cesta 56-58, Ljubljana,

5. Ministrstvo za kulturo, Uprava Republike Slovenije za kulturno dediščino, Plečnikov trg 2, Ljubljana,

6. Ministrstvo za notranje zadeve, Policijska, Generalna policijska uprava, Štefanova ulica 2, Ljubljana,

7. Zavod za ribištvo, Župančičeva ulica 9, Ljubljana,

8. ELES – Elektro Slovenije, d.o.o., Hajdrihova ulica 2, Ljubljana,

9. Geoplin d.o.o., Cesta ljubljanske brigade 11, Ljubljana,

10. Triglavski narodni park, Kidričeva 2, Bled,

11. Občina Bovec in njene službe v delih, kjer so upravljalci komunalne in druge infrastrukture.

7. člen

(organizacija dela)

Postopek priprave in sprejemanja lokacijskega načrta vodi Ministrstvo za okolje, prostor in energijo – Urad Republike Slovenije za prostorsko planiranje, Ljubljana, Dunajska 21 (v nadaljnjem besedilu: MOP – UPP).

Investitor posega v prostor je Republika Slovenija. Naloge investitorja opravljata DRSC in ARSO.

Naročnika izdelave posebnih strokovnih podlag in lokacijskega načrta sta DRSC in ARSO.

Naročnika izbereta izdelovalce na podlagi oddaje javnih naročil, v skladu z zakonom o javnih naročilih (Uradni list RS, št. 39/00 in 102/00). DRSC in ARSO pred oddajo javnega naročila za izbiro izdelovalca lokacijskega načrta pridobita soglasje MOP – UPP k projektni nalogi, po izbiri pa na MOP – UPP dostavita podatke o izbranem izdelovalcu (podjetje, poimenski seznam odgovornih nosilcev). Izbrani izdelovalec mora zagotoviti ustrezno interdisciplinarno ekipo, ki jo obvezno sestavljajo univ. dipl. inž. arhitekture in krajinske arhitekture, univ. dipl. inž. gradbeništva in po potrebi tudi strokovnjaki drugih ustreznih strok.

DRSC in ARSO sta dolžna v celotnem postopku priprave lokacijskega načrta po lastni presoji ali na zahtevo MOP – UPP seznanjati slednjega z vsemi vsebinskimi rešitvami in morebitnimi dilemami ter z vsemi izdelanimi strokovnimi podlagami.

8. člen

(postopki in roki)

Udeleženci v postopku priprave lokacijskega načrta opravijo dejanja v rokih, kot sledi:

– Investitorja proučita varianti urejanja vplivnega območja plazu, iz 1. člena tega odloka, s finančnega, varnostnega, prostorskega in okoljskega vidika in oblikujeta predlog najustreznejše variante, za katero se bo izdelal osnutek lokacijskega načrta.

– K idejni rešitvi sanacije plazu Stovže pridobi MOP – UPP pogoje organov in organizacij, določenih v 7. členu tega odloka. Gradivo za pridobivanje pogojev zagotovi DRSC in ARSO. Rok za določitev pogojev je 15 dni.

– Izdelovalec lokacijskega načrta pripravi analizo pogojev z usmeritvami za izdelavo posebnih strokovnih podlag. Analizo in usmeritve potrdi MOP – UPP.

– Ob upoštevanju pridobljenih pogojev, analize pogojev in usmeritev za izdelavo strokovnih podlag pridobita DRSC in ARSO vse posebne strokovne podlage, določene v 5. členu tega odloka do 1. 3. 2003.

– Izdelovalec izdelava osnutek lokacijskega načrta v 15 dneh po tem, ko so izdelane vse posebne strokovne podlage, predvidoma do 15. 3. 2003.

– MOP – UPP zagotovi strokovni pregled osnutka lokacijskega načrta.

– Ministrstvo za okolje, prostor in energijo z objavo v uradnem glasilu na krajevno običajen način obvesti javnost o razgrnitvi ter kraju in času obravnave ter posreduje osnutek lokacijskega načrta Občini Bovec.

– Osnutek lokacijskega načrta se javno razgrne na Ministrstvu za okolje, prostor in energijo ter v Občini Bovec, v Logu pod Mangartom. Javna razgrnitev traja 15 dni.

– MOP – UPP v času javne razgrnitve organizira javno obravnavo osnutka lokacijskega načrta.

– V času javne razgrnitve in javnih obravnjav občina evidentira vse pisne in ustne pripombe vseh zainteresiranih organov, organizacij in posameznikov.

– V 15 dneh po končani javni razgrnitvi posreduje občina ministru za okolje, prostor in energijo vse pripombe in predloge iz javne razgrnitve in javnih obravnjav, skupaj z mnenjem občine. Če v tem roku minister ne prejme pripomb z javne razgrnitve in mnenja občine se šteje, da na osnutek lokacijskega načrta ni pripomb oziroma da je ta usklajen.

– MOP – UPP v sodelovanju z naročnikom, izdelovalcem in člani delovne skupine za izvedbo javne razgrnitve prouči pripombe in predloge iz javne razgrnitve, oblikuje predlog stališč glede upoštevanja oziroma neupoštevanja posameznih pripomb in predlogov z obrazložitvijo razlogov in z njimi seznanijo občino.

– Na podlagi predloga stališč do pripomb in predlogov iz javne razgrnitve pridobita DRSC in ARSO morebitne spremembe in dopolnitve posebnih strokovnih podlag.

– Izdelovalec izdelava dopolnjen osnutek lokacijskega načrta v 10 dneh po tem, ko so izdelane vse morebitne spremembe in dopolnitve posebnih strokovnih podlag.

– K predlogu lokacijskega načrta pridobi MOP – UPP soglasja in mnenja organov in organizacij, določenih v 6. členu tega odloka. Gradivo za pridobivanje soglasij in mnenj zagotovita DRSC in ARSO. Rok za izdajo soglasja ali mnenja je 15 dni.

– Minister za okolje, prostor in energijo v soglasju z DRSC in ARSO posreduje usklajen predlog lokacijskega načrta, skupaj s predlogom stališč do pripomb in predlogov iz javne razgrnitve, Vladi Republike Slovenije.

– Vlada Republike Slovenije sprejme stališča do pripomb in predlogov iz javne razgrnitve s sklepom. Vlada Republike Slovenije sprejme lokacijski načrt z uredbo, ki jo objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

– S sprejemom tega lokacijskega načrta se šteje, da so prostorske sestavine planskih aktov Občine Bovec spremenjene in dopolnjene v delu in za območje, ki ga določa lokacijski načrt.

– Z uveljavitvijo lokacijskega načrta na ureditvenem območju lokacijskega načrta prenehajo veljati državni in občinski izvedbeni akti.

9. člen

(sredstva za izdelavo lokacijskega načrta)

Ministrstvo za okolje, prostor in energijo iz proračunske postavke ARSO in Ministrstvo za promet iz proračunske postavke DRSC zagotovita vsa sredstva, potrebna za izdelavo posebnih strokovnih podlag in izdelavo lokacijskega načrta.

10. člen

(veljavnost)

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

Št. 350-31/2003-1

Ljubljana, dne 16. januarja 2003.

Vlada Republike Slovenije

mag. Anton Rop l. r.
Predsednik

229. Sklep izjemnem priznanju in odmeri starostne pokojnine osebam, ki imajo posebne zasluge na področju kulture

Na podlagi prvega odstavka 3. člena zakona o izjemnem priznanju in odmeri starostne pokojnine osebam, ki imajo posebne zasluge (Uradni list RS, št. 14/90 - prečiščeno besedilo) je Vlada Republike Slovenije na 101. seji dne 12. 12. 2002 sprejela

S K L E P

o izjemnem priznanju in odmeri starostne pokojnine osebam, ki imajo posebne zasluge na področju kulture

Za uspehe, dosežene z ustvarjalnim delom na kulturnem področju Vlada Republike Slovenije od 1. 12. 2002 dalje izjemno priznava in odmerja starostno pokojnino:

Petru Douganu,	v višini 75 % zneska najvišje pokojnine za polno pokojninsko dobo,
Otonu Polaku,	v višini 75 % zneska najvišje pokojnine za polno pokojninsko dobo,
Stanku Potočniku-Stašu,	v višini 80 % zneska najvišje pokojnine za polno pokojninsko dobo,
Janezu Erzenu,	v višini 75 % zneska najvišje pokojnine za polno pokojninsko dobo,
Alenki Moder Saje,	v višini 70 % zneska najvišje pokojnine za polno pokojninsko dobo,
Hugu Porenti,	v višini 75 % zneska najvišje pokojnine za polno pokojninsko dobo,
Stanku Kristlu,	v višini 100 % zneska najvišje pokojnine za polno pokojninsko dobo,
Oskarju Andreju Kogoju,	v višini 100 % zneska najvišje pokojnine za polno pokojninsko dobo,
Sašu Miklavcu,	v višini 70 % zneska najvišje pokojnine za polno pokojninsko dobo.

Št. 194 -1/2002

Ljubljana, dne 12. decembra 2002.

Vlada Republike Slovenije

dr. Pavel Gantar l. r.
Minister

MINISTRSTVA

230. Pravilnik o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil

Na podlagi 74. člena zakona o državni upravi (Uradni list RS, št. 52/02) in za izvrševanje zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 85/00) izdaja minister za promet

P R A V I L N I K

o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen

(Namen pravilnika)

(1) S tem pravilnikom se določajo glavna tehnična določila o vgradnji in uporabljanju zavornih, varnostnih naprav in opreme na železniških vozilih s tirno širino 1435 mm (v nadaljnjem besedilu: vozila), s katerimi se zagotavlja tehnično-tehnološka enotnost vozil v notranjem in mednarodnem železniškem prometu v Republiki Sloveniji.

(2) Z zavornimi in varnostnimi napravami ter opremo železniških vozil se morajo zagotavljati:

- uravnavanje hitrosti vožnje vlakov, premikalnih sestavov in vozil;
- varno zaustavljanje vlakov, premikalnih sestavov in vozil;
- zavarovanje stoječih vlakov in vozil pred samopremaknitvijo;
- nadzor nad psihofizično sposobnostjo upravljalcev vlečnih vozil;
- nadzor nad vožnjo vlakov mimo določenih mest na progi;
- udobje in varnost potnikov;
- požarna varnost;
- dajanje prve pomoči potnikom in železniškemu osebju.

2. člen

(Področje uporabe)

(1) Določbe tega pravilnika se nanašajo na vse obravnavane naprave in opremo vozil, ne glede na njihove vrste in tipe, v zvezi:

- z namenom naprav;
- s tehničnimi določili;
- z vgradnjo v vozila;
- z uporabo;
- z vzdrževanjem

in jih morajo upoštevati njihovi:

- lastniki oziroma investitorji;
- vzdrževalci.

(2) Vozila, za katera je treba upoštevati določila tega pravilnika, so železniška vozila, ki so konstruirana za vožnjo po normalnotirnih progah s tirno širino 1435 mm. Ta vozila so:

1. železniška pogonska vozila, ki so:

a) vlečna vozila:

- lokomotive (električne, dizelske);
- motorniki in motorne garniture (električni/e, dizelski/e);

- b) motorna vozila za posebne namene:
 - motorna vozila za gradnjo in vzdrževanje prog (vozila za strojna dela na tirih, druga motorna vozila za te namene);
 - motorna vozila za odpravljanje posledic izrednih dogodkov in zime (tirni žerjavi, snežni odmetalniki, dvopotna vozila, druga motorna vozila za te namene);
 - merilna vozila;
 - c) lahke motorne drezine (drezine za ogled prog, drezine za prevoz vzdrževalnih delavcev ipd.)
2. železniška vlečena vozila:
- potniški vagoni (sedežni, ležalni, spalni, jedilni, bifejski, poštni, službeni in posebni);
 - tovorni vagoni (zaprti, odprti, ploščniki, specialni in službeni);
 - vagoni za posebne namene (orodni, sanitetni, bivalni, vagoni za meritve in preskušanje, priklopni vagoni drezin ipd.);
 - vozila za druge namene (snežni odmetalniki brez lastnega pogona, škropilni vagoni ipd.).

3. člen

(Upoštevanje drugih predpisov)

Poleg določb tega pravilnika je treba upoštevati tudi določila naslednjih predpisov, mednarodnih sporazumov, objav UIC in standardov:

- nizi objav obveznega in priporočenega (O in OP) značaja iz 4., 5., 6. in 8. poglavja zbornika objav UIC objav, ki so v povezavi z objavami UIC, navedenimi v pravilniku, in so dostopne v knjižnici Slovenskih železnic, d. d.;
- APTU (dodatek F k COTIF-u) in njegove priloge:
 - Priloga 1 – Tehnični standardi in enotni tehnični predpisi za železniška vozila;
 - Priloga 2 – Tehnični standardi in enotni tehnični predpisi za pogonska vozila;
 - Priloga 3 - Tehnični standardi in enotni tehnični predpisi za tovorne vagoni;
 - Priloga 4 - Tehnični standardi in enotni tehnični predpisi za potniške vagoni;
- ATMF (dodatek G k COTIF);
- RID – priloga s predpisi za izdelavo in opremo;
- odredba o varnosti strojev (Uradni list RS, št. 52/00 in 107/01);
- slovenski standardi v zvezi z železniškimi vozili;
- pravilnik o vlečni in tehničnovagonski dejavnosti (Uradni list RS, št. 55/02);
- pravilnik o tehnični skladnosti železniških vozil;
- pravilnik o vzdrževanju železniških vozil (Uradni list RS, št. 53/02);
- sporazuma RIC in RIV.

4. člen

(Pomen pojmov in kratic)

- (1) Posamezni pojmi in kratice, uporabljeni v tem pravilniku imajo naslednji pomen:
- **adhezijske zavore** so zavore, pri katerih je zavorna sila, ki se na različne načine povzroči na zaviranih kolesih, odvisna od adhezije med kolesi in tirnicami;
 - **APTU** – Enotni pravni predpisi o obveznem upoštevanju tehničnih standardov in o prevzemanju enotnih tehničnih predpisov o železniškem materialu, ki je namenjen za uporabo v mednarodnem prometu;
 - **ATMF** – Enotni pravni predpisi o tehnični odobritvi železniškega materiala, ki se uporablja v mednarodnem prometu;
 - **ASN** – avtostop naprava je varnostna naprava, ki samodejno ustavi vlak za signalom, ki prepoveduje nadaljnjo vožnjo. Nadzoruje zmanjšanje hitrosti vlaka za signalom, ki signalizira, da je nadaljnja vožnja dovoljena z omejeno hitrostjo, ter pri prekoračitvi hitrosti samodejno ustavi vlak;

- **budnik** je varnostna naprava na vlečnem vozilu, namenjena za samodejno ustavitev vlaka ob nezmožnosti strojevodje za zanesljivo upravljanje vlečnega vozila;
- **CEN** – Evropski odbor za standarde;
- **CENELEC** – Evropski odbor za elektrotehnične standarde;
- **COTIF** – Konvencija o mednarodnem železniškem prometu;
- **DZM** – dejanska zavorna masa - je vsota vseh zavornih mas v vlak uvrščenih vozil s pravilno delujočo zavoro;
- **delovanje zavor** je zaviranje oziroma prijemanje in popuščanje zavor vozil in/ali vlakov;
- **neposredna zračna zavora** je dodatna zavora, ki deluje izključno na enem vozilu in nima vpliva na zračne zavore drugih pripetih vozil;
- **dodatna zavora** je zavora, namenjena izključno za zaviranje vozila, v katerega je vgrajena;
- **dopolnilna zavora** je zavora, ki je namenjena za dopolnilno zaviranje vozila ali vlaka ob zaviranju z zračno zavoro;
- **elektropnevmatska zavora** je zračna zavora, katere delovanje se krmili z električnim tokom;
- **E** – električna zavora;
- **EN** – Evropski standard;
- **EP zavora** – električno krmiljena zavora;
- **EZ** – enojna zasedba pogonskega vozila;
- **G** – tovorno;
- **H** – hidrodinamično;
- **IEC** – Mednarodna komisija za elektrotehniko;
- **ISO** – Mednarodna organizacija za standardizacijo;
- **GPV** – glavni pnevmatski vod – je zračni vod, namenjen za oskrbo vozil vlaka s stisnjenim zrakom za delovanje njihovih pnevmatskih naprav;
- **GZV** – glavni zavorni vod je skozi ves vlak ali premikalni sestav prehodni zračni vod, namenjen za delovanje samodejnih zračnih zavor;
- **posredna zračna zavora** je zavora s posrednim spuščanjem zraka v zavorne valje;
- **kolesna zavora** je zavora, s katero se povzroča zavorna sila neposredno na kolesih vozil, ne glede na način njenega nastanka (torni, električni ipd.);
- **kolutna zavora** je zavora, s katero se povzroča torna zavorna sila na posebnih, tako imenovanih zavornih kolutih, vgrajenih v osi kolesnih dvojic vozil;
- **lokomotive** so vlečna vozila, namenjena za vleko vlakov, premik ali samostojno vožnjo;
- **merilnik hitrosti** je naprava za merjenje in zapisovanje hitrosti, prevožene poti in časa ter drugih podatkov o vožnji vlečnega vozila in motornega vozila za posebne namene in lahke motorne drezine;
- **Mg** – magnetna zavora;
- **motorna vozila za posebne namene** so železniška vozila in stroji vseh vrst z lastnim pogonom (vključno s priključenimi vozili), namenjena za gradnjo in vzdrževanje prog ter odpravljanje posledic izrednih dogodkov in zime;
- **motorniki in motorne garniture** so vlečna vozila, namenjena za prevoz potnikov in njihove prtljage ter majhnih pošiljk;
- **neadhezijske zavore** so zavore, pri katerih je zavorna sila neodvisna od adhezije med kolesi vozil in tirnicami;
- **odstotek zavorne mase** vozila je odstotno razmerje med zavorno maso in lastno oziroma skupno maso vozila, ki je predpisan v določilih o izdelavi vsakega vozila;
- **OT** – odjemnik toka;
- **P** – potniško;
- **pnevmatska zavora** je zračna zavora, katere delovanje se krmili izključno s stisnjenim zrakom;
- **pogonska vozila** so vlečna vozila, motorna vozila za posebne namene in lahke motorne drezine;

- **PZM** - potrebna zavorna masa vlaka - je tista zavorna masa, ki jo je treba zagotoviti glede na potrebni zavorni odstotek vlaka;
- **preglednica zaviranja** je preglednica zavornih odstotkov glede na predpisane dolžine zavornih razdalj, nagibe prog in hitrosti vlakov;
- **preložitev zaviranja v sili** je postopek, s katerim se preloži zaustavitev vlaka na varnejše mesto, in sicer če zavoro v sili sproži kdo od potnikov ali železniškega osebja v potniškem vlaku;
- **prevoznik** je javno podjetje ali druga pravna oseba, katere pretežna dejavnost je opravljanje prevoznih storitev v železniškem prometu in ki zagotavlja vleko vlakov;
- **prisilno zaviranje** je hitro zaviranje vlaka, ki ga sprožijo posamezne varnostne naprave na vlečnih vozilih;
- **pritrtilna zavora** je zavora, ki je namenjena za zavarovanje stoječega vozila oziroma vlaka pred samopremaknitvijo, kakor tudi za upočasnitev in zaustavitev vozečega vozila;
- **priklopnik** je vagon, ki se mora zaradi tehničnega vzroka uvrstiti kot zadnje vozilo v vlak in se ne zavira;
- **PZS** – preložitev zaviranja v sili;
- **razporednik** je vitalni sklop v zračnem zavornem sistemu vozila, namenjen za krmiljenje delovanja zračne zavore;
- **R** – označba za hitro delujočo zračno zavoro z velikim zavornim učinkom;
- **RDZ** – radiodispečerska zveza;
- **RID** - pravilnik o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga;
- **ročna zavora** je zavora, namenjena za zavarovanje stoječega vozila pred samopremaknitvijo ter za upočasnitev in zaustavitev vozečega vozila;
- **samodejna zračna zavora** je zavora, ki deluje pri prekinitvi ali odprtju glavnega zavornega voda vozila ali vlaka, iz katerega koli vzroka (tudi posredna zavora);
- **sklepni vagon** je zadnji vagon z brezhibno zračno zavoro v vlaku;
- **sporazum RIC** – Sporazum o izmenjavi in uporabi potniških vagonov v mednarodnem prometu;
- **pravilnik RIV** – Pravilnik o izmenjavi in uporabi tovornih vagonov med železniškimi prometnimi podjetji;
- **T** – tovorno;
- **TVD** – tehničnovagonska dejavnost;
- **upravljavec železniškega vozila** je skupni pojem za strojevodjo, strojevodjo za premik, voznika motornega vozila za posebne namene in voznika lahke motorne drezine;
- **vagonska enota** je sestavni del členkastega tovornega vagona;
- **vagonski vlak** je vlak, sestavljen iz vagonov in drugih železniških vozil, ki ga vleče lokomotiva;
- **vitalni sklopi in deli** so tisti sklopi in deli, ki zaradi zahtevnosti svoje konstrukcije in funkcije terjajo posebno ravnanje pri vzdrževanju; to se nanaša tako na strokovnost osebja kot na uporabo posebnih orodij, tehnološkega postopka in načina preskušanja.
- **vlak** je po predpisih sestavljena in speta skupina železniških potniških in/ali tovornih vagonov z enim ali več vlečnimi vozili, motornik ali motorna garnitura, vlečno vozilo, ki vozi samo, motorno vozilo za posebne namene in po predpisih sestavljena skupina železniških vozil, ki čaka na vlečno vozilo ali na razstavitev;
- **vlečna vozila** so železniška vozila z lastnim pogonom, namenjena za vleko vlakov, premik ali samostojno vožnjo (lokomotive, motorniki in motorne garniture);
- **vlečena vozila** so železniška vozila brez lastnega pogona (potniški in tovorni vagoni ter vagoni za posebne namene);
- **vretenska zavora** je ročna in/ali pritrtilna zavora, pri kateri se z ročnim vrtenjem navojnega vretena deluje na zavorno vzvodje vozila;
- **zaviralnik** je vitalni sklop zavornega sistema, namenjen za ročno krmiljenje zavor vozila oziroma vlaka;

- **zaviranje v sili** je ročna sprožitev hitrega zaviranja vozila oziroma vlaka z napravo, ki ni zaviralnik;
- **zavirano vozilo** je vozilo, uvrščeno v vlak ali premikalni sestav, ki ima vgrajeno ter za zaviranje vključeno brezhibno zračno zavoro;
- **zavorna masa** vozila je vrednost, izražena v tonah (t), ki pomeni učinkovitost oziroma moč zavor(e) za zaustavitev vozila oziroma vlaka na zavorni poti;
- **zavorna pot** je razdalja, ki jo prevozi vozilo oziroma vlak od trenutka sprožitve hitrega zaviranja do popolne zaustavitve;
- **zaustavna pot** je razdalja, ki jo prevozi vozilo oziroma vlak od trenutka opaženega vzroka za zaustavitev do njegove zaustavitve s sproženjem hitrega zaviranja in ne sme biti daljša od zavorne razdalje;
- **zavorna razdalja** je fiktivna standardizirana zaustavna zavorna pot vlaka, na podlagi katere se urejajo signalno-varnostne naprave na določeni progi v skladu z največjo dovoljeno hitrostjo vožnje na tej progi;
- **zaustavna zavorna pot** je razdalja, ki jo prevozi vozilo oziroma vlak pri normalnem oziroma obratovalnem zaviranju;
- **zavorni odstotek vozila ali vlaka** je odstotno razmerje dejanske zavorne mase (DZM) in lastne oziroma skupne mase vozila ali vlaka;
- **zračnovzmetna zavora** je pritrdilna zavora, ki se sproži pnevmatično oziroma z zračnim tlakom, po izpraznitvi zraka iz zavornega valja pa prevzame zavorno silo vzmet;
- **UIC** (Union Internationale des Chemins de Fer) – Mednarodna železniška zveza;
- **upravljavec** je javno podjetje, ki je odgovorno za vzdrževanje in modernizacijo obstoječe javne železniške infrastrukture in vodenje prometa na njej;
- **železniško vozilo** je vsako vozilo, ki se na lastnih kolesih z lastnim pogonom ali brez njega premika po železniških tirih (vlečna in vlečena vozila ter motorna vozila za posebne namene in lahke motorne drezine).

(2) Drugi izrazi, uporabljeni v tem pravilniku, imajo enak pomen, kot ga določa zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 85/00).

5. člen

(Nadzor zavornih in varnostnih naprav na pogonskih vozilih v prometu)

(1) Osebe, ki prevzema pogonska vozila za vožnjo, se mora seznaniti s stanjem oziroma brezhibnostjo delovanja zavornih in varnostnih naprav ter njihove opreme.

(2) Brezhibnost zavornih in varnostnih naprav na pogonskih vozilih mora biti vpisana in potrjena v poročilu o dnevnem pregledu vozila, ki se mora stalno nahajati na vozilu.

(3) Podatke o stanju zavornih in varnostnih naprav na pogonskih vozilih mora vpisovati osebe, ki je opravilo dnevni pregled vozila.

(4) Vsebina in oblika poročila o dnevnem pregledu pogonskega vozila se določita v internem navodilu, v skladu s pravilnikom o vlečni in tehničnovagonski dejavnosti.

(5) Določeni sklopi ter deli zavornih in varnostnih naprav morajo biti zavarovani pred nenadzorovanimi posegi, zaradi katerih bi se lahko izključilo njihovo delovanje. Ti sklopi so:

- vitalni sklopi in deli, navedeni v 69. členu pravilnika o vzdrževanju železniških vozil;
- zračne pipe in ventili, s katerimi se izključuje delovanje varnostnih naprav v primeru njihove okvare;
- električna stikala, s katerimi se izključuje delovanje varnostnih naprav v primeru njihove okvare.

(6) Sklopi in deli iz prejšnjega odstavka se zavarujejo s plombiranjem na takšne načine in s sredstvi, ki onemogočajo vzpostavitev prvotnega stanja. Odplombirane sklope in dele je treba plombirati pred ponovno uporabo vozil.

(7) Na plombirnih sredstvih, s katerimi se preprečuje nekontrolirano oziroma nepooblaščen poseganje na vitalne sklope in dele zavornih in varnostnih naprav, mora biti razvidno, kdo jih je namestil.

(8) Vitalne sklope zavornih in varnostnih naprav sme plombirati le pooblaščen osebje iz prvega odstavka 7. člena tega pravilnika in osebje, ki ga v okviru delovnih nalog v železniškem prometu pooblasti prevoznik.

(9) O odstranitvi plomb na sklopih zavornih in varnostnih naprav na vozilih v železniškem prometu mora osebje, ki jih je odstranilo, pisno poročati.

(10) Osebje, ki ravna z vozili, mora uporabljati zavorne in varnostne naprave v skladu z namenom njihove uporabe in tehničnimi lastnostmi.

6. člen

(Vgradnja in namestitve zavornih in varnostnih naprav ter opreme)

(1) V železniška vozila morajo biti vgrajene zavorne in varnostne naprave ter nameščena oprema, ki ustreza določilom tega pravilnika in drugih železniških predpisov, predvsem pa predpisom Mednarodne zveze železnic (UIC) oziroma njenih objav.

(2) Za vitalne sklope in dele zavornih naprav, merilnike hitrosti, budnike, naprave ASN in naprave radijskih zvez morajo njihovi proizvajalci in uvozniki pridobiti certifikate oziroma izjave o skladnosti.

(3) Posamezne varnostne in posebne naprave se – za pridobitev certifikata – preskušajo v pooblaščenih preskusnih laboratorijih in med uporabo.

(4) Zavornih in varnostnih naprav, ki so vgrajene v uvožena vozila, ni treba posebej certificirati, če gre za železniška vozila katere od železniških uprav članic UIC in če je bil zanje že izdan certifikat. V tem primeru mora dobavitelj oziroma uvoznik pridobiti le izjavo o skladnosti naprave (homologacijo).

(5) Predajo in prevzem zavornih in varnostnih naprav v obratovanje na novih vozilih je treba opraviti s preskušanjem in tehničnim pregledom vozil pred njihovo izročitvijo v promet, v skladu s pravilnikom o tehnični skladnosti železniških vozil.

(6) Pri predaji in prevzemu zavornih in varnostnih naprav v obratovanje po opravljeni reviziji in izrednem večjem popravilu je treba le-te preskusiti med preskusnimi vožnjami vozil, ki se opravijo v skladu s pravilnikom o vzdrževanju železniških vozil.

(7) Rezultate preskusov in meritev delovanja zavornih in varnostnih naprav na preskusnih vožnjah je treba vpisati v:

- zapisnik o tehničnem pregledu železniškega vozila (pred izročitvijo novega ali rekonstruiranega vozila v promet po pravilniku o tehnični skladnosti železniških vozil);
- zapisnik o preskusni vožnji železniškega vozila (pred izročitvijo v promet vozila iz revizije ali izrednega večjega popravila po pravilniku o vzdrževanju železniških vozil).

7. člen

(Vzdrževanje zavornih in varnostnih naprav)

(1) Zavorne in varnostne naprave smejo na železniških vozilih vzdrževati samo pooblaščen izvajalci oziroma delavnice v skladu s pravilnikom o vzdrževanju železniških vozil. Vitalne sklope in dele zavornih in varnostnih naprav sme v teh delavnicah vzdrževati posebej usposobljeno osebje, ki mora imeti ustrezen certifikat.

(2) Pri izdajanju certifikatov osebju iz prejšnjega odstavka lahko akreditiran certifikacijski organ ob uveljavitvi tega pravilnika upošteva certifikate oziroma ateste, ki jih je osebje pridobilo od proizvajalcev ali izvajalcev tovrstnega notranjega in zunanjega usposabljanja.

(3) Nepooblaščen delavnice smejo pri vzdrževanju zamenjevati pokvarjene kompletne vitalne sklope zavornih in varnostnih naprav s popravljenimi, pokvarjene pa morajo pošiljati v popravilo v pooblaščen delavnice.

(4) Vrste, roki in ciklusi vzdrževanja zavornih in varnostnih naprav, morajo biti usklajeni z vzdrževanjem vozil kot celote, v skladu s pravilnikom o vzdrževanju železniških vozil.

(5) Vzdrževalna dela, meritve ter preskusi zavornih in varnostnih naprav morajo biti določeni v tehnični dokumentaciji ter navodilih in opisih vzdrževalnih del, ki jih izdelajo njihovi proizvajalci in jih izročijo lastnikom oziroma kupcem vozil, in to še preden so vozila izročena v promet, v skladu s pravilnikom o tehnični skladnosti železniških vozil.

(6) Če dokumentacija iz prejšnjega odstavka ni izdelana v slovenskem jeziku, morajo lastniki vozil ali vzdrževalci poskrbeti za ustrezne prevode.

8. člen

(Ravnanje ob okvarah zavornih in varnostnih naprav železniških vozil)

(1) Po ugotovljenih okvarah zavornih in varnostnih naprav na vozilih med vožnjo, mora vlakovno osebje skušati okvare odpraviti na načine in po možnostih, ki so odvisni od posamezne vrste in tipa železniških vozil, uvrščenih v vlake.

(2) Vozilo, katerega zaradi okvare ni mogoče uporabljati oziroma ga zaradi okvare določene naprave po tem pravilniku sploh ni dovoljeno uporabljati, je treba izločiti iz uporabe in tako ukrepati, da ne bo ogrožena varnost železniškega prometa.

(3) Vlakovno osebje ne sme odpravljati okvar na tistih napravah, ki jih sme vzdrževati in popravljati le pooblaščen osebje iz prvega odstavka 7. člena tega pravilnika.

(4) Če se zaradi okvare vozila v vlaku ta ustavi na odprti progi, prometnem ali službenem mestu, je treba čim prej poiskati vzrok za okvaro in možnost za njeno odpravo. Upravljavec pogonskega vozila mora v predpisanem času ugotoviti in v skladu s prometnim pravilnikom sporočiti prometniku ali progovnemu prometniku, ali bo lahko nadaljeval vožnjo vlaka.

(5) Če je na pogonskem vozilu, ki ima radijsko zvezo, okvara, in če vlak nadaljuje vožnjo, je treba o vrsti okvare in potrebnih ukrepih takoj obvestiti osebje, ki vodi in upravlja promet na tej progi, in če je v okvari vlečno vozilo, tudi odgovorno osebje pristojne vlečne enote.

II. ZAVORNA OPREMA

1. Splošna določila o zavorni opremi

9. člen

(Namen in vrste zavor)

(1) Določila tega dela pravilnika se nanašajo na glavne zahteve v zvezi z opremljenostjo železniških vozil z zavornimi napravami (v nadaljnjem besedilu: zavor), zaviranjem vlakov, preskušanjem, uporabo in vzdrževanjem zavor.

(2) V skladu s predpisi se v železniška vozila vgrajujejo adhezijske in neadhezijske zavor.

- (3) Adhezijske zavore so:
1. Torne zavore, ki so:
 - a) zavore na stisnjeni zrak (v nadaljnjem besedilu: zračne zavore), ki so:
 - neposredne zračne zavore (v nadaljnjem besedilu: dodatne zračne zavore);
 - posredne zračne zavore, ki so imenovane glede na:
 - način delovanja kot samodejne zračne zavore;
 - namen uporabe kot zračne zavore za potniške vlake z oznako P in zračne zavore za tovarne vlake z oznako G;
 - način zaviranja kot hitro delujoče zračne zavore (P) in počasi delujoče zračne zavore (G);
 - način krmiljenja delovanja kot pnevmatske zavore;
 - elektropnevmatske;
 - b) ročne in pritrdilne zavore.
2. Dinamične zavore, ki so:
 - elektrodinamične zavore;
 - hidrodinamične zavore.
- (4) Neadhezijske zavore so:
- magnetske tirnične zavore.

10. člen

(Naprave za proizvodnjo in skladiščenje stisnjenega zraka)

(1) V vlečna vozila in motorna vozila za posebne namene se morajo vgrajevati kompresorji za proizvodnjo stisnjenega zraka s tlakom od 6,5 do 10 bar, potrebnega za delovanje zračnih zavorin za delovanje drugih pnevmatičnih naprav. Uravnavanje delovanja kompresorjev mora biti samodejno.

(2) Za zaloge stisnjenega zraka za zaviranje se morajo v vlečna vozila in motorna vozila za posebne namene vgrajevati glavne zračne posode, izdelane v skladu z objavami UIC št. 541-07 in 834. Te zračne posode morajo biti opremljene z varnostnimi ventili, ki morajo začeti izpuščati zrak iz njih pri naraščanju tlaka, ki je večji od nazivnega za 0,5 bar.

(3) V zračne sisteme novih vlečnih vozil morajo biti vgrajene naprave za hlajenje, filtriranje in sušenje zraka.

11. člen

(Naprave za krmiljenje in kontrolo delovanja zračnih zavor)

(1) Vlečna vozila in motorna vozila za posebne namene morajo biti opremljena z napravami za krmiljenje zračnih zavor. Slednje so zaviralniki dodatnih in samodejnih zračnih zavor s pripadajočimi manometri za kontrolo tlakov.

(2) Zaviralniki samodejnih zračnih zavor morajo biti vgrajeni v vse voziške kabine. Načini delovanja in karakteristike zaviralnikov samodejnih zračnih zavor morajo biti v skladu z obveznimi določili objave UIC št. 541-03.

(3) Na vlečnih vozilih in motornih vozilih za posebne namene, ki imajo vgrajeno tudi neposredno oziroma dodatno zračno zavoro, mora biti zaviralnik te zavore vgrajen v bližino zaviralnika samodejne zračne zavore.

(4) V vse voziške kabine vozil morajo biti vgrajeni manometri glavnega zavornega voda, glavnih zračnih posod in zavornih valjev z razredom točnosti najmanj 1,6 ali natančnejšimi, z različnimi barvami kazalcev, če so v istih manometrih.

12. člen
(Samodejne zračne zavore)

- (1) V notranjem in v mednarodnem železniškem prometu morajo biti v vsa železniška vozila, razen v lahke motorne drezine, vgrajene samodejne zračne zavore, ki delujejo s stisnjenim zrakom (pnevmatsko krmiljene zračne zavore).
- (2) Sočasno delovanje vključenih samodejnih zračnih zavor vozil vlakov in premikalnih sestavov se mora omogočati s povezavo in prehodnostjo tako imenovanega glavnega zavornega voda (GZV).
- (3) Glavni zavorni vod mora biti izdelan iz cevi z notranjim oziroma svetlim premerom:
- $\varnothing = 25$ mm (1") na potniških in drugih vagonih, ki sodijo v to skupino vagonov;
 - $\varnothing = 32$ mm (5/4") na tovornih vagonih in drugih vagonih, ki sodijo v to skupino vagonov, ter na pogonskih vozilih.
- (4) Samodejne zračne zavore so na vseh železniških vozilih glavne zavore, ki morajo zagotavljati predpisano postopno zaviranje in popuščanje.
- (5) Samodejne zračne zavore se konstruirajo s hitrim delovanjem z oznako P (vrsta zaviranja "Potniško"), ter s počasnim delovanjem z oznako G (vrsta zaviranja "Tovorno"). Zavore s hitrim delovanjem (P) in veliko zavorno močjo se označujejo z oznako R.
- (6) Dodatne oziroma neposredne zračne zavore se praviloma vgrajujejo v pogonska vozila.
- (7) Predpisani stalni zračni tlak, imenovan pravilni delovni zračni tlak v glavnem zavornem vodu za pripravljenost delovanja samodejnih zračnih zavor, je 5 barov, pri čemer mora biti zadovoljivo delovanje teh zavor zagotovljeno tudi pri tlaku, ki je za 1 bar višji ali nižji od navedene vrednosti. Ko je v glavnem zavornem vodu zračni tlak 5 barov, morajo biti zračne zavore popuščene.
- (8) Po izpraznitvi zraka iz glavnega zavornega voda morajo biti zavore pritegnjene oziroma vozila zavrtá še najmanj 300 minut.
- (9) Železniška vozila, v katera sta vgrajeni samodejna in dodatna zračna zavora, morajo biti opremljena s skupnimi zavornimi valji in posebnim zračnim vodom za obe zavori.
- (10) Posamezni deli in sklopi samodejnih zračnih zavor morajo biti izdelani v skladu z določili objav UIC št. 540, 541-03, 541-04, 541-05, 541-06, 541-07, 541-08, 541-1, 541-2, 541-3, 541-4, 541-5, 542, 543, 544-1, 544-2, 545, 546, 547 in 549.
- (11) Naziv zavornega sistema vsakega vozila se določa po tipu razporednika samodejne zračne zavore.

13. člen
(Elektropnevmatske zavore)

- (1) Elektropnevmatske zavore so električno krmiljene zračne zavore z oznako ep.
- (2) Elektropnevmatske zavore morajo biti vgrajene v vozila tako, da je slednje mogoče uvrščati v vlake ne glede na to, ali bo zaviranje krmiljeno električno ali pnevmatično, in ne da bi bili potrebni kakršni koli dodatni posegi v vozila.
- (3) Elektropnevmatske zavore se lahko uporabljajo kot glavne zavore oziroma se vlaki zavirajo prvenstveno z njimi, pod pogojem, da se:
- med zaviranjem ob okvari električnega krmiljenja samodejno vključi pnevmatično krmiljenje delovanja zavore;

- okvara električnega krmiljenja zavore signalizira upravljavcu vozila na zanesljiv način, ne glede na to, ali je okvara nastala med zaviranjem oziroma vožnjo ali mirovanjem vlaka oziroma vozila.

(4) Kombinirano električno in pnevmatsko krmiljenje zračnega zaviranja mora biti izvedeno z istim zaviralnikom.

(5) Elektropnevmatske zavore z dodatnim sistemom, ki omogoča preložitev zaviranja v sili, morajo biti izdelane in vgrajene v vozila v skladu z obveznimi določili objave UIC št. 541-5.

14. člen

(Dinamične zavore in magnetske tirnične zavore)

(1) Dinamične zavore se praviloma vgrajujejo v vlečna vozila kot dopolnilne (motoriki in motorne garniture) in dodatne (lokomotive) zavore in so glede na način delovanja:

- elektrodinamične zavore na električnih in dizelelektričnih vlečnih vozilih (oznaka – E);
- hidrodinamične zavore na vlečnih vozilih s hidravličnim ali hidrodinamičnim prenosom moči (oznaka – H).

(2) Vlečna vozila se lahko zavirajo s kombiniranim delovanjem samodejnih zračnih in dinamičnih zavor.

(3) Da bi se zavorna masa dinamičnih zavor vlečnih vozil upoštevala v zavorni masi vlakov, morajo dinamične zavore ustrezati obveznim določilom objave UIC št. 544-2.

(4) Magnetske tirnične zavore (oznaka: Mg) se obvezno vgrajujejo v vozila za hitrosti nad 160 km/h kot dopolnilne zavore. Njihove konstrukcijske značilnosti in način vgradnje morajo biti v skladu z obveznimi določili objave UIC št. 541-06.

15. člen

(Ročne in pritrdilne zavore)

(1) Ročne in pritrdilne zavore so namenjene praviloma za zavarovanje stoječih vozil pred samopremaknitvijo ter tudi za upočasnitev in zaustavitev vozečega vozila. Delijo se na:

- vretenske ročne in pritrdilne zavore;
- vzvodne pritrdilne zavore;
- zračnovzmetne pritrdilne zavore.

(2) Ročne in pritrdilne zavore so torne zavore. Konstruirane morajo biti tako, da se lahko vozila z njimi zavrejo oziroma da se zavore pritegnejo:

- z vrtenjem ročice ali ročnega kolesa v smeri urnega kazalca, pri vretenskih zavorah;
- z enim ali več potegi vzvoda, pri vzvodnih pritrdilnih zavorah;
- s prekinitvijo napajanja elektropnevmatskega ventila, pri zračnovzmetnih pritrdilnih zavorah.

(3) Delovanje ročnih in pritrdilnih zavor na vozilih mora biti neodvisno od delovanja njihovih zračnih zavor.

(4) Ročne zavore so tiste, s katerimi se lahko ravna med vožnjo – ali na stoječih vozilih – s posebnih zavornih ploščadi, iz hodnikov in službenih prostorov vagonov ter iz vozniških kabin vlečnih vozil, motornih vozil za posebne namene in lahkih motornih drezin.

(5) Pritrdilne zavore so tiste, s katerimi se ravna s tal ali na zaprtih in odprtih ploščadih vlečnih vozil in motornih vozil za posebne namene.

16. člen
(Druga zavorna oprema)

- (1) V vsako železniško vozilo morajo biti vgrajene čelne zračne zaporne pipe glavnega zavornega voda, s katerimi se omogoča zapiranje in odpiranje prehodnosti tega zavornega voda.
- (2) Spenjanje glavnega zavornega voda med železniškimi vozili mora biti izvedeno z gibljivimi spojnimi zavornimi cevmi s spojnimi glavami.
- (3) Spenjanje železniških vozil s samodejnimi spenjačami mora omogočati samodejno spenjanje glavnega zavornega in glavnega pnevmatskega voda med železniškimi vozili.
- (4) Na železniških vozilih z glavnim pnevmatskim vodom mora biti onemogočeno spenjanje le-tega z glavnim zavornim vodom.
- (5) Zračne zavore morajo biti vgrajene v železniška vozila tako, da ostane po izključitvi njihovega delovanja glavni zavorni vod normalno prehodan.
- (6) Železniška vozila so lahko opremljena z menjalom za vrsto zaviranja, tovorni vagoni pa še z menjalom za spremembo zavorne sile.
- (7) V železniška vozila z vgrajenimi samodejnimi zračnimi zavorami morajo biti vgrajene tudi naprave za njihovo popustitev oziroma hitri popustni ventili, ki jih je mogoče sprožiti ročno.
- (8) V potniške vagone, službene vagone za tovarne vlake, vlečna vozila in motorna vozila za posebne namene morajo biti vgrajene naprave za sprožitev zaviranja v sili.
- (9) V železniška vozila z vgrajenimi samodejnimi zračnimi zavorami morajo biti vgrajeni regulatorji dolžine pomika batov zavornih valjev oziroma regulatorji zavornega vzvodja, ki morajo zagotavljati konstanten odmik zavornjakov ali zavornih vložkov od zaviralnih površin koles oziroma zavornih kolotov. Za vsak zavorni valj mora biti vgrajen poseben regulator zavornega vzvodja.
- (10) Pri kolesnih zračnih zavorah je za zaviralne dele dovoljena uporaba litoželeznih zavornjakov in/ali kompozitnih zavornjakov brez dodatka azbesta. Tehnične značilnosti kompozitnih zavornjakov morajo biti v skladu z določili objave UIC št. 541-4.
- (11) Pri kolutnih zračnih zavorah je za zaviralne dele dovoljena uporaba zavornih vložkov z oblogami iz kompozitnih snovi, katerih značilnosti so v skladu z določili objave UIC 541-3.
- (12) Za krmiljenje samodejne zračne zavore železniškega vozila se vgradi en razporednik za največ 31 m dolgo vozilo.
- (13) V železniška vozila z več vgrajenimi razporedniki se vgradi za vsak razporednik posebna izločilna naprava.
- (14) V prejšnjih odstavkih navedeni deli in sklopi zavor, kot so zaporne pipe, izločilne pipe, hitri popustni ventili, menjala zaviranja, sprožilniki zaviranja v sili, sestavni deli zavornih klad, zavorno vzvodje, sestavni deli spojnih cevi in pospešilniki hitrega zaviranja, morajo biti konstruirani in vgrajeni v železniška vozila v skladu z obveznimi določili UIC objav št. 541-04, 541-1 in 541-2.

2. Zaverna oprema posameznih vrst železniških vozil

17. člen

(Enotna zaverna oprema železniških vozil)

(1) Vsa železniška vozila morajo biti opremljena s samodejnimi prehodnimi zračnimi zavorami, katerih delovanje se krmili iz osrednjega mesta z zaviralnikom.

(2) Samodejna zračna zavora vsakega železniškega vozila mora biti opremljena z izločilno napravo z lahko spoznavno ročico, pri čemer mora glavni zavorni vod vozila, uvrščenega v vlak, ostati prehodni.

(3) Na vagonih, motornikih in motornih garniturah z vgrajeno kolutno samodejno zračno zavoro, pri kateri zavorni vložki niso dosegljivi in vidni brez preglednega jarka, mora biti na obeh bočnih straneh vozil vgrajena kazalna naprava stanja zavore. Stanje zračne zavore mora biti vidno po legi oziroma barvi kazalnih polj ali po simbolih, ki se pokažejo na kazalih.

(4) V vsa železniška vozila, razen določenega števila tovornih vagonov, v skladu z določili objave UIC št. 535-3, mora biti vgrajena ročna ali pritrdilna zavora.

(5) Ročne in pritrdilne zavore morajo pri dvoosnih vozilih delovati na najmanj eno kolesno dvojico in neodvisno od delovanja zračnih in drugih zavor najmanj na dve kolesni dvojici vozila na drugih vozilih.

(6) Ročne in pritrdilne zavore lahko delujejo z lastnimi prenosnimi deli in z delno ali celotno uporabo prenosnih delov oziroma zavernega vzvodja zračne zavore.

(7) Zaverna masa, ki se doseže z vretenskimi zavorami, se računa po objavi UIC št. 544-1 in mora biti napisana na zunanosti železniških vozil, v skladu z določili objave UIC št. 545.

(8) Železniška vozila za prevoz potnikov morajo biti opremljena z napravami za sprožitev zaviranja v sili, s katerimi lahko potniki ali železniški delavci sprožijo zaviranje vlakov v sili, ob nevarnostih in drugih situacijah. Ročice za sprožitev zaviranja v sili morajo biti na vidnih in lahko dostopnih mestih.

(9) Potniški vagoni, motorniki in motorne garniture, opremljeni s samodejnimi zračnimi zavorami velikih moči (oznaka: R) in z litoželeznimi zavornjaki ter z dvema stopnjama tlaka v zavornih valjih (nizki – visoki), morajo imeti na bočnih straneh napravo za kontrolo delovanja druge stopnje zaviranja. V notranjost teh vozil morajo biti vdelane kontrolne lučke ali manometri s kontrolnim kazalcem delovanja druge stopnje zaviranja z visokim zračnim tlakom.

(10) Za zmanjševanje udarnih in nateznih sil pri zaviranju mora biti v vsak vagon, katerega zaverna masa lahko pri P zaviranju preseže njegovo 1,25-kratno skupno maso, vgrajena naprava za uravnavanje zaverna sile, da se lahko zaverna masa zmanjša na manjšo vrednost od imenske. Pri tem je treba upoštevati, da zaverna masa potniških vagonov ne sme biti manjša od 105 % njihove lastne mase ali manjša od delne zaverna mase pri neenakomerno obremenjenih vagonih z ločenim uravnavanjem zaverna sile.

(11) Določilo iz prejšnjega odstavka ne velja za potniške vagoni z vgrajeno:

- zavoro velike moči in dvema stopnjama uravnavanja zaverna sile in zaverno maso v vrednosti 1,7-kratne lastne mase;
- kombinacijo kolesne in kolutne zavore z zaverno maso v vrednosti 1,7-kratne lastne mase;
- napravo za preprečevanje blokade koles.

(12) Poleg z zračnimi zavorami so lahko posamezne vrste železniških vlečnih vozil opremljene še z drugimi vrstami zavor, navedenimi v 9. členu tega pravilnika.

18. člen

(Zavorna oprema lokomotiv)

(1) V lokomotive morata biti vgrajeni samodejna in dodatna zračna zavora.

(2) Lokomotive za vožnjo vlakov s hitrostmi nad 100 km/h morajo biti opremljene z zračno zavoro velike moči R z električno krmiljenim menjalom vrst zaviranja "Tovorno-Potniško-Hitro" oziroma G–P–R.

(3) V vsaki vozniški kabini ali na krmilnem mestu lokomotive mora biti omogočena sprožitev samodejne zračne zavore na najmanj dveh mestih. Ta sprožitev mora biti mogoča neodvisno od zaviralnika ali pipe oziroma lopute za zaviranje v sili.

(4) V lokomotive so lahko poleg neposredne zračne zavore vgrajene še tudi druge zavore, ki so navedene v 9. členu tega pravilnika.

(5) V vse lokomotive morajo biti za zavarovanje pred samopremaknitvijo vgrajene ročne ali pritrdilne zavore.

(6) Lokomotive imajo lahko vgrajeno napravo za preprečevanje blokade zaviranih kolesnih dvojic (protiblokirne naprave) med zaviranjem in preprečevanje spodrsavanja pogonskih kolesnih dvojic pri vleki (protidrsne naprave).

(7) Lokomotive morajo biti opremljene z naslednjimi prenosnimi deli zavorne opreme:

- štirimi standardiziranimi zavornimi coklami modre barve, za polaganje na tirnice tipa UIC 60;
- dvema spojnim zavornima cevema za povezavo glavnega zavornega voda med vozili;
- dvema spojnim pnevmatičnima cevema za povezavo glavnega pnevmatičnega voda med vozili.

(8) Lokomotive in krmilni vagoni morajo biti opremljeni na čelnih straneh s spenjalnimi napravami električnih in zračnih vodov v skladu z objavo UIC št. 648.

19. člen

(Zavorna oprema motorikov in motornih garnitur)

(1) V motorike in motorne garniture je lahko poleg pnevmatskega krmiljenja samodejne zračne zavore vgrajeno tudi električno krmiljenje te zavore (ep–zavora).

(2) V motorike in motorne garniture so lahko poleg samodejne zračne zavore vgrajene še dopolnilne zavore (npr. dinamične, elektromagnetične tirnične zavore ipd.).

(3) Za zavarovanje pred samopremaknitvijo morajo biti motorniki in motorne garniture opremljeni z ročno vretensko ali z zračnovzmetno pritrdilno zavoro. Mehanizem ročne vretenske zavore mora pri sili 0,5 kN na ročnem kolesu omogočati zavarovanje posameznega železniškega vozila pred samopremaknitvijo na padcu 35 ‰ (to ni obvezno za železniška vozila, izdelana pred 31. 12. 1983).

(4) V motorike in motorne garniture so lahko vgrajene tudi naprave za uravnavanje zavorne sile zračne zavore, odvisno od obremenitve.

(5) Za opremljenost notranjosti potniških oddelkov motornikov in motornih garnitur z zavornimi napravami veljajo enaka določila kot za potniške vagonne.

(6) Motorniki in motorne garniture morajo biti opremljeni z dvema zavornima coklama modre barve za polaganje pred kolesa na tirnicah tipa UIC 60.

20. člen

(Zavorna oprema potniških vagonov)

(1) Potniški vagoni morajo biti opremljeni:

- s samodejno zračno zavoro s P zaviranjem, odobreno za mednarodni promet v skladu z objavo UIC št. 543;
- z ročno zavoro;
- z napravami za sprožitev zaviranja v sili.

(2) Mehanizem vretenske ročne zavore na potniških vagonih mora pri sili 0,5 kN na ročnem kolesu zagotavljati zavarovanje vagona pred samopremaknitvijo na padcu 35 ‰ (to ni obvezno za vagonne, izdelane pred 31. 12. 1983).

(3) V potniške vagonne s podstavnimi vozički, grajene za hitrosti nad 100 km/h, morajo biti vgrajene zračne zavore velike moči z menjalom za R-zaviranje, za hitrosti nad 160 km/h pa morajo biti vgrajene MG-zavore.

(4) V poštne, službene in druge potniške vagonne z uporabno obremenitvijo nad 10 ton morajo biti vgrajene zračne zavore velikih moči s samodejnim uravnavanjem zavorne sile, odvisno od obremenitve.

(5) Potniški vagoni z zavoro velike moči morajo biti opremljeni z napravo za preprečevanje blokade koles (protidrsno napravo), ki je konstruirana in deluje v skladu z obveznimi določili objave UIC št. 541-05.

(6) V notranjost potniških vagonov morajo biti vgrajeni lahko dosegljivi ročajji za sprožitev zaviranja v sili. Ob teh ročajjih morajo biti enotni, z objavo UIC št. 545 določeni napisi.

(7) Naprave za sprožitev zaviranja v sili morajo biti plombirane. Vrvce za plombiranje morajo zdržati silo trganja od 4 do 7 daN. Skupna potrebna sila za sprožitev zaviranja v sili ne sme biti večja od 10 do 17 daN.

(8) Naprave za sprožitev zaviranja v sili morajo biti tako izdelane, da jih po uporabi ni mogoče vrniti v pripravljenost za ponovno delovanje brez posebnega posega.

(9) Omarice, v katerih so naprave za vračanje zračne zavore v stanje pripravljenosti za delovanje, morajo biti označene v skladu z objavo UIC št. 545.

(10) V poštne, službene in prtljažne vagonne morajo biti vgrajene ročne zavore za uporabo v notranjosti teh vagonov. Ročna kolesa ročnih zavor morajo biti dosegljiva v prostorih, ki so ločeni od službenih prostorov.

(11) Službeni oddelki prtljažnih in poštnih vagonov morajo biti opremljeni z napravami za sprožitev zaviranja v sili. Če se te naprave nahajajo v stranskem hodniku teh vagonov, mora biti ob njih napis iz šestega odstavka tega člena.

(12) V hodnike na čelnih straneh vagonov ter v toaletne in umivalne prostore ni treba nameščati naprav za sprožitev zaviranja v sili.

21. člen

(Zavorna oprema tovornih vagonov)

(1) Tovorni vagoni in vagonске enote členkastih tovornih vagonov morajo biti opremljeni z zavorno opremo v skladu z objavo UIC št. 543. V vse tovrne vagone mora biti vgrajena za mednarodni promet odobrena samodejna zračna zavora z menjalom za vrsto zaviranja "Tovorno – Potniško" (G–P).

(2) Za opremljenost tovornih vagonov z vretenskimi zavorami je treba upoštevati tudi določila objave UIC št. 535-3.

(3) Mehanizem ročne ali pritrdilne vretenske zavore mora pri sili 0,5 kN na ročici ali ročnem kolesu omogočati pri polno naloženih tovornih vagonih 20 t zavorne mase. Navedeno ne velja za obstoječe tovrne vagone in tiste, kjer zaradi konstrukcijskih razlogov ni mogoče doseči ustreznega prestavnega razmerja (1400 ali v posebnih primerih največ 1500).

(4) V tovrne vagone za S-promet (hitrost do 100 km/h) morajo biti vgrajene naprave za uravnavanje zavorne sile, odvisno od obremenitve, in sicer z ročnimi ali samodejnimi menjali "Prazno – Naloženo" ali z napravami za samodejno zvezno uravnavanje zavorne sile, odvisno od obremenitve oziroma naloženosti. Zavorna sila teh vagonov mora zagotavljati zavorne odstotke glede na osne mase v skladu z objavo UIC št. 541-04.

(5) V tovrne vagone za SS-promet (hitrost do 120 km/h) morajo biti vgrajene naprave za samodejno zvezno uravnavanje zavorne sile, odvisno od obremenitve. Zavorna sila teh vagonov mora zagotavljati zavorne odstotke glede na osne mase v skladu z objavo UIC št. 541-04.

(6) Razporedniki zračnih zavor na tovornih vagonih morajo biti opremljeni z ročno napravo za izzračenje oziroma hitro popustitev zavore, z enkratnim kratkim potegom ročaja, dosegljivega iz obeh bočnih strani vsakega vagona.

(7) Tovorni vagoni, ki so sestavljeni iz več togo spetih vagonских enot (členkasti vagoni) in ki so izdelani po 1. januarju 1992, so lahko po objavi UIC št. 572 opremljeni z enim razporednikom do dolžine vagona največ 31 m. Daljši sestavljeni vagoni se morajo opremiti z dvema ali več razporedniki enakega tipa, pri čemer dolžina vagona, ki odpade na en razporednik, ne sme presegati 31 m.

(8) Pri sestavljenih oziroma členkastih vagonih, ki imajo prilagojeno zavorno maso k potrebnemu nakladu, mora biti zavora vsake vagonске enote opremljena s samodejnim zveznim uravnavanjem zavorne sile.

(9) Če se v tovrne vagone vgrajujejo detektorji iztirjenja, morajo ustrezati določilom objave UIC št. 541-08.

22. člen

(Zavorna oprema motornih vozil za posebne namene)

(1) Motorna vozila za posebne namene in njihovi priklopni vagoni morajo biti opremljeni z napravami za zaviranje, ki omogočajo zanesljivo zaustavljanje na zavorni razdalji 400 m. Poleg zračnih zavor morajo biti v ta vozila vgrajene ročne ali pritrdilne zavore za zavarovanje pred samopremaknitvijo.

(2) V tirne žerjave s podstavnimi vozički ali brez njih, ki med prevozom ne uporabljajo posebnega priklopnega vagona za podporo dvigalne ročice, mora biti vgrajena zračna zavora z menjalom G–P.

- (3) Snežni odmetalniki morajo biti opremljeni z zračno zavoro, ročno zavoro, menjalom G-P, napravo za sprožitev zaviranja v sili in z manometrom za kontrolo tlaka v glavnem zavornem vođu.
- (4) Intervencijski vagoni za vse namene (sanitetni, delavniški, orodni, skladiščni ipd.) morajo biti opremljeni z zračno zavoro z menjalom G-P, ročno zavoro in napravo za sprožitev zaviranja v sili.
- (5) Merilni vagoni za vse vrste meritev morajo biti opremljeni z zračno zavoro z menjalom G-P, ročno zavoro in napravo za sprožitev zaviranja v sili. Zavorna oprema teh vagonov mora ustrezati opremi potniških vagonov.
- (6) Dinamometrični vagon mora biti opremljen z zračno zavoro velike moči in drugo zavorno opremo, določeno za potniške vagonne.
- (7) Druga vozila v posebne namene morajo biti opremljena z enakimi zračnimi zavorami kot tovorni vagoni za hitrosti do 100 km/h oziroma za S-promet.
- (8) Posebni vagoni za šolanje, preskušanje in meritve ipd. s podstavnimi vozički, predvideni za hitrosti nad 100 km/h, morajo biti opremljeni z zračno zavoro velike moči in drugo zavorno opremo, določeno za potniške vagonne.
- (9) Motorna vozila za posebne namene in lahke motorne drezine morajo biti opremljeni z dvema zavornima coklama modre barve za polaganje pod kolesa na tirnicah tipa UIC 60.

23. člen

(Označevanje zavor na železniških vozilih)

- (1) Na železniških vozilih morajo biti napisane ustrezne oznake, ki služijo kot podatki o vrstah in tipih vgrajenih zavor ter njihovih zmogljivostih.
- (2) Vrednosti zavornih mas vretenskih zavor, ročnih ali pritrdilnih, morajo biti napisane v ustrezni obliki in na ustreznih mestih.
- (3) Zavore z določenimi posebnostmi (kolutne zavore, elektropnevmatske zavore, zavore z zavornjaki iz kompozitnih snovi, zavore z zaviranjem v sili s preloženim delovanjem, zavore s pospešilniki ipd.) morajo biti označene s predpisanimi dodatnimi oznakami.
- (4) Oznake zavor morajo biti napisane na železniških vozilih v ustreznih oblikah in barvah ter na mestih, ki jih določajo objava UIC št. 545 ter Sporazuma RIC in RIV.

3. Preskušanje zavor pri novogradnji in vzdrževanju železniških vozil

24. člen

(Preskušanje prototipov zavor)

- (1) Novo konstruirani zavorni sistemi ne smejo biti vgrajeni v železniška vozila, dokler niso preskušeni po predpisih za preskušanje prototipov.
- (2) Vitalni sklopi in deli zavor morajo biti certificirani oziroma mora biti zanje izdana izjava o skladnosti, v skladu z zakonom o standardizaciji.
- (3) Proizvajalci vitalnih sklopov in delov zavor morajo imeti organizirano kontrolno-prevzemno dejavnost, ki mora z vstopno, medfazno in končno kontrolo nadzirati skladnost in kakovost njihove proizvodnje.

(4) Zavorni sistemi se preskušajo (glej prvi odstavek) v laboratorijih in med uporabo. To opravlja ustrezna pooblaščen organizacija s sodelovanjem strokovnjakov za zavore železniških vozil.

(5) Nova zavorna naprava, ki se bo vgrajevala v železniška vozila za mednarodni promet, se mora javno preskusiti – demonstracija prijavljene zavore, pred pododborom UIC Področje zavor, ki lahko ob uspešno opravljenih preskusih odobri uporabo novega zavornega sistema.

(6) Z nameravanimi funkcionalnimi spremembami zavor, ki so že odobrene v mednarodnem prometu, je treba prej seznaniti pododbor UIC Področje zavor, ki določi nadaljnje oziroma dodatne modalitete zavor.

(7) Pred uvedbo serijske proizvodnje in uporabe novega zavornega sklopa ali dela je treba preveriti skladnost, predpisano v pravilniku o tehnični skladnosti železniških vozil.

(8) Železniška vozila, na katerih je bila zavorna oprema rekonstruirana, morajo biti preskušena po predpisih, ki veljajo za prototipe zavor.

(9) Prototipe zavor je treba preskušati po določilih objave UIC št. 547 in 540.

25. člen

(Preskušanje zavor po vgraditvi v železniška vozila in določanje zavorne mase)

(1) Preskušanje zavor na vozilih je obvezno zaradi ugotavljanja brezhibnega delovanja in učinkovitosti zaviranja zavor po vgraditvi v železniška vozila.

(2) Na zahtevo lastnika vozil ali pristojnega organa so proizvajalci dolžni ponovno ali dopolnilno preskusiti zavore na vozilih v uporabi.

(3) Pred iztekom garancijskega roka novih ali rekonstruiranih vozil je treba natančno pregledati in preskusiti zavorno opremo.

(4) Zavorne mase, ki se napišejo na železniška vozila, je treba Izračunavati in/ali ugotavljati v skladu z objavo UIC št. 544-1.

26. člen

(Preskušanje zavor pri vzdrževanju vozil)

Zavore se morajo preskušati po končanih popravilih vozil pri sprotne vzdrževanju kot sprotne popravila zavor (SPZ) in po končanih revizijah zavor, v skladu s pravilnikom o vzdrževanju železniških vozil.

4. Vzdrževanje zavor in druge dejavnosti v zvezi z njimi

27. člen

(Splošno o vzdrževanju zavor)

(1) Zavore na železniških vozilih je treba vzdrževati s srotnimi, načrtovanimi in izrednimi popravili.

(2) Roki načrtovanega vzdrževanja zavor na vozilih morajo biti identični rokom vzdrževanja vozil kot celote, ki so določeni v pravilniku o vzdrževanju železniških vozil.

(3) Vrste vzdrževanja zavor, vzdrževanje vitalnih sklopov in delov zavornih naprav, pooblaščenje specializiranih delavnic in potrebna strokovnost delavcev za vzdrževanje zavor so podrobneje opredeljeni v pravilniku o vzdrževanju železniških vozil (Uradni list RS, št. 53/02).

(4) Popravila oziroma revizije zavor, normativi materialov in časa morajo biti predpisani v enotni tehnološko-remontni dokumentaciji, pripravljeni in urejeni v pristojnih službah pooblaščenih vzdrževalcev, s sodelovanjem lastnikov vozil.

(5) Vzdrževalna dela s popravili in zamenjavo z novimi ter popravljenimi sklopi in deli zavor pri posameznih vrstah popravil se določijo v pravilniku o vzdrževanju železniških vozil.

28. člen

(Druge dejavnosti v zvezi z zavorami)

(1) Lastniki in investitorji morajo skrbeti za uporabo, vzdrževanje in razvoj zavornih naprav na železniških vozilih in pri tem upoštevati vse tovrstne predpise.

(2) Sistemske napake na zavornih napravah je treba odpraviti v najkrajšem času in s sodelovanjem proizvajalcev železniških vozil ter vzdrževalcev. Če se pojavijo take sistemske napake, da je ogrožena varnost prometa, je treba iz prometa takoj izločiti vsa istovrstna železniška vozila in analizirati ter odpraviti pomanjkljivosti.

III. RAVNANJE Z ZAVORAMI VLAKOV IN ŽELEZNIŠKIH VOZIL V PROMETU

1. Sestava vagonских vlakov glede na zaviranje

1.1 Uvrščanje vagonov v vlake

29. člen

(Splošno o uvrščanju vagonov v vlake)

(1) Vrste zavor in zavorne mase vagonov morajo biti na njih razločno vidne.

(2) Vagoni, ki imajo pokvarjeno zavoro, morajo biti olistani v skladu s sporazumi RIC in RIV.

(3) Vse vagone, uvrščene v vlak (razen priklopnika s pokvarjenim GZV), je treba vključiti v GZV.

(4) Pri vlakih s hitrostmi nad 120 km/h morajo brezhibno delovati zavore vseh vanje uvrščenih vagonov.

(5) Pri vsakem vlaku mora imeti sklepni vagon brezhibno delujočo samodejno zračno zavoro, potniški sklepni vagon pri potniških vlakih pa še brezhibno ročno zavoro in sprožilnik zaviranja v sili.

30. člen

(Spenjanje vagonov in spajanje zračnih cevi)

(1) Pri spenjanju vagonov oziroma železniških vozil vseh vlakov z vretenskimi spenjačami je treba té priviti tako, da se odbojniki rahlo stiskajo. To se naredi tako, da se vreteno spenjače po dotiku odbojnih plošč še dodatno dvakrat zavrti v smeri privijanja.

(2) Pred spajanjem zavornih in pnevmatskih cevi vozil, ki imajo na eni ali obeh straneh GPV in GZV pod tlakom, se za trenutek odprejo njune čelne pipe, zaradi izpusta morebitnega kondenzata. Nato mora spenjalec močno držati spojno glavo cevi, obrnjeno z njeno izhodno odprtino od sebe. Po sklenitvi spojnih cevi GZV in GPV odpre spenjalec njihove čelne pipe, če je le mogoče iz zunanje strani železniškega vozila.

31. člen
(Priklopnik)

(1) Priklopnik je vagon oziroma vozilo brez delujoče zračne zavore, uvrščeno za sklepni vagon, ki ga zaradi tehničnih vzrokov ni mogoče uvrstiti na drugo mesto v vlaku.

(2) Uvrščanje priklopnikov v vlake je določeno v prometnem pravilniku.

32. člen
(Uvrščanje potniških vagonov v potniške vlake in lege menjal zavor)

(1) Potniški vlaki se morajo zavirati s hitro delujočimi samodejnimi zračnimi zavorami in/ali z elektropnevmatskimi (EP) zavorami.

(2) Pri vlakih s hitrostjo do 120 km/h se lahko med vožnjo iz kakršnega koli vzroka izloči zavora posameznega vagona, pri čemer sta lahko med vagoni z brezhibno zavoro največ dva vagona z izločeno zavoro.

(3) Vagoni z R-zaviranjem se lahko uvrščajo v vlake z vagoni, ki imajo P-zaviranje in odstotek zavorne mase najmanj 105 odstotkov, ter s tovornimi vagoni, sposobnimi za SS-promet.

(4) Na vagonih s pospešilniki praznjenja zavornega voda morajo biti le-ti vključeni.

(5) V vlakih s P- in R-zaviranjem mora biti od skupnega števila vagonov z delujočimi zavorami najmanj ena tretjina vagonov z R-zaviranjem.

(6) Kadar niso izpolnjeni pogoji iz prejšnjih treh točk, se menjala vrst zaviranja na vagonih z R-zaviranjem prestavijo v lego za P-zaviranje.

(7) Potniškim vlakom s P-zaviranjem se lahko dodajo tovorni vagoni s P-zaviranjem, če znašajo odstotki njihove zavorne mase najmanj 60 odstotkov njihove lastne oziroma skupne mase.

(8) Potniškim vlakom s hitrostmi do 90 km/h se lahko dodajo tovorni vagoni z G-zaviranjem. Skupno število osi dodanih tovornih vagonov z G-zaviranjem ne sme preseči ene tretjine števila osi vagonov s P-zaviranjem. V tem primeru se upošteva, da je vlak s P-zaviranjem. Vagone z G-zaviranjem je treba uvrščati pred vagone s P-zaviranjem, odstotek njihove zavorne mase pa mora znašati najmanj 50 odstotkov njihove lastne oziroma skupne mase.

(9) Pri vlakih s hitrostmi do 120 km/h je treba na vagonih s P-zaviranjem in zavorno maso najmanj 105 odstotkov ter vagonih z R-zaviranjem prestaviti menjala v lego za najmočnejše zaviranje. Menjala na lokomotivi se prestavi v lego za R-zaviranje.

(10) Pri vlakih s hitrostmi nad 120 km/h morajo biti zavore vseh vozil brezhibne in vključene. Menjala na vagonih in lokomotivi morajo biti v legi za najmočnejše zaviranje.

(11) Pri vlakih z več kot 80 osmi, sestavljenih iz praznih potniških vagonov in vagonov za prevoz avtomobilov, je treba prestaviti menjala na vseh vagonih v lego za P-zaviranje, na lokomotivi pa v lego za G-zaviranje.

33. člen

(Uvrščanje tovornih vagonov v tovarne vlake in lege menjal zavor)

(1) Na tovornih vagonih, uvrščenih v tovarne vlake, je treba prestaviti menjala v lego za P-zaviranje.

(2) V tovarne vlake s hitrostjo do 100 km/h in s P-zaviranjem, se lahko uvrstijo vagoni z G-zaviranjem, vendar največ do tretjine števila vagonov s P-zaviranjem. Namesto vagonov z G-zaviranjem se lahko v te vlake uvrstijo vagoni, ki imajo samo GZV, vendar največ do 6 osi in samo v notranjem prometu.

(3) Vagonov, ki so opremljeni samo z GZV, ni dovoljeno uvrščati v tovarne vlake v mednarodnem prometu.

(4) Menjalo zavore pripete doprežne lokomotive mora biti ne glede na vrsto vlaka vedno v legi za P-zaviranje.

(5) V tovarne vlake v notranjem prometu in s hitrostjo do 90 km/h se lahko med dva vagona z brezhibno delujočo zračno zavoro uvrsti največ 12 osi vagonov, ki so opremljeni samo z GZV oziroma z izključeno zavoro.

(6) Na padcih, večjih od 15 ‰, je treba med zadnjih 10 vagonov tovornih vlakov s hitrostmi do 90 km/h uvrstiti najmanj 5 vagonov z brezhibno delujočo zračno zavoro.

(7) Tovorni vlaki v mednarodnem prometu s hitrostjo $v_{\max} = 120$ km/h morajo biti sestavljeni izključno iz:

- tovornih vagonov z oznako SS, katerih skupna nakladna masa ne sme presegati mejne obremenitve napisane ob tej oznaki;
- praznih tovornih vagonov z oznako S kot tudi z oznako 120 – 00,0 t;
- praznih potniških vagonov (potniški in prtljažni vagoni RIC), ki so sposobni za hitrost najmanj 120 km/h.

(8) S sporazumom med upravljavcem in prevoznikom se lahko v vlake iz prejšnjega odstavka uvrščajo tudi:

- vagoni, ki so primerni za hitrost 120 km/h, vendar ne izpolnjujejo vseh pogojev za SS-promet; ti vagoni imajo dodatni napis, s katerim je navedena mejna nakladna masa za hitrost 120 km/h (v skladu s točko 23.2.1.4 RIV);
- vagoni, ki so označeni desno (ali levo) od mejne nakladne mase z dvema zvezdicama in katerih skupna nakladna masa ne sme presegati z zvezdicama označene vrednosti.

(9) Dolžina vlakov brez lokomotiv iz sedmega in osmega odstavka tega člena ne sme presegati 600 m, njihova vlečena masa pa ne sme presegati 1000 t, če ni drugače določeno s sporazumi med upravljavcem in prevoznikom.

(10) Tovorni vlaki v mednarodnem prometu s hitrostjo $v_{\max} = 100$ km/h morajo biti sestavljeni izključno iz:

- tovornih vagonov za S- ali SS-promet, katerih skupna nakladna masa ne sme presegati mejne obremenitve, napisane ob oznaki S;
- praznih potniških vagonov (potniški in prtljažni vagoni RIC).

(11) S sporazumom med upravljavcem in prevoznikom se lahko v vlake iz prejšnjega odstavka uvrščajo tudi:

- vagoni, ki so primerni za hitrost 100 km/h, vendar ne izpolnjujejo vseh pogojev za S-promet; ti vagoni imajo dodatni napis, s katerim je navedena mejna nakladna masa za hitrost 100 km/h (v skladu s točko 23.2.1.4 RIV);

- vagoni, ki so označeni desno (ali levo) od mejne nakladalne mase z dvema zvezdicama in katerih skupna nakladna masa ne sme presegati z zvezdicama označene vrednosti.

(12) Dolžina vlakov brez lokomotiv iz desetega in enajstega odstavka tega člena ne sme presegati 700 m, njihova vlečena masa pa ne sme presegati 1200 t, če ni drugače določeno s sporazumi med železniškimi prometnimi podjetji.

1.2 Največje število osi, največja dolžina in največja masa vagonских vlakov

34. člen

(Splošno o številu osi in dolžini vagonских vlakov)

(1) Največje število osi in največja dolžina (m) vagonских vlakov sta odvisna od vrste vlakov, njihove največje dovoljene hitrosti in od vrste njihovega zaviranja.

(2) Pri določanju največjega števila osi oziroma največje dolžine vlakov je treba upoštevati dejansko število osi vseh vozil v vlakih oziroma njihove dolžine, razen osi oziroma dolžin delovnih lokomotiv.

35. člen

(Število osi, masa in dolžina potniških vlakov)

(1) Potniški vlaki so lahko sestavljeni v skladu s podatki v spodnji preglednici:

	Redna omejitev	Najvišja omejitev
št. vagonov	14	16
št. osi	56	64
masa vlaka	700 t	800 t
dolžina vlaka	370 m	430 m

(2) Če se v mednarodnem prometu preseže redna omejitev sestave potniškega vlaka iz prejšnjega odstavka, je treba to sporočiti v sprejemljivem roku prevzemni železnici.

(3) V število osi vlakov iz prejšnjih odstavkov je treba upoštevati tudi osi vagonov za prevoz osebnih avtomobilov in drugih vanje uvrščenih tovornih vagonov.

(4) Prazne vagonские potniške vlake je treba obravnavati kot tovarne vlake z največjo dolžino v skladu s prvim odstavkom 36. člena tega pravilnika.

(5) Če se pri potniškem vlakcu v notranjem prometu preseže najvišja omejitev sestave iz prvega odstavka tega člena, ga je treba upoštevati kot tovorni vlak s hitrostjo, navedeno v drugem odstavku 36. člena tega pravilnika.

36. člen

(Dolžine tovornih vlakov)

(1) Dolžina tovornih vlakov se računa s seštevanjem dolžin, merjenih med nestisnjenimi odbojniki vsakega v vlak uvrščenega vozila, z zaokroženjem navzgor na cel decimeter (dm); skupna dolžina vozil oziroma vagonov vlaka (brez delovnih lokomotiv) se zaokroži navzgor na cel meter.

(2) Glede na hitrost tovornih vlakov s P-zaviranjem sme biti njihova največja dolžina v skladu s podatki v spodnji preglednici:

Hitrost (v_{max})	Dolžina
100 km/h	700 m
120 km/h	600 m

1. 3 Uvrščanje in zaviranje nedelovnih pogonskih vozil v vlake ter sestava vagonskih vlakov z dinamičnim zaviranjem lokomotiv

37. člen

(Uvrščanje in zaviranje nedelovnih lokomotiv v vlakih)

(1) V vlak uvrščeno nedelovno lokomotivo z brezhibno zračno zavoro je treba zavirati enako kot druga vlečena vozila.

(2) GZV nedelovne lokomotive mora biti vedno brezhiben. Če tega ni mogoče zagotoviti, je treba takšno lokomotivo uvrstiti v lokomotivski vlak z drugo lokomotivo.

38. člen

(Uvrščanje v vlake in zaviranje motornih vozil za posebne namene)

Na motornem vozilu za posebne namene, uvrščenem v vlak, mora biti njegov GZV vključen v GZV vlaka, samodejna zračna zavora pa vključena (zaviralnik samodejne zračne zavore mora biti v legi "izključeno" oziroma "nevtralno").

39. člen

(Sestava vagonskih vlakov z dinamičnim zaviranjem lokomotiv)

(1) Zaviranje vagonskih vlakov z dinamičnimi (električnimi, hidravličnimi ipd.) zavorami lokomotiv, ki je namenjeno za uravnavanje njihove hitrosti pri vožnji na daljših padcih, je dovoljeno le na progah oziroma njihovih odsekih z loki, ki imajo polmere, večje od 220 m.

(2) Vlake, ki se bodo zavirali z dinamičnimi zavorami lokomotiv, je treba sestaviti iz vagonov, pri katerih višinske razlike med središčnicami dotikajočih odbojnikov niso večje od 85 mm.

1.4 Dela železniških delavcev v zvezi s sestavo in zaviranjem vlakov

40. člen

(Dela preglednikov vagonov po sestavi vlakov)

(1) Po sestavi vlakov oziroma pripravi za preskus zavor morajo pregledniki vagonov pregledovati in ugotavljati:

- pravilnost spetosti vagonov;
- pravilnost spojenosti zavornih in pnevmatskih cevi;
- lege ročic čelnih pip;
- namestitvev neuporabljenih zavornih in pnevmatskih cevi na njihove nastavke;
- popustitev ročnih in pritrdilnih zavor;
- plombiranost sprožilnikov zaviranja v sili v potniških vagonih;
- delovanje manometrov GZV v službenih vagonih;

- lego sledilnih kazalcev manometrov zavornih valjev na vagonih z dvostopenjskim R zaviranjem v osnovni legi.

(2) Pregledniki vagonov morajo obvestiti delavca, odgovornega za sestavo vlaka, o ugotovljenih:

- nepravilnih legah menjal zavor;
- nepravilnem spetju vagonov (npr. nezadostno privite spenjače);
- visečih zavornih in pnevmatskih ceveh;
- pritegnjenih ročnih in pritrdilnih zavorah, s katerimi vlak ni zavarovan pred samopremaknitvijo;

odgovorni delavec pa mora poskrbeti za odpravo ugotovljenih nepravilnosti.

41. člen

(Dela postajnega in vlakospremnega osebja na postajah brez preglednika vagonov)

(1) Na izhodnih in medpotnih postajah vlakov, kjer ni preglednikov vagonov, je pri vlakih z vlakovodjo le-ta odgovoren za:

- pravilno sestavo vagonov vlakov;
- brezhibno delovanje zavor;
- lego vseh vrst menjal zavor;
- predpisano opravljen preskus zavor.

(2) Če na vagonu, uvrščenem v vlak, postajno ali vlakospremno osebje ugotovi nepravilnosti, zaradi katerih vagon ni sposoben za nadaljnjo vožnjo, mora o tem obvestiti strojevodjo, le-ta pa mora odločiti o nadaljnjem ravnanju z vagonom.

(3) Po sestavi vlaka na postaji, kjer ni preglednika vagonov, mora delavec, odgovoren za sestavo vlakov, vlak pregledati tako, kot je navedeno v prvem odstavku 40. člena tega pravilnika.

(4) Ročne zavore potniških vagonov je treba preskusiti v skladu z določili 59. člena tega pravilnika.

2. Preskusi delovanja zavor

2.1 Uvodna določila o preskusih delovanja zavor

42. člen

(Splošno o preskusih delovanja zavor)

(1) Preskušanje delovanja zavor (v nadaljnjem besedilu: preskus zavor) je postopek, s katerim se ugotovi delovanje zavor na posameznih vozilih v prometu oziroma v vlakih in po vzdrževalnih delih. Opravljajo se po obveznih določilih objave UIC št. 453.

(2) Preskus zavor vlakov je namenjen tudi za ugotavljanje njihove dejanske zavorne mase, v kateri se lahko upošteva le zavorna masa vozil z brezhibno delujočimi zavorami.

(3) Delovanje zavor, ki se preverja s preskusom zavor, zajema:

- pregled stanja zavornih naprav;
- preskus pripravljenosti zavor za delovanje (predpisani zračni tlak, tesnost zračnih sistemov ipd.);
- preskus zavrtja in odprtja zavor.

(4) Zavore morajo preskušati ustrezno usposobljeni delavci.

(5) Pred vsakim preskusom zračnih zavor se mora GZV vlaka oziroma vozila napolniti z zrakom na pravilni delovni zračni tlak 5 bar in se preskusiti njegova tesnost.

(6) Pri preskusu tesnosti iz prejšnjega odstavka se zračni tlak v GZV v eni minuti od trenutka prenehanja dopolnjevanja zraka ne sme znižati za več kot:

- 0,3 bara – pri potniških vagonih in motornih vlakih;
- 0,4 bara – pri tovornih in službenih vlakih.

(7) Preskusi zavor vlakov v javnem železniškem prometu morajo biti dokazno evidentirani in potrjeni. Potrdijo jih preskuševalci iz četrtega odstavka tega člena.

(8) Vse pri preskusih zavor ugotovljene nepravilnosti, ki vplivajo na brezhibno delovanje zavor, je treba odpraviti. Če to ni mogoče in če nepravilnosti ogrožajo varnost prometa, je treba zavore izključiti ali vagone odstaviti.

43. člen

(Delavci in oprema pri preskusih zavor)

(1) Za predpisano opravljanje preskusov zavor so odgovorni železniški delavci, ki so v tem pravilniku imenovani pregledni delavci.

(2) Pregledni delavci pri preskusih zavor pogonskih vozil so:

- osebje vlečnih vozi;
- vozniki motornih vozil za posebne namene;
- vozniki lahkih motornih drezin.

(3) Na postajah s pregledniškimi mesti TVD morajo opravljati vse vrste preskusov zavor vagonov strojevodje in pregledniki vagonov.

(4) Na postajah, kjer ni pregledniških mest TVD oziroma ni preglednikov vagonov, morajo opravljati s strojevodjem:

1. popolne preskuse zavor vlakov:
 - vlakovodja,
 - premikalni vodja;
2. delne preskuse zavor vlakov:
 - pomočnik strojevodje,
 - sprevodnik,
 - premikač,
 - kretnik,
 - prometnik.

(5) Pregledni delavci iz prejšnjega odstavka opravljajo preskuse zavor po vrstnem redu, po katerem so navedeni.

(6) Preskuse zavor s stabilnimi kompresorskimi napravami morajo opravljati pregledniki vagonov.

(7) Preskuse zavor premikalnih sestavov morajo opravljati premikalni vodje.

(8) Preskusi zavor vagonov se lahko opravljajo z lokomotivami, motornimi vozili za posebne namene ali s stabilnimi kompresorskimi napravami.

44. člen
(Priprava na preskuse zavor)

- (1) Pred preskusi zavor morajo biti menjala zavor na vozilih predstavljena v ustrezne lege, pri katerih se bo vlak zaviral.
- (2) Če pri opravljanju preskusa zavor preti nevarnost samopremaknitve vlaka ali vozila, ga je treba ustrezno zavarovati.
- (3) Preskuse zavor z lokomotivo mora strojevodja opravljati z zaviralnikom na tistem upravljalnem mestu, s katerega bo vlak zaviral med vožnjo.
- (4) Pred preskusom zavor je treba pregledati stanje zavor z obeh strani vlaka.
- (5) Pred začetkom preskusa zavor morajo biti zavore vseh vagonov oziroma vozil, razen tistih, s katerimi je vlak zavarovan pred samopremaknitvijo, popuščene.

45. člen
(Sporazumevanje pri preskusih zavor)

Pri preskusih zavor se morajo delavci sporazumevati neposredno govorno in/ali s signalnimi znaki za opravljanje preskusov zavor, ki so predpisani v signalnem pravilniku (Uradni list RS, št. 32/02). Sporazumevajo se lahko tudi po radijskih zvezah.

2.2 Opravljanje preskusov zavor pogonskih vozil

46. člen
(Skupna določila o preskusih zavor pogonskih vozil)

- (1) Preskuse zavor pogonskih vozil opravlja osebje vlečnih vozil, vozniki motornih vozil za posebne namene ter vozniki lahkih motornih drezin.
- (2) Delavci, navedeni v prejšnji točki, opravljajo na pogonskih vozilih popolni in delni preskus zavor, pri čemer ta preskusa nista smiselno enaka preskusom zavor vagonov vlakov.
- (3) Pri popolnem preskusu zavor pogonskega vozila se preskusi delovanje vseh na njem vgrajenih zavor.
- (4) Pri delnem preskusu zavor pogonskega vozila se preskusi najmanj delovanje samodejne in neposredne zračne zavore, če je vozilo s slednjo tudi opremljeno.
- (5) Na pogonskih vozilih je treba opraviti popolni preskus zavor:
 - ob vsaki pripravi oziroma prevzemu vozila v organizacijski enoti ali zunaj nje;
 - vsakih 24 ur oziroma pri dnevnem pregledu vozila, če so se med tem časom opravljali samo delni preskusi zavor oziroma je bilo vozilo neprekinjeno v uporabi s stalnimi primopredajami.
- (6) Delni preskus zavor pogonskih vozil je treba opraviti med dvema opravljenima popolnima preskusoma zavor, vsakokrat pri:
 - prevzemu oziroma prevzemnem pregledu vozila;
 - menjavi upravljalnega mesta v drugi ali v isti upravljalni kabini;
 - ponovni vključitvi razporednikov ali podstavnih vozičkov, ki so bili izključeni iz tehničnih ali uporabnostnih vzrokov;
 - spenjanju motornikov ali motornih garnitur (delni preskus zavor C);
 - razpenjanju motornikov ali motornih garnitur.

(7) Delovanje ročnih in pritrdilnih zavor pogonskih vozil se preskuša pri njihovem zavarovanju pred samopremaknitvijo.

(8) Popolni preskus zavor na pogonskih vozilih mora evidentirati in s podpisom potrditi v poročilu o dnevnem pregledu pogonskega vozila delavec, ki je preskus opravil.

47. člen

(Preskušanje zavor lokomotiv)

(1) Pri popolnem preskusu zavor lokomotiv se po vključitvi enega od zaviralnikov samodejne zračne zavore in napolnitvi GZV z zračnim tlakom 5 barov:

1. pregledajo in ugotovijo:
 - morebitne mehanske poškodbe zavornih delov in sklopov, ki bi vplivale na brezhibno delovanje zavor;
 - vključenost razporednikov;
 - odprtost zapornih pip zavornih vodov podstavnih vozičkov;
 - lega menjala vrste zaviranja lokomotive;
 - popuščenost zavore;
 - netesna mesta zraka na zavornem sistemu;
 - debelina zavornjakov;
2. zavaruje lokomotiva pred samopremaknitvijo;
3. prestavi zaviralnik samodejne zračne zavore v lego "nevtralno" in ugotovi tesnost GZV, pri čemer padec zračnega tlaka ne sme biti večji od 0,3 bara v 5 minutah;
4. po ugotovljeni predpisani tesnosti GZV prestavi zaviralnik v lego "vožnja", dopolni GZV na zračni tlak 5 barov, nato pa hitro prestavi zaviralnik v lego "začetna stopnja zaviranja" z znižanjem zračnega tlaka v GZV za 0,5 bara;
5. pregleda in ugotovi naleganje zavornjakov na kolesa in dolžina pomika batnic vseh zavornih valjev;
6. po ugotovljenem naleganju zavornjakov postopno zniža zračni tlak v GZV do 3,5 bara in opazuje na manometru zavornih valjev višanje zračnega tlaka v njih do največje vrednosti;
7. postopno viša zračni tlak v GZV do 4,5 bara in opazuje nižanje zračnega tlaka v zavornih valjih oziroma postopnost popuščanja zavor na manometru zavornih valjev;
8. hitro prestavi zaviralnik v lego "hitro zaviranje" in se takoj vrne v lego "vožnja", pri tem pa se opazujeta manometra zavornih valjev in GZV (višanje oziroma nižanje zračnega tlaka);
9. pregleda odmik zavornjakov od tekalnih površin koles in lega batnic zavornih valjev;
10. po opravljenem preskusu samodejne zračne zavore opravi preskus neposredne zračne zavore z zaviralnikom te zavore, pri čemer se lokomotiva zavre do najvišjega zračnega tlaka v zavornih valjih in nato zavora popusti, pri tem pa se opazujeta manometra zavornih valjev;
11. dela, navedena v točkah od 2. do 9., ponovijo na drugem upravljalnem mestu (v drugi ali v isti vozniški kabini) brez pregleda naleganja zavornjakov in lege batnic (4. točka);
12. po opravljenem zavornem preskusu samodejnih zračnih zavor preskusi še delovanje drugih vgrajenih zavor v lokomotivo, pri čemer morajo biti druge zavore popuščene.

(2) Pri delnem preskusu zavor se mora preskusiti delovanje samodejne in neposredne zračne zavore na tistem upravljalnem mestu, na katerem se bo upravljala lokomotiva, tako da se:

- prestavi zaviralnik samodejne zračne zavore v lego "vožnja", nato pa se:
 - po napolnitvi GZV preveri višina tlaka (5 barov),
 - prestavi zaviralnik v lego "hitro zaviranje",
 - z opazovanjem manometrov ugotavlja nižanje oziroma višanje zračnega tlaka v GZV in zavornih valjih,
 - vrne zaviralnik v lego "vožnja",
 - z opazovanjem manometrov ugotavlja popuščanje zavore;
- z zaviralnikom neposredne zavore zavre lokomotiva do najvišjega zračnega tlaka v zavornih valjih, nato pa se zavora popusti, z opazovanjem manometra zavornih valjev.

(3) Popolni in delni preskus zavor lokomotiv, ki so opremljene z elektronsko-računalniško diagnostiko preskusa zavor, opravlja strojevodja. Podrobnejši postopek lahko določi prevoznik. Pri tem je treba upoštevati določila tretjega in četrtega odstavka 46. člena tega pravilnika.

48. člen

(Preskusi zavor motornikov in motornih garnitur)

(1) Pri popolnem preskusu zavor motornikov in motornih garnitur, ki so opremljene s klasičnimi zaviralniki samodejnih zračnih zavore, se po prestavitvi enega od zaviralnikov v lego "vožnja" in napolnitvi GZV z zračnim tlakom 5 barov:

1. pregledajo in ugotovijo:
 - stanje zavornih delov in sklopov, ki bi lahko vplivali na brezhibno delovanje zavor;
 - odprtost zapornih pip zavornih vodov podstavnih vozičkov;
 - ali so popuščene zavore na vseh vozilih;
 - netesna mesta na zavornem sistemu;
 - debelina zavornjakov;
 - debelina oblog zavornih vložkov;
 - stanje in lega zavornih magnetov;
 - lega kazal zavore (zavrto – popuščeno);
2. zavaruje motornik ali motorna garnitura pred samopremaknitvijo;
3. zaviralnik samodejne zračne zavore prestavi v lego "nevtrarno" in ugotovi tesnost GZV, pri čemer padec zračnega tlaka ne sme biti v 5 minutah večji od 0,3 bara;
4. po ugotovljeni predpisani tesnosti GZV ravna enako kot pri popolnem preskusu zavor vagonskega vlaka;
5. prestavi zaviralnik v lego "elektropnevmatsko zaviranje", če je vozilo opremljeno z EP-zavoro;
6. počaka na umiritev tlaka v GZV in elektropnevmatsko zavre do povečanja zračnega tlaka v zavornih valjih na približno 0,5 bara;
7. s pregledom kazal ugotovi stanje zavore ("zavrto");
8. elektropnevmatično zavre do najvišjega tlaka v zavornih valjih in nato elektropnevmatsko popusti;
9. s pregledom kazal ugotovi stanje zavore ("odvrto");
10. ponovijo dela, navedena v točkah od 2 do 7, na drugem upravljalnem mestu samo z opazovanjem manometrov GZV in zavornih valjev;
11. po opravljenem zavornem preskusu samodejnih zračnih zavore preskusi še delovanje drugih vgrajenih zavore v motornik ali motorno garnituro, pri čemer morajo biti druge zavore popuščene.

(2) Pri delnem preskusu zavor na vozilih iz prejšnjega odstavka se mora opraviti preskus delovanja samodejne zračne zavore v vozniški kabini, iz katere se bo upravljalo vozilo oziroma vlak tako, da se:

- prestavi zaviralnik samodejne zračne zavore v lego "vožnja", nato pa se:
 - po napolnitvi GZV preveri višina tlaka (5 barov),
 - prestavi zaviralnik v lego "hitro zaviranje",
 - z opazovanjem manometrov ugotavlja nižanje oziroma višanje zračnega tlaka v GZV in zavornih valjih,
 - vrne zaviralnik v lego "vožnja",
 - z opazovanjem manometrov ugotavlja popuščanje zavore.

(3) Popolni in delni preskus zavor motorikov in motornih garnitur, ki so opremljene z elektronsko-računalniško diagnostiko preskusa zavor, opravlja strojevodja. Podrobnejši postopek lahko določi prevoznik. Pri tem je treba upoštevati določila tretjega in četrtega odstavka 46. člena tega pravilnika.

49. člen

(Preskusi zavor motornih vozil za posebne namene in lahkih motornih drezin)

(1) Vozniki motornih vozil za posebne namene in lahkih motornih drezin morajo opravljati popolne in delne preskuse zavor teh vozil po enakih zahtevah in na enak način kot strojevodje na lokomotivah.

(2) Popolni preskus zavor vozila se mora opraviti enkrat na dan ob dnevnem pregledu (pri neprekinjeni uporabi) ali pred začetkom uporabe vozila oziroma pred začetkom vožnje.

(3) Pri preskusu tesnosti GZV ne sme biti padec zračnega tlaka v njem večji od 0,3 bara v času 1 minute.

(4) Delni preskus zavor se mora opraviti med dvema popolnima preskusoma zavor ob enakih zahtevah in na enak način kot na lokomotivah.

(5) Delovanje ročnih, pritrdilnih in drugih mehanskih zavore se preskuša, preden se vozila zavarujejo pred samopremaknitvijo.

2.3 Opravljanje preskusov zavor vlakov in premikalnih sestavov

50. člen

(Vrste preskusov zavor vlakov)

(1) Na vlakih je treba opravljati popolne in delne preskuse zavor ter preskus prehodnosti glavnega zavornega voda priklopnika. Za preskuse zavor in načine njihovega opravljanja v mednarodnem oziroma obmejnem prometu veljajo tudi določila objave UIC št. 453.

(2) Na vlakih se morajo opravljati naslednji preskusi zavor:

1. popolni preskus zavor A (v nadaljnjem besedilu: A preskus zavor), s katerim se preskusi delovanje samodejnih zračnih zavore (pnevmatskih in elektropnevmatskih) in elektromagnetskih tirničnih zavore, vseh v vlake uvrščenih vagonov oziroma vozil z vključenimi zavorami;
2. delni preskusi zavor, ki so:
 - posamični preskus zavor B (v nadaljnjem besedilu: B preskus zavor), s katerim se preskusi delovanje zračnih zavore vagonov oziroma vozil, ki se:

- dodajo kakemu vlaku;
 - na njih ponovno vključi zavora;
 - na njih izračači zavora med opravljanjem preskusa zavor;
 - priključni preskus zavor C (v nadaljnjem besedilu: C preskus zavor), s katerim se preskusi delovanje zračne zavore prvega vozila za mestom prekinitve (zapiranje in odpiranje čelnih pip) GZV v vlaku;
 - sklepni preskus zavor D (v nadaljnjem besedilu: D preskus zavor), s katerim se preskusi delovanje zračne zavore sklepnega vagona;
3. preskus prehodnosti GZV priklopnika, s katerim se preskusi prehodnost GZV vagona priklopnika iz sedmega odstavka 51. člena tega pravilnika, če je GZV priklopnika spojen z GZV vlaka.

51. člen

(Posamezne vrste preskusov zavor vlakov in premikalnih sestavov)

(1) Preskusi zavor iz prejšnjega člena tega pravilnika se opravljajo ne glede na namen in vrste vlakov (vlaki v javnem prometu, v posebne namene ipd.) v primerih, ki so naštetih v nadaljevanju.

(2) A-preskus zavor se mora opravljati:

- po sestavi vlaka na izhodni postaji;
- pri prevzemu vlaka na mejni postaji, če s sporazumom ni drugače določeno;
- po izračenju zavor vseh vozil v vlaku, zaradi prepolnitve GZV z zračnim tlakom nad 5,5 bara;
- po preteku ene ure zadrževanja vlaka na prometnem mestu ali odprti progi pri zunanji temperaturi – 15^o C ali nižji;
- po preteku 24 ur od prihoda vlaka, ki nadaljuje vožnjo v isti sestavi;
- na zahtevo strojevodje, če ta dvomi o pravilnem in zadostnem delovanju zavor.

(3) B-preskus zavor se mora opravljati:

- po ponovni vključitvi zavore posameznih vagonov, ki je bila iz tehničnih ali uporabnostnih vzrokov izločena;
- na vagonih, katerih zavora je bila zaradi prenapolnitve GZV izračena;
- na premikalnem sestavu.

(4) Kombinirani B- in D-preskus zavor se mora opravljati po dodajanju vagonov na enem ali več mestih v vlaku.

(5) C-preskus zavor se mora opravljati:

- po zamenjavi lokomotive na čelu vlaka;
- po dodajanju lokomotive na del razdeljenega vlaka, ki nadaljuje vožnjo v isto smer;
- po dodajanju priprežne lokomotive;
- po odstitvi priprežne lokomotive;
- po prekinitvi GZV iz kakršnega koli vzroka na enem mestu (tudi zaradi odstitve enega ali več vagonov na enem mestu v sredini vlaka);
- pri združitvi dveh ali več motornikov oziroma motornih garnitur,
- po zamenjavi upravljalnega mesta v vozniški kabini lokomotive na vlaku.

(6) D-preskus zavor se mora opravljati:

- po spetju vlakovne lokomotive na postaji sestave vlaka, na katerem je bil pred tem opravljen popolni preskus zavor (s priprežno, doprežno ali premikalno lokomotivo oziroma stabilno kompresorsko napravo) v času, krajšem od 24 ur;
- po združitvi dveh vlakov, pri katerih je bil v času, krajšem od 24 ur, opravljen popolni preskus zavor;

- po razpustitvi vlaka na medpotni postaji in nadaljevanju vožnje z isto lokomotivo po času, krajšem od 24 ur;
- po delitvi vlaka in nadaljevanju vožnje prvega dela z isto lokomotivo v isto smer;
- po delitvi vlaka in nadaljevanju vožnje njegovega drugega dela v nasprotno smer;
- po spremembi smeri vožnje vlaka;
- po odstavitvi enega ali več vagonov na sklepu vlaka;
- po dodajanju ali odvzemanju doprežne lokomotive, vključene v GZV;
- po prekinitvi GZV (zapiranje in odpiranje čelnih pip) na več mestih (tudi zaradi odstavitve enega ali več vagonov na več mestih v sredini vlaka).

(7) Preskus prehodnosti GZV se opravi med opravljanjem A- ali D-preskusa zavor, preden se odda signalni znak "Popusti zavore" (Odvri).

52. člen

(A preskus samodejnih zračnih zavor vagonskih vlakov)

(1) Pri A-preskusu zavor se vključi samo en zaviralnik na lokomotivi ali pri stabilni kompresorski napravi, v skladu s prvim odstavkom 47. člena tega pravilnika.

(2) Po priključitvi lokomotive ali stabilne kompresorske naprave na GZV vlaka, se ta z uporabo zaviralnika napolni z zrakom, pri čemer se lahko polnitev opravi s prestavitvijo zaviralnika v lego "vožnja" ali v lego "polnjenje" s polnilnim sunkom visokega tlaka (če to dopušča tip zaviralnika). Pri tem se GZV ne sme prenapolniti nad pravilnim delovnim zračnim tlakom 5 barov.

(3) Strojevodja mora nadzirati polnjenje GZV z opazovanjem njegovega manometra. O morebitni prepočasni ali prehitri napolnitvi GZV na pravilni delovni zračni tlak, glede na vrsto in dolžino vlaka, mora strojevodja obvestiti preglednika vagonov.

(4) Če se na vlaku zamenja lokomotiva in je bil zračni tlak v GZV s prvo lokomotivo višji od 5 barov, se z druge lokomotive lahko napolni GZV na enak zračni tlak, da bodo zavore popustile.

(5) Za odprtje zavor vlaka s prenapolnjenim GZV iz prejšnjega odstavka se sme zračni tlak v njem zvišati do največ 5,5 bara. Če se ugotovi, da zavore tudi pri tem zračnem tlaku ne popustijo, se morajo izračitati zavore vseh vagonov oziroma vozil v vlaku ter opraviti ponovni A-preskus zavor v skladu s tem pravilnikom.

(6) Po napolnitvi GZV s pravilnim delovnim zračnim tlakom 5 barov ali delovnim tlakom do največ 5,5 bara, če je bil GZV prenapolnjen, obide preglednik vagonov vlak z obeh strani, pri čemer pregleduje in ugotavlja (ugotovljene nepravilnosti pa po možnosti odpravi):

- stanje delov in sklopov zavor, ki vplivajo na njihovo brezhibno delovanje;
- vključenost vseh vozil v GZV (pravilno povezavo zavornih cevi, električnih vodov elektropnevmatske zavore, odprtost vseh pip ipd.);
- vključenost razporednikov vseh vagonov, ki niso označeni zaradi pokvarjene zavore z nalepko R¹;
- vključenost pospešilnikov hitrega zaviranja;
- ali so popuščene vse zavore v vlaku (zračne, ročne in pritrdilne);
- netesna mesta na zavornem sistemu;
- ustrezne lege menjal za vrsto zavor;
- debeline zavornjakov ali zavornih vložkov;
- ali so na vagonih z R-zaviranjem z dvema stopnjama tlaka, sledilni kazalci manometrov v osnovni legi;
- ali sta zadnja odbojnika zadnjega vozila v vlaku zanesljivo zavarovana pred izpadom;
- stanje detektorjev iztirjenja in njihovih kazal na tovornih vagonih.

(7) Po pregledu in odpravi morebitnih nepravilnosti iz prejšnjega odstavka odda preglednik vagonov pri lokomotivi signalni znak "Klic k preskusu zavor". Strojvodja na lokomotivi, iz katere se preskus zavor opravlja (pri kompresorski stabilni napravi preglednik vagonov), na ta znak prestavi zaviralnik v lego "nevtralno" in ugotovi tesnost vlaka.

(8) Preskus tesnosti GZV vlaka pomeni ugotavljanje zniževanja zračnega tlaka v GZV v določenem času. Pred začetkom preskusa tesnosti mora biti pravilni delovni zračni tlak v GZV 5 barov, spuščanje zraka vanj zaradi nadomeščanja morebitnih izgub pa prekinjeno.

(9) Pri preskusu tesnosti se od trenutka prestavitve zaviralnika v lego "nevtralno" oziroma prenehanja dopolnjevanja zraka v GZV, ne sme v njem znižati zračni tlak za več, kot je določeno v šestem odstavku 42. člena tega pravilnika.

(10) Preglednik vagonov počaka na izid preskusa tesnosti pri lokomotivi oziroma pri upravljavcu zaviralnika stabilne kompresorske naprave, od koder bo začel pregled vlaka oziroma zavor. Če tesnost GZV ni v mejah predpisane, gre ob vlaku in jo uredi sam ali z dodeljenim vzdrževalcem vagonov. Netesna mesta na vozilih zatesni, če to ni mogoče, pa izloči zavoro vozil z netesnim zavornim sistemom.

(11) Po ugotovljeni predpisani tesnosti GZV vlaka odda preglednik vagonov signalni znak "Zavri". Strojvodja ali upravljavec zaviralnika stabilne kompresorske naprave na ta signalni znak hitro prestavi zaviralnik v lego "začetna stopnja zaviranja" oziroma zniža zračni tlak v GZV za 0,5 bara in ga vzdržuje ves čas preskusa zavor. Pri zunanjih temperaturah nižjih od -15°C , je treba pri začetni stopnji zaviranja znižati zračni tlak v GZV za 0,9 bara.

(12) Po vključeni začetni stopnji zaviranja gre preglednik vagonov od lokomotive proti sklepu vlaka in ugotavlja pritegnjenost zavor z:

- lahnim udarjanjem s kladivom po litoželeznih zavornjakih;
- odiranjem zavornjakov iz kompozitnih snovi;
- opazovanjem kazal zavor "zavrto – popuščeno" na vagonih, ki so opremljeni z njimi;
- opazovanjem hoda batnic zavornih valjev (priloga 6) pri vagonih s samodejnim uravnavanjem zavorne sile brez kazalnih naprav.

(13) Preglednik vagonov preskusi tudi delovanje vključenih zavor z R zaviranjem in dvema stopnjama zaviranja ter vrne sledilni kazalec kontrolnega manometra nazaj v osnovno lego.

(14) Pri zavorah z R zaviranjem in dvema stopnjama zaviranja ter z zavornjaki iz kompozitnih snovi sme zavora delovati samo v nižji stopnji zaviranja, oziroma takšni vagoni ne smejo biti opremljeni s kompozitnimi zavornjaki.

(15) Po prihodu do sklepnega vagona odda preglednik vagonov signalni znak "Popusti" (»Odvri«). Strojvodja oziroma upravljavec zaviralnika stabilne kompresorske naprave sedaj prestavi zaviralnik za kratek čas v lego "hitro zaviranje" (zaradi aktiviranja pospešilnikov hitrega zaviranja), nato pa nazaj v lego "vožnja".

(16) Ko po prejetem signalnem znaku "Popusti" ("Odvri") strojvodja prestavi zaviralnik v ustrezno lego (odvisno od tipa zaviralnika) za popuščanje zavor, mora sočasno zavreti lokomotivo z direktno zračno zavoro.

(17) Po popustitvi zavore na sklepnem vagonu in morebitnem preskusu prehodnosti GZV priklopnika mora preglednik vagonov iti ob drugi strani vlaka proti lokomotivi in ugotavljati popustitev vseh na vagonih vključenih zavor.

(18) Po uspešno opravljenem preskusu zavor odda preglednik vagonov signalni znak "Preskus zavor(e) končan".

53. člen

(Preskus tirničnih elektromagnetskih zavor vagonских vlakov)

Na vagonih, ki so opremljeni z elektromagnetskimi tirničnimi zavorami in elektronskimi napravami, se mora pri A-preskusu zavor preskusiti tudi njihovo delovanje. Za ta preskus morajo imeti akumulatorske baterije predpisano zmogljivost. Pri preskušanju se:

- prestavijo menjala za vrste zaviranja v lego R + Mg;
- hitro zniža zračni tlak v GZV pod 3,2 bara;
- s tipkalom na elektronski napravi simulira hitrost vožnje nad 50 km/h;
- s kontrolno lučko ugotovi približanost zavornih magnetov k tirnici;
- zviša zračni tlak v GZV na 5 barov in ugotovi, ali so zavorni magneti ponovno dvignjeni.

54. člen

(B-, C- in D-preskusi samodejnih zračnih zavor vagonских vlakov)

Pri B, C in D preskusi samodejnih zračnih zavor vagonских vlakov je treba ravnati enako kot pri A preskusu teh zavor glede na vagone oziroma vozila, na katerih se opravljajo ti preskusi zavor.

55. člen

(B-, C- in D-preskusi EP-zavor potniških vagonских vlakov)

Pri B-, C- in D-preskusu EP-zavor se ravna enako kot pri A-preskusu, v skladu z 52. členom tega pravilnika, vendar samo na vagonu oziroma vozilu za mestom spetja.

56. člen

(Preskusi zavor vagonских vlakov v posebne namene)

- (1) Na vlakih v posebne namene se opravljajo enaki preskusi zavor in na enak način kot pri vagonских vlakovih v železniškem prometu.
- (2) Ročne in pritrdilne zavore na priklopnih vozilih vlakov v posebne namene morajo preskusiti delavci, ki bodo med vožnjo z njimi ravnali.
- (3) Pred odhodom vlaka v posebne namene na vožnjo, preskusijo delavci zavore iz prejšnjega odstavka tako, da jih popolnoma pritegnejo, pregledajo zavrtost zaviranih osi in jih ponovno popustijo.

57. člen

(Preskusi zavor motornih vlakov)

- (1) Pri motornih vlakih se mora opravljati samo C-preskus zavor pri združevanju dveh ali več motornikov ali motornih garnitur pred odhodom iz vlečne enote ali na izhodni in medpotni postaji.
- (2) Tesnost GZV motornega vlaka, sestavljenega iz več motornih garnitur, ki se ugotavlja pri C-preskusu zavor, mora biti v skladu z določbo šestega odstavka 42. člena tega pravilnika.
- (3) C-preskus zavor motornega vlaka se opravi s pregledom delovanja samodejne zračne in EP-zavore na prvem podstavnem vozičku dodanega motornika ali motorne garniture. Dodani motornik ali motorna garnitura je tisti/a, na katerem/i morajo biti zaviralniki med vožnjo izključeni.

2.4 Drugi preskusi zavor in končna dela

58. člen

(Preskus prehodnosti GZV vagona priklopnika)

(1) Prehodnost GZV se mora preskusiti na vagonu priklopniku, ki ima uporaben GZV in je le-ta vključen v GZV vlaka, nima pa samodejne zračne zavore ali pa je ta pokvarjena oziroma izločena.

(2) Prehodnost GZV se preskusi med A- ali D-preskusom zavor, preden se odda signalni znak "Popusti zavore" (Odvri).

(3) Prehodnost GZV vagona priklopnika se preskusi z odpiranjem njegove sklepne pipe, pri čemer se ta pusti odprta 5 do 10 sekund. Ustreznost prehodnosti GZV vagona priklopnika se kaže pri odprti sklepni pipi GZV, če curek uhajajočega zraka skozi njo bistveno ne pojenja.

59. člen

(Preskusi ročnih in pritrdilnih zavor vagonov)

- (1) Ročne in pritrdilne zavore je treba preskusiti:
- pri pregledu potniških vagonov;
 - pred uporabo zavor za zavarovanje tovornih vlakov pred samopremaknitvijo.
- (2) Delovanje ročnih in pritrdilnih zavor se preskusi tako, da jih osebje:
- popolnoma pritegne oziroma privije;
 - ugotovi, ali so pritegnjene (na kazalu ali po naleganju zavornjakov);
 - ponovno popolnoma popusti oziroma odvijje.

60. člen

(Obveščanje o uspešnosti opravljenega preskusa zavor)

(1) Takoj po končanem preskusu zavor mora preglednik vagonov obvestiti strojevodjo ali upravljavca stabilne kompresorske naprave (pri opravljanju preskusa zavor s to napravo) o uspešnosti preskusa zavor. Signalni znak "Preskus zavor končan", ki ga odda preglednik vagonov, pomeni, da je bil preskus zavor uspešno opravljen.

(2) Preglednik vagonov po preskusu zavor obvesti tudi odgovornega postajnega delavca (popisnega vlakovodjo ipd.) o številkah vagonov:

- z izključenimi zavorami;
- z zavorami, ki samodejno popuščajo;
- z R-zaviranjem, ki ne deluje v drugi stopnji,
- katerih zavore ne zavirajo v legi "naloženo";
- katerih MG-zavore ne delujejo, če bi se le-te upoštevale pri izračunu DZM vlaka.

(3) Odgovorni postajni delavci iz prejšnjega odstavka in način obveščanja se določijo v postajnem poslovnem redu in poslovniku pregledovalnega mesta TVD.

61. člen

(Potrditev opravljenega preskusa zavor)

(1) Preglednik vagonov oziroma drugi pooblaščen delavec mora potrditi uspešno opravljen preskus zavor z vpisom vrste preskusa in podpisom na obrazcu poročilo o zaviranju, predpisanim v prometnem pravilniku in na prostoru, ki je določen s postajnim poslovnim redom.

(2) Če zavorni preskus opravljata dva preglednika vagonov, se s poslovníkom pregledovalnega mesta določi, kateri od njiju potrdi uspešno opravljeni preskus.

(3) Ob zamenjavi dokumenta "poročilo o zaviranju vlaka" P-20 ali "poročilo o sestavi in zaviranju vlaka" P-21 pri vlaku s potrjenim popolnim preskusom zavor, ni treba opravljati zavornega preskusa. V takšnih primerih prometnik, ki izda nov obrazec, vpiše vanj le čas in ime postaje, na kateri je bil opravljen popolni preskus zavor.

(4) Popolne preskuse zračnih zavor motornih vlakov potrjuje s podpisom poročila o dnevnem pregledu vlečnega vozila delavec, ki je opravljal dnevni pregled motornika oziroma motorne garniture, zato ni potrebno dodatno potrjevanje.

(5) Skrajšane preskuse zračnih zavor motornih vlakov potrjuje s podpisom v P-20 ali P-21 delavec, ki ga je opravljal.

(6) Če se popolni preskus zračnih zavor opravi s stabilno kompresorsko napravo ali posebno lokomotivo, se njegova uspešnost potrdi na ustreznem obrazcu, ki ga določi TVD.

62. člen

(Primeri, v katerih ni treba opravljati preskusov zavor)

Preskusa zračnih zavor na vozilih oziroma vlakih ni treba opravljati pri:

- menjavi upravljalne kabine ali upravljalnega mesta na lokomotivi pri premiku (razen pri obračanju motornikov in motornih garnitur v trikotih);
- menjavi strojevodij na vlečnih vozilih;
- izključitvi zavore vagona oziroma vozila v vlaku;
- vrnitvi sprožilnika zaviranja v sili v pripravljeno stanje;
- prestavitvi menjala vrste zaviranja, razen pri prestavitvi na R in MG-zaviranje;
- prestavitvi menjala zavorne sile (Prazno – Naloženo).

63. člen

(Časi, potrebni za opravljanje preskusov samodejnih zračnih zavor vagonovskih vlakov)

(1) Časi, potrebni za napolnitev zavornih naprav z zrakom do pravnega delovnega zračnega tlaka 5 barov v GZV, so za:

- | | | |
|------------------------------------|----|-----------|
| - vagon s praznim zračnim sistemom | do | 4 minute; |
| - tovorni vlak do 70 osi | do | 9 minut; |
| - tovorni vlak do 120 osi | do | 12 minut; |
| - potniški vlak do 60 osi | do | 6 minut. |

(2) Po napolnitvi GZV na zračni tlak 5 barov so potrebni orientacijski časi, za opravljanje preskusov zavor na:

1. potniških vlakih:

- vagonovskih:
 - preskus zavor A 30 sek/os – en pregledni delavec,
18 sek/os – dva pregledna delavca;
 - preskusi zavor B, C in D 6 minut na vlak;
- motornih:
 - preskus zavor A 15 sek/os (min. pa 3 min);
 - preskus zavor C 3 minute;

2. tovornih vlakih:

- preskus zavor A. 25 sek/os – en pregledni delavec,
15 sek/os – dva pregledna delavca;
- preskusa zavor B in D 10 sek/os,
- preskus zavor C 3 minute/vlak.

64. člen

(Ravnanje ob nepravilnostih delovanja samodejnih zračnih zavor)

- (1) Vse, pri preskusih zavor ugotovljene nepravilnosti, ki vplivajo na brezhibno delovanje zavor je treba odpraviti. Če to ni mogoče, je treba zavore izključiti ali vagone odstaviti, če nepravilnosti ogrožajo varnost prometa.
- (2) Če zavore po napolnitvi GZV na 5 barov ne popustijo, je treba:
- pregledati povezavo zavornih cevi med vagoni in lege čelnih pip;
 - pregledati vključenost zavor;
 - pregledati popuščenost ročnih in pritrdilnih zavor;
 - pozimi oddvojiti primrznjene zavornjake ali zavorne vložke;
 - opraviti hitro zaviranje in popuščanje;
 - poskusiti popustiti zavore zavrtih vagonov s kratkim potegom sprožilnika samodejnega odviralnika, pri nesamodejnih pa vleči sprožilnik toliko časa, da zavore popustijo.
- (3) Če zavore po opravljeni začetni stopnji zaviranja ne zavrejo, je treba:
- pregledati povezavo zavornih cevi med vagoni in lege ročajev čelnih pip;
 - pregledati vključenost zavor;
 - pregledati zavorno vzvodje (morebitno zamrznitev pozimi).
- (4) Če zavore po opravljeni začetni stopnji zaviranja po treh minutah samodejno popustijo, jih je treba pustiti vključene, njihove zavorne mase pa se ne smejo upoštevati v DZM.
- (5) Če po oddanem signalnem znaku "Popusti zavore" ("Odvri") in prestavitvi zaviralnika v lego "Vožnja":
- ni popustila ena ali več zavor, je treba le-te popustiti s potegom sprožilnika odviralnika in ponovno preskusiti njihovo delovanje; če pri ponovnem preskusu delovanja ena ali več zavor ne popusti, jih je treba popustiti s potegom sprožilnika odviralnika in jih izključiti;
 - ni popustila nobena zavora vseh vagonov in vozil v vlaku, jih je treba popustiti s potegom sprožilnikov odviralnikov in ponovno opraviti popolni preskus zavor.
- (6) Če pri pritegnjeni kolutni zavori kaže kazalo "odvrto", pri popuščeni pa "zavrto", je treba pregledati stanje ročne zavore in stanje kazala na drugi strani vagona oziroma vozila. Če je ročna zavora popuščena, kazalo na drugi strani pa kaže pravilno stanje, je treba zavoro pustiti vključeno, če pa kazalo na drugi strani kaže enako nepravilno stanje, je treba zavoro izločiti in izzračiti.
- (7) Če je netesnost protiblokirnih (protidrsnih) naprav (naprave, ki pri zaviranju preprečujejo blokiranje koles) v mejah dovoljene, smejo biti zavore vključene do končne postaje, nato pa se vagoni pošljejo v popravilo.
- (8) Če elektronska protiblokirna naprava ne deluje pravilno, se zavora izloči, vagon pa olista za popravilo.
- (9) Če so zavornjaki ali zavorni vložki tanjši od predpisane debeline, jih je treba zamenjati. Če to ni mogoče, je treba zavoro izločiti.
- (10) Ugotovljene nepravilnosti pri zavorah, navedene v tem poglavju, ki jih je mogoče odpraviti, morajo na pregledovalnih mestih TVD odpravljati pregledniki vagonov, na odprti progi pa strojevodje.

3. Določanje zavornih vrednosti vagonских vlakov

65. člen (Zavorna masa)

(1) Zavorna masa (B) je v tonah (t) izražena veličina za zavorno moč oziroma zavorno zmogljivost nekega vozila ali vlaka.

(2) Ne glede na to, ali se zavorna masa ugotovi s preskusom ali izračunom, se mora izraziti in napisati na vozilih s celim številom za vse vrste zaviranja.

(3) Na vozilih napisana zavorna masa zračnih zavor mora zadoščati zavorni sposobnosti vozil oziroma za zavorno pot, ki se doseže pri hitrem zaviranju na ravni vodoravni progi in ne vsebuje nobenih varnostnih rezerv za nadomeščanje odstopanj ali izpada delov zavorne opreme.

(4) Zavorna sposobnost vozil je izražena le za zaustavno zaviranje. Zaradi toplotnih obremenitev se le-ta ne sme upoštevati kot trajna zavorna moč oziroma sposobnost (npr. pri dolgotrajni vožnji na padcu).

66. člen (Zavorna pot)

(1) Zavorna pot je razdalja, ki jo prevozi vozilo oziroma vlak od trenutka začetka zaviranja do njegove zaustavitve.

(2) Zavorna pot nekega vozila ali vlaka pri sprožitvi hitrega zaviranja ne sme prekoračiti zavorne razdalje.

(3) Za zagotavljanje zaustavitve vozil ali vlakov na predpisani zavorni razdalji mora biti zagotovljen določen zavorni učinek oziroma z njim povezana zavorna masa.

67. člen (Zavorni odstotki)

(1) Zavorni učinek vgrajenih zavor vozila ali vlaka se izraža z zavornim odstotkom. Zavorni odstotek je odstotno razmerje med zavorno maso in skupno maso vozila ali vlaka.

(2) Pri sestavi in pripravi vagonskega vlaka za vožnjo je treba ugotoviti, ali ima vlak dovolj zavorne mase, ki je potrebna za njegovo varno zaviranje, oziroma ali je dejanski zavorni odstotek v skladu s potrebnim zavornim odstotkom (PZO).

(3) Potrební zavorni odstotek vlaka (PZO) je tisto razmerje med zavorno maso in skupno maso vlaka, ki je potrebno za zaviranja vlaka, da se bo le-ta varno in pravilno zaustavil na predpisani zavorni razdalji.

(4) Dejanski zavorni odstotek vlaka (DZO) je razmerje med dejansko zavorno maso vlaka (vsota zavornih mas vseh vozil v vlaku z vključenimi brezhibnimi zavorami) in skupno maso vlaka.

(5) Potrební zavorni odstotek vlakov se ugotovi po preglednici zavornih odstotkov za določanje zavorne mase vlakov, ki je kot priloga 1 sestavni del tega pravilnika, in sicer za odsek proge in za celotno relacijo vožnje vsakega vlaka, vpisan pa mora biti v voznem redu.

- (6) PZO se določa glede na:
- predpisano zavorno razdaljo;
 - vrsto zaviranja vlaka (G, P, R);
 - največjo hitrost vlaka;
 - odločilni nagib proge.

- (7) PZO je treba določiti za:
1. vodoravno progo (0 ‰) in največjo hitrost vlaka na tem odseku proge;
 2. največji padec in največjo hitrost vlaka na tem padcu, če je proga oziroma njen del v padcu;
 3. progo ali njen del z vzponom, pri čemer je treba upoštevati večji zavorni odstotek, ki se ugotovi :
 - za padec, katerega nagib je enak nagibu odločilnega vzpona določenega dela proge (kolikšen padec, tolikšen vzpon) in hitrosti 20 km/h;
 - za vodoravno progo (0 ‰) in največjo hitrost vlaka na tem delu proge;
 4. spremenljivo konfiguracijo proge (vodoravna, vzpon, padec), pri čemer je treba upoštevati največji zavorni odstotek, ki se ugotovi z uporabo določil točk 1, 2 in 3.

(8) Odločilni nagib proge (vzpon ali padec) je nagib premice, ki povezuje dve točki na progi z največjo višinsko razliko na razdalji 1000 m.

(9) Če je največja hitrost vlaka ali padec med vrednostmi, navedenimi v preglednicah zaviranja, je treba upoštevati zavorni odstotek za najbližjo večjo hitrost oziroma najbližji večji padec proge.

(10) Za hitrosti vlakov do 20 km/h je treba upoštevati najmanjši zavorni odstotek za hitrost 20 km/h iz priloge 1, ki je sestavni del tega pravilnika.

(11) Za zaviranje vlakov je treba upoštevati največji odločilni nagib, ki je na določeni progi.

(12) Pri določanju PZO se upoštevajo zavorne razdalje, določene za posamezno progo.

68. člen

(Izračun potrebne zavorne mase)

(1) Za vsak vlak se mora izračunati potrebna zavorna masa (PZM) glede na potrebni zavorni odstotek (PZO), ki je določen v skladu z določbami 67. člena tega pravilnika.

(2) Potrebna zavorna masa vagonskega vlaka se izračuna po obrazcu:

$$PZM = \frac{Q + L}{100} \times PZO \text{ (t)}$$

pri čemer je Q + L lastna oziroma bruto masa v vlak uvrščenih vozil in delovnih lokomotiv.

(3) Decimalno število izračunane PZM se zaokroži na prvo večje celo število.

(4) Primer ugotavljanja PZO in izračuna PZM je naveden v prilogi 3, ki je sestavni del tega pravilnika.

69. člen

(Skupne mase potniških vagonov in vlakov)

(1) Pri računanju skupne mase Q potniških vlakov se mora k lastni masi potniških vagonov s podstavnimi vozički prišteti tako imenovana pavšalna masa za obremenitev, navedena v prilogi 2, ki je sestavni del tega pravilnika.

(2) Skupna masa potniških vagonov iz prejšnjega odstavka, ki je vsota lastne mase in v prilogi 3 tega pravilnika navedene dodatne pavšalne mase, mora biti napisana na teh vagonih poleg lastne mase. Lastna masa se upošteva za izračun skupne mase vlaka pri vožnji praznih potniških garnitur.

(3) Pri vagonih jedilnikih in bifejih dodatna masa ni predvidena. Njihova skupna masa je enaka lastni masi, prav tako napisani na vsakem od teh vagonov.

70. člen

(Ugotavljanje dejanske zavorne mase vlakov)

(1) Dejanska zavorna masa vlaka je seštevek vseh zavornih mas v vlak uvrščenih vozil z vključenimi brezhibnimi zavorami in se izračuna po obrazcu: $DZM = \sum Q_z + \sum L_z$, pri čemer pomenijo: $\sum Q_z$ je vsota zavornih mas vseh v vlak uvrščenih vagonov in drugih vozil z vključenimi zavorami, $\sum L_z$ pa vsota zavornih mas vseh v vlak uvrščenih delovnih lokomotiv.

(2) DZM vlaka mora biti večja ali enaka njegovi PZM.



71. člen

(Dejanska zavorna masa potniških vagonov in vlakov)

(1) Za dejansko zavorno maso potniških vagonov se upošteva zavorna masa, napisana na nosilnih ploščah menjal vrst zaviranja ali na vzdolžnih nosilnikih vagonov. Če na vagonih z R zaviranjem ne deluje višja stopnja zaviranja, se upošteva vrednost zavorne mase nižje stopnje zaviranja.

(2) Na vagonih z zavorami opremljenimi s pospešilniki hitrega zaviranja oziroma pospešilniki praznjenja GZV, na katerih je zavorna masa R zaviranja napisana v dveh vrstah (v prvi R z rumeno, v drugi pa R z rdečo barvo), se lahko upošteva druga vrednost le, če je v vlaku najmanj 60 odstotkov vagonov z vključenimi pospešilniki hitrega zaviranja.

(3) Hitro delujoča zračna zavora na potniških vagonih mora zagotavljati glede na lege menjal vrst zaviranja naslednje odstotke zavornih mas:

- P – od 105 do 120 %;
- R – od 121 do 149 %;
-  – od 150 do 170 %;
-  + Mg – nad 170 %.

(4) Vagoni, uvrščeni v potniške vlake v mednarodnem prometu, morajo odvisno od hitrosti vlakov zagotavljati naslednje zavorne odstotke:

- hitrost do 100 km/h najmanj 105 %;
- hitrost do 120 km/h najmanj 110 %;
- hitrost do 140 km/h najmanj 130 %;
- hitrost nad 140 km/h najmanj 150 %.

(5) Zavorna masa potniških vlakov z dolžino nad 400 m, ki se ugotovi v skladu s prvim odstavkom tega člena, se mora zmanjšati s korekcijskim koeficientom κ (kappa), ki se odbere iz diagrama v prilogi 4, ki je sestavni del tega pravilnika. Če je dolžina vlaka med dvema vrednostima, se pri izračunu upošteva naslednji manjši korekcijski koeficient κ (kappa).

72. člen

(Dejanska zavorna masa tovornih vagonov in vlakov)

(1) Dejanska zavorna masa P-zaviranih tovornih vlakov s hitrostjo 120 km/h mora v razmerju z njihovo skupno maso zagotavljati naslednje dejanske zavorne odstotke:

- DZO = najmanj 90 % pri vlakih z dolžino ≤ 500 m (brez delovnih lokomotiv);
- DZO = najmanj 95 % pri vlakih z dolžino > 500 m ≤ 600 m (brez delovnih lokomotiv).

(2) Dejanska zavorna masa P-zaviranih tovornih vlakov s hitrostjo 100 km/h mora v razmerju z njihovo skupno maso zagotavljati naslednje dejanske zavorne odstotke:

- DZO = najmanj 65 % pri vlakih z dolžino ≤ 500 m (brez delovnih lokomotiv);

- DZO = najmanj 69 % pri vlakih z dolžino $> 500 \text{ m} \leq 600 \text{ m}$ (brez delovnih lokomotiv);
- DZO = najmanj 72 % pri vlakih z dolžino $> 600 \text{ m} \leq 700 \text{ m}$ (brez delovnih lokomotiv).

(3) Za DZM tovornih vagonov, opremljenih z menjali za silo zaviranja "Prazno – Naloženo", se upošteva glede na lego menjal:

- masa, napisana ob ročici menjala v legi "Naloženo", če je vagon naložen in je skupna masa večja od ločilne mase;
- masa, napisana ob ročici menjala v legi "Prazno", če je vagon naložen in je skupna masa manjša od ločilne mase;
- masa, napisana ob ročici menjala v legi "Prazno", če je vagon prazen;
- masa, napisana ob ročici menjala v legi "Prazno", če je vagon naložen in je skupna masa večja od ločilne mase, vendar se zaradi okvare ne zavira v legi "Naloženo".

(4) Na tovornih vagonih brez menjal za silo zaviranja je treba upoštevati za DZM napisane vrednosti zavornih mas na vzdolžnih nosilcih vagonov.

(5) Če zavorne mase tovornih vagonov brez menjal niso napisane na njihovih vzdolžnih nosilcih ali če so te neberljive, je treba upoštevati njihove lastne mase, ki jih je treba zaokrožiti na celo tono navzdol. Takšne vagone morajo pregledniki vagonov olistati za popravilo po razložitvi.

(6) Dejanska zavorna masa tovornih vlakov s P-zaviranjem, ugotovljena v skladu s prvim odstavkom 70. člena tega pravilnika, se pri vlakih z dolžino od 500 do 700 m linearno zmanjša oziroma korigira do 10 odstotkov oziroma se pomnoži s korekcijskim koeficientom κ (kappa), ki se lahko odbere iz diagrama v prilogi 4, ki je sestavni del tega pravilnika, ali se izračuna, kot je navedeno v naslednjem odstavku.

(7) Korigirana dejanska zavorna masa se lahko izračuna tudi po obrazcu:

$$DZM_{kor} = DZM_i \times \kappa = DZM_i \times \left(1 - \frac{l_v - 500}{200 \times 10}\right) = DZM_i \times \left(1 - \frac{l_v - 500}{2000}\right) (t), \text{ pri čemer pomenijo:}$$

DZM_{kor} je korigirana dejanska zavorna masa (t), DZM_i je izračunana zavorna masa v skladu s prvim odstavkom 70. člena tega pravilnika, l_v je dolžina vlaka, če je le-ta nad 500 m (m).

(8) Primer izračuna zmanjšane DZM je naveden v prilogi 3, ki je sestavni del tega pravilnika.

73. člen

(Dejanska zavorna masa pogonskih vozil)

(1) Pri pogonskih vozilih je treba upoštevati zavorno maso, ki je napisana na njih za posamezne vrste zaviranja.

(2) Pri elektromotorni garnituri vrste 311/315 z brezhlebnimi zavorami in v primeru okvare kompresorja, ki jo vleče lokomotiva, je treba upoštevati 50 odstotkov zavorne mase motorne garniture.

74. člen

(Računanje dejanskega zavornega odstotka)

(1) Dejanski zavorni odstotek vlaka (DZO) se izračuna po naslednjem obrazcu:

$$DZO = \frac{DZM}{m_v} \times 100 (\%), \text{ pri čemer pomenijo: } DZM \text{ je dejanska zavorna masa (t), } m_v \text{ je skupna}$$

masa vlaka ($Q + L$) (t), Q je skupna masa v vlak uvrščenih vozil (t), L je masa v vlak uvrščenih lokomotiv (t).

(2) Dejanski zavorni odstotek mora biti enak ali večji od potrebnega zavornega odstotka, ki se ugotovi v preglednici priloge 1, ki je sestavni del tega pravilnika, glede na parametre iz šestega odstavka 67. člena tega pravilnika.

(3) Izračunana vrednost dejanskega zavornega odstotka se zaokroži na celo manjšo vrednost.

(4) Če je DZO manjši kot PZO, je treba vlaku določiti manjšo hitrost za tisti del proge, na katerem ni zadosti zavrt, ali mu spremeniti sestavo in pri tem upoštevati podatke iz preglednice priloge 1, ki je sestavni del tega pravilnika.

(5) Ustrezna hitrost iz prejšnjega odstavka za manjši PZO, ki je enak DZO, se poišče v preglednici priloge 1, ki je sestavni del tega pravilnika, za določeno zavorno razdaljo.

75. člen

(Določanje zavorne mase in zavornega odstotka ročnih in pritrtilnih zavor za zavarovanje vlakov pred samopremaknitvijo)

(1) Za določanje zavorne mase vlaka pri zavarovanju z ročnimi ali pritrtilnimi zavorami pred samopremaknitvijo se upošteva na vagonih napisana zavorna masa teh zavor. Če napisi vrednosti zavornih mas teh zavor niso vidni, se upoštevajo:

- osna masa z ročnimi zavorami zaviranih osi potniških in službenih vagonov, toda skupaj ne več kot 26 ton;
- bruto osna masa z ročnimi ali pritrtilnimi zavorami zaviranih osi naloženih tovornih vagonov, toda skupaj ne več kot 26 ton;
- osna masa z ročnimi ali pritrtilnimi zavorami zaviranih osi praznih tovornih vagonov toda skupaj ne več kot 26 ton.

(2) Pri zavarovanju vlakov pred samopremaknitvijo z zavornimi coklami se upoštevajo zavorne mase, ki odpadejo na podložene osi, vendar največ 10 ton na podloženo os.

(3) Pri vsakem vagonem vlaku se mora zagotoviti PZO oziroma potrebna zavorna masa ročnih in pritrtilnih zavor glede na odločilni padec proge, po kateri bo vozil vlak.

(4) Zahtevani zavorni odstotki iz prejšnjega odstavka se ugotovijo z desne strani preglednice zaviranja v prilogi 1, ki je sestavni del tega pravilnika.

4. Zaviranje vlakov med vožnjo

76. člen

(Splošno o zaviranju vlakov)

(1) Med vožnjo se morajo vlaki zavirati tako, da pri tem ne nastajajo sunki, neprijetni za potnike v potniških vlakih, potem, da vozila ne naletavajo ter da se ne strgajo njihove spenjalne in spojne naprave.

(2) Za zaviranje vlaka iz vlečnega vozila se praviloma oziroma prednostno uporabljajo tiste posamično ali kombinirano delujoče zavore, ki:

- so namenjene za zaviranje vseh v vlak uvrščenih vozil;
- omogočajo najhitrejši nastanek zavorne sile;
- delujejo z največjo zavorno silo;
- se najbolj enostavno krmilijo.

(3) Posamična ali kombinirano delujoča zavora vlaka ali vozila, ki je namenjena za prednostno uporabo, navedeno v prejšnjem odstavku, je z vidika uporabe tako imenovana glavna zavora. V vsa vozila mora biti vgrajena pnevmatsko krmiljena (posredna oziroma samodejna) zračna zavora, ki jo glede na varnost zaradi njenega zanesljivega delovanja imenujemo osnovna zavora.

(4) Vlaki se morajo med vožnjo zavirati predvsem zaradi uravnavanja hitrosti, zaustavljanja zaradi voznorednih in drugih postankov ter zavarovanja pred samopremaknitvijo med postanki.

(5) Vlaki se morajo normalno zavirati postopno. Hitro zaviranje (ne glede na to, kako je sproženo – ročno, prisilno, v sili) se lahko uporablja le iz upravičenih razlogov.

(6) Na delih proge s počasno vožnjo se vlakov ne sme zavirati, razen ob nevarnosti. Hitrost počasne vožnje je treba prilagoditi na zahtevano vrednost pred prihodom do njenega začetka. Izjemoma je dovoljeno zaviranje na delih proge s počasno vožnjo, če je ta na padcu in bi zaradi tega hitrost preseгла dovoljeno vrednost.

77. člen

(Zaviranje s pnevmatskimi zavorami)

(1) Ob začetku zaviranja se zaviralnik najprej prestavi v lego "začetna stopnja zaviranja" (hitro znižanje zračnega tlaka v GZV za 0,5 bara), nato pa se nadaljuje s postopnim zniževanjem zračnega tlaka v GZV do lege zaviralnika "popolno zaviranje".

(2) V določenih primerih je treba med vožnjo preveriti delovanje zavor vlaka, pri čemer se mora zaviralnik prestaviti v lego "začetna stopnja zaviranja". To je treba opraviti:

- pred uvozom na čelno postajo;
- pred uvozom na slepi tir;
- pred uvozom na zasedeni tir;
- pred uvozom na tir, na katerem ni zagotovljena prepeljevalna vozna pot;
- pred začetkom zaustavljanja vlaka, ki vozi s hitrostjo nad 80 km/h;
- vsakih 30 minut pri zunanji temperaturi, nižji od -15°C ;
- vsakih 30 minut pri sneženju, razen pri vlakih zaviranih z litoželeznimi zavornjaki;
- med daljšo vožnjo brez vmesnega zaviranja, pri neugodnih vremenskih razmerah, ko lahko na zavornjakih ali zavornih vložkih nastajajo ledene obloge ali zmrzujejo krmilni sklopi zavornih sistemov.

(3) Začetna stopnja zaviranja, ki se nanaša na prvih pet alinej prejšnjega odstavka, se opravi pri približevanju predsignalu prometnega mesta, na katerem se bo vlak zaustavil.

(4) Vlaka se mora zaustaviti s čim manj stopnjami zaviranja, pri čemer si le-te lahko sledijo hitro druga za drugo. Naslednja stopnja zaviranja ali popuščanja se lahko vključi šele, ko je končano delovanje prejšnje stopnje.

(5) Mesta na progi, pri katerih je treba začeti z zaviranjem, da se bo vlak zaustavil na določenem mestu, se ne označujejo. Pri zaviranju je treba upoštevati:

- hitrost vlaka;
- odstotek zavorne mase vlaka;
- nagibne razmere proge;
- vrsto zaviranja;
- vrsto in dolžino vlaka;
- vremenske razmere;
- razpoložljive vozne čase ipd.

(6) Zavorna sila zračnih zavor vozil s kolesno zavoro in litoželeznimi zavornjaki narašča z manjšanjem hitrosti, zato je treba pri zaustavljanju vlakov zavore postopno popuščati, s čimer se preprečuje sunkovito zaustavljanje, ki ni dopustno predvsem pri potniških vlakih.

(7) Če so vozila opremljena s kolutnimi zavorami ali s kolesnimi zavorami s kompozitnimi zavornjaki, pri zaustavljanju vlakov ni treba izrazito postopno popuščati zavor. Zaustavitev vlakov s temi zavorami je manj sunkovita, tudi če se zaustavijo z višjim zračnim tlakom v zavornih valjih.

(8) Vlake, ki se morajo zaustaviti na določenem mestu, je treba zavirati ves čas do zaustavitve. Zaviralnik se lahko prestavi v lego "vožnja" tik pred zaustavitvijo potniških vlakov, če:

- je nagib tira (vzpon ali padec) manjši od 2,5 ‰;
- vlak ni uvozil na čelno postajo;
- vlak uvozi na tir, razdeljen na tirne odseke s prostim naslednjim tirnim odsekom.

(9) Zaviralnik se ne sme prestavi v lego "vožnja" pred zaustavitvijo vlaka, če :

- je bil zaustavljen s hitrim zaviranjem;
- se ta zavira s počasi delujočimi (G) zavorami;
- je vlak uvozil na prometno mesto s posebno previdnostjo;
- je bil vlak zaustavljen s sproženjem zaviranja v sili.

(10) Če se vlak zaustavi s hitrim zaviranjem, se lahko zavore popustijo s polnilnim sunkom zraka (odvisno od tipa zaviralnika), pri čemer se lahko zaviralnik prestavi v lego "polnjenje" za eno sekundo na vsakih 8 osi vlaka.

(11) Po zaustavitvi tovornega vlaka se zaviralnik za kratek čas prestavi v lego "hitro zaviranje", s čimer se sprožijo zavore s togim delovanjem.

78. člen

(Zaviranje z elektropnevmatskimi zavorami)

(1) Vlaki se lahko zavirajo prednostno z elektropnevmatskimi (v nadaljnjem besedilu: EP-zavore) zavorami, če so te zavore poleg osnovnih zavor (samodejnih zračnih zavor oziroma pnevmatsko krmiljenih zračnih zavor) v skladu z objavo UIC št. 541-5.

(2) Če se motorni vlak zaustavlja z EP-zavoro, je treba začeti zavirati tako pravočasno, da se bo lahko ob okvari te zavore pravočasno in varno zaustavil z uporabo pnevmatsko krmiljene zračne zavore.

(3) Na vozilih z EP-zavoro (motorne garniture vrste 311, 711 in 713) se ne smejo izklopiti akumulatorske baterije, dokler se vozila premikajo oziroma dokler niso odstavljena na stojišče in zavrti z ročno ali pritrdilno zavoro.

79. člen

(Zaviranje z dinamičnimi zavorami)

(1) Na lokomotivah se z dinamičnimi zavorami zavira predvsem pri uravnavanju hitrosti vlakov na dolgih padcih in zaviranju lokomotivskih vlakov pri zaustavljanju.

(2) Odločanje o uporabi elektrodinamične zavore (v nadaljnjem besedilu: E-zavore) lokomotive ali kombinacije E- in samodejnih zračnih zavor vlaka je prepuščeno strojevodji. Pri tem se morajo upoštevati velikost in dolžina padca, masa in tek vlaka, vremenske razmere ipd. Zaviranje vlaka z E-zavoro je pri manjših hitrostih (odvisno od vrste in tipa vlečnega vozila) manj učinkovito, zato se pod določeno hitrostjo zaradi slabega učinka ne sme uporabljati.

(3) Na novejših vlečnih vozilih delujejo E zavore samodejno v kombinaciji z drugimi vrstami vgrajenih zavor, pri čemer se zaviranje krmili s kombiniranim zaviralnikom ali s krmilno ročico vleka/zaviranje.

(4) Uporaba oziroma način zaviranja z E-zavoro lokomotiv pri zaviranju na padcih je naveden v 81. členu tega pravilnika.

80. člen

(Zaviranje z neposredno zračno zavoro)

Z neposredno zračno ali tudi tako imenovano lokomotivsko oziroma dodatno zračno zavoro so praviloma opremljene lokomotive in motorna vozila za posebne namene. Ta zavora se lahko uporablja za zaviranje vozila pri premiku, uravnavanju hitrosti med vožnjo lokomotivskih vlakov in zavarovanju vozil pred samopremaknitvijo.

81. člen

(Zaviranje vagonских vlakov na padcih)

(1) Na padcih se morajo vlaki zavirati zaradi vzdrževanja največje hitrosti (v_{max}). Hitrost vožnje po progi s padcem mora biti čimbolj enakomerna, brez sunkovitega zaviranja z dinamičnimi ali zračnimi zavorami.

(2) Pri zaviranju vlakov z E zavoro na padcih se:

- pred prihodom na padec zmanjša hitrost vlaka za 5 km/h pod največjo dovoljeno hitrost s:
 - pravočasnim izklopom vleke,
 - samodejno ali neposredno zračno zavoro;
- vključi E-zavora v pripravljenost za delovanje;
- po prihodu na padec začne zavirati z E-zavoro z ustreznim krmiljenjem zavorne sile, potrebne za vzdrževanje največje dovoljene hitrosti.

(3) Če z zavoro silo E-zavore ni mogoče zadrževati hitrosti vlaka na predpisani vrednosti, ga je treba zavirati kombinirano, in sicer:

- na padcih do 15 ‰ se vlak zavre z začetno stopnjo zaviranja s samodejnimi zračnimi zavorami in nadaljuje z uporabo E-zavore tako, kot je opisano v prejšnji točki;
- na padcih nad 15 ‰ se vlak zavre z največjo zavoro silo E-zavore in se nadaljuje postopno zaviranje s samodejnimi zračnimi zavorami.

(4) Če hitrost vlaka na dolgih padcih nenadzorovano narašča, je treba sprožiti hitro zaviranje in peskanje. Če samodejna zavora ne deluje, je treba uporabiti vse obstoječe dodatne zavoro in pri vlakih z vlakospremnim osebjem oddajati s signalno piščalko oziroma sireno vlečnega vozila signalni znak "Nevarnost, zavri" (- - - -).

82. člen

(Zaviranje pri nizkih temperaturah)

(1) Pri zunanjih temperaturah, nižjih od -15° C, je treba med vožnjo vlaka s samo pnevmatsko krmiljeno zračno zavoro preskušati delovanje zavoro tako, da se približno vsakih 30 minut vožnje po zadnjem postanku sproži višja začetna stopnja zaviranja z znižanjem zračnega tlaka v GZV za najmanj 0,8 bara.

(2) Pri zaustavljanju vlaka na poledenelih tirnicah je treba med zaviranjem vključiti peskanje za izboljšanje adhezije.

83. člen

(Zaviranje s priprežno lokomotivo pri vlaku)

(1) Pri vlakih s priprežno lokomotivo je treba vse zavoro upravljati iz upravljalne kabine te lokomotive.

(2) Pri vožnji vlakov s priprežno lokomotivo mora biti vlakovna lokomotiva vključena v samodejno zračno zaviranje vlaka, pri čemer se vsi zaviralniki vlakovne lokomotive prestavijo glede na njihov tip v lego, iz katere nimajo vpliva na GZV.

84. člen

(Zaviranje z doprežno lokomotivo pri vlaku)

(1) Pripeta doprežna lokomotiva mora biti vključena v GZV vlaka. Vsi zaviralniki na upravljalnih mestih v voznih kabinah doprežne lokomotive morajo biti prestavljeni glede na njihov tip v lego, iz katere nimajo vpliva na GZV.

(2) Menjalo vrst zaviranja doprežne lokomotive mora biti vedno v legi P, v skladu s četrtem odstavkom 33. člena tega pravilnika.

(3) Če se med vožnjo na pripeti doprežni lokomotivi ugotovi nepravilnost ali nevarnost, ki ogroža varno vožnjo vlaka, ali če obstaja nevarnost za druge vlake, je treba sprožiti hitro zaviranje z enim od zaviralnikov doprežne lokomotive ali s sproženjem zaviranja v sili.

(4) Če se med vožnjo na nepripeti doprežni oziroma potisni lokomotivi ugotovi nepravilnost ali nevarnost, ki ogroža varno vožnjo vlaka, ali če obstaja nevarnost za druge vlake, se mora dati s piščalko oziroma sireno vlečnega vozila signalni znak "Nevarnost, zavri" (- - - -).

(5) Nepripeta doprežna lokomotiva, ki zaostane za vlakom, se mora takoj zaustaviti, strojevodja pa začeti z oddajanjem signalnega znaka "Nevarnost, zavri". Po zaustavitvi vlaka se doprežna lokomotiva odpelje do sklepa vlaka in s ponovitvijo postopka za začetek potiskanja po določenih signalnega pravilnika nadaljuje potiskanje vlaka.

85. člen

(Zaviranje ob nevarnosti)

(1) Ob nevarnosti med vožnjo vlaka se mora takoj sprožiti hitro zaviranje do popolne zaustavitve vlaka.

(2) Pri vožnji lokomotivskega vlaka z lokomotivo je treba ob pojavu nevarnosti takoj zavreti z neposredno zračno zavoro in takoj nato še hitro zavreti s posredno zračno zavoro.

(3) Ob nepričakovanem zmanjšanju hitrosti vlaka ali hitrem nižanju zračnega tlaka v GZV (sproženo je zaviranje v sili ali prekinjen GZV), je treba vlak takoj zaustaviti s sproženjem hitrega zaviranja.

(4) Po zaustavitvi vlaka se zaviralnik občasno prestavi v lego "vožnja" in 2-krat odda signalni znak "Popusti zavore" (— • •, — • •), če je pri vlaku vlakospremno osebje, ki ugotavlja mesto prekinitve GZV oziroma vagon, na katerem je bilo sproženo zaviranje v sili.

(5) Če je mesto zaustavitve vlaka nevarno (predor, most, usek ipd.), se lahko pri vlakih z EP-zaviranjem odloži zaviranje v sili (če so vozila opremljena z napravo PZS) do prvega varnejšega mesta.

86. člen

(Preskus zavor po izredni zaustavitvi vlaka na progi)

Po speljavi vlaka z enojno zasedbo in brez vlakospremnega osebja, ki se je zaustavil na odprti progi zaradi:

- prekinitve GZV (okvara zavorne cevi, razpetje zavornih cevi, ipd.);
- okvare kompresorja zraka in padca zračnega tlaka v zračnih posodah pod 5 barov;
- izpada električne napetosti v voznem omrežju in padcu zračnega tlaka z zračnih posodah pod 5 barov;
- drugih okvar GZV;

se mora opraviti preskus samodejnih zračnih zavor tako, da se po speljavi vlaka pri hitrosti največ 30 km/h prestavi zaviralnik samodejne zračne zavore v lego "začetna stopnja zaviranja" in nato nazaj v lego "vožnja". Delovanje zavor se ugotovi po takojšnjem zmanjšanju hitrosti vlaka.

87. člen

(Motnje in okvare zavor med vožnjo)

(1) Ob okvari zaviralnika samodejne zračne zavore je treba vlak zaustaviti s sproženjem hitrega zaviranja (z zaviralnikom) ali zaviranja v sili (s pipo ali loputo na GZV) in ravnati takole:

- če sta v vozniški kabini dve upravljalni mesti, se vključi zaviralnik na drugem upravljalnem mestu, nato pa se:
 - opravi delni preskus zavor C;
 - spelje vlak in pri hitrosti 20 km/h prestavi zaviralnik v lego "začetna stopnja zaviranja" in nato nazaj v lego "vožnja", s čimer se ugotovi, ali zavore delujejo;
 - nadaljuje vožnja do končne postaje z redno hitrostjo;
- če je v vozniški kabini samo eno upravljalno mesto (čelna vozniška kabina), se menja vozniška kabina in vključi zaviralnik na tem upravljalnem mestu, nato pa se:
 - opravi delni preskus zavor C;
 - spelje vlak in pri hitrosti največ 20 km/h prestavi zaviralnik v lego "začetna stopnja zaviranja" in nato nazaj v lego "vožnja", s čimer se ugotovi, ali zavore delujejo;
 - pri vlaku "EZ brez" nadaljuje vožnjo do prve postaje s hitrostjo največ 30 km/h;
 - na prvi naslednji postaji razglasi lokomotivo za pokvarjeno.

(2) Če se med vožnjo vlaka na priprežni lokomotivi pokvari edini zaviralnik v upravljalni kabini, je treba vlak zaustaviti s sproženjem hitrega zaviranja ali zaviranja v sili. Krmiljenje zaviranja vlaka se prestavi v vlakovno lokomotivo, na kateri se po vključitvi zaviralnika na upravljalnem mestu te lokomotive:

- opravi delni preskus zavor C;
- spelje vlak in pri hitrosti 20 km/h prestavi zaviralnik v lego "začetna stopnja zaviranja" in nato nazaj v lego "vožnja", s čimer se ugotovi, ali zavore delujejo;
- nadaljuje vožnjo vlaka s hitrostjo 30 km/h do prve prihodnje postaje, kjer se zamenja vrstni red lokomotiv in vožnja nadaljuje.

(3) Če se med vožnjo vlaka na lokomotivi pokvari edini zaviralnik samodejne zračne zavore, je treba sprožiti hitro zaviranje ali zaviranje v sili in zahtevati nadomestno lokomotivo.

(4) Če med vožnjo vlaka preneha(jo) delovati zračni kompresor(ji), je treba vlak zaustaviti, ko se zračni tlak v glavnih zračnih posodah zniža do 5 barov. Okvara se poskusi odpraviti, če pa to ni mogoče, se zahteva nadomestno vlečno vozilo.

(5) Vlak ne sme nadaljevati vožnje od postaje, na kateri se ugotovi okvara samodejne zračne zavore na lokomotivi. Takšna lokomotiva se razglasi za pokvarjeno in se zahteva nadomestna lokomotiva.

(6) Če se med vožnjo vlaka prenapolni GZV z zračnim tlakom nad 5,5 bara, se mora vlak zaustaviti na prvi naslednji postaji in urediti zračni tlak v GZV na pravilni delovni zračni tlak 5 barov, na način, kot ga omogoča tip zaviralnika.

(7) Če je GZV vlaka prenapolnjen do 5,5 bara se sme pri zaviranju zračni tlak v njem znižati za največ 1 bar, kar pa ne velja za zaviranje ob nevarnosti.

(8) Če zavore na določenih vozilih vlaka po zaviranju med vožnjo ne popustijo (kar se opazi po slabem teku vlaka ali iskrenju zavornjakov, vidnem pri vožnji skozi loke v nočnem času), jih je treba poskusiti popustiti s polnilnim sunkom višjega zračnega tlaka, če to omogoča tip zaviralnika. Če to ni mogoče oziroma če ne zadostuje, se lahko zračni tlak v GZV poviša, vendar največ do 5,5 bara.

(9) Če se med vožnjo vlaka zazna nepravilno zaviranje, predvsem pa slaba zavorna sila, je treba vlak takoj zaustaviti in poskusiti ugotoviti vzrok oziroma dejansko delovanje zavor. Če napake oziroma vzroka ni mogoče ugotoviti, se lahko vožnja vlaka nadaljuje s hitrostjo največ 30 km/h do prve postaje, kjer se opravi pregled vlaka in popolni preskus zavor.

(10) Če se izključijo zavore posameznih vozil v vlaku, ki se zaustavi na postaji zaradi njihove okvare, je treba ugotoviti spremenjeni dejanski zavorni odstotek (DZO). Če je le-ta manjši od potrebnega zavornega odstotka (PZO), lahko vlak nadaljuje vožnjo z manjšo hitrostjo, ki je v skladu z novim dejanskim zavornim odstotkom. To hitrost določi prometnik oziroma progovni prometnik.

88. člen

(Ustavitev vlaka ob prekinitvi napetosti v voznem omrežju)

(1) Kako je treba ravnati, če se ob prekinitvi napetosti v voznem omrežju vlak ustavi, je predpisano v prometnem pravilniku.

(2) Po vključitvi napetosti v voznem vodu sme potniški vlak nadaljevati vožnjo minuto pozneje, vsi drugi vlaki pa tri minute pozneje.

89. člen

(Zavarovanje na progi zaustavljenega vlaka ali njegovega dela pred samopremaknitvijo)

(1) Vlak, ki se na progi ali prometnem mestu ustavi, je treba zavarovati pred samopremaknitvijo glede na padec proge in predvideni čas postanka, in sicer takole:

- na progi s padcem do 2,5 ‰ in s predvidenim postankom vlaka do 30 minut se vlečno vozilo zavre z neposredno ali samodejno zračno zavoro;
- na progi s padcem do 2,5 ‰ in s predvidenim postankom vlaka nad 30 minut se vlak zavre s samodejnimi zračnimi zavorami;
- na progi s padcem nad 2,5 ‰ se vlak zavre s samodejnimi zračnimi zavorami, ne glede na predvideni čas postanka, s prestavitvijo zaviralnika v lego "hitro zaviranje".

(2) Del vlaka, ki je brez lokomotive ostal na odprti progi ali na nezasedenem prometnem mestu, je treba zavarovati pred samopremaknitvijo glede na padec proge in predvideni čas postanka, in sicer takole:

- na progi s padcem do 2,5 ‰ in s predvidenim postankom vlaka do 60 minut se vlak zavre s popolno izpraznitvijo GZV;
- na progi s padcem do 2,5 ‰ in s predvidenim postankom vlaka nad 60 minut se ob izpraznitvi GZV pritegne tudi ročna ali pritrdilna zavora na prvem in zadnjem vagonu oziroma vozilu s tema zavorama;
- na progi s padcem nad 2,5 ‰ se ne glede na predvideni čas postanka ob izpraznitvi GZV pritegnejo tudi vse ročne in pritrdilne zavore na vagonih oziroma na vozilih, ki te zavore imajo, pod eno os posameznega vagona oziroma vozila pa se podložijo še (4) zavorne cokle, razdeljene enakomerno po celotnem delu vlaka.

(3) Ob zavarovanju vlaka, opisanem v tretji alineji prejšnjega odstavka, mora lokomotiva – razen če ne gre po vlak, ki je ostal zavarovan na progi – ostati na postaji, dokler niso vrnjene zavorne cokle.

(4) Če se zaradi prekinitve električne napetosti v voznem omrežju vlak z električnim vlečnim vozilom ustavi na odprti progi, je treba po radijski zvezi najprej ugotoviti, koliko časa bo trajal izpad napetosti. Ko je to znano, se v skladu z določili drugega odstavka tega člena vlak zavaruje pred samopremaknitvijo.

(5) Ko strojevodja zapusti vlečno vozilo, ga mora zavreti z neposredno zračno zavoro (če je vozilo z njo opremljeno) in pritegniti ročno ali pritrdilno zavoro.

90. člen

(Dela vlakospremnega osebja med vožnjo vlakov)

(1) Med vožnjo potniških vlakov mora vlakospremno osebje nadzirati tudi delovanje zavor. Če ugotovi, da je vagon zavrt z ročno zavoro, jo mora nemudoma popustiti. Če vagon kljub temu ostane zavrt, mora vlak zaustaviti (s sproženjem zaviranja v sili) in s sodelovanjem strojevodje napako odpraviti.

(2) Če vlakospremno osebje med vožnjo vlaka zasliši signalni znak "Nevarnost zavri", samodejna zračna zavora pa ne zavre, mora nemudoma sprožiti zaviranje v sili in pritegniti ročne zavore.

(3) Vlakospremno osebje mora na zahtevo strojevodje sodelovati pri odpravljanju nepravilnosti na zavornem sistemu.

(4) Če je kdo od potnikov ali kdo drug sprožil zaviranje v sili na potniškem vlaku, mora vlakospremno osebje ugotoviti, v katerem vagonu in oddelku je bilo sproženo in:

- pri mehaničnem sprožilniku:
 - zapreti čelno pipo GZV vagona pred vagonom s sproženim zaviranjem v sili;
 - zapreti izpustno loputo zaviranja v sili na GZV;
 - odpreti čelno pipo GZV vagona pred vagonom s sproženo zavoro v sili;
 - opraviti zavorni preizkus C;
- pri pnevmatičnem sprožilniku s štiriobim ključem vrniti sprožilnik v pripravljeno stanje tako, da ključ obrne v smeri, označeni s puščico (pri aktiviranju tega sprožilnika se lahko sliši piskanje piščalke, vgrajene pod okvir vagona oziroma vozila motornega vlaka).

(5) Vagone, ki so se med vožnjo odtrgali od vlaka, mora vlakospremno osebje čim prej zavarovati pred samopremaknitvijo.

(6) Vlakospremnik, ki je odrejen za spremljavo tovornega vlaka z vagonom priklopnikom, mora ob odpetju ali strganju priklopnika od vlaka slednjega takoj zaustaviti s sprožitvijo zaviranja v sili ter ga zavarovati proti samopremaknitvijo. Če se je priklopnik samopremaknil, je treba o tem takoj obvestiti prometnika sosednje postaje.

5. Ravnanje z zavorami vozil in vlakov po končani vožnji

91. člen

(Ravnanje z zavorami pogonskih vozil po končani vožnji)

(1) Po končani vožnji vlakov morajo upravljavci pogonskih vozil opraviti eno od naslednjih del:

- primopredajo pogonskega vozila drugemu upravljavcu, pri čemer morajo slednjemu sporočiti stanje zavor in ga opozoriti na morebitne ugotovljene nepravilnosti;
- odstaviti pogonsko vozilo na stojišče na postaji v skladu s četrtem odstavkom tega člena;
- zapeljati pogonsko vozilo v organizacijsko enoto (vlečna enota, depo ipd.), kjer se v zvezi z zavorami opravi postopek v skladu s tretjim in četrtem odstavkom tega člena.

- (2) V organizacijski enoti je treba pred dostavo pogonskega vozila na stojišče pregledati:
- debelino in stanje zavornjakov ali zavornih vložkov;
 - dolžino pomika batov zavornih valjev;
 - obešenje zavornih in pnevmatskih cevi na čelnih straneh vozil.

(3) Če je stanje in delovanje zavornih naprav brezhibno, se lahko pogonska vozila v organizacijski enoti dostavijo na stojišča, v nasprotnem pa na tir, kjer se bodo opravljala zahtevana popravila.

- (4) Po dostavi pogonskih vozil z brezhibnimi zavornimi napravami na stojišče se mora:
- izpustiti vodni in oljni kondenzat iz sklopov zavor, ki imajo naprave za ročno izpuščanje teh kondenzatov in v zimskem obdobju doliti alkohol v rezervarje za alkohol;
 - zavarovati vozilo pred samopremaknitvijo, pri čemer je treba:
 - zavreti vozilo s samodejno in neposredno zračno zavoro;
 - zaviralnik samodejne zračne zavore prestaviti v lego "nevtralno";
 - lokomotivo zavreti z ročno ali pritrdilno zavoro;
 - motornik ali motorno garnituro zavreti z ročnima zavorama v čelnih vozniških kabinah ali sprožiti pritrdilno zračnovzmetno zavoro;
 - podložiti eno zavorno coklo pred prvo prosto kolo v smeri morebitnega padca stojiščnega tira.

92. člen

(Prihod vlaka na končno postajo)

(1) Po uvozu vagonkega vlaka na postajo morajo pregledniki vagonov upoštevati sporočila strojevodje in vlakospremnega osebja o nepravilnostih pri delovanju zavor, če so se te pojavile med vožnjo. Ugotovljene napake odstranijo ali pa vagone olistajo za ustrezno popravilo oziroma za izločitev iz prometa.

(2) Ravnanja preglednikov vagonov pri ugotovljenih okvarah zavor se podrobneje določijo v notranjih predpisih prevoznika.

(3) Po prihodu vlaka na končno postajo mora vlakospremnno osebje obvestiti preglednika vagonov, da plombira sprožilnik zaviranja v sili, če je bil med vožnjo uporabljen oziroma če je bila plomba odstranjena.

(4) Če vlakospremnno osebje med vožnjo opazi nepravilnosti pri delovanju zavor, ki niso ogrožale varnosti prometa, mora po prihodu vlaka na končno postajo o tem obvestiti preglednika vagonov ali strojevodjo.

(5) Vlakospremnik, ki je spremljal tovorni vlak z vagonom priklopnikom, mora po prihodu vlaka na končno postajo vrniti zavorno coklo na lokomotivo.

6. Zaviranje in ravnanje z zavorami pri premiku

93. člen

(Načini vožnje in sredstva za zaviranje pri premiku)

(1) Pri premiku lokomotive vlečejo, rinejo, odbijajo in spuščajo posamezne vagone in premikalne sestave, ki se morajo zavirati zaradi:

- zmanjševanja hitrosti;
- zaustavljanja na določenih mestih;
- zavarovanja pred samopremaknitvijo.

- (2) Za zaviranje in zavarovanje pred samopremaknitvijo je treba uporabljati:
- zavore, vgrajene v vozila:
 - samodejne zračne zavore;
 - direktne zračne zavore na lokomotivah;
 - ročne zavore;
 - pritrdilne zavore;
 - zavore, vgrajene v tire (tirne zavore);
 - zavorne cokle.

94. člen

(Zavore na premikalnih lokomotivah)

(1) Na premikalnih lokomotivah (v nadaljnjem besedilu: premikalke) morajo biti brezhibne samodejne in neposredne zračne ter ročne oziroma pritrdilne zavore.

(2) Menjala vrste zaviranja na premikalkah morajo biti prestavljena v lego za P-zaviranje.

(3) Na premikalkah brez regulatorja zavornega vzvodja je treba zavorno vzvodje regulirati tako, da so pomiki batov vedno v območju optimalnega zaviranja.

(4) Med premikom s premikalkami, opremljenimi s kompozitnimi zavornjaki, je treba v zimskem obdobju pri nizkih temperaturah pogosto zavirati (tudi med vožnjo z vključeno vleko), s čimer se preprečuje nabiranje ledu na tornih površinah zavornjakov.

95. člen

(Zaviranje pri premiku z uporabo pnevmatskih zavor)

(1) Najprimernejši način zaviranja pri premiku je zaviranje s samodejnimi zračnimi zavorami pogonskih in vlečenih vozil in z neposrednimi zračnimi zavorami vlečnih vozil oziroma lokomotiv.

(2) Če je treba premikati vozila brez uporabe njihovih zračnih zavor, se morajo te prej popustiti s sproženjem odviralnih naprav oziroma se izzračiti.

(3) Premikalne sestave z več kot 40 osmi je treba vedno zavirati s samodejnimi zračnimi zavorami, katerih menjala vrste zaviranja se prestavijo v lego za P-zaviranje.

(4) Pri premikalnih sestavih iz prejšnjega odstavka, ki se zavirajo s samodejnimi zračnimi zavorami, je treba opraviti delni preskus zavor B, v skladu s tretjim odstavkom 51. člena tega pravilnika.

(5) Dovoljeno število osi premikalnega sestava do 40 osi, ki se lahko zavira z neposredno zračno zavoro premikalke, se izračuna po naslednjem obrazcu:

$$N_{do} = \left(\frac{0,8B \times 100}{PZO} - L \right) : 15 \quad (\text{osi}), \text{ pri čemer pomenijo: } N_{do} \text{ je dovoljeno število osi, zaviranih z}$$

direktno zračno zavoro, B je zavorna masa lokomotive v legi menjala P (t), PZO je potrebni zavorni odstotek na postajnih tirih iz preglednice zavornih odstotkov v prilogi 2 tega pravilnika za zavorno razdaljo 400 m, L je masa lokomotive (t), 15 je predvidena osna masa posameznega vagona.

(6) Obrazec za izračun števila osi v prejšnjem odstavku je določen na podlagi predvidene povprečne vagonске osne mase 15 ton. Če se premika pretežno s težjimi vagoni z osno maso večjo od 15 t/os, se mora izračunano število osi zmanjšati za 30 %.

(7) V postajnem poslovnem redu mora biti navedeno dovoljeno število osi pri premiku, zaviranih z neposredno zračno zavoro posameznih vrst premikalk glede na tir z največjim nagibom na postaji in hitrost 20 km/h. Ne glede na to, ali so na postaji tiri z manjšim nagibom, velja izračunano število osi za območje celotne postaje.

(8) Če se premika premikalni sestav z večjim številom osi, kot jih lahko zavira premikalka z neposredno zračno zavoro, se celoten premikalni sestav vključi v zaviranje s samodejnimi zračnimi zavorniki. Pri tem je treba ravnati v skladu s četrtem odstavkom tega člena.

96. člen

(Zaviranje z ročnimi in pritrdilnimi zavorniki)

(1) Z ročnimi zavorniki se lahko zavirajo posamezni ali v skupini na prosti tir odbiti ali spuščeni tovorni vagoni.

(2) S pritrdilnimi zavorniki se zavarujejo vozila pred samopremaknitvijo na tirih, kjer so odstavljena (zaradi nagiba tira, vetra, tresenja tal pri vožnji po sosednjih tirih, naletih drugih vozil ipd.) in tovorni vagoni pri nakladanju in razkladanju.

(3) S pritrdilnimi zavorniki se lahko zavirajo vozila tudi pri gibanju s hitrostjo, manjšo od 5 km/h, če preteži nevarnost, da se ne bodo ustavila na varnem mestu (nevarnost prevoza ločnice, bočnega naleta, naleta na vozila brez odbojnikov ipd.).

97. člen

(Zaviranje z zavornimi coklami)

- (1) Zavorne cokle (v nadaljnjem besedilu: cokle) se lahko uporabljajo pri premiku za:
- zmanjševanje hitrosti skupine ali posameznih vagonov na drčah, ki so opremljene z napravami za nastavljanje in izbijanje cokel;
 - zaustavljanje skupine ali posameznih odbitih ali po drči spuščeni vozil oziroma vagonov;
 - zavarovanje vozil oziroma vagonov in premikalnih sestavov pred samopremaknitvijo.

(2) Cokle morajo biti izdelane po standardih glede na tipe tirnic, na katere se lahko polagajo, in sicer:

- rumene cokle, za polaganje na tirnice tipa 45 in 49;
- modre cokle za polaganje na tirnice tipa UIC - 60.

(3) Cokle morajo biti razporejene na postajah vzdolž tirov (primerne klopi, police, stojala, okvirji ipd., obarvani s primerno barvo) na določena stalna mesta, kjer so vidne v vsakem letnem času in času dneva.

(4) Cokle, ki se uporabljajo, morajo biti vedno brezhibne. Pred uporabo jih je treba pregledati, ali niso na njih morebitne napake. Cokle z napakami je treba takoj zamenjati z brezhibnimi.

(5) Pred spuščanjem ali odbijanjem vagonov, ki se bodo ustavljali (lovili) s coklami, so potrebne naslednje priprave :

- premikalno osebje (v nadaljnjem besedilu: lovilci), ki bo zaustavljalo (lovilo) vagon s coklami, se mora prepričati, ali:
 - so cokle pripravljene na svojih mestih,
 - je pripravljeno potrebno število cokel;
- lovilci morajo biti seznanjeni o:
 - zaporedju spuščanja ali odbijanja vagonov na posamezne tise,
 - številu, vrstah in zaporedju spuščeni ali odbiti vagonov,
 - vagonih, s katerimi so potrebni posebni previdnostni ukrepi;

- lovilci morajo vodji premika sporočiti (osebno, po ozvočenju, po radijski zvezi, z dogovorjenim znamenjem ipd.), da je vse pripravljeno za začetek ustavljanja vagonov.

(6) Ob zastoju ali motnji pri polaganju cokel (lovilec ne more npr. pravočasno polagati cokel) se mora premik takoj zaustaviti. Ko je lovilec pripravljen na nadaljnje delo, mora o tem obvestiti premikalnega vodjo.

(7) Coklo je treba položiti na glavo tirnice z jezičkom, obrnjenim proti približujočemu se vagonu, in se pravočasno umakniti v prosti profil tira. Po zaustavitvi vagona je treba coklo odstraniti takoj, ko jo kolo sprost. Če se to ne zgodi, je treba poriniti vagon nazaj, nasilno pa cokle ni dovoljeno vleči izpod kolesa. Cokle je treba odstranjevati s primerno kovinsko kljuko z ročajem ali s kljuko na palici signalne zastavice.

(8) Pri polaganju samo ene cokle se mora kolo po navozu na coklo vrteti. Pri polaganju dveh cokel vzporedno pod obe kolesi ene osi se kolesi po navozu na cokli ne vrtita, zavorna sila pa je večja.

(9) Cokle je treba polagati pred predvidenimi mesti zaustavitve vagonov na tolikšni razdalji (zavorni poti), da se bodo vagoni zaustavili brez naletavanja na stoječe vagone. Pri določanju zavorne poti je treba upoštevati:

- hitrost vagonov;
- maso vagonov;
- vremenske razmere in zunanjo temperaturo;
- hitrost in smer vetra;
- nagibe tirov;
- stanje tirnic (nove, stare, obrušene, jamičaste, gosti tirnični stiki ipd.);
- število položenih cokel (pod eno ali pod obe kolesi).

(10) Najugodnejša zavorna pot s coklo zaustavljanih srednje naloženih vagonov, z osno maso 15 ton, znaša okrog 35 m pri hitrosti 20 km/h.

(11) Z eno coklo se sme ustavljati največ 12 osi odbitih ali spuščениh vagonov.

(12) Z dvema vzporedno položenima zavornima coklama je treba ustavljati vagone, če se oceni, da je njihova hitrost večja od 20 km/h, in vagone, ki jih je treba posebno previdno premikati.

(13) Slana, poledica ali dež lahko povzročijo izmet cokle iz tirnice, zato mora imeti lovilec pri teh razmerah pripravljeno za uporabo še drugo coklo.

(14) Pri zaustavljanju vagonov, za katere so potrebni posebni previdnostni ukrepi, določeni v prometnem pravilniku, je treba uporabljati dve cokli, položeni vzporedno pod obe kolesi na isti osi.

(15) Cokle se ne smejo polagati na:

- tirnične stike ali pred nje;
- kretnice ali neposredno pred nje;
- tirnična križišča;
- tehtnice s prekinjenim tirom;
- tir, ki je tlakovan ali asfaltiran;
- potni prehod ali neposredno pred njega.

(16) Cokle se ne smejo:

- riniti po tirnici proti prihajajočemu vagonu;
- polagati z jezičkom prečno na tirnico za zaustavljanje premikajočih vagonov;
- polagati pred skupino vagonov s prvim lahkim vagonom, ki ga je treba posebej odbiti ali spustiti.

(17) Pri prvi uporabi nove cokle je treba uporabiti hkrati še eno že rabljeno coklo oziroma položiti obe vzporedno pod obe kolesi.

98. člen

(Zavarovanje vozil pred samopremaknitvijo po končanem premiku)

(1) Vse posamezne ali v skupine spete odstavljene vagone je treba po končanem premiku zavarovati pred samopremaknitvijo z ročnimi ali pritrdilnimi zavorami ali s coklami.

(2) Na tirih s padcem, večjim od 2‰, je treba odstavljene vagone zavarovati pred samopremaknitvijo s coklami.

(3) Na obeh čelnih straneh vagonov, zavarovanih s coklami, mora biti obešena plošča z napisom "COKLA".

IV. VARNOSTNE NAPRAVE NA POGONSKIH VOZILIH

1. Merilniki hitrosti

99. člen

(Namen, vrste in sestava merilnikov hitrosti)

(1) Merilniki hitrosti (v nadaljnjem besedilu: merilniki), ki morajo biti vgrajeni v pogonska vozila, določena v tem pravilniku, so naprave, ki so namenjene za:

- merjenje, prikazovanje in zapisovanje dejanske hitrosti vožnje vlakov;
- merjenje, prikazovanje in zapisovanje časa;
- merjenje in zapisovanje prevožene poti;
- krmiljenje in registracijo delovanja avtostop naprav na vlečnih vozilih;
- krmiljenje in registracijo delovanja drugih naprav.

(2) V vozila se vgrajujejo merilniki, ki se razlikujejo glede na:

- način prenosa merjenih vrednosti med merilno in zapisovalno-prikazovalno napravo;
- vrsto zapisovalnega sredstva;
- način prikazovanja hitrosti.

(3) Po načinu prenosa merjenih vrednosti so lahko merilniki:

- mehanski;
- mehansko-električni;
- mehansko-elektronski;
- elektronsko-računalniški.

(4) Glede na vrsto zapisovalnega medija so lahko merilniki:

- s papirnatim trakom;
- z diagramsko ploščico;
- s spominsko enoto.

(5) Po načinu prikazovanja hitrosti so lahko merilniki:

- analogni;
- digitalni.

(6) Glede na namen uporabe se vgrajujejo v vlečna vozila:

- merilnik hitrosti;
- registrirni merilniki.

100. člen
(Odobritev tipov merilnikov)

- (1) Novovgrajeni merilniki na pogonskih vozilih morajo biti certificirani, odobreni in overjeni.
- (2) Mesto vgradnje merilnikov hitrosti mora biti v skladu z določili objav UIC št. 651 in 617-6 o gradnji voznških kabin pogonskih vozil.
- (3) Na analognem merilniku mora biti označena največja dovoljena hitrost vozila.

101. člen
(Preskušanje in vzdrževanje merilnikov)

- (1) Novi tip merilnika, ki ga vgrajujemo v pogonsko vozilo, je treba preskusiti v preskuševalnici, ki ima ustrezen atest.
- (2) Merilnike je treba vzdrževati v skladu s pravilnikom o vzdrževanju železniških vozil in navodili proizvajalcev merilnikov.
- (3) Če se v vozilo vgradi nova vrsta merilnika, mora prevoznik izdelati navodilo za uporabo merilnika v prometu in z njim seznaniti upravljavce vozila.

102. člen
(Ravnanje z merilniki na vozilih)

- (1) Pred začetkom vožnje mora upravljavec vozila pregledati plombiranost vseh vitalnih sklopov merilnika.
- (2) Vozilo brez obvezno plombiranih sklopov merilnika ni sposobno za vožnjo.
- (3) Zapisovalni medij merilnika vozila, udeleženga pri izrednem dogodku, se lahko odvzame v skladu z določili pravilnika o ravnanju ob izrednih dogodkih.
- (4) Vse zapisane oziroma registrirane podatke, ki se nanašajo na varnost prometa je treba redno pregledovati oziroma nadzirati. Prevoznik mora imeti v ta namen na razpolago ustrezno opremo in usposobljene delavce.
- (5) Pregledane zapisovalne medije merilnikov je treba evidentirati in arhivirati dve leti.

103. člen
(Ravnanje ob okvarah merilnikov)

- (1) Vozilo s pokvarjenim merilnikom ni sposobno za železniški promet, in ne sme začeti vožnje.
- (2) Merilnik je pokvarjen, če:
 - ne meri hitrosti;
 - ne zapisuje predpisanih vrednosti;
 - je porabljen zapisovalni medij.
- (4) Če se merilnik pokvari med vožnjo vlaka, lahko vlak nadaljuje vožnjo do naslednje postaje s približno hitrostjo 30 km/h. Če tu ni mogoče odpraviti okvare, lahko nadaljuje vožnjo samo z nadomestnim čelnim vlečnim vozilom.
- (5) Če se med vožnjo vlaka pokvari merilnik priprežne lokomotive, je treba ravnati v skladu s prejšnjim odstavkom in na postaji zamenjati vrstni red lokomotiv. Enako velja za motorne vlake, sestavljene iz več motornikov oziroma motornih garnitur, ki vozijo v spregi.

(6) Če se pokvari merilnik na premikalni lokomotivi med premikom, je lokomotiva nesposobna za nadaljnji premik.

104. člen
(Podrobnosti o ravnanju z merilniki)

Podrobnosti o ravnanju z merilniki, glede na različne tipe in vrste vlečnih vozil, določi prevoznik z notranjimi predpisi.

2. Budniki

105. člen
(Namen in oprema vozil z budniki)

(1) Budnik nadzoruje sposobnost strojevodje in voznika motornega vozila za posebne namene. Pri nepravilni uporabi budnik sproži izključitev vlečne sile in prisilno zaviranje.

(2) Z budniki morajo biti opremljena naslednja vozila:

- dizelske lokomotive;
- električne lokomotive;
- dizelski motorniki in dizelmotorne garniture;
- električni motorniki in elektromotorne garniture;
- motorna vozila za posebne namene, če so z enojno zasedbo (EZ).

(3) Budniki, vgrajeni v vozila, morajo izpolnjevati določila objave UIC št. 641.

(4) Elektronski krmilni del in pipa za pnevmatsko izločitev budnika morata biti plombirana tako, da je onemogočena namerna izločitev. V nasprotnem primeru se šteje, da je budnik pokvarjen.

106. člen
(Preskus budnika)

(1) Delovanje budnika na vozilih, ki so v prometu oziroma uporabi, mora biti preskušeno najmanj vsakih 24 ur in se lahko združi s preskušanjem zavor v skladu s 46. členom tega pravilnika.

(2) Preskus delovanja budnika mora biti omogočen s simuliranjem hitrosti v skladu z določilom UIC št. 641.

(3) Pri osebni primopredaji vozil ni potrebno posebno preskušanje budnika, informacijo o brezhibnosti njegovega delovanja pa mora podati ustno strojevodja oziroma voznik, ki predaja vozilo.

107. člen
(Ravnanje ob okvari budnika)

(1) Če se budnik pokvari med vožnjo vlaka, sme strojevodja oziroma voznik njegovo delovanje izključiti in nadaljevati vožnjo do naslednje postaje s hitrostjo največ 30 km/h, kjer razglasi vlečno vozilo za pokvarjeno.

(2) Če je na vlečnih vozilih dvojna zasedba ali če se ta lahko zagotovi na naslednji postaji, lahko vlečno vozilo nadaljuje vožnjo do končne postaje oziroma do delavnice, vendar ne s hitrostjo, večjo od 100 km/h.

3. Avtostop naprave

108. člen

(Namen in vrste avtostop naprav)

(1) Avtostop naprave so naprave na vlečnih vozilih, ki samodejno vplivajo na vožnjo vlakov, če na progi pred njimi niso izpolnjeni določeni pogoji, pomembni za varno nadaljevanje vožnje od določenega mesta na progi, ali obveščajo upravljavce vlečnih vozil (v nadaljnjem besedilu: upravljavci) o zahtevanih ravnanjih med vožnjo vlakov.

(2) Poglavitni namen avtostop naprav je povečanje varnosti in zanesljivosti vožnje vlakov. S tem se tudi zmanjšuje vpliv človeškega dejavnika na varnost železniškega prometa.

(3) Avtostop naprave morajo kontrolirati in vplivati na:

- zmanjševanje hitrosti vožnje vlakov mimo signalov, ki s signalnimi znaki zahtevajo od strojevodje ustrezno ravnanje;
- zaustavitve vlakov pred signali, ki s signalnim znakom prepovedujejo nadaljnjo vožnjo mimo njih z zahtevo ustreznega ravnanja strojevodje.

(4) Informacije o signalnih znakih se prenašajo iz tirnih magnetov kot delov progovnih naprav z indukcijo na vlečno vozilo.

(5) V vlečna vozila se vgrajujejo avtostop naprave tipov:

- I 60;
- I 60-5;
- I 60 R.

(6) V vlečna vozila se lahko vgrajujejo tudi naprave varnostnega sistema ETCS (European Train Control System).

109. člen

(Delovanja avtostop naprav)

(1) Avtostop naprava mora biti:

- električno napajana;
- vključena v zavorni sistem in zavarovana pred nekontrolirano izključitvijo (zračna pipa za izločitev mora biti plombirana).

(2) Med vožnjo vlakov z vključenim delovanjem avtostop naprave mora biti zaradi prometnih in tehničnih potreb omogočena prekinitve vpliva delovanja (tipka po nalogu).

(3) Prekinitve vpliva avtostop naprave, navedene v prejšnjem odstavku morajo biti ustrezno registrirane na zapisovalnih sredstvih.

(4) Avtostop naprave morajo samodejno ustaviti vlak v predpisanem času, če strojevodja ne upošteva signalnih znakov, ki zahtevajo omejitev hitrosti ali ustavitve pri naslednjem signalu.

(5) Vlak se samodejno ustavi s prisilnim zaviranjem in sočasno izključitvijo vleke.

(6) Avtostop naprave se lahko uporabljajo tudi za krajevni nadzor hitrosti in varovanje drugih kritičnih mest na progi.

110. člen

(Izbira režima vožnje)

(1) Režim vožnje za avtostop napravo tipa I 60 in I60-5 se izbira glede na največjo hitrost vožnje vlaka, in sicer:

režim vožnje	v max (km/h)	časovna kontrola (s)	mejna hitrost (km/h)	
			1000/2000 Hz	500 Hz
1	od 101	20 ± 1	90 ± 2	65 ± 2
2	od 81 do 100	26 ± 1,5	65 ± 2	50 ± 2
3	do 80	34 ± 2	50 ± 2	40 ± 2

(2) Režim vožnje za avtostop napravo tipa I 60 R se izbira glede na odstotek zavorne mase vlaka, in sicer:

režim vožnje	odstotek zavorne mase (%)	v max (km/h)	časovna kontrola (s)	mejna hitrost (km/h)		
				1000/2000 Hz	500 Hz/500 Hz + 153m	restrektivna
O	od 111	140/160*	23	85	65/45	25/10
M	od 66 do 110	125	29	70	50/35	25/10
U	do 65	105	38	55	-	-

140/160* - pomeni največje hitrosti za motorne garniture 312 in 310.

restrektivna* - podroben opis je v tehničnem opisu ASN I 60 R.

111. člen

(Vključitev avtostop naprave)

(1) Avtostop naprava se vključi s prestavitvijo ročice za izbiro smeri vožnje v položaj »naprej«, v glavnem zavornem vodu pa mora biti zračni tlak najmanj 1,8 b (izključitev pri 1 - 1,2 b).

- (2) Vključitev avtostop naprave na krmilnem pultu se signalizira v:
- v režimu 1 – dve modri lučki;
 - v režimu 2 – ena modra lučka (levo);
 - v režimu 3 – ena modra lučka (desno).

112. člen

(Ravnanje z avtostop napravo)

(1) Pred vsakim odhodom vlečnega vozila iz vlečne enote ali vsaj enkrat v 24 urah je treba avtostop napravo preizkusiti in ugotovitve vpisati v dnevni pregled vozila.

(2) Ko vlečno vozilo prevozi mimo 1000 Hz aktivnega tirnega magneta mora strojevodja pritisniti tipko potrditve najpozneje v 4 sekundah. Prižge se rumena kontrolna lučka na krmilnem pultu in vklopi se časovna kontrola, odvisno od režima vožnje (tabela). Po izteku časovne kontrole mora biti hitrost vlaka manjša od mejne hitrosti, določene v tabeli. V nasprotnem primeru se vlak samodejno ustavi.

(3) Ko vlečno vozilo prevozi mimo 500 Hz aktivnega tirnega magneta, mora biti hitrost vlaka manjša od mejne hitrosti, določene v tabeli za krajevno kontrolo. V nasprotnem primeru se vlak samodejno ustavi.

(4) Ko vlečno vozilo prevozi mimo 2000 Hz aktivnega tirnega magneta, se mora vlak samodejno ustaviti, razen pri uporabi tipke "po nalogu".

(5) Po samodejni ustavitvi vlaka zaradi aktiviranja avtostop naprave je treba pritisniti tipko "razrešitev". Ponovni vklop avtostop naprave je mogoč po preteku 5 do 7 sekund.

113. člen
(Ravnanje ob okvarah avtostop naprave)

(1) Vlečno vozilo s pokvarjeno avtostop napravo ni sposobno za železniški promet na progah, opremljenih z avtostop napravami, in ne sme odpeljati iz vlečne enote ali začeti vožnje vlaka iz izhodne postaje po teh progah.

(2) Če se avtostop naprava pokvari med vožnjo vlaka, sme strojevodja nadaljevati vožnjo do naslednje postaje, na kateri razglasi vlečno vozilo za pokvarjeno. O okvari obvesti prometnika naslednje postaje, vlakovnega dispečerja ali progovnega prometnika.

(3) Če je na vlečnih vozilih dvojna zasedba ali če se ta zagotovi na naslednji postaji, lahko vlečno vozilo nadaljuje vožnjo do končne postaje oziroma do delavnice, vendar ne s hitrostjo, večjo od 100 km/h.

(4) Če se med vožnjo vlaka pokvari avtostop naprava priprežne lokomotive, je treba vlak ustaviti na naslednji postaji ter zamenjati vrstni red lokomotiv. Enako velja za motorne vlake, sestavljene iz več motornikov oziroma motornih garnitur, ki vozijo v spregi. V nasprotnem velja določilo prejšnjega odstavka.

(5) Če se med vožnjo vlaka ugotovi, da progovni deli avtostop naprav na nekem mestu ne delujejo pravilno, je treba o okvari takoj obvestiti progovnega prometnika oziroma vlakovnega dispečerja po radijski zvezi, sicer pa zaustaviti vlak na naslednji postaji in obvestiti prometnika.

114. člen
(Izključitev avtostop naprave)

Avtostop napravo je treba izkjučiti:

- pri premiku z vlakovno lokomotivo, na kretničnem območju, ki traja več kot 30 minut;
- na vlakovni lokomotivi, če je na čelu vlaka priprežna lokomotiva;
- na doprežni lokomotivi;
- pri motornih vlakih na vseh motornih garniturah, razen na prvem v smeri vožnje.

115. člen
(Registracija in arhiviranje podatkov avtostop naprave)

(1) Delovanje avtostop naprav na vlečnih vozilih mora biti registrirano ne glede na tip in način delovanja. Zapisi morajo omogočati poznejšo kontrolo delovanja.

(2) Registrirajo se:

- vključenost;
- režim vožnje;
- vpliv progovnega magneta 2000 Hz;
- vpliv progovnega magneta 1000 Hz;
- vpliv progovnega magneta 500 Hz;
- uporaba tipke potrditev;
- uporaba tipke vožnja po nalogu;
- prisilno zaviranje.

(3) Pregledane zapise je treba arhivirati dve leti.

4. Zvočne in svetlobne signalne naprave

116. člen (Zvočne signalne naprave)

- (1) Zvočne signalne naprave, ki se vgrajujejo v pogonska vozila, so piščalke oziroma sirene in morajo biti vgrajene v skladu z določili, navedenimi v naslednjih odstavkih.
- (2) V pogonska vozila se vgradi toliko piščalk oziroma siren, kot je vozniških kabin.
- (3) Na vozilih, izdelanih oziroma nabavljenih po uveljavitvi tega pravilnika, mora biti s piščalko oziroma sireno omogočeno oddajanje dveh različnih tonov.
- (4) Krmiljenje piščalke oziroma sirene je lahko ročno in/ali nožno.
- (5) Preskušanje, glasnost, frekvenca in barva tonov piščalk oziroma siren morajo biti v skladu z obveznimi določili objave UIC št. 644.
- (6) V vozniških kabinah mora biti možnost zaznavanja zvočnih signalov, danih s piščalkami oziroma sireni drugih vozil, v skladu z določili objave UIC št. 643.

117. člen (Ravnanja ob okvarah zvočnih signalnih naprav)

- (1) Vozilo s pokvarjeno piščalko oziroma sireno ni sposobno za železniški promet in ne sme odpeljati iz vlečne enote ali začeti vožnje vlaka iz izhodne postaje.
- (2) Piščalka oziroma sirena je pokvarjena, če z njo ni mogoče oddajati nobenih zvočnih signalnih znakov.
- (3) Pri okvarah piščalke oziroma sirene je treba ravnati v skladu s signalnim pravilnikom. (Uradni list RS, št. 32/02).

118. člen (Svetlobne signalne naprave)

- (1) V čelni strani pogonskih vozil morata biti vgrajeni dve električni signalni luči, in sicer na enaki višini – od 1,5 do 1,7 m nad gornjim robom tirnic.
- (2) Signalni luči iz prejšnjega odstavka morata biti s čim večjim razmikom.
- (3) Signalni luči iz prejšnjega odstavka morata omogočati menjavo bele in rdeče svetlobe, razen če sta sestavljeni iz dveh, druga ob drugi vgrajenih lučeh s tema barvama. Menjava barve teh luči mora biti mogoča za vsako posamezno luč iz upravljalne kabine vozila.
- (4) Železniška vozila so lahko opremljena tudi s tretjo lučjo, ki mora biti zgoraj na sredini čelne strani vozil.
- (5) Dimenzije signalnih luči in njihova svetilnost morajo biti v skladu z določili UIC objav št. 534 in 651.
- (6) Ne glede na vgrajene električne signalne luči morajo biti pogonska vozila opremljena na obeh čelni strani z nastavki signalov, na katere se lahko namestijo signalne plošče ali zastavice podnevi ali po potrebi pomožne luči ponoči.
- (7) Praviloma se signalni nastavki pritrdijo med odbojnikom in vogalom vozila na višini od 1,50 do 1,70 m nad gornjim robom tirnic.

(8) Signalni nastavki morajo biti izdelani s pravokotnim utorom z merama 56 x 12,5 mm, ki je določen v objavi UIC št. 534.

119. člen

(Okvare svetlobnih signalnih naprav)

(1) Vozilo z vsemi pokvarjenimi lučmi za predpisano označevanje čela in sklepa vlaka ni sposobno za železniški promet in ne sme odpeljati iz vlečne enote ali začeti vožnje vlaka iz izhodne postaje.

(2) Pri okvarah svetlobnih signalnih naprav je treba ravnati v skladu s signalnim pravilnikom.

V. OPREMA ŽELEZNIŠKIH VOZIL

1. Splošno o opremi železniških vozil

120. člen

(Namen in vrste opreme železniških vozil)

(1) Železniška vozila se pri izdelavi opremljajo z določenimi sklopi in deli, ki morajo biti izdelani in nameščeni nanje v skladu s predpisi za gradnjo samih vozil ter izdelavo njihovih sklopov in delov. Sem sodijo nekateri:

- stalno pritrjeni sklopi in deli (splošna oprema);
- pritrjeni in snemljivi sklopi in deli (dodatna oprema);
- nepritrjeni sklopi in deli (prenosna oprema).

(2) Z opremo železniških vozil je treba zagotavljati:

- uporabnost vozil v skladu z njihovim namenom;
- varno delo železniških delavcev;
- povečano varnost in ekonomičnost obratovanja vozil;
- varnost in udobnost potnikov;
- požarno varnost;
- varovanje okolja;
- ipd.

(3) Oprema motorikov in motornih garnitur, ki je namenjena za udobje in osebno varnost potnikov, je enaka ali podobna opremi potniških vagonov.

(4) Oprema železniških vozil mora biti izdelana in vgrajena, oziroma nameščena nanje v skladu z obveznimi določili objav UIC, navedenih v pravilniku, ter določili Sporazumov RIC in RIV.

2. Oprema pogonskih vozil

121. člen

(Splošna oprema)

(1) Pogonska vozila (v nadaljnjem besedilu: vozila) morajo biti opremljena z naslednjimi standardiziranimi konstrukcijskimi sklopi in deli:

- voznimi kabinami;
- vlečnimi napravami;
- odbojnimi napravami;
- glavnim električnim vodom (lokomotive);

- prehodnimi napravami (motorniki in motorne garniture);
- stopnicami in lestvami;
- tirnimi čistilniki;
- ozemljitvenimi vezmi;
- napisi in oznakami.

(2) Stekla oken, vrat, vetrobranska stekla ipd. voznških kabin morajo biti izdelana iz varnostnega stekla. Če se slednje razdrobi, njegovi kosi ne smejo imeti ostrih robov. Vsaka voznška kabina mora imeti najmanj eno zastekljeno odprtino tako veliko, da jo lahko ob nevarnosti osebje – ko razbije steklo in ga odstrani – skozi njo zapusti.

(3) Osvetljenost, klimatske razmere in hrup v voznških kabinah morajo biti urejeni v skladu z obveznimi določili objave UIC št. 651.

(4) Vozniške kabine novozgrajenih vozil morajo biti po uveljavitvi tega pravilnika izdelane in opremljene v skladu z obveznimi določili objav UIC št. 617, 617-4, 617-5, 617-6, 617-7 in 651.

(5) Spenjače, s katerimi se morajo opremljati vozila, so lahko glede na izvedbo in način spenjanja:

- vretenske;
- sredinske polsamodejne;
- sredinske samodejne;
- samodejne spenjače UIC.

Izdelane in vgrajene v vozila morajo biti v skladu z objavami UIC št. 520 (vretenske spenjače) in 522 (samodejne spenjače).

(6) Na vozilih z vretenskimi spenjačami in stranskimi odbojniki mora biti na čelnih straneh predpisan prosti prostor, v katerem je omogočeno varno spenjanje vozil. Kako velik je čelni prostor in kako daleč lahko vanj segajo fiksno pritrjeni deli, je navedeno v objavi UIC št. 521 oziroma pravilniku o tehnični skladnosti železniških vozil.

(7) Lokomotive za vleko potniških vlakov morajo biti opremljene z glavnim električnim vodom (GEV), ki je namenjen za oskrbo vlakov z električno energijo, v skladu z določili objave UIC št. 552.

(8) Novozgrajene premikalne lokomotive morajo biti opremljene s stopnicami, ploščadmi in oprijemnimi ročaji v skladu z določili objave UIC št. 646. Stopnice ob čelnih straneh vozil morajo biti od čelne ravnine stisnjenih odbojnikov oddaljene najmanj 150 mm.

(9) Kolesi prve kolesne dvojice v smeri vožnje vozila morata biti opremljeni s tirnim čistilnikom. Spodnji rob tirnega čistilnika sme biti oddaljen od gornjega roba tirnice najmanj 30 mm, največ pa 130 mm.

(10) Kovinski deli vozil, ki nimajo ustreznega stika oziroma zadovoljive električne prevodnosti proti zemeljskemu potencialu (tirnicam) ali preprečujejo prevodnost drugim delom, morajo biti medsebojno povezani z ozemljitvenimi vezmi v skladu z objavo UIC št. 533.

(11) Na vseh mestih vozil, na katerih je železniško osebje kakor koli ogroženo, morajo biti ustrezni opozorilni napisi.

(12) Pogonska vozila na elektrificiranih progah morajo biti na vseh mestih, ki omogočajo približevanje osebja k vozni mreži (bočne ograje, prenosne lestve, strešne odprtine, ograje ipd.), opremljena s predpisanim opozorilnim znakom za življenjsko nevarno visoko napetost. Opozorilni znak za nevarnost visoke napetosti mora biti na parni lokomotivi tudi ob mestu, kjer je orodje za čiščenje ognja.

(13) Ob notranjih straneh vseh oken motornikov in motornih garnitur, ki jih je mogoče odpreti, morajo biti opozorilni napisi za nevarnost pri nagibanju ven.

(14) Notranje in zunanje označevanje pogonskih vozil, ki obsega tehnične podatke v zvezi z uporabo vozil in varnostjo železniškega prometa, mora biti v skladu z določili UIC objav št. 545 in 640.

(15) Vozila, izdelana oziroma nabavljena po uveljavitvi tega pravilnika, morajo biti tako konstruirana in opremljena, da ne oddajajo emisij, škodljivih za okolje, ter ne povzročajo tresljajev in ropota nad dovoljenimi vrednostmi.

122. člen (Dodatna oprema vozil)

(1) V vozila se lahko vgrajuje dodatna oprema, ki ni v sklopu splošne opreme vozil, je pa potrebna za izboljšavo tehnično-prometnih, delovnih, protipožarnih, ekoloških in drugih razmer.

(2) Kolesi prve kolesne dvojice v smeri vožnje vozila sta lahko opremljeni z napravo za mazanje sledilnih grebenov. Namestitev mazalnih šob in krmiljenje mazanja sledilnih grebenov morata biti izvedena tako, da mazalno sredstvo ne pride v stik s tekalno površino koles. Sredstva za mazanje morajo biti ekološko sprejemljiva in atestirana.

(3) Vlečna vozila, razen parnih lokomotiv, ki obratujejo na progah, opremljenih z RDZ, morajo biti prav tako opremljena s temi napravami. Lokomotive za premik se lahko opremijo z UKV radijskimi napravami. Pri opremljanju vozil z napravami radijskih zvez je treba upoštevati predpise o radijskih zvezah in ustrezne objave UIC. Ravnanja delavcev z napravami radijskih zvez določita upravljavec in prevoznik v skladu z navodili proizvajalcev radijske opreme.

(4) Za napolnitev jeklenk s tekočim plinom in uporabo naprav s tekočim plinom na motornikih in motornih garniturah veljajo določila petega odstavka 128. člena tega pravilnika.

(5) Vozniške kabine motornikov in motornih garnitur, izdelanih oziroma nabavljenih po uveljavitvi tega pravilnika, morajo biti opremljene z medsebojno telefonsko zvezo.

123. člen (Prenosna oprema)

(1) Prenosna oprema mora biti nameščena na določena mesta v vozilih, glede na prostorske možnosti posamezne vrste vozila, in mora biti hitro in enostavno dosegljiva.

(2) Vozila morajo biti opremljena s/z:

- deli zavorne opreme v skladu z 18., 19. in 22. členom tega pravilnika;
- ročnimi gasilnimi sredstvi v skladu s 124. členom tega pravilnika;
- priborom prve pomoči v skladu s 125. členom tega pravilnika;
- ročnimi signalnimi sredstvi (v skladu s signalnim pravilnikom);
- pomožno spenjačo za vleko ali rinjenje pokvarjenih vozil in za vzdrževalne namene (motorniki in motorne garniture s sredinskimi polsamodejnimi ali samodejnimi spenjačami);
- ročnim orodjem za zasilna popravila;
- predpisanimi rezervnimi deli in porabnimi materiali za posamezno vrsto vozila;
- predpisano dokumentacijo.

124. člen (Oprema pogonskih vozil z ročnimi gasilnimi sredstvi)

(1) Vozila morajo biti opremljena z ročnimi gasilnimi aparati (v nadaljnjem besedilu: gasilniki) za gašenje s prahom (oznaka S) oziroma ogljikovim dioksidom (oznaka CO₂).

(2) Gasilniki, nameščeni na vozilih, morajo biti sposobni za delovanje pri temperaturi -20°C in ne smejo biti v prostoru, kjer bi bila temperatura višja od 43°C .

(3) Gasilniki na vozilih morajo biti tehnično brezhibni, pregledani in označeni v skladu z ustreznimi predpisi.

(4) Gasilniki na vozilih morajo biti na vidnih, lahko dostopnih mestih z omogočeno enostavno in hitro uporabo ter ne smejo ovirati osebja v prostoru.

(5) V tehnični dokumentaciji vozil morajo biti navedena mesta, na katera morajo biti nameščeni gasilniki.

(6) Na električnih in dizelskih lokomotivah morajo biti nameščeni gasilniki s skupno maso najmanj 14 kg gasilnega sredstva.

(7) Na električnih in dizelskih motorikih ter motornih garniturah morajo biti nameščeni gasilniki z najmanj:

- 14 kg gasilnega sredstva na motorikih;
- 6 kg gasilnega sredstva na krmilnih in priklopnih vagonih.

(8) Gasilniki morajo biti nameščeni v voznških kabinah lokomotiv, motorikov in krmilnih vagonov ter na določenih mestih priklopnih vagonov motornih garnitur.

(9) Na motornih vozilih za posebne namene in lahkih motornih drezinah morata biti nameščena dva gasilnika s skupno maso 12 kg gasilnega sredstva.

(10) Zaprti motorni prostori so lahko opremljeni s stabilno napravo in napeljavo za samodejno gašenje s plinom ali prahom.

(11) Pri opremljanju vozil z gasilnimi sredstvi je treba upoštevati objavo UIC št. 642 in zakon o varstvu pred požarom (Uradni list RS, št. 71/93 in 87/01) ter podzakonske akte, izdane na njegovi podlagi.

125. člen

(Oprema pogonskih vozil s priborom za prvo pomoč)

(1) S priborom za prvo pomoč morajo biti opremljene:

- lokomotive;
- motoriki in motorne garniture;
- motorna vozila za posebne namene;
- lahke motorne drezine.

(2) Vozila iz prejšnjega odstavka morajo biti opremljena z najmanj enim kompletom pribora za prvo pomoč, ki mora biti v eni od voznških kabin.

(3) Komplet pribora za prvo pomoč mora vsebovati naslednje:

Zap. št.	Št. kosov	Naziv
1	2	trikotna ruta
2	3	hidrofilna gaza a 1/4 m
3	2	povoj (kaliko) 4x5
4	2	povoj (kaliko) 8x5
5	2	povoj (kaliko) 10x5
6	1	aseptični povoj št. 1
7	1	aseptični povoj št. 2
8	1	aseptični povoj št. 3
9	2	nožič z zaščito
10	2	levkoplast (obliž) 5x2
11	2	lepilni trak (hanzaplast)
12	4	varnostne zaponke
13	1	navodilo o uporabi

- (4) Seznam vsebine pribora prve pomoči mora biti ob priboru v torbici, škatli ali omarici.
- (5) Torbice, škatle ali omarice, v katerih je pribor za prvo pomoč, morajo biti označene z rdečim križem.
- (6) Sanitetni material v priboru za prvo pomoč na pogonskih vozilih mora biti vedno v predpisanem številu in uporaben.

3. Oprema vlečenih vozil

126. člen

(Splošna oprema vlečenih vozil)

(1) Vlečena vozila (v nadaljnjem besedilu: vagoni) morajo biti opremljena z naslednjimi standardiziranimi konstrukcijskimi sklopi, deli in oznakami:

- vzmetnimi vlečnimi napravami;
- vzmetnimi odbojnimi napravami;
- stopnicami in oprijemnimi ročaji;
- ozemljitvenimi vezmi;
- glavnim električnim vodom in akumulatorskimi baterijami (potniški vagoni);
- prehodnimi napravami (potniški vagoni in nekatere vrste tovornih vagonov);
- vrati in okni (potniški vagoni);
- ogrevalnimi in prezračevalnimi napravami (potniški vagoni);
- higiensko-toaletnimi napravami (potniški vagoni);
- notranjo razsvetljavo (potniški vagoni);
- signalnimi sklepnimi lučmi (potniški vagoni);
- posebno opremo (specialni vagoni);
- napisi in oznakami.

(2) Opremljenost vagonov z vlečnimi in odbojnimi napravami mora biti v skladu z opremljenostjo pogonskih vozil in v skladu z določili UIC objav št. 520, 521, 522, 522-2, 523, 524, 526, 526-2, 526-3, 527-1, 527-2, 528, 529, 825, 827, 827-1, 827-2, 828, 829-1, 829-2, 829-3, 829-4, 829-6, 829-7.

(3) Kovinski deli vozil, ki nimajo ustreznega stika oziroma zadovoljive električne prevodnosti proti zemeljskemu potencialu (tirnicam) ali preprečujejo prevodnost drugim delom, morajo biti medsebojno povezani z ozemljitvenimi vezmi v skladu z določili objave UIC št. 533.

(4) Na vseh vagonih, ki so opremljeni z napravami, po katerih se je mogoče vzpenjati na streho, oziroma na mestih, s katerih je mogoč dotik z deli električnega omrežja na elektrificiranih progah, morajo biti standardizirane opozorilne oznake za nevarnost visoke napetosti.

(5) Zamenljivi poenoteni deli vagonov v mednarodnem prometu morajo biti označeni v skladu z določili objave UIC št. 583 ter sporazumoma RIC in RIV.

127. člen

(Splošna oprema potniških vagonov)

(1) Potniški vagoni morajo biti opremljeni v skladu z določbami tega člena ter v skladu z določili sporazuma RIC.

(2) Potniški oddelki in drugi prostori v potniških vagonih in vagonih v posebne namene, v katerih se zadržujejo potniki ali železniško osebje, morajo biti opremljeni z ogrevalnimi oziroma prezračevalnimi napravami. Izvedba ogrevalnih, prezračevalnih in klimatskih naprav mora biti v skladu z določili objav UIC št. 550, 550-1, 552, 553 in 895 ter sporazumom RIC. Novi tipi ogrevalnih, prezračevalnih in klimatiziranih naprav morajo biti pred serijskim vgrajevanjem preskušeni v skladu z določili objave UIC št. 553-1.

(3) Potniški vagoni in drugi vagoni v posebne namene, v katerih se prevažajo osebe, morajo biti opremljeni z napravami za oskrbo z električno energijo. V ta namen morajo biti v te vagone vgrajeni glavni električni vod (GEV) in akumulatorske baterije. Konstrukcija in označevanje glavnega električnega voda morata biti v skladu z določili objave UIC št. 550.

(4) Višina in vrste električne napetosti za oskrbo z električno energijo po glavnem električnem vodu, akumulatorske baterije in njihovo polnjenje, stikalni in varovalni sklopi, oprema s shemami ipd. morajo biti v skladu s sporazumom RIC.

(5) Tipska preskušanja naprav za oskrbo vagonov z električno energijo se morajo opravljati v skladu z določili objave UIC št. 550-2 in pravilnikom o tehnični skladnosti železniških vozil.

(6) Vsi potniški vagoni morajo imeti električno notranjo in zunanjo razsvetljavo v skladu z določili objav UIC št. 550, 555, 555-1 in 895 ter Sporazumom RIC. V zunanjo razsvetljavo sodijo sklepne signalne luči za označevanje zadnjega vagona vlaka, ki morajo biti vgrajene na obeh čelnih straneh potniških, prtljažnih in poštnih vagonov v skladu z določili objav UIC št. 532 in 555.

- (7) Vrata in okna potniških vagonov morajo ustrezati predpisom o:
- odpiranju in zapiranju vrat;
 - zaklepanju in blokiranju odpiranja vrat med vožnjo;
 - varovalnih elementih vrat pred nevarnostjo poškodb potnikov;
 - varnostnih steklih.

(8) Med vožnjo mora biti onemogočeno odpiranje vrat iz notranjosti potniških vagonov. Vagone, ki še nimajo tovrstnih naprav, je treba po uveljavitvi tega pravilnika ustrezno opremiti ob revizijskih popravilih.

(9) Potniški vagoni, motorniki in motorne garniture morajo imeti dovolj izstopnih odprtih za zasilni izhod ob nevarnosti. Ob zastekljenih odprtinah, ki so namenjene zasilnemu izhodu, mora biti nameščeno kladivo za razbitje stekla ali vrstica za izvlek gumijastega okvirja stekla in ustrezni opozorilni napisi. Konstrukcija vrat in oken mora biti v skladu z objavami UIC št. 560, 564-1 in 567 ter sporazumom RIC.

(10) Stopnice, oprijemni ročaji, vhodi in prehodnice na potniških vagonih morajo biti konstruirani in montirani v skladu z objavami UIC 560, 561, 567 in 845.

(11) Potniški vagoni v mednarodnem prometu morajo biti opremljeni z ozvočevalnimi in telefonskimi napravami v skladu z objavama UIC št. 440 in 568 ter sporazumom RIC.

(12) Potniški vagoni in vagoni v posebne namene, v katerih se prevažajo osebe, morajo biti opremljeni s higienskimi ter toaletnimi napravami in sredstvi v skladu z objavo UIC št. 563 in sporazumom RIC. Za higienske in sanitarne naprave ter sredstva v vozilih, ki sestavljajo motorne vlake (motorniki in motorne garniture), veljajo enaka določila kot za potniške vagone.

(13) V oddelke za potnike v potniških vagonih morajo biti nameščene police za prtljago in obešalniki, izdelanimi v skladu z varovalnimi ukrepi pred krajo, po objavi UIC št. 562.

(14) V potniških vagonih in vagonih v posebne namene, v katerih se prevažajo osebe, in na njih morajo biti napisi in oznake s podatki o njihovi uporabi in vzdrževanju ter o varnosti pri delu.

- (15) Napisi v vagonih in na njih vsebujejo:
- prevozne razrede;
 - tehnične podatke;
 - enotno oštevilčenje vagonov v skladu z objavo UIC št. 438-1;
 - oštevilčenje sedežev;
 - navodila za uporabo;

- posebne napise;
- vse vrste opozorilnih napisov.

Navedeno označevanje se ureja v skladu z objavama UIC št. 580 in 584 in sporazumom RIC.

128. člen

(Dodatna oprema potniških vagonov)

(1) V potniške vagone se lahko vgrajuje dodatna oprema, ki je namenjena za dodatne in kakovostnejše storitve. V to opremo sodijo:

- gostinska oprema (v jedilnih, bifejskih, spalnih vagonih, ipd.);
- oprema s plinskimi napravami za kuhanje in/ali ogrevanje;
- ozvočevalne naprave;
- telekomunikacijske naprave;
- reklamna oprema.

(2) Gostinska oprema v vagonih mora ustrezati vsem higiensko-tehničnim predpisom, s katerimi se urejajo gostinske storitve. Pri gradnji in opremljenosti vagonov za gostinske storitve je treba upoštevati še objavo UIC št. 565-2, s katero se določajo posebni ukrepi za povečano udobje in higieno potnikov v mednarodnem prometu.

(3) Potniški vagoni so lahko opremljeni z jeklenkami s tekočim plinom za potrebe kuhanja in/ali ogrevanja.

(4) Osebje, ki na vozilih uporablja tekoči plin, in osebje, ki zamenjuje prazne jeklenke s polnimi, mora biti za to dokazno usposobljeno.

(5) Namestitev jeklenk, plinske napeljave in porabnikov plina na vagonih mora biti v skladu z objavo UIC št. 564-2 in tehničnimi predpisi o izdelavi jeklenk, utekočinjenem plinu in njegovi uporabi.

(6) Na vsakem vagonu z vgrajeno plinsko napravo mora biti navodilo za ravnanje z viri in potrošniki tekočega plina ter varnostne ukrepe pred požarom.

(7) Ozvočevalne in telefonske naprave morajo ustrezati enotnim tehničnim značilnostim, ki so določene za to vrsto opreme z objavami UIC št. 440, 556 in 568.

129. člen

(Prenosna oprema potniških vagonov)

Potniški vagoni se praviloma opremljajo z naslednjimi prenosnimi sredstvi:

- ročnimi gasilnimi sredstvi v skladu s 130. členom tega pravilnika;
- priborom prve pomoči v skladu s 125. členom tega pravilnika;
- smernimi in kurznimi tablami;
- tablicami za rezerviranje sedežev in oddelkov;
- zavesami, preprogami, vzglavniškimi prevlekami;
- posteljno opremo (ležalni in spalni vagoni);
- rezervnimi deli in porabnimi materiali;
- potrebno tehnično in evidenčno dokumentacijo (sheme ogrevanja in razsvetljave, evidenca tehničnega stanja ipd.).

130. člen

(Oprema vagonov z ročnimi gasilnimi sredstvi)

(1) V vsakem potniškem vagonu se mora nahajati najmanj en gasilnik z maso 6 kg gasilnega sredstva.

(2) V vagonih spalnikih, ležalnikih in jedilnikih se morata nahajati dva gasilnika z maso po 6 kg gasilnega sredstva.

(3) Vagoni z lastnim ogrevanjem na tekoča goriva ter vagoni, na katerih se nahajajo naprave za izgorevanje tekočega plina, morajo biti opremljeni s po enim dodatnim gasilnikom z maso 6 kg gasilnega sredstva za vsako napravo.

(4) Vagoni za posebne železniške namene morajo biti opremljeni z dvema gasilnikoma z maso po 6 kg gasilnega sredstva.

(5) Gasilnike z okolici škodljivim gasilnim sredstvom (kot npr. halon) je prepovedano uporabljati v vagonih, v katerih se prevažajo potniki.

(6) Oprema tovornih vagonov z gasilniki ni predvidena. Ob požaru na tovornih vagonih je treba uporabiti gasilnike iz lokomotiv in vagonov, ki so z njimi opremljeni.

(7) Vsi vagoni morajo biti glede na požarno varnost tako konstruirani, zgrajeni in opremljeni, da je karseda preprečena nevarnost nastanka in širjenja požara.

(8) Podrobnejša določila o gasilnih sredstvih na vagonih in o preskušanju odpornosti proti vnetljivosti materialov posamezne gorljive opreme so navedena v objavi UIC št. 564-2.

131. člen

(Oprema potniških vagonov s priborom za prvo pomoč)

(1) S priborom za prvo pomoč morajo biti opremljeni spalni, ležalni, jedilni, salonski in drugi posebni potniški vagoni ter vagoni v posebne namene, v katerih se prevažajo osebe.

(2) Vagoni, navedeni v prejšnjem odstavku, morajo biti opremljeni s po enim kompletom pribora za prvo pomoč, v katerem je sanitetni material, naveden v tretjem odstavku 125. člena tega pravilnika.

(3) Pribor za prvo pomoč v vagonih, navedenih v prvem odstavku, mora biti v oddelkih spremljevalcev teh vagonov, sicer pa v posebni omarici, ki mora biti označena z rdečim križem.

(4) Porabljeni in neuporaben sanitetni pribor za prvo pomoč na vagonih, navedenih v prvem odstavku tega člena, mora dopolnjevati prevoznik. Če se med vožnjo vlaka za prevoz potnikov porabi več kakor polovica sanitetnega pribora, ga mora prevoznik dopolniti najpozneje po končani vožnji tega vlaka.

132. člen

(Oprema tovornih vagonov)

(1) Poleg z zavorno in splošno opremo morajo biti tovorni vagoni (v nadaljnjem besedilu: vagoni) opremljeni še:

- z napravami za prehod preko njih (prehajalni podesti, mostiči, stopnice ipd.);
- s ščitnimi pločevinami za preprečitev vžiga poda;
- z vsaj eno stopnico in oprijemnim ročajem na vsaki čelni strani;
- z nastavki za nameščanje sklepnih signalov.

(2) Z napravami za prehod preko vagonov morajo biti v celoti opremljene določene vrste vagonov, druge vrste vagonov pa le v določenem odstotku, ki velja za vsako posamezno vrsto vagonov, uvrščenih v vozni park. Vrste vagonov, ki morajo biti v celoti opremljeni z napravami za prehod in odstotkovni deleži drugih vrst vagonov s temi napravami so določeni z objavo UIC št. 535-3.

(3) Na vagonih z lesenim podom ali brez njega morajo biti nad kolesi, zaviranimi z zavornjaki, vgrajene ščitne pločevine za preprečevanje vžiga poda ali tovora kot posledice iskrenja med zaviranjem. Oblike in mere ščitnih pločevin morajo biti v skladu z objavo UIC 543.

(4) V prenosno opremo tovornih vagonov sodijo nakladalni pripomočki, ki se uporabljajo za pritrditev in zavarovanje blaga med prevozom. Vrste, tipi in označevanje nakladalnih pripomočkov ter ravnanje z njimi morajo biti v skladu s Sporazumom RIV.

(5) Označevanje tovornih vagonov mora biti v skladu z določili objave UIC št. 438-2, sporazuma RIV in njegovih prilog.

VI. PREHODNA IN KONČNA DOLOČILA

133. člen

(Prenehanje uporabe predpisov)

Z dnem uveljavitve tega pravilnika se prenehajo uporabljati:

- pravilnik o zavorah na železniških vozilih (231-SJŽ, št.2/88);
- navodilo za zaviranje vlakov (233-SJŽ, št. 30-5/88);
- navodilo o rokovanju z brzinomernimi napravami na vlečnih vozilih in drugih vozilih in obdelavi registriranih trakov (230 – SJŽ, št. 3031/78);
- navodilo za ravnanje z induktivno avtostop napravo I 60 (425) iz zbirke navodil o induktivni avtostop napravi I 60 (SJŽ, št. 1218/75);
- pravilnik o opremi vlakov s priborom za prvo pomoč (656 – SJŽ, št. 2472/79);
- pravilnik o opremi železniških vozil z aparati za gašenje požarov (208 – SJŽ, št. 32-4/82-17);
- navodilo za vgradnjo in vzdrževanje naprav na tekoči plin za kuhanje v voznihih sredstvih (234 – SJŽ, št. 3590-II/63);
- navodilo o prometu vlečnih vozil, ki niso opremljena z AS-napravo na progah, opremljenih s progovnim delom AS-naprav (SJŽ, št. 6/82, 8/82).

134. člen

(Uveljavitev pravilnika)

Ta pravilnik začne veljati 14. decembra 2003.

Št. 2610-22/2002

Ljubljana, dne 13. decembra 2002.

Minister
za promet
Jakob Presečnik l. r.

Priloga 1
(stran 1 od 1)

PREGLEDNICA ZAVORNIH ODSOTKOV ZA DOLOČANJE ZAVORNE MASE VLAKOV

H I T R O S T (km/h)

Zav. razd.	H I T R O S T (km/h)																																P (%)	Z (%)	O (%)			
	20	20	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160							
400	20	20	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160							
700	20	25	30	40	45	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160											
1000	20	30	35	40	50	55	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160												
1300	20	35	40	45	55	65	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160														
1500	20	35	45	50	60	70	80	85	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160																
Odlučni padec	Min.																																					
0	6	22	22	22	22	22	22	22	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	146	151	163	178	194	211
2	6	22	22	22	22	22	22	27	33	37	43	48	53	58	65	68	73	78	83	89	94	98	104	110	114	120	131	136	140	154	168	185	201					
4	7	22	22	22	22	22	25	30	36	40	46	51	56	61	67	71	76	82	87	93	98	101	107	114	119	125	135	141	145	158	173	190	206					
6	8	22	22	22	22	22	27	33	39	43	49	54	60	65	71	75	80	85	91	97	101	104	111	118	123	129	141	146	151	163	178	194	211					
8	10	22	22	22	22	25	30	35	41	46	52	57	62	68	74	78	83	89	95	100	104	107	114	122	128	134	147	152	157	168	182	199	216					
10	12	22	22	22	27	32	38	44	49	55	60	66	71	77	81	87	93	98	103	107	110	118	126	132	139	153	159	164	172	187	204	221						
12	14	22	22	24	30	35	41	47	52	58	63	68	74	81	85	90	96	100	104	109	113	121	131	138	144	158	163	168	177	192	209	226						
14	17	22	22	27	32	38	43	50	54	61	66	71	77	84	88	93	99	102	106	110	116	125	135	142	150	164	169											
16	19	22	22	29	35	40	46	52	57	64	69	75	81	88	92	97	102	106	110	116	120	128	140	148	156													
18	21	22	23	25	32	37	43	49	55	60	67	72	78	84	91	95	100	105	109	114	120	124	132	144	152	162												
20	23	23	25	28	34	40	45	51	58	63	70	75	81	87	93	98	102	108	113	118	123	127	137	150	158	168												
22	25	25	27	30	36	42	48	54	61	66	72	78	84	91	97	102	106	112	116	121	127	131																
24	27	27	29	32	38	44	50	56	64	68	76	81	86	93	100	104	110	115	120	125	130	134																
26	30	30	32	35	41	48	54	60	68	75	81	86	91	98	105	109	115	120	126	130	134																	
28	32	32	35	37	44	51	58	65	72	78	84	90	95	100	109	114	120	124	130	134	138																	
30	34	34	37	40	47	54	61	69	75	81	88	94	99	106	113	118	124	128	134	138	142																	
Odlučni padec	Min.																																					

P O T R E B N I Z A V O R N I O D S T O T E K (P Z O - %)

PZO ročnih in pritrjenih zavor za zavore vlakov pred samopremaknitvijo

**Dodatne (pavšalne) mase potniških vagonov
za določanje skupne mase potniških vlakov**

Vrsta potniškega vagona	Dodatna masa ¹⁾ (t)	Opomba
vagon 1. razreda	4	Vključno za vagona z ležalniki
vagon 1. razreda s prtljažnim oddelkom	4	
vagon 2. razreda z manj kot 80 sedeži	5	
vagon 2. razreda s prtljažnim oddelkom	5	
vagon 1. in 2. razreda	5	
vagon 2. razreda z 80 in več sedeži	6	
spalni vagon	2	
vagon 1. razreda z restavracijo	2	
vagon 2. razreda z restavracijo	2	
jedilni vagon s prtljažnim oddelkom	2	
prtljažni (službeni) vagon	5	
poštni vagon	5	
dvoosni vagoni	4	
nadstropni vagon za prevoz vozil (osebnih avtomobilov, raznih prikolic, čolnov itd.)	1	na naloženo enoto
jedilni vagon	/	
bifejski vagon	/	
drugi vagoni RIC	4	

¹⁾ Enake vrednosti veljajo za vagona motornikov in motornih garnitur s podobnimi značilnostmi.

PRIMERI IZRAČUNOV ZAVORNIH VREDNOSTI**a) Primer ugotavljanja PZO in izračuna PZM**

Določiti je treba PZM za tovorni vlak z naslednjimi podatki:

- zavorna razdalja je 1000 m;
- masa vlaka $Q + L = 1250$ t;
- največja hitrost vlaka $v_{\max} = 75$ km/h;
- odločilni vzpon proge $i_z = +8$ ‰;
- odločilni padec proge $i_z = -7$ ‰.

1. V preglednici priloge 1 tega pravilnika se ugotovi zavorni odstotek pri zavorni razdalji 1000 m in pri hitrosti 75 km/h na vodoravni progi [točka 1 sedmega odstavka 67. člena], ki znaša $p = 30$ %.
2. V preglednici priloge 1 tega pravilnika se ugotovi zavorni odstotek pri zavorni razdalji 1000 m in največji hitrosti 75 km/h na padcu -7 ‰ [točka 2 sedmega odstavka 67. člena] in se ugotovi, da je $p = 41$ %, pri čemer se upošteva obstoječi podatek za večji padec 8 ‰.
3. V preglednici priloge 1 tega pravilnika se ugotovi zavorni odstotek pri zavorni razdalji 1000 m in vzponu oziroma padcu 8 ‰ ter hitrosti 20 km/h [točka 3 sedmega odstavka 67. člena], ki znaša $p = 10$ %.

Največji ugotovljeni zavorni odstotek je v tem primeru $p = 41$ % in je potreben zavorni odstotek (PZO = 41 %), po katerem je treba izračunati potrebno zavorno maso PZM v skladu z 68. členom tega pravilnika:

$$PZM = \frac{Q+L}{100} \times PZO = \frac{1250}{100} \times 41 = \underline{\underline{513}} \text{ (t)}$$

Za navedeni vlak je treba zagotoviti najmanj 513 t zavorne mase.

b) Primer izračuna zmanjšane DZM:

Pri P-zaviranem tovornem vlaku z dolžino $l_v = 680$ m (brez delovnih lokomotiv) je izračunana zavorna masa $DZM_i = 720$ t. V skladu s sedmim odstavkom 72. člena tega pravilnika je zmanjšana dejanska zavorna masa tega vlaka:

$$DZM_z = 720 \times \left(1 - \frac{680 - 500}{2000} \right) = 720 \times 1 - 0,09 = 720 \times 0,91 = \underline{\underline{655 \text{ t}}}$$

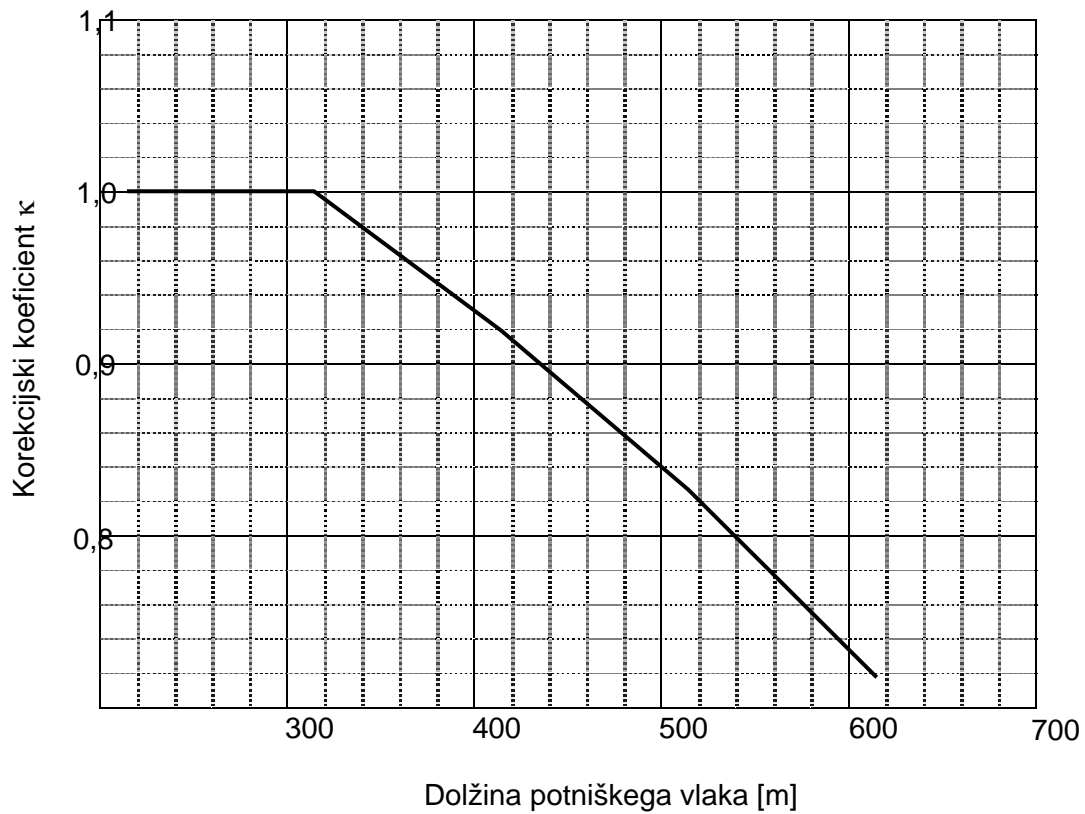
c) Primer določitve hitrosti vlaku, če je $DZM < PZM$:

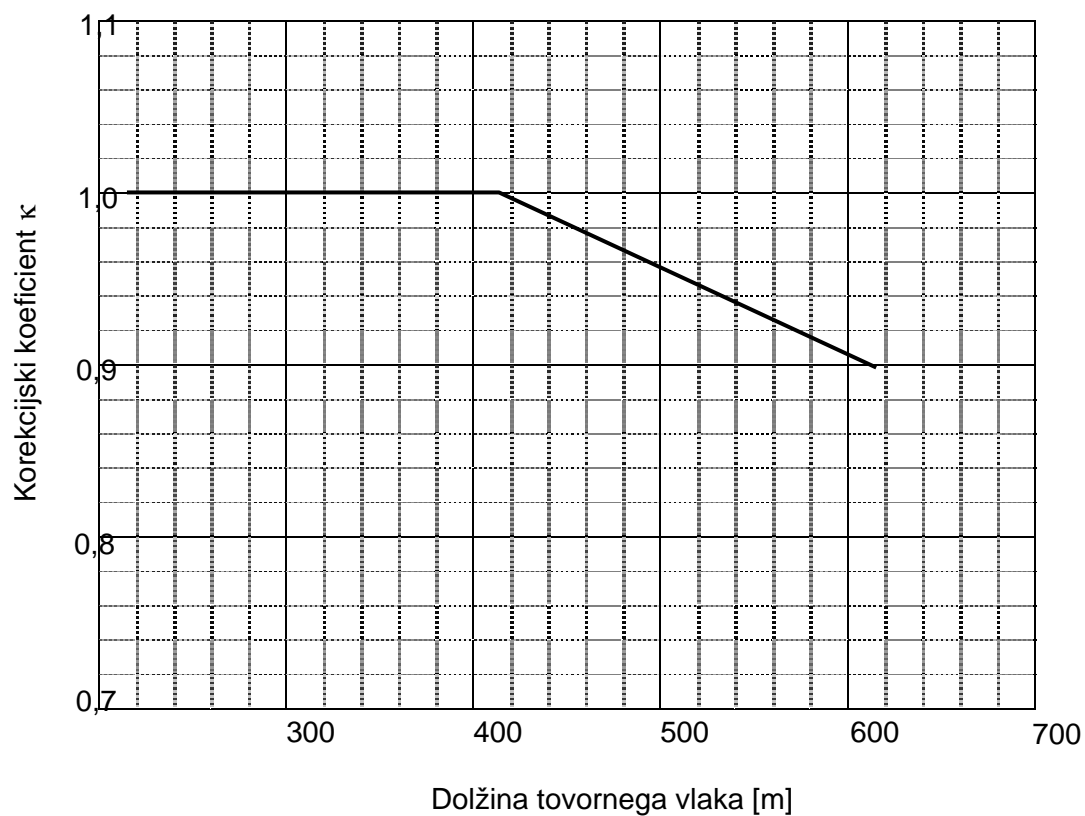
Pri vlaku navedenem v primeru a) te priloge, ni bilo mogoče zagotoviti 513 t potrebne zavorne mase, temveč le 450 t, zato je treba določiti hitrost, ki bo ustrezala dejanskemu zavornemu odstotku.

V skladu s 74. členom tega pravilnika je sedaj dejanski zavorni odstotek vlaka:

$$DZO = \frac{DZM}{m_v} \times 100 = \frac{450}{1250} \times 100 = \underline{\underline{36 \%}}$$

Za $DZO = 36 \%$ se v preglednici priloge 1 tega pravilnika ugotovi, da je dovoljena hitrost vlaka pri zavorni razdalji 1000 m in na padcu $i_z = -7 \text{ ‰}$ enaka $v_{\max} = 70$ km/h (dejanski podatek v preglednici: $i_z = -8 \text{ ‰}$, $PZO = 35 \%$).

KOREKCIJSKI KOEFICIENT ZAVORNIH MAS**Korekcijski koeficient zavorne mase potniških vlakov
z dolžino nad 400m**

**Korekcijski koeficient zavorne mase tovornih vlakov
z dolžino nad 500m**

231. Pravilnik o izvedbi javnega poziva in javnega razpisa

Na podlagi 106. člena zakona o uresničevanju javnega interesa za kulturo (Uradni list RS, št. 96/02) ministrica za kulturo izdaja

P R A V I L N I K o izvedbi javnega poziva in javnega razpisa

UVODNE DOLOČBE

1. člen

(Vsebina pravilnika)

Ta pravilnik podrobneje ureja:

- način dela ministrstva za kulturo (v nadaljevanju: ministrstvo) v postopkih izbire javnih kulturnih programov in kulturnih projektov (v nadaljevanju: programov oziroma projektov), ki se financirajo na podlagi javnega razpisa oziroma javnega poziva,
- postopek sklepanja pogodb,
- način izvajanja nadzora nad pogodbami.

2. člen

(Izjema)

Ministrstvo financira programe oziroma projekte na podlagi javnega poziva ali javnega razpisa (v nadaljevanju: poziv oziroma razpis), brez pa samo izjemoma pod pogoji iz drugega odstavka 102. člena zakona o uresničevanju javnega interesa za kulturo (v nadaljevanju: ZUJIK).

V primeru iz prejšnjega odstavka mora uslužbenec, pristojen za področje, v katerega sodi program oziroma projekt, ministru/ministrici (v nadaljevanju: minister) podati svoje mnenje.

3. člen

(Razpisno področje)

Vrste programov ali projektov, ki so predmet poziva oziroma razpisa (druga alineja 107. člena oziroma druga alineja 114. člena ZUJIK), se določi z opredelitvijo področja kulture, v katerega sodijo ti programi oziroma projekti (v nadaljevanju: razpisno področje).

V tekočem letu lahko ministrstvo objavi na posameznem razpisnem področju več pozivov in razpisov.

4. člen

(Smiselna uporaba)

Ta pravilnik lahko smiselno uporabljata tudi italijanska in madžarska narodna skupnost, če njim namenjena javna sredstva razdeljujeta svojim kulturnim izvajalcem samostojno.

I. NAČIN DELA MINISTRSTVA

5. člen

(Smiselna uporaba)

Javni skladi, javne agencije, lokalne skupnosti in drugi, ki uporabljajo določbe ZUJIK in tega pravilnika, smiselno uporabljajo tudi določbe, ki se nanašajo na delo ministrstva.

6. člen

(Potek postopka)

Postopek izbire programov oziroma projektov na podlagi javnega poziva oziroma razpisa se izvede po naslednjem zaporedju:

1. Uvedba postopka:

- priprava strokovnih podlag za sprejem sklepa o začetku postopka v zvezi s 104. členom ZUJIK;
- sprejem sklepa iz prejšnje alineje v zvezi s tretjim odstavkom 104. člena ZUJIK;
- objava poziva oziroma razpisa v zvezi s prvim odstavkom 104. člena ZUJIK, pri čemer ministrstvo objavi poziv oziroma razpis za posamezno razpisno področje v zvezi z drugim odstavkom 104. člena ZUJIK.

2. Priprava vlog za obravnavo:

- prispetje in evidentiranje vlog na poziv v zvezi s 110. členom ZUJIK oziroma na razpis v zvezi s 116. členom ZUJIK;
- odpiranje vlog, prispelih na poziv v zvezi s 111. členom ZUJIK, oziroma vlog, prispelih na razpis v zvezi s 117. členom ZUJIK.

3. Izdaja sklepov o zavržbi nepopolnih in nepravočasnih vlog ter vlog, ki jih niso vložile upravičene osebe v zvezi s četrtem odstavkom 111. člena in petim odstavkom 117. člena ZUJIK.

4. Strokovno ocenjevanje vlog v zvezi s 112. in 119. členom ZUJIK.

5. Izdaja odločbe v zvezi s 113. in 120. členom ZUJIK.

1. Uvedba postopka

7. člen

(Priprava strokovnih podlag)

Strokovne podlage za sprejem sklepa o začetku postopka za izbiro programov oziroma projektov so:

- predlog besedila poziva oziroma razpisa, vključno z razpisno dokumentacijo;
- utemeljitev vrste postopka;
- načrt izvedbe poziva oziroma razpisa.

Strokovne podlage za posamezno razpisno področje pripravijo uradne osebe ministrstva, ki jih minister pooblasti za vodenje postopkov poziva oziroma razpisa na posameznem razpisnem področju (v nadaljevanju: pristojni uslužbenec). Pri tem so se dolžni pristojni uslužbeneci za posamezna razpisna področja, ki sodijo v širše področje kulture (umetnost, kulturna dediščina, ...), medsebojno usklajevati.

8. člen

(Sprejem sklepa)

Minister sprejme sklep o začetku postopka za izbiro programov oziroma projektov po obravnavi strokovnih podlag na pristojni strokovni komisiji, katere delo ureja poseben pravilnik.

9. člen

(objava poziva oziroma razpisa)

Poziv oziroma razpis se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije in na spletnih straneh ministrstva, najava o objavi pa v najmanj enem od osrednjih javnih glasil po izbiri ministrstva.

V času poziva oziroma razpisa mora biti razpisna dokumentacija dosegljiva vsem zainteresiranim na sedežu ministrstva oziroma organa v sestavi.

Kadar javni razpisi za posamezna razpisna področja sodijo v širše področje kulture, se lahko objavijo skupaj na zbirni način.

2. Priprava vlog za obravnavo

10. člen

(Sprejemanje vlog)

Vloge se sprejemajo v vložišču ministrstva.

Vsaka vloga ter njene dopolnitve se evidentirajo kot ena zadeva.

Vloge evidentirajo uradne osebe vložišča, ki jih za to nalogo v postopku poziva oziroma razpisa pooblasti minister.

11. člen
(Evidentiranje vlog)

Uradna oseba vložišča na vsaki vlogi, prispeli na poziv, jasno označi datum in uro prejema vloge. Na vlogah, poslanih po pošti, navede tudi datum in uro oddaje na pošti. Na enak način evidentira tudi vsako dopolnitev ali spremembo vloge.

Uradna oseba vložišča, ki sprejema vloge, prispele na razpis, na vsaki vlogi jasno označi datum prejema oziroma oddaje na pošti. Na enak način evidentira tudi vsako dopolnitev oziroma spremembo vloge.

12. člen
(Odpiranje vlog, prispelih na poziv)

Vloge, prispele na poziv, odpira pristojni uslužbenec za posamezno razpisno področje po vrstnem redu pri-spetja. Pristojni uslužbenec pred sklicem pristojne strokovne komisije pripravi zapisnik, ki vsebuje:

- navedbo prispelih vlog s šifro vlog;
- ugotovitve glede pravočasnosti, popolnosti in upravičenosti osebe.

Zapisniku priloži poročilo o vlogah, ki so predmet obravnave pristojne strokovne komisije v zvezi z zadnjim odstavkom 111. člena ZUJIK.

13. člen
(Odpiranje vlog, prispelih na razpis)

Vloge, prispele na javni razpis, odpre komisija za odpiranje vlog, ki jo imenuje minister na podlagi 117. člena ZUJIK za eno ali več razpisnih področij.

Komisijo za odpiranje vlog sestavljajo najmanj trije člani.

Komisija o postopku odpiranja vlog sestavi zapisnik, v katerega vpiše zlasti naslednje podatke:

- naslov, prostor in čas odpiranja vlog;
- razpisno področje;
- imena navzočih članov komisije;
- navedbo prispelih vlog s šifro vlog;
- ugotovitve o prepoznih in nepopolnih vlogah ter vlogah, ki jih niso vložile upravičene osebe.

Zapisniku priloži poročilo o vlogah, ki so predmet obravnave pristojne strokovne komisije v zvezi s prvim odstavkom 118. člena ZUJIK.

Komisija za odpiranje vlog zapisniško preda vloge pristojnemu uslužbencu, ki za strokovno komisijo:

- izdela seznam predlogov, ki izpolnjujejo razpisne pogoje, napiše kratek povzetek vloge in opiše vsebino kulturnega programa oziroma kulturnega projekta, ki je njen predmet (preglednica s ključnimi podatki);
- pripravi informacijo o izpolnitvi preteklih pogodbenih obveznosti predlagateljev do ministrstva.

14. člen
(Odstop vloge)

Če je vloga napačno razvrščena nepristojnemu uslužbencu, jo nepristojni uslužbenec zapisniško preda pristojnemu uslužbencu.

Kadar so javni razpisi za posamezna razpisna področja objavljeni skupaj na zbirni način in se ugotovi, da program oziroma projekt, prijavljen na razpis, sodi v drugo razpisno področje, se vlogo odstopi pristojnemu uslužbencu.

3. Izdaja sklepov o zavržbi

15. člen
(Sklep o zavržbi)

Na podlagi ugotovitev o prepoznih in nepopolnih vlogah ter vlogah, ki jih niso vložile upravičene osebe iz zapisnika o odpiranju vlog, minister izda sklep o zavržbi takih vlog.

Vloga je pravočasna, če na poziv oziroma razpis prispe v roku in na način, ki ju določa besedilo poziva oziroma razpisa.

Vloga je popolna, če vsebuje vse sestavine, ki jih zahteva besedilo poziva oziroma razpisa.

Upravičena oseba je tista oseba, ki izpolnjuje pogoje, določene v besedilu poziva oziroma razpisa. Izpolnjevanje pogojev se ugotavlja na osnovi obveznih dokazil.

4. Strokovno ocenjevanje vlog

16. člen
(Rok za strokovno presojo)

Strokovno presojo in ocenjevanje vlog izvede strokovna komisija najkasneje v roku enega meseca od zaključka odpiranja vlog, prispelih na razpis oziroma praviloma enkrat mesečno za vloge, prispele na poziv.

17. člen
(Ocenjevanje obsega javnega kulturnega programa)

Obseg javnega kulturnega programa določajo eden ali več programskih sklopov (produkcija in postprodukcija, mednarodno sodelovanje ...) ter sklopi, povezani s trajnejšim delovanjem izvajalca (splošni stroški delovanja, investicijsko vzdrževanje in nakup opreme ...).

Programske sklope in sklope, povezane s trajnejšim delovanjem, podrobneje določata besedilo razpisa oziroma poziva in razpisna dokumentacija.

V postopku razpisa oziroma poziva za financiranje javnih kulturnih programov je vsak sklop predmet samostojne obravnave.

18. člen
(Poročilo)

Poročilo strokovne komisije mora, poleg sestavin iz drugega odstavka 112. oziroma tretjega odstavka 119. člena ZUJIK, vsebovati tudi kratko obrazložitev vsebinskih razlogov za predlagano odobritev ali zavrnitev posameznega programa ali projekta.

19. člen
(Usklajevanje dela)

O vlogah, ki sodijo na več razpisnih področjih oziroma vidikov, so se pristojni uslužbenci dolžni usklajevati in usklajevati delo strokovnih komisij.

Pristojni uslužbenec mora k poročilom strokovne komisije priložiti kratka pisna mnenja o predlaganih odobritvah ali zavrnitvah programov ali projektov.

5. Izdaja odločbe

20. člen
(Obvestilo predlagatelju)

Pristojni uslužbenec obvesti predlagatelja programa oziroma projekta o predlogu strokovne komisije z določitvijo roka, do katerega ima predlagatelj možnost, da se o predlogu komisije pisno izjavi.

21. člen

(Sprejem odločbe)

Minister sprejme odločbo v skladu s 113. in 120. členom ZUJIK. Za podpis odločb lahko minister pooblasti državnega sekretarja oziroma predstojnika organa v sestavi.

II. SKLEPANJE POGODB

22. člen

(Usklajevanje)

Na podlagi dokončne odločbe o financiranju ministrstvo pozove predlagatelja na usklajevanje o programu oziroma projektu v okviru odobrenih sredstev.

O usklajevanju se sestavi zapisnik, ki ga podpišeta pristojni uslužbenec in prijavitelj. S tem zapisnikom se seznanijo člani strokovne komisije, ki lahko v roku, ki ga določi pristojni uslužbenec, na ugotovitve zapisnika podajo svoje mnenje.

Če se prijavitelj ne odzove v roku, ki je določen v pozivu iz tega člena, se ga pozove k podpisu pogodbe.

23. člen

(Sklenitev pogodbe)

Ministrstvo pošlje izvajalcu predlog pogodbe in ga pozove k podpisu pogodbe.

Ministrstvo sklene z izbranim predlagateljem (v nadaljevanju: izvajalcem) pogodbo, s katero se uredijo vsa medsebojna razmerja v zvezi z zagotavljanjem državnih sredstev za financiranje predmeta pogodbe.

Izvajalec mora vrniti podpisano pogodbo v roku 15 dni po prejemu poziva, sicer se šteje, da je odstopil od zahteve za financiranje. Rok za podpis pogodbe se lahko skrajša v skladu z roki, ki jih urejajo predpisi o zaključku proračunskega leta.

Za podpis pogodb lahko minister pooblasti državnega sekretarja.

24. člen

(Vsebina pogodbe)

Poleg vsebine pogodbe, določene v 99. členu ZUJIK, pogodba vsebuje tudi naslednje sestavine oziroma navedbe:

- pogodbene stranke (naziv, naslov, davčna številka, številka računa...),
- opredelitev javnega interesa, zaradi katerega se dodeljujejo sredstva,
- trajanje pogodbe,
- rok, do katerega lahko izvajalec črpa finančna sredstva,
- elemente zahtevkov za izplačila v primeru, da so potrebni,
- navedbo skrbnikov pogodbe za vsako stranko,
- pravico sprememb večletnih pogodb,
- obveznost navajanja ministrstva kot financerja,
- obveznost poročanja izvajalca ministrstvu,
- obveznost v skladu s 63. členom ZUJIK,
- način nadzora nad zakonito in namensko porabo sredstev,
- določilo o sankcijah, če izvajalec nenamensko porabi dodeljena sredstva ali ne izpolni predmeta pogodbe,
- določilo, da mora izvajalec sproti obveščati ministrstvo o spremembah, ki lahko vplivajo na izpolnitev pogodbenih obveznosti,

- datum podpisa, podpis in, če je izvajalec pravna oseba, tudi žig.

Če je to potrebno zaradi posebnosti predmeta pogodbe, lahko pogodba vsebuje tudi dodatne sestavine.

Pristojni uslužbenci so praviloma tudi skrbniki pogodb.

III. IZVAJANJE NADZORA NAD POGODBAMI

25. člen

(Spremljanje pogodb)

Skrbniki pogodb spremljajo izpolnjevanje pogodbenih obveznosti izvajalcev javnih kulturnih programov in kulturnih projektov, ki so prejeli javna sredstva in namensko uporabo sredstev.

26. člen

(Spremembe okoliščin)

Izvajalec je dolžan v 15 dneh obvestiti ministrstvo o spremembah, ki utegnejo vplivati na izpolnitev njegovih obveznosti, določenih v pogodbi.

27. člen

(Poročanje)

Izvajalec je dolžan ministrstvu predložiti zaključno poročilo o poteku in rezultatih izvedbe predmeta pogodbe, skladno z roki, določenimi v pogodbi. S pogodbo je lahko določena tudi obveznost delnega poročanja.

Zaključno poročilo obsega tudi evalvacijo programa oziroma projekta v skladu s kriteriji: uspešnosti (skladnost z opredeljenimi cilji), učinkovitosti (razmerje med finančnim vložkom in rezultatom), primernosti (glede na izražene kulturne potrebe) in dostopnosti (število in struktura uporabnikov programov oziroma projektov).

V primeru dvoma lahko skrbnik pogodbe zahteva dodatna pojasnila oziroma dokazila, ki so povezana s predmetom pogodbe.

28. člen

(Posebne določbe za financiranje programov oziroma projektov Slovencev zunaj RS)

Za financiranje programov oziroma projektov Slovencev zunaj Republike Slovenije se določbe 22. člena, tretje-ga odstavka 23. člena in 26. člena tega pravilnika uporabljajo smiselno.

KONČNI DOLOČBI

29. člen

Z dnem uveljavitve tega pravilnika preneha veljati pravilnik o postopku za izbiro kulturnih programov in projektov, ki se financirajo in sofinancirajo iz državnega proračuna (Uradni list RS, št. 74/01).

30. člen

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

Št. 403-22/2003

Ljubljana, dne 15. januarja 2003.

Andreja Rihter I. r.
Ministrica za kulturo

OBČINE

CANKOVA

232. Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o pokopališkem redu v Občini Cankova

V skladu s 3. in 5. členom odloka o gospodarskih javnih službah v Občini Cankova (Uradni list RS, št. 46/00) ter 6. členom odloka o pokopališkem redu v Občini Cankova (Uradni list RS, št. 2/02) in 16. člena statuta Občine Cankova (Uradni list RS, št. 21/99, 12/01 in 69/02) je Občinski svet občine Cankova na 2. redni seji dne 10. 1. 2003 sprejel

O D L O K

o spremembah in dopolnitvah odloka o pokopališkem redu v Občini Cankova

1. člen

V odloku o pokopališkem redu v Občini Cankova (Uradni list RS, št. 2/01) se spremeni in dopolni prvi odstavek 4. člena in se glasi:

Pokopališko in pogrebno dejavnost na območju Občine Cankova opravlja koncesionar. Urejanje in vzdrževanje pokopališč se opravlja v sklopu dejavnosti režijskega obrata, ki je ustanovljen kot notranja organizacijska enota občinske uprave.

2. člen

V 22. členu odloka o pokopališkem redu v Občini Cankova se doda nov odstavek, ki se glasi:

Ceno vzdrževanja in urejanja pokopališč določi občinski leto s posebnim sklepom za posamezno koledarsko leto.

3. člen

Te spremembe in dopolnitve odloka začnejo veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu RS, uporabljajo pa se od ustanovitve režijskega obrata dalje.

Št. 35207-1/2003

Cankova, dne 10. januarja 2003.

Župan
Občine Cankova
Drago Vogrinčič l. r.

233. Sklep o imenovanju podžupana Občine Cankova

Na podlagi 33.a člena zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 72/93) 16. člena statuta Občine Cankova (Uradni list RS, št. 21/99, 12/01 in 69/02) je Občinski svet občine Cankova na 2. redni seji dne 10. 1. 2003 sprejel

S K L E P

o imenovanju podžupana Občine Cankova

1. člen

Za podžupana Občine Cankova se imenuje Viktor Geder, stanujoč Domajinci 61/a.

2. člen

Podžupan nastopi funkcijo z dnem imenovanja, funkcijo opravlja nepoklicno.

3. člen

V primeru predčasnega prenehanja mandata župana bo opravljal funkcijo župana, podžupan Viktor Geder. Podžupan pomaga županu pri njegovem delu ter opravlja posamezne naloge iz pristojnosti župana, za katere ga župan pooblasti. Podžupan nadomešča župana v primeru njegove odsotnosti ali zadržanosti. V času nadomeščanja opravlja podžupan tekoče naloge iz pristojnosti župana in tiste naloge, za katere ga župan pooblasti.

4. člen

Ta sklep začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu RS.

Št. 10101-1/2003

Cankova, dne 10. januarja 2003.

Župan
Občine Cankova
Drago Vogrinčič l. r.

234. Sklep o ukinitvi statusa javnega dobra v k.o. Topolovci

Na podlagi 29. člena zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 72/93, 57/94, 14/95, 26/97, 70/97, 10/98, 74/98 in 70/00) in 16. člena statuta Občine Cankova (Uradni list RS, št. 21/99, 12/01 in 69/02) je Občinski svet občine Cankova na 2. seji dne 10. 1. 2003 sprejel

S K L E P

o ukinitvi statusa javnega dobra v k.o. Topolovci

1. člen

S tem sklepom se ukine status javnega dobra – družbene lastnine v javno dobro – pot, parc. št. 205/1 in 205/2, v skupni izmeri 290 m².

2. člen

Nepremičnina iz 1. člena tega sklepa preneha imeti značaj javnega dobra – pot, postane last Občine Cankova in se vknjiži kot lastnina Občine Cankova.

3. člen

Ta sklep začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu RS.

Št. 46501-1/2003

Cankova, dne 10. januarja 2003.

Župan
Občine Cankova
Drago Vogrinčič l. r.

GROSUPLJE**235. Odlok o zazidalnem načrtu Obrtna cona v pentlji, Cikava**

Na podlagi 39. člena zakona o urejanju naselij in drugih posegov v prostor (Uradni list SRS, št. 18/84, 37/85 in 29/86 in 43/89 ter Uradni list RS, št. 26/90, 18/93, 47/93, 71/93, 29/95 in 44/97) in 18. ter 84. člena statuta Občine Grosuplje (Uradni list RS, št. 26/95) je Občinski svet občine Grosuplje na 42. seji dne 30. 10. 2002 sprejel

ODLOK**o zazidalnem načrtu Obrtna cona v pentlji, Cikava****I. SPLOŠNE DOLOČBE****1. člen**

S tem odlokom se ob upoštevanju usmeritev sprememb in dopolnitev prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Občine Grosuplje za obdobje 1986-2000 (Uradni list RS, št. 3/97) sprejme zazidalni načrt Obrtna cona v pentlji, Cikava.

Zazidalni načrt je izdelal Acer, Novo mesto d.o.o. pod št. ZN-03/2001 v oktobru 2002.

Sestavljata ga tekstualni del in grafične priloge.

2. člen

Zazidalni načrt Obrtna cona v pentlji, Cikava obravnava območje v pentlji avtocestnega priključka Cikava, južno od avtoceste in severozahodno od naselja Cikava. Območje obravnave leži med avtocesto in priključno cesto nanjo na severu in zahodu, med lokalno cesto v naselje Paradišče na vzhodu in med regionalno cesto RIII-646 Grosuplje-Cikava-Šmarje-Sap na jugu. Severni in vzhodni rob območja obravnave se stikata z območjem lokacijskega načrta za gradnjo enostranskega spremljajočega objekta (tipa 2) na odseku avtoceste Šmarje-Sap-Višnja Gora. Celotno območje urejanja je veliko 1 ha.

V območju zazidalnega načrta so zajeta zemljišča oziroma deli zemljišč s parc. št.:

740/1, 740/10, 740/7, 741/1, 747/3, 747/2, 748/1, 748/2, 748/3, 748/4, 749/1, 749/6, 749/4, 749/5, 764/4, 750/7, 750/3, 750/4, 750/6, 750/2, 751/5, 751/2, 749/9, 749/8, 748/9, 748/5, vse, k.o. Sela.

Znotraj zazidalnega načrta so zajeta zemljišča oziroma deli zemljišč, za katera do realizacije posega (rekonstrukcija prepusta južno od podvoza 3-2) veljajo določila uredbe o lokacijskem načrtu za gradnjo enostranskega spremljajočega objekta (tipa 2) na avtocestnem odseku Šmarje Sap-Višnja Gora, po izvedbi pa za to območje veljajo določila tega zazidalnega načrta. To so zemljišča oziroma deli zemljišč s parc. št.: 750/2, 759/6, 750/3, 750/4, 749/1, 748/1, 741/1, 747/3, 747/2, 748/5, 749/8, 749/9, 748/9, 750/7, vse k.o. Sela.

Za vse posege v območju zazidalnega načrta je treba pripraviti izris iz ZN. Izris mora vsebovati podatke o investitorju in lastništvu, soglasja, vsebine iz tekstualnega in grafičnega dela ZN, ki se nanašajo na obravnavani objekt, podrobnejši zazidalni preizkus in idejno zasnovo objekta(ov) in infrastrukture. V zazidalnem preizkusu je treba glede na podatke idejnih zasnov (m² poslovnih in skladiščnih in drugih prostorov) v sklopu pripadajočega funkcionalnega zemljišča zagotoviti zadostno število parkirnih prostorov, poleg tega pa podrobneje prikazati zunanje parterne ureditve (območja povoznih in drugih manipulativnih, tudi skladiščnih, površin, območja za pešce – peš površine oziroma pločniki in območja zelenic s prikazom zasaditve).

Skladno z uredbo o vrstah posegov v okolje, za katere je obvezna presoja vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 66/96 in

12/00), je za objekte, ki sodijo na seznam posegov iz omenjene uredbe, pred izdelavo izrisa treba izdelati oceno vplivov na okolje.

II. NAMEMBOST PROSTORA**3. člen**

Območje urejanja se namenja razvoju servisnih in obrtnih dejavnosti ter trgovini, razstavnim, skladiščnim prostorom in pisarniškim prostorom skupaj s pripadajočimi manipulacijskimi in parkirnimi površinami.

Hkrati so določene vse pripadajoče potrebne ureditve in frastrukturalnih vodov in naprav ter priključitev območja zazidalnega načrta na lokalno cesto proti Paradišču z upoštevanjem njene rekonstrukcije in rekonstrukcije meteornege kanala južno od podvoza 3-2 (skladno z določili uredbe o lokacijskem načrtu za gradnjo enostranskega spremljajočega objekta (tipa 2) na avtocestnem odseku Šmarje-Sap-Višnja Gora. Določena so tudi območja za parkiranje oziroma manipulacijo ter ureditev zelenih in drugih odprtih površin.

III. POGOJI ZA IZRABO OBMOČJA IN ZA OBLIKOVANJE POSEGOV V PROSTOR**A) Splošni pogoji za posege in oblikovanje območja****4. člen****Zasnova pozidave**

Območje v pentlji avtocestnega priključka je neustrezno izrabljen preostanek urbanega prostora z zelo dobro prometno dostopnostjo, zato se čimbolj intenzivno izrablja za dejavnosti, za katere je dobra prometna lega vitalnega pomena. Prostor je viden s priključnih cest na avtocesto, v primeru višjih vertikalnih gabaritov pa bo viden tudi z avtoceste, zato je tlorisna razporeditev objektov enostavna, volumni pa poenoteni. Tlorisna shema se koncipira v obliki stopničastega niza treh osnovnih objektov, katerih lokacije spremljajo potek lokalne ceste. Na vzhodni strani območja (proti lokalni cesti), se uredijo glavne fasade objektov in kakovostnejše urbane ureditve.

Predvidena je gradnja objektov z vertikalno neizpostavljenimi gabariti s poenotenim oblikovanjem streh (usklajena strešna krajina, uglašena z okoliško pozidavo manjšega merila).

5. člen**Parcelacija**

Parcelacija dopušča enostavno in funkcionalno ureditev območja ter delno upošteva obstoječo parcelacijo, ki pa jo je treba prilagoditi novi zazidalni shemi. Zaključene parcelne enote se med seboj lahko združujejo. Dostopnost do parcel, ki nimajo omogočenega dostopa z javnih površin, se ureja tudi na način služnosti.

6. člen**Oblikovanje območja**

Vse ureditve naj sooblikujejo videz urejene poslovne cone z enostavno mrežo zazidave in parkovne ozelenitve in s sodobnim oblikovanjem objektov in ureditev. vzdolž lokalne ceste se uredijo bolj komunikativni urbani programi posameznih investitorjev (trgovine, razstavno-prodajni in pisarniški prostori, saloni ipd.), ki zagotavljajo višjo raven oblikovanja objektov in odprtih površin, v notranjost parcel pa se lahko umestijo skladiščni in obrtno – proizvodni prostori, manipulacijske površine večjega obsega in podobno.

7. člen**Oblikovanje objektov**

Tip pozidave naj se poenoti na sodobno oblikovane objekte, sestavljene iz kvadratnih tlorisnih enot ali iz pravokotnikov, z ravnimi strehami ali za horizontalnim strešnim vencem skritimi strehami

nizkega naklona – enokapnice, dvokapnice. Polkrožne strehe niso dovoljene, strešni venec je lahko le horizontalen. Strehe naj bodo v srednje temnih oziroma v temnejših barvah, kritine ne smejo biti svetleče.

Objekti naj bodo pravokotnih oblik, dovolijo se manjše izjeme pri oblikovanju vogalov, nadstreškov, vhodov itn. Objekti so lahko nizkih gabaritov: (K)+visoko pritličje ali (K)+P+1, pri objektu 2/1 pa se dovolijo odstopanja do (K)+višine P+2.

Fasade naj bodo oblikovane sodobno, z uporabo enostavnih pravokotnih rastrov okenskih in vratnih odprtih ter ostalih elementov fasade in usklajeno po celotnem kompleksu. Rastrni odprtini naj se smiselno združujejo, tipologija oblikovanja stanovanjskih objektov za oblikovanje fasad ni dovoljena. Uporaba materialov in barv na fasadah mora biti poenotena, dovolijo se fasade v barvni lestvici svetlih tonov v kombinaciji s kompatibilnim temnejšimi barvami – kot poudarki arhitekturnih elementov.

8. člen

B. Urbanistično – arhitekturni pogoji za nove objekte:

Štev. parcele/objekta	Namembnost parcele in objektov	Tlorisni gabarit v m (A)	Višinski gabarit (B)	Drugi pogoji in določila (C)
1 / 1	Poslovno-servisni objekt (skladiščenje, proizvodnja, pisarniški del)	12,5 x 12,5 ali 25 x 25	(K) + visoko P, višina venca do 4,5 m ali (K) + P + 1, višina venca do 6,5 m	Objekt se oblikuje kot pravokotno zasnovana enota, ki se lahko poveča v kvadrat. Vzhodna fasada objekta naj se zasnuje kot oblikovno pomembnejša, bolj urbano oblikovana. Dovoli se dozidava na zahodni strani objekta. Ta stran objekta se lahko oblikuje kot zadnja, servisna fasada. Upošteva se obvezna gradbena linija.***
2 / 1	Poslovno-skladiščni objekt (skladiščenje, pisarniški del)	25 x 25 – pisarne z ogrevanim in delom neogrevanega skladišča in	(K) + P + 1 (2) viš. venca do 9,0 m	Objekt se oblikuje kot vzdolžno zasnovana enota, sestavljena iz dveh kvadratnih delov objekta, kar bo na vzhodni strani izraženo na fasadi kot oblikovno pomembnejši del objekta z bolj urbanim oblikovanjem, večjim deležem zasteklitev in usklajenimi barvnimi poudarki. Upoštevata se obvezna in dovoljena gradbena linija.***
2 / 2		25 x 25 – neogrevano skladišče	(K) + visoko P, višina venca do 4,5 m ali (K) + P + 1, višina venca do 6,5 m	
3 / 1*	Poslovno-servisni objekt (skladiščenje, proizvodnja, pisarniški del)*	12,5 x 25 ob upoštevanju dovoljene gradbene linije**	(K) + visoko P, višina venca do 4,5 m ali (K) + P + 1, višina venca do 6,5 m	Objekt se oblikuje kot pravokotno zasnovana enota. Vzhodna fasada objekta naj se zasnuje kot oblikovno pomembnejša, bolj urbano oblikovana. Zahodna stran objekta se lahko oblikuje kot zadnja, servisna fasada.

(A) dovoli se odstopanja do +,- 20%. V smer proti javni cesti se dovoli odstopanja do največ +,- 1 m,

(B) dovoli se tudi večja višina objekta – do P+3, kar se lahko uredi na polovici tlorisnega gabarita objekta 2 in na celotnem gabaritu objektov 1 in 3,

(C) kota pritličij objektov se uredi na koti + 0,50 m nad koto stoletnih voda. Dovolj se odstopanja do + 0,50 m. V smer proti javnim površinam se dovoli odstopanja do največ + 0,20 m – zaradi prilagoditve cestam in drugim mejnim pogojem lokacije

* izvedba objekta 3/1 je le variantna, izvede se lahko v primeru, če bo zadoščeno pogojem

varnega dostopa in bo gradnja objekta skladna tudi s preostalimi določili odloka o

zazidalnem načrtu in s pogoji soglasodajalcev.

** dovoljena gradbena linija je meja, do katere lahko največ sega objekt

*** obvezna gradbena linija je linija, na katero se mora postaviti sprednja fasada objekta

IV. POGOJI ZA ZUNANJE IN DRUGE UREDITVE

9. člen

Zunanje površine

Manipulativne površine se asfaltirajo, parkirišča pa tlakujejo ali asfaltirajo. Zelene površine se zatravijo in zasadijo z grmičevjem ter z listnatimi vrstami drevja. Območje pod brežino nasipa priključne ceste na avtocesto se ozeleni z avtohtonim rastjem v nepravilnem vzorcu. V območju vzdolž lokalne ceste proti Paradišču se ob objektih 1 in 3 zasnuje linija parkirnih mest, med katerimi se v pravih razmikih, npr. na vsako tretje PM, zasadijo drevoredna drevesa (npr. ostrolistni ali gorski javor). V območju vzdolž lokalne ceste proti Paradišču ob objektu 2 pa se enaka drevoredna drevesa zasadijo v zelenico.

Na vhodu na območje (ob odcepu lokalne ceste z regionalne) se postavi obeležje – oglasni steber, kjer bodo svojo dejavnost na poenoten način oglaševali vsi programi tega območja.

Pri podrobnejših parternih ureditvah (ki se prikažejo v izrisu iz ZN) je treba znotraj posameznih parcel določiti varne in od prometa nivojsko ločene (ali označene) poti za pešce in kolesarje.

10. člen

Parkirne površine

Parkirne površine se za vsako dejavnost posebej zagotavljajo na funkcionalnih zemljiščih objektov. Potrebe po parkirnih površinah so izračunane glede na Tehnične normative za projektiranje in opremo mestnih odprtih površin (Prometno tehnični inštitut FAGG, 1991). Potrebna parkirna mesta se natančneje določijo v izrisu iz ZN.

11. člen

Pogoji za druge objekte in ureditve

Nadstrešnice za avtomobile ali za skladiščenje na prostem se lahko postavijo le v zahodno ozadje parcel in morajo biti po uporabi materialov in oblikovanju poenotene z grajenimi objekti v območju. Dovolj se sodobno oblikovanje z uporabo enostavnih pravokotnih oblik in ravnih oziroma enokapnih streh z nizkim naklonom ter uporaba lahkih kovinskih konstrukcij temne kovinske barve. Prostori za odpadke se uredijo v območju parkirišč in dovozov.

V. POGOJI ZA PROMETNO IN KOMUNALNO TER DRUGO UREDITEV OBMOČJA

12. člen

Cestno omrežje in parkirišča

Območje urejanja se priključuje na lokalno cesto preko novega križišča, ki se oblikuje na kot štirikrako na mestu obstoječe-

ga križišča lokalne ceste s cesto proti Prevalu. Lokalna cesta proti Paradišču se rekonstruira in poglobi skladno z uredbo o lokacijskem načrtu za gradnjo enostranskega spremljajočega objekta (tipa 2) na avtocestnem odseku Šmarje-Sap-Višnja Gora.

Pri ureditvi glavnega dostopa v območje in za dovoz s tovornimi vozili se upošteva minimalni radij R12. Notranje ceste so dvosmerne s širino voznih pasov 2 x 3 m.

V nadaljevanju notranje ceste se preko meteornega kanala izvedejo trije montažni prehodi v širini (6m) in višini cestišča. Ti bodo povezovali funkcionalne dele zemljišč objektov 2 in 3. Dopustne so tudi drugačne tehnične rešitve, če so v skladu s pogoji soglasodajalcev in drugimi določili tega odloka.

V primeru, da se bo skladno s pogoji 8. člena tega odloka izvedel objekt 3/1, se dostop do le-tega izvede v nadaljevanju interne ceste, zahodno od objekta 2/1 in 2/2.

Ob vzhodni meji območja, ki se ureja z zazidalnim načrtom Obrtna cona v pentlji, Cikava, se predvidi hodnik za pešce in kolesarska steza v skupni širini 3 m. Le-ta se izvede ob zahodnem robu lokalne ceste za Paradišče in sicer v skladu z določili tega odloka ter v skladu z dopustnimi odstopanji, ki so navedena v prvi alineji 9. člena uredbe o lokacijskem načrtu za gradnjo enostranskega spremljajočega objekta (tipa 2) na avtocestnem odseku Šmarje Sap-Višnja Gora (Uradni list RS, št. 109/02).

13. člen

Vodovod

Celotno naselje Cikava je napajano iz vodovodnega sistema Šmarje, iz vodohrana Mali Vrh. Cevodovi so dimenzionirani za normalno oskrbo in požarno varstvo. Območje predvidenega ZN bo možno priključiti na obstoječe omrežje.

Obravnavano območje se bo s pitno in požarno vodo oskrbelo iz novo predvidenega cevododa NL izvedbe preseka 100 mm, ki se na vzhodni strani križišča železnice in ceste odcepi iz obstoječe cevi, preči regionalno cesto in poteka proti severu ob napajalni cesti, preči regionalno izvozno cesto iz avtoceste pri gostišču Fortuna, kjer pride v območje zazidalnega načrta. Tam se izvede sanitarna zanka, iz nje pa posamezni hišni vodovodni priključki in za potrebe požara nadzemni hidranti.

Hidrantno omrežje se prilagodi novi ureditvi in sicer se uredi ob dostopnih poteh, nadzemni hidranti se razporedijo na razdaljah največ 80 m. Glede na pretok se vgrajujejo hidranti No. 80. Za celoten kompleks urejanja se upošteva istočasno en požar.

Pri projektiranju in izvedbi vodovoda se upošteva:

– odlok o oskrbi s pitno vodo na območju Občine Grosuplje (Uradni list RS, št. 5/97),

– odlok o pogojih dobave in načinu odjema pitne vode na območju Občine Grosuplje (Uradni list RS, št. 29/91),

– odlok o varstvu virov pitne vode na območju Občine Grosuplje (Uradni list RS, št. 72/97),

– pravilnik o tehnični izvedbi in uporabi objektov in naprav javnih vodovodov (Uradni list RS, št. 65/97),

– pravilnik o tehničnih normativih za hidrantno mrežo (Uradni list RS, št. 30/91).

Vsa dela, ki se bodo izvajala na obstoječem omrežju, mora izvajati upravljalec na stroške investitorjev, ali drugi, ustrezno registrirani izvajalec strojnih inštalacij in nizkogradenj pod nadzorstvom upravljalca.

14. člen

Kanalizacija

Vsa komunalna odpadna voda se bo odvajala po obstoječi kanalizaciji na centralno čistilno napravo ČN Grosuplje, kjer se izvaja mehansko in biološko čiščenje odpadnih voda. Obravnavano območje se s sistemom javnega kanalizacijskega omrežja oskrbi iz novo projektiranega kanalizacijskega omrežja ločenega tipa Paradišče-Cikava. Meteorne vode se odvajajo v naravni vodotok preko lovilcev olj in maščob.

Glede na predvidene dejavnosti v območju ne bodo nastajale tehnološke odpadne vode.

Pri projektiranju kanalizacije je potrebno upoštevati:

– odlok o pogojih odvajanja in čiščenja odpadnih in padavinskih voda na območju Občine Grosuplje (Uradni list SRS, št. 43-14/11-86),

– odlok o čiščenju in odvajanju odpadnih in padavinskih voda na območju Občine Grosuplje (Uradni list RS, št. 15/98),

– uredbo o emisiji snovi in toplote pri odvajanju odpadnih voda iz virov onesnaževanja (Uradni list RS, št. 35/96).

15. člen

Energetsko omrežje

Obravnava območje se bo napajalo z elektroenergijo iz obstoječe trafo postaje TP Cikava.

Vsi kabli NN razvoda se po trasah pod zelenicami in pod utrjenimi površinami polagajo v kabelsko kanalizacijo.

Ob energetskem kablu se položi ozemljilo s pocinkanim valjancem FeZN; zaščitni ukrep pred previsoko napetostjo dotika je pretokovni odklop zaščitne naprave v sistemu TN-CS.

Razvod javne razsvetljave

Vzdolž lokalne ceste se uredi javna razsvetljava z obcestnimi svetilkami na kovinskih stebrih višine 9 m ter na razdaljah 25 m. Pristopne poti in parkirišča se dodatno opremijo s svetili na razdaljah od 18–30 m.

Uporabijo se oblikovno poenotene svetilke cestne razsvetljave ter ulične svetilke oziroma druga poenotena svetila znotraj parcel. Njihovo oblikovanje naj bo usklajeno s sodobnim oblikovanjem posameznih elementov urbane opreme – v enakih ali usklajenih materialih in barvah.

16. člen

Ogrevanje

Za potrebe ogrevanja objektov se izvede priključni toplotod z navezavo na centralno kotlarno. Objekte se priključi vsakega posebej, interne toplotne postaje pa morajo biti indirektno. V objektih, kjer so različne dejavnosti se predvidi ločena meritev toplotne energije. Talnega ogrevanja ni dovoljeno priključiti na sistem daljinskega ogrevanja. Dovodno toplotovodno omrežje se definira po pridobitvi bilance potreb.

Skladno s soglasjem Občine Grosuplje ima lahko vsak objekt svojo kotlovnico, ki je v primeru ogrevanja s kurilnim oljem lahko v kletnih prostorih ali v pritličju, v primeru ogrevanja s plinom pa mora biti v pritličju. Če bo deponija olja v vsakem objektu, mora biti urejen ustrezen dostop za cisterno (pretakališče).

17. člen

TK omrežje

Telekomunikacijsko omrežje na območju je izvedeno z zemeljskimi kabli in je vključeno na telefonsko centralo Grosuplje. Predvidi se priključitev TK omrežja nove pozidave na obstoječe omrežje.

18. člen

Odstranjevanje odpadkov:

Komunalni odpadki se zbirajo v zabojnikih znotraj območja urejanja in redno odvažajo na komunalno deponijo. Odpadke, ki imajo značaj sekundarnih surovin (embalaža/papir, kartoni, lesni odpadki, steklovina ter ostali odpadki, ki se jih lahko predeluje), je potrebno zbirati ločeno v zabojnikih in jih odvažati v nadaljnjo predelavo.

Odpadna olja kot posebni odpadki s številko 54102 se morajo skladiščiti v posebnih posodah. Posebej je potrebno deponirati tudi prazno embalažo olj. O končni dispoziciji odpadka se mora voditi posebna evidenca.

VI. DRUGI POGOJI ZA IZVEDBO POSEGOV V PROSTOR

19. člen

Varstvo pred hrupom

Ravni hrupa v območju urejanja in na vplivnem območju (Cikava) ne bodo presegle mejnih dnevni in nočnih ravni hrupa, ki veljajo za IV. Območje. To je območje brez stanovanj, namenjeno industrijski ali obrtni ali drugi podobni proizvodnji, transportni, skladiščni ali servisni dejavnosti ter hrupnejšim komunalnim dejavnostim. Glede na predvideno dejavnost na območju ZN aktivni protihrupni ukrepi niso potrebni. Upošteva se odlok o maksimalno dovoljenih ravneh hrupa za posamezna območja naravnega in bivalnega okolja ter za bivalne prostore (Uradni list SRS, št. 29/80) ter uredbo o hrupu v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 45/95 in 66/96).

Pri projektiranju in izvedbi objektov so investitorji dolžni upoštevati tudi:

– zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 32/93, 1/96),

– zakon o temeljih varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 85/00),

– uredba o hrupu zaradi cestnega in železniškega prometa (Uradni list RS, št. 45/95)

– pravilnik o graditvi gradbenih objektov ali objektov...v varovalnem pasu (Uradni list SRS, št. 2/87),

– pravilnik o zvočni zaščiti stavb (Uradni list RS, št. 14/99).

Hrup zaradi železnice in avtoceste, ki bi presegal dovoljene ravni v načrtovani obrtni coni, se bo reševal z ustreznimi ukrepi protihrupne zaščite, kar je strošek investitorjev.

20. člen

Varstvo zraka

Med gradnjo (zemeljska dela, gradnja cest in komunalne infrastrukture, gradnja objektov) je treba zagotoviti ukrepe proti onesnaženju zraka, predvsem pa ukrepe proti prašenju. Izvajalec gradbenih del mora v sušnem obdobju z vlaženjem odprtih delov gradbišča zagotoviti, da na območjih v okolici gradbišč ne bodo presežene mejne koncentracije prašnih usedlin v zraku (preprečevanje nekontroliranega raznosa prašnih delcev v času rušitve, raznosa gradbenega materiala z območja gradbišča s transportnimi sredstvi).

Po končani gradnji posebni ukrepi za varstvo zraka predvidoma ne bodo potrebni.

Zrak, ki se izpušča v ozračje, ne sme presegati mejnih količin vsebnosti snovi, določenih z uredbo o mejnih, opozorilnih in kritičnih imisijskih vrednostih snovi v zraku (Uradni list RS, št. 73/94) in z uredbo o emisiji snovi v zrak iz kurilnih naprav (Uradni list RS, št. 73/94).

21. člen

Varstvo pred požarom

Požarno varstvo vseh objektov in lokacije se uredi v skladu z veljavnimi požarno-varstvenimi predpisi. Notranji (krožni) cestni sistem omogoča dostop do objektov z vseh strani, s čimer se zagotavlja dostop z vozili za intervencijo in za razmeščanje opreme za gasilce (v skladu z SIST DIN 14090, maj 1996), zazankano hidrantno omrežje pa mora zagotavljati zadostne količine požarne vode.

Pri izdelavi urbanistične dokumentacije je treba upoštevati določila iz 22. člena zakona o varstvu pred požarom (Uradni list RS, št. 71/93).

22. člen

Varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami

Pri načrtovanju nove zazidave in vseh zaradi nje potrebnih ureditev je treba upoštevati določila odredbe o dimenzioniranju in izvedbi gradbenih objektov v potresnih območjih (Uradni list SRS, št. 18/63) za območje seizmične intenzitete VII. stopnje lestvice Mercalli–Cancan–Seiberg.

Zaklonišč, zaklonilnikov ali drugih zaščitnih objektov za zaščito pred posledicami naravnih in drugih nesreč ter pred vojnimi dejstvomani glede na določbe zakona o obrambi in zaščiti (Uradni list RS, št. 15/91, 18/91) ni potrebno predvideti.

23. člen

Rešitve v zvezi z varovanjem naravne in kulturne dediščine

Na obravnavanem območju ni evidentiranih objektov in območij naravne in kulturne dediščine.

24. člen

Varovanje krajinskih značilnosti in drugih prostorskih kvalitet

Z novimi ureditvami se v čimvečji meri upoštevajo krajinske značilnosti prostora in druge prostorske kvalitete. Območje se kljub večjim dimenzijam objektov koncipira kot prostorsko uglasena celota, ki ne bo bistveno presegala najvišjih višin grajenih objektov v tem prostoru so to le izjeme. S tem bo območje odražalo svoj servisni, proizvodni in poslovni značaj, hkrati pa ne bo moteče v širši prostorski sliki. Za čimbolj nemo-teč vpliv na sosednja stanovanjska območja (Cikava) je treba novo cono vzdolž lokalne ceste drevesno zasaditi, vse ureditve, ki so v vidnem stiku s stanovanjskim naseljem, pa oblikovati kakovostno (fasade, zunanje ureditve).

25. člen

Vodnogospodarske ureditve

Območje je poplavno izpostavljeno, saj je v rahli depresiji, kamor se steka tudi voda, zbrana na vzhodnem delu med lokalno cesto in avtocesto. Vsem objektom se zagotovi varnost pred stoletnimi visokimi vodami, zato morajo biti kote pritličij objektov vsaj na 0,50 m varnostne višine nad to koto. Objekti ne smejo posegati znotraj 10 oziroma 5 m pasu vodnega jarka, v tem pasu se dovoli ureditev obvodne zarasti. Ohraniti je treba dostop do struge na vsaki lokaciji (interventna in redna vzdrževalna dela). Vse meteorne vode z zelenic in strešin se preko peskolovov vodijo v vodotok, vse meteorne vode s povoznih površin pa prav tako, vendar preko peskolovov in lovilcev olj (skladno z uredbo o emisiji snovi in toplote pri odvajanju odpadnih voda iz virov onesnaženja, Uradni list RS, št. 35/96). Vse tehnološke odpadne vode morajo biti pred izpustom v kanal ali vodotok očiščene v skladu z zakonodajo (uredbe o emisiji snovi pri odvajanju odpadnih vod).

VII. FAZNOST IZVAJANJA ZAZIDALNEGA NAČRTA

26. člen

Izvajanje zazidalnega načrta je predvideno v dveh fazah:

I. faza: vključuje komunalno opremo območja: izgradnjo internih dovoznih poti in cestnih priključkov na lokalno cesto ter izgradnjo vodovodnega, kanalizacijskega, elektro ter telefonskega omrežja in izgradnjo objektov 1 in 2 (2/1 in "/2) z zunanjo ureditvijo. Objekti se lahko gradijo ločeno.

II. faza: bo obsegala izgradnjo objekta 3/1 z zunanjo ureditvijo.

VIII. ZAČASNA NAMEMBNOST ZEMLJIŠČ

27. člen

Zemljišča, ki ne bodo zazidana v prvi fazi, se lahko uporabljajo za enak namen, kot so se uporabljala pred veljavnostjo tega odloka.

IX. OBVEZNOSTI INVESTITORJA IN IZVAJALCEV PRI IZVAJANJU ZAZIDALNEGA NAČRTA

28. člen

Sočasno z gradnjo objektov, predvidenih v 1. fazi, se morajo izvesti vsi manjkajoči primarni komunalni vodi. Obratovanje objektov pred dogradnjo komunalne opreme območja ni dovoljeno.

X. TOLERANCE

29. člen

Odstopanja od določil tega zazidalnega načrta so dovoljena v tlorisnih gabaritih objektov, ki so skladna z 8. členom Urbanistično - arhitekturni pogoji za objekte do +/- 10%, pri čemer se morajo v večji meri ohranjati gradbene linije objektov v smeri napajalnih cest in proti javnim površinam, kjer se dovoli odstopanje do +/- 1 m.

Odstopanja so dovoljena tudi pri kotah pritličij, če se ob izdelavi projektne dokumentacije podajo racionalnejše rešitve. Dovolijo se odstopanja do + 0,5 m, v smer napajalnih cest in proti javnim površinam pa (zaradi prilagoditve cestam in drugim mejnim pogojem lokacij) do največ +/- 0,20 m,

XI. KONČNE DOLOČBE

30. člen

Z dnem veljavnosti tega odloka prenehajo veljati določila odloka o urbanističnem redu v Občini Grosuplje (Uradni list SRS, št. 44/82) za območje, ki ga ureja ta odlok.

31. člen

Inšpekcijsko nadzorstvo nad izvajanjem tega ureditvenega načrta opravlja MOP, Inšpektorat za okolje in prostor.

32. člen

Zazidalni načrt je na vpogled pri upravnem organu Občine Ivančna Gorica, pristojnem za urejanje prostora ter na Upravni enoti Grosuplje.

33. člen

Ta odlok začne veljati osmi dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 35005-1/2001

Grosuplje, dne 1. novembra 2002.

Župan
Občine Grosuplje
Janez Lesjak l. r.

236. Odlok o spremembah in dopolnitvah zazidalnega načrta gospodarska cona sever

Na podlagi 39. člena zakona o urejanju naselij in drugih posegov v prostor (Uradni list SRS, št. 18/84, 37/85 in 29/86 in 43/89 ter Uradni list RS, št. 26/90, 18/93, 47/93, 71/93, 29/95 in 44/97) in 18. ter 84. člena statuta Občine Grosuplje (Uradni list RS, št. 42/99 in 36/02) je Občinski svet občine Grosuplje na 2. seji dne 18. 12. 2002 sprejel

ODLOK**o spremembah in dopolnitvah zazidalnega načrta
gospodarska cona sever****I. SPLOŠNI DOLOČBI****1. člen**

S tem odlokom se sprejme zazidalni načrt spremembe in dopolnitve zazidalnega načrta gospodarska cona sever, ki ga je izdelal RC Planiranje d.o.o. Celje pod številko projekta 596/01 v novembru 2002.

2. člen

Zazidalni načrt iz 1. člena tega odloka vsebuje:

A) Tekstualni del:

1. Uvod, splošni podatki
2. Usklajenost zazidalnega načrta s planskimi usmeritvami
3. Meja ureditvenega območja, inventarizacija
4. Urbanistično-arhitektonska zasnova
5. Prometna, komunalna, energetska in teleprenosna infrastruktura

6. Varovanje okolja**7. Požarna varnost****8. Tolerance in****9. Etapnost izvajanja****B) Predhodne pogoje****C) Grafični del:****1. Izrez iz DP M 1:5000**

2. Situacija obstoječega stanja z mejo ureditvenega območja, inventarizacija M 1:500

3. Arhitektonska zazidalna situacija z ozelenitvijo M 1:500

4. Situacija komunalnih naprav in napeljav in hidrantnega omrežja M 1:500

5. Geodetska kotirana situacija M 1:500.**II. MEJE IN VELIKOST OBMOČJA UREJANJA****3. člen**

Ureditveno območje sprememb in dopolnitev zazidalnega načrta Gospodarska cona sever obravnava površine severozahodno od železniške postaje. Severna meja poteka v oddaljenosti ca. 30 m od predvidene prestavljene Kadunčeve ceste, ki povezuje Grosuplje z Brezjem, zahodna ob vzhodnem robu funkcionalnega zemljišča Gume, južna ob jarku, ki poteka v smeri vzhod-zahod, vzhodna meja pa poteka od jugovzhoda proti severozahodu do severne meje v oddaljenosti ca. 25-50 m od vodnega kanala.

Seznam parcel:

V mejah ureditvenega načrta so (po novi parcelaciji) naslednje parcele in deli parcel št.: 882/1, 882/4, 882/5, 882/6, 882/11, 882/12, 882/13, 882/14, 882/15, 882/16, 882/17, 882/18, 882/19, 882/20, 882/21, 882/22, 882/23, 882/24, 882/25, 882/26, 882/27, 882/28, 882/29, 888/1del, 888/6, 888/7, 888/8, 888/9, 888/10, 888/11, 922/2, 922/4, 922/6, 922/11, 922/13, 922/14, 922/15, 922/16, 922/17, 922/18, 922/19, 922/20, 922/21, 922/22, 922/23, 922/24, 922/26, 922/27, 922/30, 922/31, 922/32, 922/33, 922/34, 922/35, 922/36, 922/37, 922/38, 922/39, 922/40, 922/41, 922/42, 922/43, 922/44, 922/45, 922/46, 922/47, 922/48, 922/49, 922/50, 922/51, 922/52, 922/53, 922/54, 922/55, 922/56, 926del, 926/4, 926/5, 926/6, 926/7, 926/8, 926/9, 926/10, 926/11, 926/12, 926/13, 926/14, 926/15, 010/3, 1010/4, 1010/5, 1010/6, 1010/7, 1010/8, 1010/9, vse k.o. Stranska vas. Ureditveno območje meri ca. 4,28 ha.

**III. FUNKCIJE OBMOČJA UREJANJA S POGOJI ZA
IZRABO IN KVALITETO GRADITVE TER DRUGIH
POSEGOV V PROSTOR****4. člen**

Območje zazidalnega načrta je znotraj meje iz prejšnjega člena namenjeno gradnji objektov za stanovanja, del za obrtno-storitveno dejavnost v kombinaciji s stanovanji, športno-rekreativno, poslovno-storitveno dejavnost in drobno gospodarstvo ter podjetništvo v 6 karejih. (K1 do K6).

Kartografski prikaz obstoječega stanja je razviden iz lista št. 3 grafičnega dela zazidalnega načrta iz 1. člena odloka.

5. člen**Obstoječi objekti:**

Na območju zazidalnega načrta so ohranjeni obstoječi objekti. Dovoljena je nadomestna gradnja, adaptacija in rekonstrukcija ter gradnja prizidkov.

6. člen**Predvideni objekti**

Z zazidalnim načrtom je predvidena gradnja naslednjih novih objektov:

Kare K1-14 večstanovanjskih objektov, v treh sklopih (K1-1, K1-2 in K1-3),

Kare K2- 8 večstanovanjskih objektov v dveh sklopih (K2-1, K2-2),

Kare K3-10 večstanovanjskih objektov v dveh sklopih (K3-1, K3-2),

Kare K4-17 večstanovanjskih objektov v treh sklopih (K4-1, K4-2, K4-3),

Kare K5-1 individualni stanovanjski objekt, športno rekreativni objekt (dvorana),

Kare K6-5 obrtno-stanovanjskih objektov (po osnovnem ZN) in začasne toplotne postaje.

Za kare 5 in 6 smiselno veljajo določbe osnovnega ZN (Uradni list RS, št. 23/99), kolikor zaradi prilagajanja novi zasnovi (komunalna in energetska infrastruktura) to ni drugače.

V končni fazi bo v območju karejev K1 do K4 zgrajenih največ 340 stanovanj.

V skladu z grafičnim delom odloka je v pritličjih posameznih stanovanjskih objektov v nizih K1-2, K1-3, K2-1, K2-2, K3-2 in K4-3 dovoljena ureditev poslovnih dejavnosti, ki so kompatibilne s stanovanjskim programom.

7. člen**Območje javnih cest**

Površine in območja javnih cest-prometnih povezav so namenjene normalnemu in varnemu motornemu, kolesarskemu in peš prometu. Ob predvideni cesti 1 in 2 je predvidena ureditev parkirišč za osebna vozila, na koncu cest pa obračališča ter dostopi do trafo postaje in ekoloških otokov.

8. člen**Zunanja ureditev**

Večstanovanjski objekti so zasnovani v 4 karejih, ki predstavljajo funkcionalno zaključene enote. Kareji bodo imeli urejen dovoz, dostop in urgentni dovoz, dvoriščni del z urejenimi zelenimi površinami ter zasebne in javne zelene površine. Utrjene površine bodo asfaltirane ali tlakovane, parkirni prostori bodo praviloma tlakovani s travnimi ploščami.

Parkirne površine so načrtovane ob cestah 1 in 2 in v karejih K5 in K6. Zeleni koridorji ob glavnih prometnicah so zasajeni z drevoredi.

V sklopu urejanja funkcionalnih površin kareja K1 in kareja K4 je predvidena izgradnja treh otroških igrišč.

IV. POGOJI ZA URBANISTIČNO IN ARHITEKTONSKO OBLIKOVANJE

9. člen

Za urbanistično oblikovanje veljajo naslednji pogoji:

- ohranitev obstoječih objektov in ureditve pripadajočih funkcionalnih zemljišč z zgrajeno prometno, komunalno in energetsko infrastrukturo v največji možni meri;
- upoštevanje v grafičnih prilogah določenih gradbenih linij (odmiki od prometnih površin);
- lociranje objektov infrastrukturnega značaja v javne občestne površine;
- ureditev zunanjih javnih in poljavnih površin s primerno opremo
- ureditev prometnih poti in dovozov ter dostopov do predvidenih objektov
- ureditev zelenih površin.

10. člen

Za arhitektonsko oblikovanje objektov veljajo naslednji pogoji:

Tlorisni in vertikalni gabariti vseh predvidenih objektov so okvirni ter so razvidni iz grafičnih prilog (list št. 5). Gradbene linije so obvezujoče. Slediti jim mora najmanj 70% fasade objekta.

Večstanovanjski objekti so v karejih K1 do K4 zasnovani kot sklopi več združenih objektov, tlorisne dimenzije 17X12,50 m, razen objektov na lomih, ki imajo daljšo stranico dolžine od 12 do 22 m. Znotraj posameznih sklopov osnovnih objektov je dovoljeno združevanje stanovanjskih enot in vhodov. Vhodi v objekte, prikazani v grafičnih prilogah so informativni in označujejo smer dostopa.

Vsi objekti bodo podkleteni. Kletna etaže bo skupna za več objektov skupaj ali za cel sklop objektov. Gabariti podzemnih etaž morajo biti zasnovani tako, da ne ovirajo izvajanja ostalih določil tega odloka.

Minimalna dovoljena višina objektov je P+1, največja dovoljena višina pa je P+2+M. posamezni objekti morajo tvoriti višinsko razgiban stavbni niz. Koncept pozidave zahteva, da višina objektov narašča proti središču območja urejanja in se spušča proti obodu. V skladu s konceptom zasnove, so mestoma dovoljeni višinski poudarki P+2+2M, ki morajo biti arhitekturno utemeljeni.

Pri določitvi števila prostorskih enot na posamezni objekt je potrebno upoštevati zahtevo, da znaša povprečna površina stanovanjske enote 75m².

Fasade objektov naj bodo zasnovane enotno po posameznih karejih. Odražajo naj uporabo sodobnih oblikovnih izraznih sredstev, materialov in konstrukcijskih rešitev. Uporabijo naj se svetle barve.

Streha bo dvokapnica z naklonom 35 do 45°, kritina bo v temnih, ne svetlečih barvnih odtenkih, uporabi naj se struktura, ki je podobna opečni.

11. člen

V kareju K5 je predvideno postaviti športno dvorano dimenzije 35X35 m. Višina dvorane je zasnovana v skladu s potrebami športnih dejavnosti. Venec objekta ne sme presegati 8 m. Streha objekta je lahko ravna ali v naklonu (eno ali večkapnica z naklonom 5-8°), kritina je v temnih, ne svetlečih barvnih odtenkih. Fasade morajo biti oblikovane sodobno, v skladu s tipologijo objekta, ob upoštevanju določil ureditve območja.

Objekti v kareju K6 morajo biti prilagojeni obstoječim objektom, ki so bili zgrajeni na osnovi določil osnovnega zazidalnega načrta in novopredvidenim, zato je pri oblikovanju potrebno smiselno upoštevati določila osnovnega in tega odloka.

V. POGOJI ZA KRAJINSKO OBLIKOVANJE

12. člen

Območje zazidalnega načrta je zasnovano kot »parkovno« oziroma »vrtno« naselje. Proste in zelene površine je potrebno urediti kot

jih prikazuje koncept zasaditve v grafičnem delu ZN z upoštevanjem mestno-higienske, oblikovalske in ambientalne funkcije. Koncept zasaditve v ZN je osnova za podrobnejšo obdelavo v projektu zunanje ureditve. Pri izdelavi projektne dokumentacije zunanje ureditve za območje večstanovanjskih objektov (kare K1 do K4) je obvezna izdelava krajinskega načrta in načrta zasaditve.

VI. POGOJI ZA PROMETNO IN KOMUNALNO UREDITEV

13. člen

Promet

Za cestno omrežje in ostale utrjene površine veljajo naslednji pogoji:

- glavna napajalna cesta območja ZN je prestavljena obstoječa Kadunčeva cesta, na kateri je predviden priključek ceste 1 in servisna pot do kareja K2;
- priključek pri tovarni Gume je obstoječ;
- notranje dovozne ceste omogočajo dvosmerni promet;
- ceste so široke 6 m (6 m z obojestransko bankino širine 0,50 m) in asfaltirane;
- zahteva se ureditev 1,5 parkirnega mesta na stanovanjsko enoto. Urejena morajo biti na pripadajočih funkcionalnih zemljiških objektov v posameznih karejih zazidave. Parkirni prostori za osebna vozila so predvideni ob cesti 1 in 2 ter na njunih podaljških na funkcionalnih zemljiških kareja 1, 4 in 5. Ostala potrebna parkirna mesta je potrebno zagotoviti v kletnih etažah predvidenih objektov;
- vse ceste, manipulacijske in parkirne površine se odvodnjavajo s prečnimi skloni in predvidene požiralnike z rešetko oziroma v požiralnik z vtokom pod robnikom in dalje v kanalizacijo;
- onesnažene vode z olji in naftnimi derivati so speljane v kanalizacijo preko ustrezno dimenzioniranega oljnega lovilca;
- posebno pozornost je potrebno posvetiti odvodu vod s planuma spodnjega ustroja;
- pred izgradnjo cestnega omrežja je potrebno izdelati projekte za izvedbo, za posamezne objekte pa projekt zunanje ureditve;
- ob prestavljeni Kadunčevi cesti je predviden obojestranski hodnik za pešce in enostranska kolesarska steza, v nadaljevanju ceste vzdolž obstoječega objekta Guma se, znotraj meja območja, nadaljuje rekonstruirani cestni profil.

14. člen

Vodovodno omrežje

Za vodovodno omrežje veljajo naslednji pogoji:

- hidrantno omrežje je načrtovano kot krožni vod in je vezano na obstoječi vodovod ob zahodni strani Kadunčeve ceste proti naselju Bičje (PE 100 mm) ter na obstoječi vodovod pri skladišču ABC Tabor (PVC DN 250 mm);
- za zagotovitev požarne varnosti je potrebno postaviti znotraj ureditvenega območja nadzemne hidrante ali le izjemoma podzemni hidrant;
- hidrante je potrebno izvesti z zasunom v Hawle izvedbi;
- javno vodovodno omrežje je predvideno za pokrivanje sanitarnih potreb in požarno hidrantno omrežje;
- za morebitno tehnološko vodo je predviden odvzem iz akumulacije ali javnega vodovoda;
- vodovodno omrežje je predvideno ob cestnih koridorjih in sicer v NL DUCTILE izvedbi;
- vsa interna hidrantna omrežja morajo biti izvedena na interni instalaciji in sicer za kombiniranim vodomermom;
- obstoječi vodovod PE 90 je potrebno postaviti;
- priključitev objektov na javno vodovodno omrežje se izvaja načeloma za vsak objekt (sklop) posebej, z glavnim ventilom in vodomernim mestom;
- vsi objekti poslovno-stanovanjskega značaja morajo imeti dva vodomera za ločeno merjenje potrošene vode, kakor tudi ločeno interno razpeljavo do končnih trošil;

– glavna napajalna cev vod »A« je PVC DN 250 mm (10 bara) in je s pitno vodo napajana v končni fazi iz sistema Grosuplje ali iz sistema Podtabor;

– trase obstoječega vodovoda in predvidenega hidrantnega omrežja so razvidne iz grafičnih prilog v ZN;

– po izgradnji novega cevovoda je potrebno vse objekte, ki se nahajajo zahodno, navezati na novozgrajeno vodovodno omrežje;

– pred izgradnjo predvidenega vodovodnega omrežja je potrebno izdelati projekt za izvedbo in bilanco potrebnih vodnih količin.

15. člen

Kanalizacijsko omrežje

Za kanalizacijsko omrežje veljajo naslednji pogoji:

– predviden je ločen sistem kanalizacije, z odvodom odpadnih vod na čistilno napravo Grosuplje;

– vse čiste meteorne vode iz objekta in zelenice se vodijo v naravni odvodnik Bičje. Meteorne vode z utrjenih površin je potrebno predhodno očistiti v usedalnikih, ki so opremljeni z lovilci olja;

– pri meteorni kanalizaciji je potrebno upoštevati poplavno območje in temu prirediti višine izpustov in vgraditve protipovratnih zaklopk;

– vse kletne prostore je potrebno priključevati na kanalizacijo preko črpalk in varnostnih zaklop;

– vse tehnološko onesnažene vode je pred priključkom na sanitarni kanal potrebno očistiti do stopnje, ki jo določa zakonodaja;

– v tehnološkem procesu je treba izbrati tiste tehnične rešitve, ki omogočajo racionalno porabo vode;

– celotno področje je potrebno hidravlično preračunati ter izdelati projekte za izvedbo in predvideti ukrepe na obstoječi kanalizacijski mreži;

– obdelati je potrebno vse deviacije in navezave ter prevezave obstoječih tangiranih kanalov in navezavo vseh obstoječih objektov, ki s svojo lokacijo izkazujejo to možnost;

– objekte ali sklope objektov je potrebno samostojno priključevati na sanitarni kanal s priključno cevjo, vpadnim jaškom in izlivnim kolenom na vrh mulde v revizijskem jašku, pri direktnem priključku na cev pa na zgornji tretjini cevi;

– pri izgradnji je potrebno vgrajevati takšne cevi in jaške, ki zagotavljajo popolno vodotesnost;

– vse odpadne vode v priključnem jašku na javno kanalizacijo morajo ustrezati poslovniku o odvajanju in čiščenju odpadnih voda (preprečitev škode na čistilni napravi);

– obstoječo kanalizacijo je potrebno po potrebi očistiti in rekonstruirati.

16. člen

Električno omrežje

Za električno omrežje veljajo naslednji pogoji:

– objekti se bodo oskrbovali z električno energijo iz obstoječe transformatorske postaje Grosuplje-Guma in iz novozgrajene TP v kareju K3, skladno s soglasjem upravljalca; obstoječo transformatorsko postajo je treba opremiti z novim transformatorjem;

– za razširitev nizkonapetostnega omrežja je potrebno izdelati projekte za izvedbo;

– potrebno je prestaviti obstoječi 20 kV kablovod TP Grosuplje bloki-TP Guma.

17. člen

Telefonsko omrežje

Objekti v ZN bodo priključeni na obstoječe telefonsko in predvideno kabelsko omrežje, ki je skladno s pogoji upravljalca vključeno na ATC Grosuplje. Za TK omrežje je potrebno izdelati projekte za izvedbo.

18. člen

Ogrevanje

Za ogrevanje večstanovanjskih objektov (K1, K2, K3 in K4) bo zgrajeno toplovodno omrežje, ki vključuje postavitve začasne toplot-

ne postaje na lahko kurilno olje, rezervoarja (za ca. 10.000l) ter toplovodnega omrežja. Predvideni režim ogrevanja je 90-70°. V naslednji fazi je predvidena navezava na centralno kotlarno in obstoječe toplovodno omrežje Grosuplja, začasna toplotna postaja pa bo postala protitežna kotlarna.

Ostali (obstoječi, K5, K6) objekti bodo ogrevani individualno ali se bodo priključili na toplovod. Kot energetski vir sta predvidena lahko kurilno olje ali plin. Cisterne za lahko kurilno olje morajo biti locirane v objektih.

19. člen

Odpadki

Vsi objekti morajo imeti kontejnerje za zbiranje trdnih odpadkov z možnostjo sortiranja in z obveznim odvozom na zato določene deponije. Morebitni posebni odpadki se bodo zbirali v skladu z veljavno zakonodajo in odvažali na deponije posebnih odpadkov.

Za ločeno zbiranje odpadkov je predvidena ureditev štirih »ekoloških otokov« z zabojniki za posamezne vrste odpadkov (papir, steklo, kovine, plastika...).

Za zbiranje ostalih odpadkov bodo ustrezno urejena (oblikovana) mesta z zabojniki.

VII. POGOJI ZA VAROVANJE IN IZBOLJŠANJE BIVALNEGA IN DELOVNEGA OKOLJA

20. člen

Zrak

Predvideni objekti v območju ZN ne smejo predstavljati možnosti povečanja onesnaženosti zraka. Za zagotovitev čim nižje stopnje onesnaženosti zraka sta za ogrevanje predvidena toplovodno omrežje za večstanovanjske objekte z navezavo na začasno kotlarno na lahko kurilno olje ter plin in lahko kurilno olje za ostale objekte. Parkirne površine se nahajajo ob prometnicah na robu zazidave ali na močno ozelenjenih dvoriščih. V območju je možno razvijati nove dejavnosti le na način, ki omogoča uspešno preprečevanje onesnaževanja zraka, kar mora biti opredeljeno v oceni vplivov na okolje, če jo predpisuje zakon in projektni dokumentaciji za posamezne objekte.

21. člen

Hrup

V skladu z uredbo o hrupu v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 45/95) sodi območje v III. območje varstva pred hrupom, kjer so dovoljene mejne dnevne ravni hrupa 60 dBA in mejne nočne ravni hrupa 50 dBA. Ureditveno območje je obremenjeno predvsem s komunalnim hrupom-železnico.

Vsi obstoječi in predvideni objekti morajo biti projektirani in izvedeni tako, da ne bodo preseglji zakonsko dovoljenih ravni hrupa. V proizvodnih objektih niso dovoljene naprave in objekti s tehnologijami, ki bi povzročale prekomeren hrup.

V stanovanjskih objektih, kjer so dopustne ureditve poslovnih prostorov, so dovoljene le tiste dejavnosti, ki v območju ne bodo povzročile prekomernih sprememb ali drugače negativno vplivale na bivalno okolje (prekomerno povečanja hrupa, emisij in prometa).

22. člen

Vodnogospodarske ureditve

Za potrebe realizacije ZN je Inštitut za vode, Teslova 30, 1000 Ljubljana, v septembru 2002 izdelal Hidravlično analizo št. 65-FR/02 – »Hidrotehnično poročilo – hidravlična študija«, za objekt Bičje na območju Brezja, ki predstavlja osnovo potrebnih vodnogospodarskih ureditev.

Že za sanacijo sedanjih razmer, predvsem pa za zmanjšanje negativnega vpliva nove pozidave, je potrebno na povodju Bičja izvesti zadrževalnik, ki bi visoke vode zmanjšal na pretok $Q_{max} = 15 \text{ m}^3/\text{s}$.

Kote pritličij objektov morajo biti najmanj 30 cm višje od račun-ske 100-letne poplavne vode potoka Bičje.

Vse odpadne vode bodo odvajane v javno kanalizacijsko omrežje, s tem, da bodo meteorne vode s parkirnih površin (onesnažene z naftnimi derivati) vodene v kanalizacijsko omrežje preko zadostno dimenzioniranih lovilcev olj. Oljno goščo, ki nastane v lovilcu olj, je potrebno obravnavati kot posebni odpadki.

Objekte, kjer pride pri gašenju požara lahko do onesnaženja požarne vode, je potrebno urediti tako, da se lahko požarna voda ustavi in pred odtokom v naravni recipient nevtralizira.

23. člen

Požarna varnost

Pri izvedbi ZN je potrebno upoštevati pogoje s področja varstva pred požari (22. člen zakona o varstvu pred požarom, Uradni list RS, št. 71/93, pravilniki in ostali predpisi). Do vseh objektov je potrebno omogočiti dovoz urgentnih vozil vsaj s treh strani po glavni in internih dovoznih cestah, ki morajo biti utrjene in zgrajene tako, da omogočajo vožnjo z gasilskimi vozili.

Obvezna je izvedba hidrantnega omrežja z nadzemnimi hidranti in zagotovitev predpisanih odnikov med objekti.

Za požarno varnost je zasnovano hidrantno omrežje, ki je načrtovano kot krožni vod. Na omrežju so nameščeni nadzemni hidranti DN 80 mm, na odcepkih pa so predvideni EV zasuni. Hidrante je izvesti z zasunom v Hawle izvedbi.

Razporeditev objektov ter prometnih poti omogoča urgentni promet (gasilski, rešilni avto...). V ta namen so ustrezno dimenzionirane nekatere pešpoti ali ustrezno utrjene travnate površine (travne plošče).

Odmiki, razporeditev nadzemnih hidrantov in povoznih površin (cest, pešpoti in utrjenih travnatih površin) je razvidna iz grafičnih prilog (arhitektonska zazidalna situacija, situacija komunalnih naprav in napeljav in geodetska zazidalna situacija).

Za posamezne nove objekte, ki so predvideni z ZN, je na osnovi izračuna povečane obremenitve pri projektiranju objektov, potrebno upoštevati takšne materiale in naprave, ki ustrezajo varnosti objekta in njegovih naprav pred požarom. Zaradi povečane varnosti pred požarom je v objektih obvezno predvideti ustrezne naprave in sredstva za gašenje požara.

VIII. FAZNOST IZVAJANJA ZN

24. člen

Zazidalni načrt se lahko izvaja v več fazah. Obvezno je, da se posamezne faze izvedejo kot celota z vso pripadajočo prometno, komunalno, energetsko in teleprenosno infrastrukturo in z upoštevanjem pogoja, da ne bodo negativno vplivale na varstvo okolja. Nova TP se zgradi v 1. fazi.

Posamezne faze si lahko sledijo ena za drugo, lahko se časovno prekrivajo. Izgradnja posamezne faze ne sme vplivati na bivalne pogoje v predhodno zgrajeni fazi.

Do začetka gradnje obstaja namembnost površin nespremenjena s tem, da se lahko izvajajo posegi, ki omogočajo normalno uporabo zemljišč in načrtovano realizacijo predvidenih posegov skladno z ZN.

IX. TOLERANCE

25. člen

Pri realizaciji ureditvenega načrta so dopustna odstopanja od tehničnih rešitev določenih s tem ureditvenim načrtom, če se pri nadaljnjem podrobnejšem preučevanju prometnih, geoloških, hidroloških, geomehanskih in drugih razmer ali zaradi spremembe programskih rešitev poiščejo tehnične rešitve, ki so primernejše z oblikovalskega, prometno-tehničnega ali okoljevarstvenega vidika, s katerim pa se ne smejo poslabšati prostorske in okoljske razmere.

V grafičnih prilogah so določeni okvirni tlorisni gabariti, ki upoštevajo odmike med objekti in objekti ter prometnicami. V skladu s potrebami in tehnološkimi postopki so možne spremembe dimenzij na podlagi predhodne prostorske preveritve. Odmiki – gradbene linije, so obvezujoči.

Tlorisne in višinske gabarite je v okviru toleranc dovoljeno večati ali manjšati do 10% za objekte ter do 20% za objekte zunanje ureditve.

Vse stacionaže in dimenzije prometnih površin in objektov, navedene v tem ureditvenem načrtu in tem odloku, se morajo natančno določiti v izrisu iz ZN in v projektni dokumentaciji za pridobitev gradbenega dovoljenja.

Kot toleranca je dovoljeno tudi združevanje z zazidalnim načrtom določenih funkcionalnih zemljišč ali delitev na manjše funkcionalne enote.

Odstopanja od oblikovalskih in tehničnih rešitev, določenih s tem ureditvenim načrtom ne smejo biti v nasprotju z javnimi interesi in z njimi morajo soglašati organi in organizacije, ki jih ta odstopanja zadevajo.

X. OBVEZNOSTI INVESTITORJEV

26. člen

Zazidalni načrt je obvezen za investitorja, projektante in izvajalce vseh objektov in naprav, vključno s komunalnimi in ostalimi posegi na ureditvenem območju. Določila zazidalnega načrta morajo biti smiselno uporabljena v lokacijskih dovoljenjih. Pri izvajanju zazidalnega načrta morajo biti glede na njihova določila upoštevani vsi veljavni gradbeni, tehnični, prometni, sanitarno higijenski, varnostni in drugi predpisi.

Investitor mora v postopku za izdajo upravnega dovoljenja za poseg v prostor pridobiti geotehnično poročilo, za dejavnosti, ki lahko negativno vplivajo na okolje, pa pridobiti oceno vplivov na okolje ter v projektni dokumentaciji prikazati rešitve predvidenih ukrepov za zaščito okolja.

Za vse posege v območje zazidalnega načrta je potrebno pripraviti izris iz ZN. Izris mora vsebovati podatke o investitorju in lastništvu, soglasja iz tega odloka, vsebine iz tekstualnega in grafičnega dela ZN, ki se nanašajo na obravnavani objekt in idejno zasnovano objektov z zunanjo ureditvijo in infrastrukturo.

27. člen

Plodno zemljo, ki bo odstranjena pred gradnjo objektov in izvedbo prometnih površin, je treba uporabiti za ureditev zelenic, viške pa skladno z veljavnimi določili deponirati na za to predhodno določenih lokacijah.

XI. KONČNE DOLOČBE

28. člen

ZN je stalno na vpogled pri Upravni enoti Grosuplje, Kolodvorska 2, Grosuplje in Občini Grosuplje, Urad za prostor, Taborska c. 2, Grosuplje.

29. člen

Nadzor nad izvajanjem tega odloka opravlja Inšpektorat RS za okolje in prostor pri Ministrstvu za okolje in prostor.

30. člen

Ta odlok začne veljati osmi dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 352-96/97

Grosuplje, dne 18. decembra 2002.

Župan
Občine Grosuplje
Janez Lesjak l. r.

VLADA**237. Uredba o spremembi in dopolnitvi uredbe o določitvi zneska trošarine za mineralna olja in plin**

Na podlagi 66. člena zakona o trošarinah (Uradni list RS, št. 84/98, 52/99, 57/99, 2/01, 33/01, 99/01 in 5/02) izdaja Vlada Republike Slovenije

UREDBO**o spremembi in dopolnitvi uredbe o določitvi zneska trošarine za mineralna olja in plin**

1. člen

V uredbi o določitvi zneska trošarine za mineralna olja in plin (Uradni list RS, št. 38/01, 47/01, 57/01, 61/01, 81/01, 85/01, 5/02 in 1/03) se v 1. členu spremeni znesek trošarine za neosvinčeni bencin iz tarifnih oznak 2710 00 27, 2710 00 29 in 2710 00 32 ter za plinsko olje za pogonski namen in za ogrevanje iz tarifnih oznak 2710 00 66 do 2710 00 68 (za 1.000 litrov), in znaša za:

- | | | |
|------|--|-----------------|
| 1.3. | neosvinčeni bencin z vsebnostjo svinca do 0,013 g/l in z oktanskim številom (RON) do manj kot 98 | 84.845 tolarjev |
| 1.4. | neosvinčeni bencin z vsebnostjo svinca do 0,013 g/l in z oktanskim številom (RON) 98 ali več | 84.845 tolarjev |
| 2.1. | plinsko olje za pogonski namen | 66.547 tolarjev |
| 2.2. | plinsko olje za ogrevanje | 8.545 tolarjev. |

2. člen

Proizvajalec in uvoznik neosvinčenega motornega bencina in plinskega olja iz prejšnjega člena plačata trošarino v skladu s prejšnjim členom za trošarinske izdelke, ki jih sprostita v porabo od vključno dneva uveljavitve te uredbe dalje.

3. člen

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

Št. 421-12/2000-15

Ljubljana, dne 20. januarja 2003.

Vlada Republike Slovenije

mag. Anton Rop l. r.
Predsednik

Na podlagi 39. člena poslovnika Vlade Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 43/01 in 23/02) dajem

popravek**uredbe o spremembah in dopolnitvah uredbe o skupinskih izjemah**

V uredbi o spremembah in dopolnitvah uredbe o skupinskih izjemah (Uradni list RS, št. 109/02) se besedilo 5. člena pravilno glasi:

(1) V 28. členu uredbe se doda nov drugi odstavek, ki se glasi:

“Sporazumi s področja industrije motornih vozil, ki na dan uveljavitve te uredbe že veljajo in izpolnjujejo pogoje za skupinsko izjemo, določeno v uredbi o skupinskih izjemah (Uradni list RS, št. 59/00), uživajo ugodnost skupinske izjeme še 13 mesecev po uveljavitvi te uredbe.”.

(2) Prejšnji drugi odstavek postane tretji odstavek.

Št. 330-05/2002-2

Ljubljana, dne 13. januarja 2003.

Vlada Republike Slovenije

Mirko Bandelj l. r.
Generalni sekretar

Na podlagi 39. člena poslovnika Vlade Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 43/01 in 23/02) dajem

popravek**sklepa o spremembah in dopolnitvi sklepa o ustanovitvi javnega raziskovalnega zavoda Znanstveno-raziskovalno središče Republike Slovenije, Koper**

V sklepu o spremembah in dopolnitvi sklepa o ustanovitvi javnega raziskovalnega zavoda Znanstveno-raziskovalno središče Republike Slovenije, Koper (Uradni list RS, št. 112/02) se preambula pravilno glasi:

“Na podlagi 8. člena zakona o zavodih (Uradni list RS – stari, št. 12/91, Uradni list RS/l, št. 17/91, Uradni list RS, št. 55/92, 13/93, 66/93, 45/94 – odl. US, 8/96, 31/00 in 36/00) in prvega odstavka 32. člena zakona o raziskovalni in razvojni dejavnosti (Uradni list RS, št. 96/02) je Vlada Republike Slovenije sprejela”.

Št. 691-20/2002-2

Ljubljana, dne 16. januarja 2003.

Vlada Republike Slovenije

Mirko Bandelj l. r.
Generalni sekretar

Popravek

V odločbi Ustavnega sodišča Republike Slovenije, objavljeni v Uradnem listu RS, št. 3-22/03 z dne 10. 1. 2003, je na koncu akta pravilna opravilna št. U-I-291/02-14.

Sekretarka
mag. Jadranka Sovdat l. r.

Sodni svet Republike Slovenije objavlja

popravek

objave akta o spremembi akta o določitvi številka sodniških mest na višjih, okrožnih in okrajnih sodiščih v Republiki Sloveniji, ki je bil objavljen v Uradnem listu RS, št. 87-4380/02 z dne 17. 10. 2002, tako, da se besedilo akta pravilno glasi:

Na podlagi 38. člena zakona o sodiščih (Uradni list RS, št. 19/94, 45/95, 38/99 in 28/00) je Sodni svet Republike Slovenije na 58. seji dne 26. 9. 2002 sprejel

AKT

o spremembi akta o določitvi števila sodniških mest na višjih, okrožnih in okrajnih sodiščih v Republiki Sloveniji

V aktu o določitvi števila sodniških mest na višjih, okrožnih in okrajnih sodiščih v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 35/94, 55/94, 40/96, 62/96 – popravek 68/96, 71/97, 27/98, 52/98, 65/98, 74/99, 17/00, 28/00, 81/00, 47/01 in 87/02) se število sodniških mest spremeni tako, da ima:

Okrožno sodišče v Kopru predsednika in štiriindvajset sodnikov.

Predsednik
Sodnega sveta
Republike Slovenije
dr. Mile Dolenc l. r.

Preklic

Odlok o organiziranju Mladinskega klimatskega zdravilišča na Rakitni, objavljen v Uradnem listu RS, št. 94-4720/02 z dne 8. 11. 2002, preklicujem.

Župan
Občine Brezovica
Drago Stanovnik l. r.

Popravek

V odlokih o prostorskih ureditvenih pogojih za prostorske planske celote (PPC) I/1 – Šmarje-Sap (Uradni list RS, št. 15/98), PPC I/2 – Grosuplje (Uradni list RS, št. 15/98), PPC I/3, I/4, I/6, I/7, I/8 – južno od Grosuplje (Uradni list RS, št. 15/98), PPC I/5 – Polica (Uradni list RS, št. 15/98) in PPC I/9 – Ilova Gora (Uradni list RS, št. 15/98) v Občini Grosuplje, se v prvem odstavku 11. člena besedilo: "Na kmetijskih zemljiščih 1. kategorije" nadomesti z novim besedilom, ki se glasi: "Na najboljših kmetijskih zemljiščih".

V prvem odstavku 12. člena pa se besedilo: "Na kmetijskih zemljiščih 2. kategorije" nadomesti z novim, ki se glasi: "Na drugih kmetijskih zemljiščih".

Župan
Občine Grosuplje
Janez Lesjak l. r.

Popravek

V sklepu o imenovanju komisije za pripravo volilnega imenika pripadnikov romske skupnosti, objavljenem v Uradnem listu RS, št. 78-3838/02 z dne 6. 9. 2002 in v popravku sklepa, objavljenem v Uradnem listu RS, št. 92/02 z dne 30. 10. 2002, se besedilo pod zap. št. 3 oziroma 8, pravilno glasi:

8. Simon Šarkezi, roj. 20. 1. 1980, Gornji Slaveči 75d, 9263 Kuzma – član.

Popravek

V odloku o spremembah odloka o proračunu Občine Kuzma za leto 2002, objavljenem v Uradnem listu RS, št. 90-4508/02 z dne 24. 10. 2002, se v 1. členu pod skupino IX. SPREMEMBA STANJA SREDSTEV NA RAČUNU (I.+IV.+VII.–II.–V.–VIII.) znesek 50.478 pravilno glasi: 49.522.

Župan
Občine Kuzma
Jožef Škalič l. r.

Popravek

V razpisu za nadomestne volitve enega člana Občinskega sveta občine Mirna Peč v 2. volilni enoti, objavljenem v Uradnem listu RS, št. 109-5380/02 z dne 13. 12. 2002, se v 2. točki letnica pravilno glasi: **2003**.

Predsednica
Občinske volilne komisije
občine Mirna Peč
Zofija Redek l. r.

Popravek

Pri navedbi zakonske podlage za sprejem statutarnega sklepa objavljenega v Uradnem listu RS, št. 104-5207/02 z dne 4. 12. 2002, se za besedi "Na podlagi" doda besedilo

“30. člena zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 72/93, 6/94 – odl. US, 45/94 – odl. US, 57/94, 14/95, 20/95 – odl. US, 63/95 – obvezna razlaga, 9/96 – odl. US, 44/96 – odl. US, 26/97, 70/97, 10/98, 74/98, 59/99 – odl. US, 70/00 in 51/02) in...”.

Župan
Občine Moravske Toplice
Franci Cipot, univ. dipl. org. ek. l. r.

Popravek

V odloku o spremembi območja naselja Štore in imenovanju ulice, objavljenem v Uradnem listu RS, št. 65-3162/02 z dne 25. 7. 2002, se v 1. členu besedilo “Meja med naseljema Štore in Prožinska vas poteka po posestnih mejah parcel”, pravilno glasi: “Meja med naselji Štore, Prožinska vas ter Draga poteka po mejah parcel”.

Župan
Občine Štore
Franc Jazbec l. r.

Popravek

V odloku o spremembah in dopolnitvah prostorskih ureditvenih pogojev Občine Škofja Loka za območje Občine Žiri, objavljenem v Uradnem listu RS, št. 81-4051/02 z dne 20. 9. 2002, se 10. člen dopolni:

za alineo S6 – ureditveno območje Stara vas (S) se doda

S7 – ureditveno območje stanovanjsko naselje v Žireh (Z);

– obsega obstoječe površine namenjene izgradnji večstanovanjskih objektov in se ureja z ZN (UR. v GOR., št. 26/83).

Na funkcionalnih zemljiščih obstoječih objektov je možna postavitev pomožnih objektov, dovoljeno je redno vzdrževanje, rekonstrukcije, prizidave in nadzidave obstoječih stanovanjskih objektov.

Župan
Občine Žiri
Bojan Starman l. r.

VSEBINA**VLADA**

227. Uredba o spremembah uredbe o uvedbi podpor za pripravo kmetijskih pridelkov in živil za zunanji trg za obdobje od 1. januarja do 30. junija 2003 269
228. Odlok o programu priprave lokacijskega načrta za vplivno območje plazu Stovže v Občini Bovec 269
229. Sklep izjemnem priznanju in odmeri starostne pokojnine osebam, ki imajo posebne zasluge na področju kulture 273
237. Uredba o spremembi in dopolnitvi uredbe o določitvi zneska trošarine za mineralna olja in plin 360

MINISTRSTVA

230. Pravilnik o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil 274
231. Pravilnik o izvedbi javnega poziva in javnega razpisa 347

OBČINE**CANKOVA**

232. Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o pokopališkem redu v Občini Cankova 350
233. Sklep o imenovanju podžupana Občine Cankova 350
234. Sklep o ukinitvi statusa javnega dobra v k.o. Topolovci 350

GROSUPLJE

235. Odlok o zazidalnem načrtu Obrtna cona v pentlji, Cikava 351
236. Odlok o spremembah in dopolnitvah zazidalnega načrta gospodarska cona sever 355

POPRAVKI

- Popravek uredbe o spremembah in dopolnitvah uredbe o skupinskih izjemah 360
- Popravek sklepa o spremembah in dopolnitvi sklepa o ustanovitvi javnega raziskovalnega zavoda Znanstveno-raziskovalno središče Republike Slovenije, Koper 360
- Popravek Ustavnega sodišča Republike Slovenije 360
- Popravek akta o spremembi akta o določitvi števila sodniških mest na višjih, okrožnih in okrajnih sodiščih v Republiki Sloveniji 360
- Preklic odloka o organiziranju Mladinskega klimatskega zdravilišča na Rakitni 361
- Popravek odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za prostorske planske celote Občine Grosuplje 361
- Popravek sklepa o imenovanju komisije za pripravo volilnega imenika pripadnikov romske skupnosti 361
- Popravek odloka o spremembah odloka o proračunu Občine Kuzma za leto 2002 361
- Popravek razpisa za nadomestne volitve enega člana Občinskega sveta občine Mirna Peč v 2. volilni enoti 361
- Popravek navedbe zakonske podlage za sprejem statutarnega sklepa Občine Moravske Toplice 361
- Popravek odloka o spremembi območja naselja Štore in imenovanju ulice 362
- Popravek odloka o spremembah in dopolnitvah prostorskih ureditvenih pogojev Občine Škofja Loka za območje Občine Žiri 362

Priporočamo

STVARNOPRAVNI ZAKONIK (SPZ)

z uvodnimi pojasnili prof. dr. Matjaža Tratnika,
latinskimi pravnimi izreki po SPZ in stvarnim kazalom

Z začetkom leta 2003 Slovenija dobiva še en temeljni steber v svojem pravnem sistemu. Če želite spoznati nova pravna pravila o lastninski in zastavni pravici, zemljiškem dolgu, služnosti, pravici stvarnega bremena in stavbni pravici, vam bodo v pomoč obširna uvodna pojasnila profesorja civilnega prava na mariborski pravni fakulteti dr. Matjaža Tratnika. Pravni laiki v njih lahko preberemo, da jabolko, ki pade na sosedov vrt, pripada sosedu, da morajo etažni lastniki skleniti pogodbo o medsebojnih razmerjih ali da mora imeti hiša z več kot dvema etažnima lastnikoma in več kot osmimi posameznimi deli upravnika, pravni strokovnjaki pa podrobno razlago posameznih členov zakona in predvsem novosti, ki jih prinaša SPZ.

Cena broširane izdaje: 5100 SIT z DDV
10600

NAROČILNICA

Uradni list Republike Slovenije, Slovenska 9, 1000 Ljubljana

<http://www.uradni-list.si>

Naročite po faksu: **01/425 14 18**

S tem nepreklicno naročam

- STVARNOPRAVNI ZAKONIK (SPZ)

- 10600 broširana izdaja 5100 SIT z DDV

Štev. izvodov

- 10601 vezana izdaja 5751 SIT z DDV

Štev. izvodov

Naročeno knjigo mi pošljite na naslov

Davčna številka naročnika

Davčni zavezanec DA NE

Firma - ime naročnika

Sektor - oddelek

Ulica in številka

Kraj

Datum

Podpis pooblaščenice osebe

ISSN 1318-0576



Izdajatelj Služba Vlade RS za zakonodajo - Namestnica direktorja Ksenija Mihovar Globokar - Založnik Uradni list RS d.o.o. - Direktorica in odgovorna urednica Erika Trojer - Priprava Uradni list RS d.o.o. - Tisk Tiskarna SET, d.d., Vevče - Akontacija naročnine za leto 2003 je 24.000 SIT (brez davka), pri ceni posameznega Uradnega lista RS je vračunan 8,5% DDV - Naročnina za tujino je 66.000 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 <http://www.uradni-list.si> - uredništvo e-pošta: objave@uradni-list.si - Transakcijski račun 02922-0011569767