

Strateško razvojna naloga

Strokovne podlage za pripravo smernic/navodila oz. pravil za načrtovanje tipske železniške infrastrukture; za tipsko dolžino peronov

**Uporabna dolžina peronov glede na dolžine potniških vlakov**

**Zaključno poročilo**

Izdelovalec dokumenta:  
**DRI upravljanje investicij,**  
**Družba za razvoj infrastrukture, d. o. o.**

Kotnikova ulica 40, 1000 Ljubljana

Jurij Kač, univ. dipl. ekon.,  
generalni direktor

Emanuel Čerček, dipl. ekon.,  
član posloводства

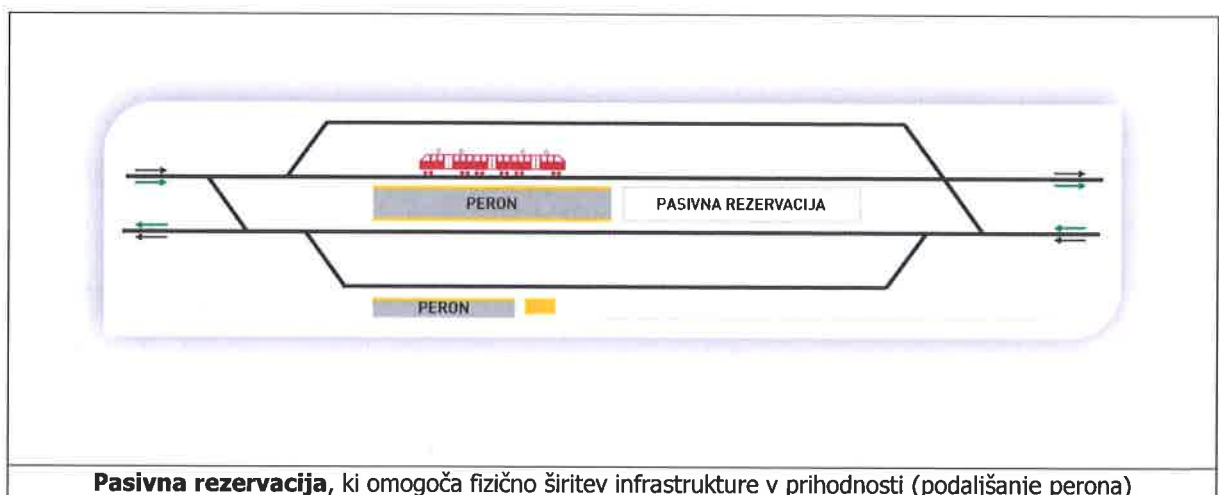
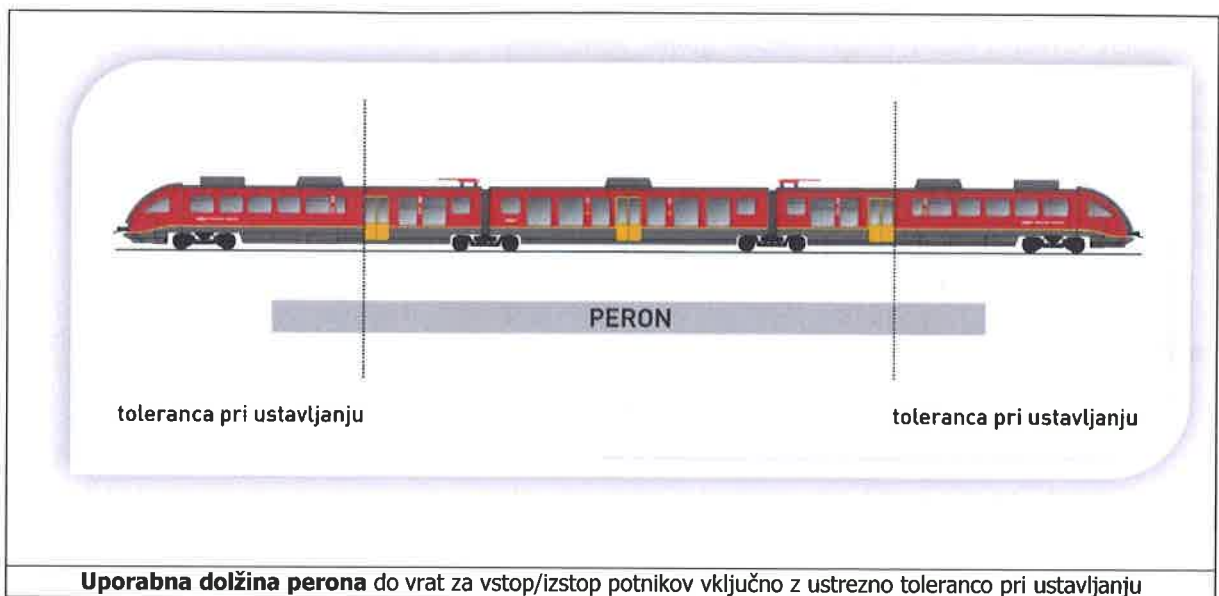
PO POOBLASTILU:  
mag. Borut Žličar

Naročnik:  
**Ministrstvo za infrastrukturo**  
**Direkcija Republike Slovenije za**  
**infrastrukturo**  
**Sektor za investicije v železnice**  
Kopitarjeva ulica 5, 2000 Maribor

## Strateško-razvojna naloga

Strokovne podlage za pripravo smernic/navodila oz. pravil za načrtovanje tipske železniške infrastrukture; za tipsko dolžino peronov

### Uporabna dolžina peronov glede na dolžine potniških vlakov



Ljubljana, september 2021

**Naročnik:** Ministrstvo za infrastrukturo  
Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo  
Sektor za investicije v železnice  
Kopitarjeva ulica 5, 2000 Maribor

**Izdelovalec dokumenta:** DRI upravljanje investicij,  
Družba za razvoj infrastrukture, d. o. o.  
Kotnikova ulica 40  
1000 Ljubljana


**Podlaga:** Izvedbena pogodba o izvajanju naročila na podlagi 13.a člena Zakona o železniškem prometu (ZZeIP) za opravljanje nalog inženiringa v zvezi z javno železniško infrastrukturo v Republiki Sloveniji za Izvajanje storitev za razvoj JŽI, pripravo tehničnih regulativ ter pripravo strokovnih podlag za razvoj železniškega prometa v RS v obdobju od maja 2021 do aprila 2023; DRSI, št. zadeve: 37500-26/2021, Mferac št. 2431-21-300112 in DRI št. 219/2021 z dne 21. 5. 2021


**Naziv naloge:** **Uporabna dolžina peronov glede na dolžine potniških vlakov**

**Poročilo:** [Zaključno poročilo](#)

**Številka dokumenta DRI:** 698/2021

**Vrsta dokumenta:** Strateškorazvojna naloga – Strokovne podlage za pripravo smernic/navodila oz. pravil za načrtovanje tipske železniške infrastrukture; za tipsko dolžino peronov

**Skrbnik naloge/pogodbe:** mag. Tomaž Košič, univ. dipl. inž. grad.,   
vodja Sektorja za investicijsko dokumentacijo in sklade EU

**Vsebinska zasnova in besedilo:** mag. Franc Zemljič, univ. dipl. inž. tehnol. prom. 

**Delovna skupina:** mag. Franc Zemljič, univ. dipl. inž. tehnol. prom.  
Bojana Urbanija, univ. dipl. inž. prom.  
Alenka Polajnar Gantar, univ. dipl. angl. in nov.

**Oblikovanje:** Tomaž Polenšek

**Predstavnik naročnika:** mag. Dejan Jurkovič

1.	Uvodno pojasnilo.....	5
2.	Zakonske podlage v zvezi z uporabno dolžino peronov .....	6
2.1	TSI za strukturni podsistem Infrastruktura – TSI INF.....	6
2.2	Navodilo za uporabo TSI Infrastruktura .....	13
2.3	Signalni pravilnik .....	14
2.4	Prometni pravilnik .....	15
2.5	Nacionalni izvedbeni načrt, februar 2018, spremenjen maja 2020.....	17
2.6	Zakonske možnosti .....	18
3.	Vozna sredstva za železniški potniški promet v Sloveniji.....	19
3.1	Splošni podatki o vozniških sredstvih .....	19
3.2	Tehnične značilnosti vozniških sredstev glede na uporabno dolžino peronov.....	23
4.	Metodologija določitve uporabne dolžine peronov.....	24
4.1	Način obratovanja potniških vlakov.....	24
4.2	Odločitveni kriteriji za tipske dolžine peronov .....	26
4.3	Metodologija določitve uporabne dolžine peronov.....	27
4.4	Metodologija določitve dolžine nadstrešnic na peronih.....	31
5.	Uporabne dolžine peronov glede na dolžine potniških vlakov.....	33
6.	Predlog tipskih uporabnih dolžin peronov .....	34
7.	Uporabne dolžine tirov in prometne kode po posameznih progah.....	36
8.	Zaključek - predlog nadaljnjih dejavnosti.....	40
9.	Priloge.....	41
10.	Uporabljene kratice in razlaga pojmov .....	42
11.	Viri .....	44

## 1. Uvodno pojasnilo

Skladno s TSI Infrastruktura (poglavje 4.2.1 TSI-kategorizacija prog) je **uporabna dolžina perona** eden<sup>1</sup> od parametrov zmogljivosti za opredelitev TSI-kategorizacije proge glede na vrsto prometa (prometna koda).

Skladno s TSI Infrastruktura (poglavje 4.2.9 Peroni) se zahteve<sup>2</sup> uporabljajo za potniške perone, **na katerih je predvideno ustavljanje vlakov pri normalnem obratovanju**.<sup>3</sup>

Skladno z Navodilom za uporabo TSI Infrastruktura (str. 14 in 15) je parameter zmogljivosti uporabna dolžina perona **spremenljiv parameter**; to pomeni, da je mogoče vrednosti za ta parameter izbrati iz razpona vrednosti, podanih v preglednicah 2 in 3 iz TSI Infrastruktura.

Skladno z Navodilom za uporabo TSI Infrastruktura (str. 16) se parameter zmogljivosti uporabna dolžina perona uporablja za potniški promet, pri katerem je to glavna stična točka med potniškimi tirnimi vozili in infrastrukturo (npr. peronom): **dejanski vlak je lahko daljši ali krajši od dolžine perona, parameter opisuje samo dolžino, ki jo je treba zagotoviti za dostop potnikov s perona na vlak**; peron mora biti dolg do vrat za vstop/izstop potnikov vključno z ustrežno toleranco pri ustavljanju.

Signalni pravilnik (66. člen) predpisuje signalno oznako 204: Mesto ustavitve (črna pokončna pravokotna plošča z belo črko S), ki se postavi najpozneje na koncu perona, ter določa, da **mora strojevodja vlak ustaviti tako, da potniki izstopajo na peron, najpozneje pa tako, da so prva vrata za potnike pri signalni oznaki 204**.

V zadnjem obdobju se glede na izkušnje iz prakse pri načrtovanju in izvedbi nadgradenj javne železniške infrastrukture (JŽI) zaradi upoštevanja nacionalne zakonodaje in tehnične regulative EU (ob stalnem spreminjanju) uporablja različno izrazoslovje, predvsem pa se različno razlaga ter zato tudi načrtuje in izvaja različne dolžine peronov. Podobno je tudi pri načrtovanju dolžine nadstrešnic na peronih. Izziv je načrtovati dolžine peronov glede na dolžine potniških vlakov – **tipske dolžine peronov**.

Strokovne podlage so namenjene za pripravo smernic/navodila za tipsko dolžino peronov, ki bo koristile vsem subjektom, ki sodelujejo pri načrtovanju in zasnovi železniške infrastrukture.

Bistveno je, da bodo peroni dovolj dolgi, in ne predolgi. Tudi nadstreški morajo biti dovolj dolgi.

PRIMER IZRAČUNA: Tudi pri samo 10 m daljšem (predolgem) peronu, če upoštevamo pribl. 370 peronov, znaša to skupno 3700 m, kar ustreza dolžini 25 peronov (dolžine 150 m).

---

<sup>1</sup> Ostali parametri so še tirna širina (profil proge, op. a.), osna obremenitev, progovna hitrost in dolžina vlaka.

<sup>2</sup> Zahteve se nanašajo na uporabno dolžino peronov, višino perona, odmik perona in traso tira vzdolž peronov.

<sup>3</sup> Železniški promet, ki poteka skladno z načrtovanim voznim redom.

## 2. Zakonske podlage v zvezi z uporabno dolžino peronov

V zvezi z uporabno dolžino peronov so pomembne naslednje zakonske podlage:

- TSI za strukturni podsistem Infrastruktura (2014/2019),<sup>4</sup>
- Navodilo za uporabo TSI Infrastruktura (2015),<sup>5</sup>
- Signalni pravilnik (2007/2011),<sup>6</sup>
- Prometni pravilnik (2007/2011),<sup>7</sup>
- Nacionalni izvedbeni načrt, februar 2018, spremenjen maja 2020.<sup>8</sup>

### 2.1 TSI za strukturni podsistem Infrastruktura – TSI INF

Skladno s TSI Infrastruktura (poglavje 4.2.1 TSI-kategorizacija prog) je **uporabna dolžina perona** eden<sup>9</sup> od parametrov zmogljivosti za opredelitev TSI-kategorizacije proge glede na vrsto prometa (prometna koda).

Skladno s TSI Infrastruktura (poglavje 4.2.1 TSI-kategorizacija prog) je uporabna dolžina perona v metrih glede na ravni zmogljivosti določena v preglednici 2 TSI Infrastruktura, ki je prikazana spodaj.

<sup>4</sup> Uredba Komisije EU št. 1299/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom infrastruktura železniškega sistema v Evropski uniji, Uradni list EU št. L/356 z dne 12. 12. 2014 – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A32014R1299>, spremenjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/776 z dne 16. maja 2019 o spremembi uredb Komisije (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1299/2014, (EU) št. 1301/2014, (EU) št. 1302/2014, (EU) št. 1303/2014, (EU) 2016/919 ter Izvedbenega sklepa Komisije 2011/665/EU v zvezi z uskladitvijo z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter izvajanjem posebnih ciljev, določenih v Delegiranem sklepu Komisije (EU) 2017/1474 – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:32019R0776>.

<sup>5</sup> Navodilo za uporabo TSI Infrastruktura, Evropska železniška agencija, referenca agencije ERA: ERA/GUI/07-2011/INT, različica agencije ERA: 3.00, datum: 14. december 2015 – [https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/iu\\_tsi\\_guide\\_annex01\\_inf\\_tsi\\_sl.pdf](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/iu_tsi_guide_annex01_inf_tsi_sl.pdf).

<sup>6</sup> Signalni pravilnik (Uradni list RS, št. 123/07, 18/11, 48/11 in 30/18 – ZVZelP-1) – <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV7323>; na podlagi 4. točke 109. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP), Uradni list RS, št. 30/2018, se uporablja do uveljavitve predpisov, izdanih na podlagi 113. člena navedenega zakona, če ni v nasprotju z navedenim zakonom ali evropskimi predpisi.

<sup>7</sup> Prometni pravilnik (Uradni list RS, št. 123/07, 18/11 in 50/11) – <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV7360>; na podlagi 4. točke 109. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP), Uradni list RS, št. 30/2018, se uporablja do uveljavitve predpisov, izdanih na podlagi 113. člena navedenega zakona, če ni v nasprotju z navedenim zakonom ali evropskimi predpisi.

<sup>8</sup> Nacionalni izvedbeni načrt, februar 2018, spremenjen maja 2020, je izdelan na osnovi TSI Infrastruktura TSI INF – 1299/2014 in je objavljen na spletni strani DRSI: <https://www.gov.si/assets/organi-v-sestavu/DRSI/Dokumenti-DRSI/Zeleznice/TSI/Nacionalni-izvedbeni-naclrt-za-TSI-INF-infrastruktura.pdf>. Pojasnilo glede izrazoslovja (državni izvedbeni načrt – nacionalni izvedbeni načrt): v SLO so se prej pripravljali državni izvedbeni načrti, čeprav veljavna zakonodaja predpisuje obliko nacionalni izvedbeni načrt. Tudi iz angleške in nemške različice TSI izhaja, da gre za nacionalne načrte (ang. *national implementation plan* oz. nem. *nationalen Umsetzungspläne*). Po dopolnitvah in spremembah iz maja 2020 je pravilno poimenovan Nacionalni izvedbeni načrt.

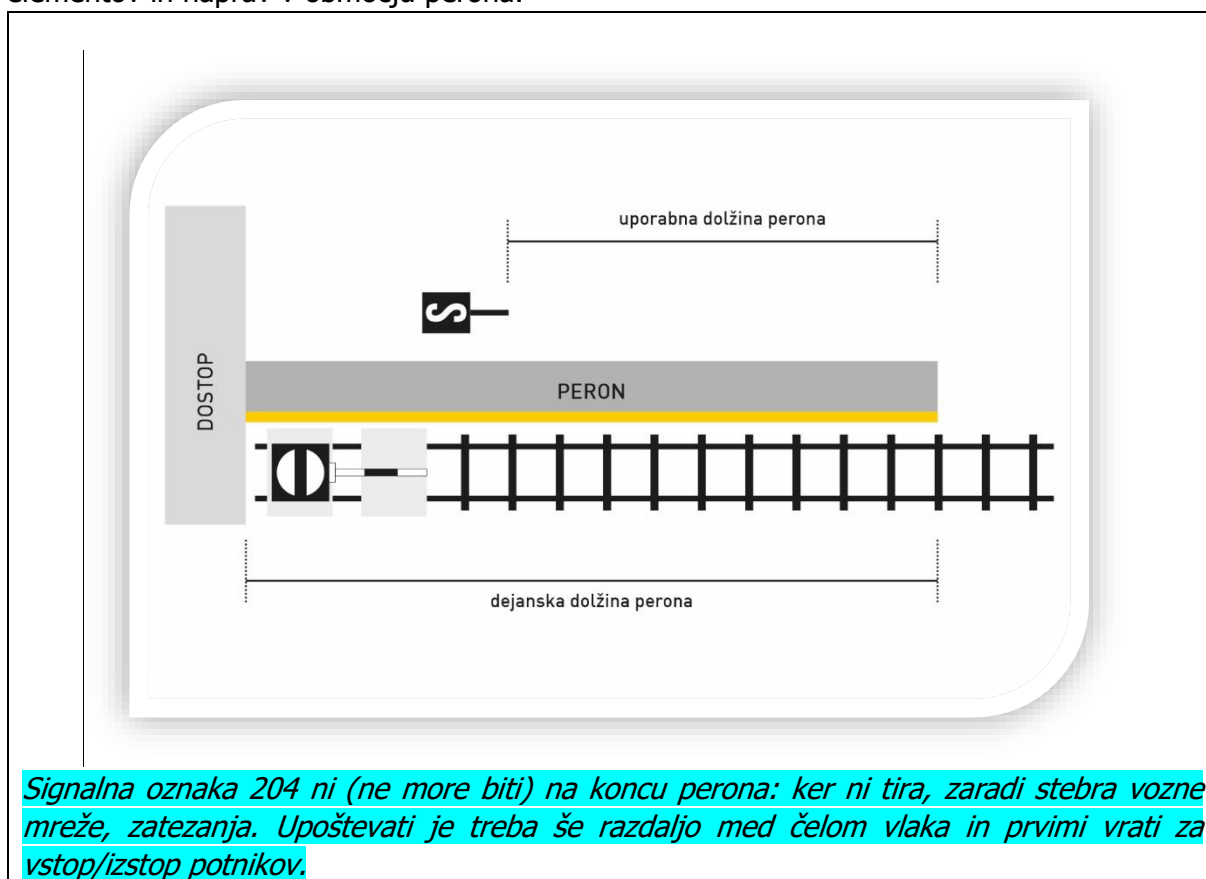
<sup>9</sup> Ostali parametri so še tirna širina (profil proge, op. a.), osna obremenitev, progovna hitrost in dolžina vlaka.

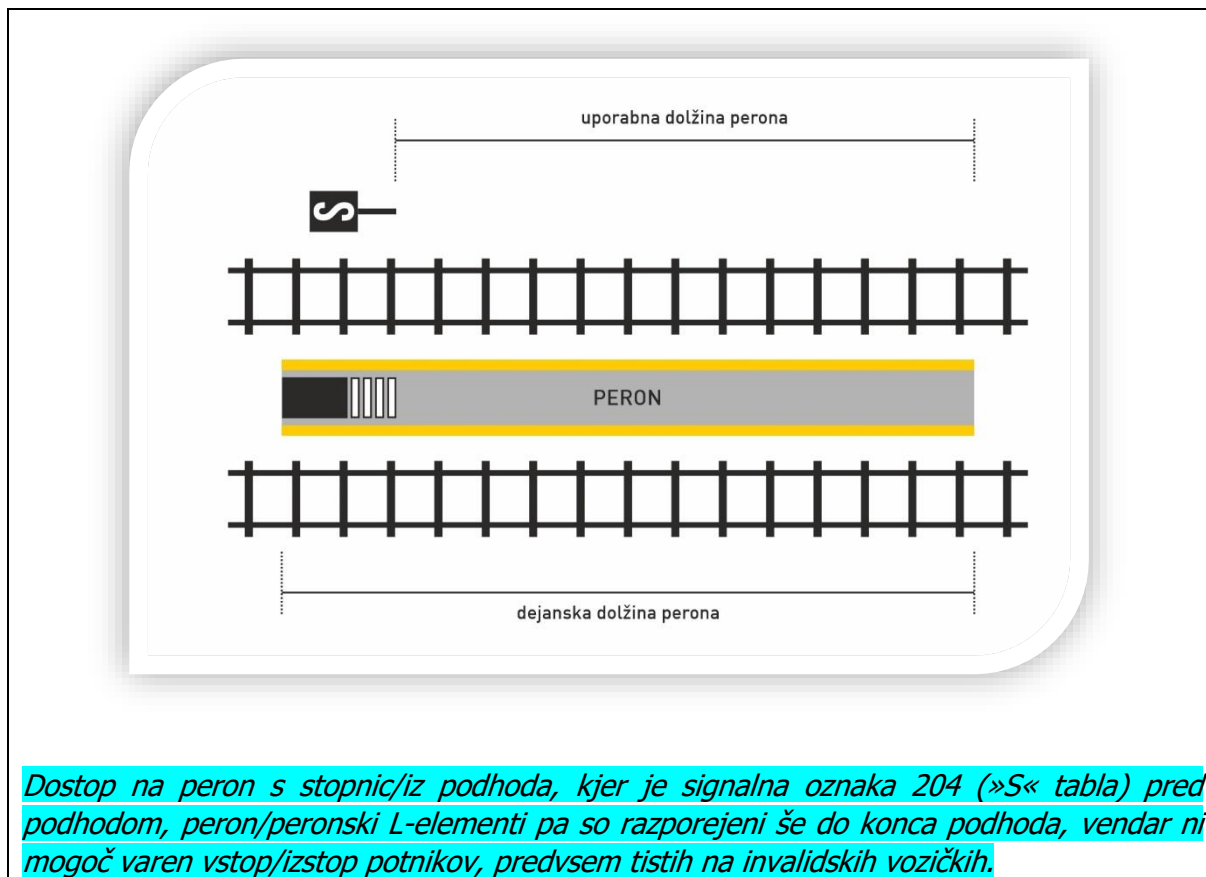
Tabela 2.1: Parametri zmogljivosti za potniški promet

Prometna koda	Svetli profil	Oсна obremenitev (t)	Progovna hitrost (km/h)	Uporabna dolžina perona (m)	Opomba avtorja po Navodilu za uporabo TSI infrastruktura
P1	GC	17	250–350	400	za proge vseevropskega omrežja
P2	GB	20	200–250	200–400	za proge vseevropskega omrežja
P3	DE3	22,5	120–200	200–400	za proge vseevropskega omrežja
P4	GB	22,5	120–200	200–400	za proge vseevropskega omrežja
P5	GA	20	80–120	50–200	za proge vseevropskega omrežja
P6	G1	12	n. r.	n. r.	za proge, ki niso del vseevropskega omrežja
P1520	S	22,5	80–160	35–400	za sistem tirne širine 1520 mm
P1600	IRL1	22,5	80–160	75–240	za sistem tirne širine 1600 mm

Vir: TSI Infrastruktura (poglavje 4.2.1 TSI-kategorizacija prog); v tabeli so celice za parameter zmogljivosti uporabna dolžina perona osenčene samo za tiste prometne kode, ki so pomembne za omrežje JŽI v Sloveniji.

V praksi je sicer mogoče zaslediti, da je dejanska dolžina perona večkrat daljša zaradi različnih elementov in naprav v območju perona.





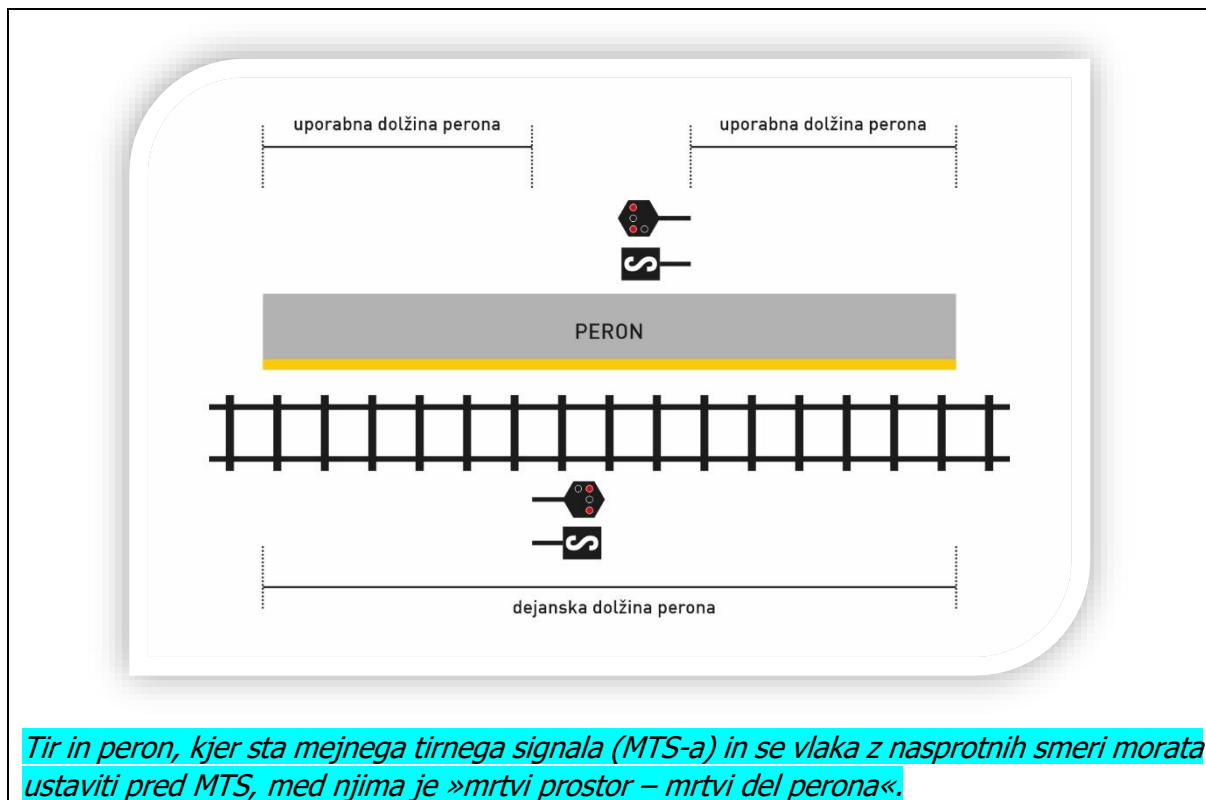
*Dostop na peron s stopnic/iz podhoda, kjer je signalna oznaka 204 («S» tabla) pred podhodom, peron/peronski L-elementi pa so razporejeni še do konca podhoda, vendar ni mogoč varen vstop/izstop potnikov, predvsem tistih na invalidskih vozičkih.*

Slika 2.1.1: Prikaz uporabne dolžine perona in dejanske dolžine perona; vir: DRI 2021.

*Glede na to, da se v praksi pojavljata dve dolžini peronov (predpisan je samo en izraz), je smiselno opredeliti še izraz za dejansko dolžino perona, ker je dejanska dolžina perona enaka dolžini perona v gradbenem smislu (največkrat število peronskih elementov L oz. dolžina).*

Zaradi določil v zvezi z odvijanjem prometa vlakov se v praksi kaže potreba, da bi bila dejanska dolžina perona daljša, kot je uporabna dolžina perona.

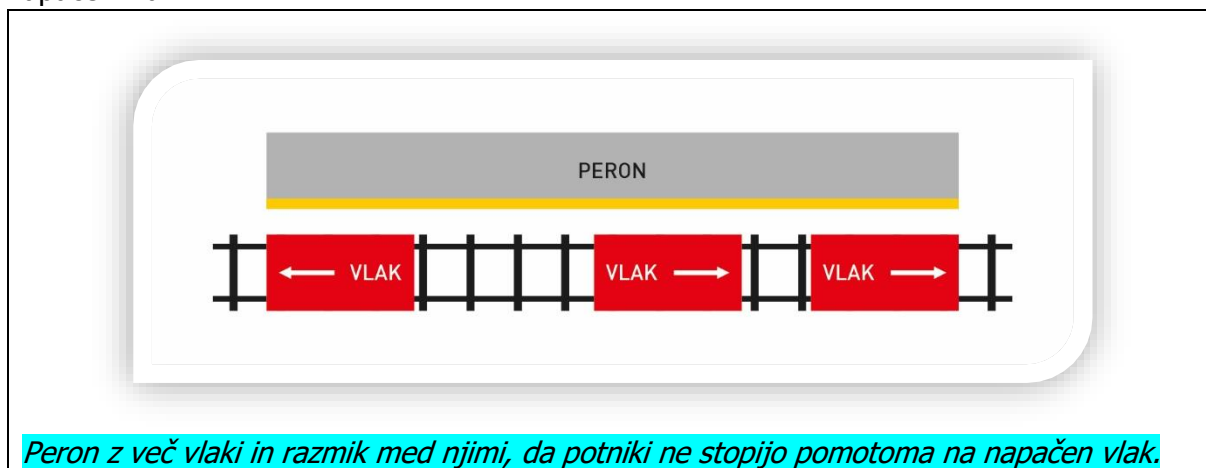




Slika 2.1.2: Prikaz uporabne dolžine perona in dejanske dolžine perona glede na določila za odvijanje prometa vlakov; vir: DRI 2021.

Zaradi potreb z zvezi z odvijanjem prometa vlakov (izhodne/končne in cepne/prestopne postaje) se v praksi kaže potreba, da bi bila dejanska dolžina perona daljša, kot je uporabna dolžina perona.

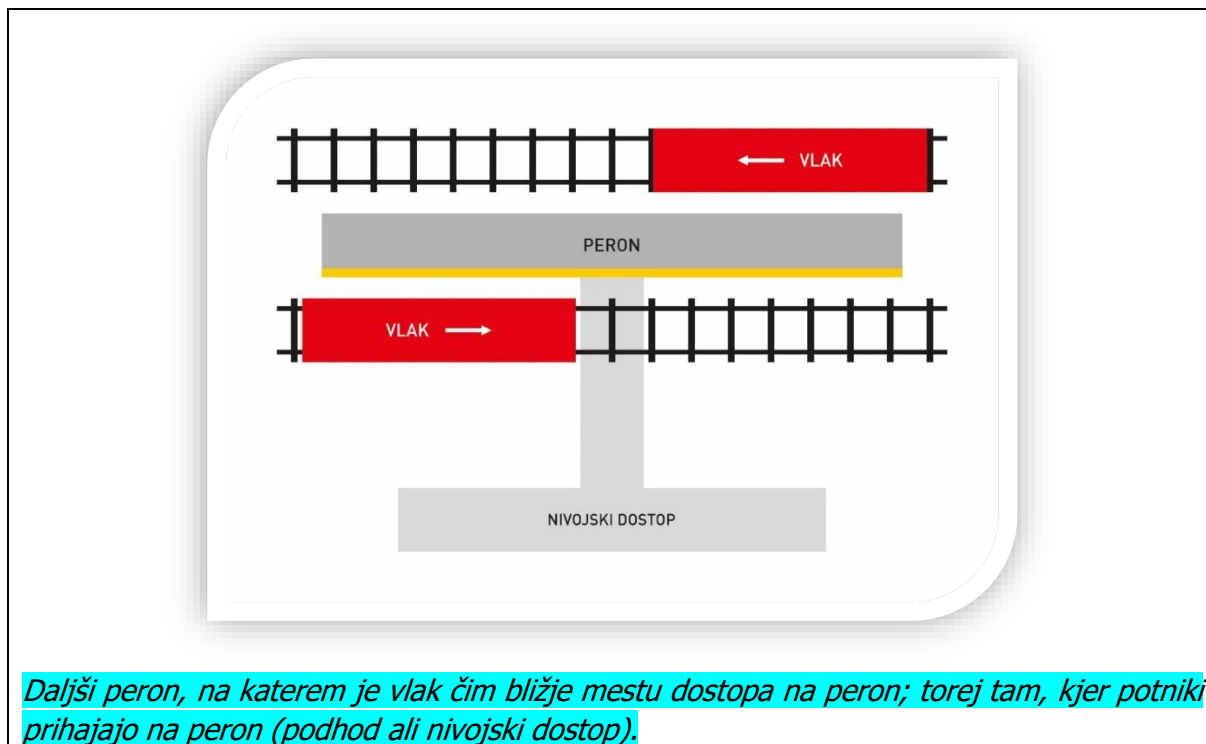
Na izhodnih/končnih in cepnih/prestopnih postajah, kjer se lahko ob peron postavi več potniških vlakov, je namreč nujen razmik med njimi, da potniki ne stopijo pomotoma na napačen vlak.



Slika 2.1.3: Prikaz uporabne dolžine perona in dejanske dolžine perona glede na potrebe glede odvijanja prometa vlakov; vir: DRI 2021.

V praksi se postavlja vprašanje, kje je treba vlak pri uvozu ustaviti na postajah/postajališčih, kjer so peroni daljših dolžin. Na terenu se namreč vlaki ustavljajo zelo različno (subjektivna človeška odločitev). Enako velja za vlake v odhodu.

*Zato je smiselno določiti, da se **mora vlak postaviti/ustaviti čim bližje mestu dostopa na peron, torej tam, kjer potniki prihajajo na peron (podhod ali nivojski dostop) ali odhajajo z njega.***



Slika 2.1.4: Prikaz ustavitve/postavitve vlaka čim bližje mestu dostopa na peron, ki omogoča potnikom hiter dostop; vir: DRI 2021.

Skladno TSI Infrastruktura (poglavje 4.2.9 Peroni) se zahteve<sup>10</sup> uporabljajo za potniške perone, **na katerih je predvideno ustavljanje vlakov pri normalnem obratovanju.**<sup>11</sup>

Skladno s TSI Infrastruktura (poglavje 4.2.9 Peroni) je dovoljeno **projektiranje peronov**, potrebnih za opravljanje trenutnega obsega storitev, če se pri tem zagotovijo pogoji za opravljanje razumno predvidenega obsega storitev **v prihodnjem obdobju**. Pri določanju vmesnikov z vlaki, ki bodo predvidoma ustavljali ob peronu, je treba upoštevati zahteve za tekoče storitve, pa tudi razumno predvidene **zahteve za vsaj deset let od začetka uporabe perona**<sup>12</sup>.

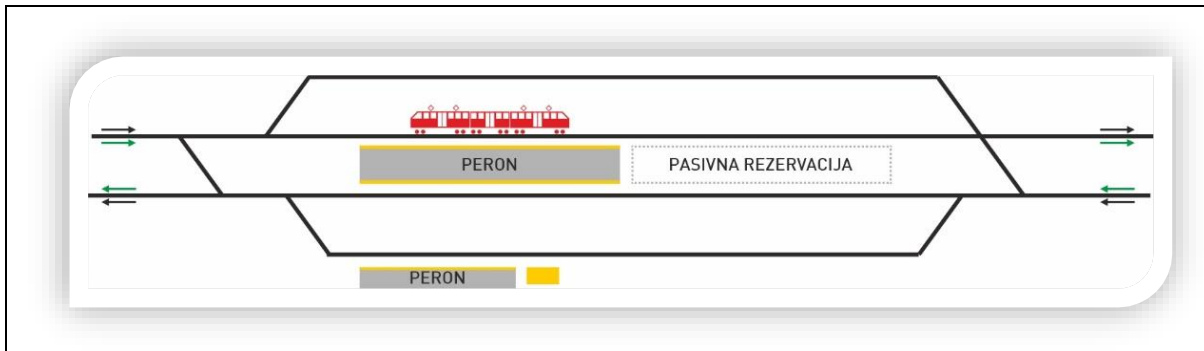
*(op. a. Treba je projektirati perone za trenutno stanje in za prihodnost; za vsaj deset let od začetka uporabe perona).*

<sup>10</sup> Zahteve se nanašajo na uporabno dolžino peronov, višino perona, odmik perona in traso tira vzdolž peronov.

<sup>11</sup> Železniški promet, ki poteka skladno z načrtovanim voznim redom.

<sup>12</sup> Glede na angleško verzijo TSI INF, kjer je predpisano »For the requirements of this point it is permissible to design platforms required for the current service requirement provided provision is made for the reasonably foreseeable future service requirements. When specifying the interfaces with trains intended to stop at the platform, consideration shall be given to both the current service requirements and the reasonably foreseeable service requirements at least 10 years following the bringing into service of the platform.« je podano primernejše razumevanje.

V TSI Infrastruktura (Dodatek S, Glosar, Preglednica 48, Termini) je **pasivna rezervacija** opredeljena kot ukrep, ki omogoča fizično širitev infrastrukture v prihodnosti (na primer **podaljšanje perona**).



Slika 2.1.5: Prikaz pasivne rezervacije, ki omogoča fizično širitev infrastrukture v prihodnosti (podaljšanje perona); vir: DRI 2018.

*Glede na to je treba v fazi načrtovanja predvideti pasivno rezervacijo (za podaljšanje perona), in sicer vrednost oz. dolžino, ki je večja od dolžine uporabne dolžine perona posamezne skupine prog (jedrno ali celovito omrežje oz. regionalne proge).*

#### **Variante načrtovanja pasivne rezervacije** (za podaljšanje perona)

Pasivno rezervacijo (za podaljšanje perona) je mogoče načrtovati v več variantah, **odvisno od dostopa** na peron, in sicer:

- enostransko; levo od perona,
- enostransko; desno od perona,
- obojestransko; levo in desno od perona.

#### Enostranska pasivna rezervacija (levo ali desno)



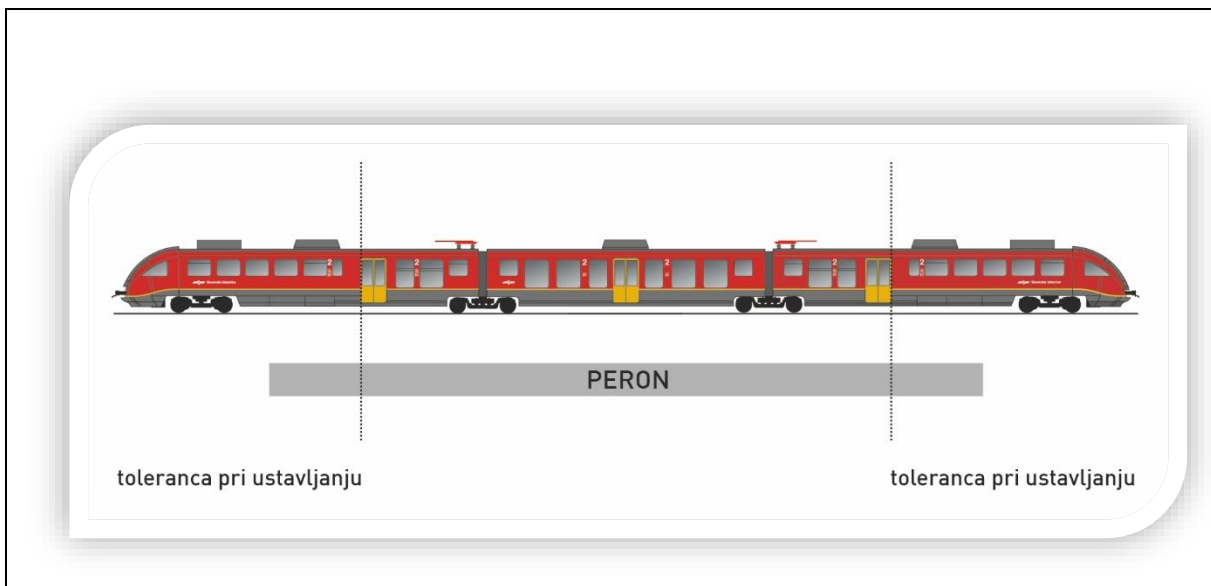
Slika 2.1.6: Prikaz enostranske pasivne rezervacije (za podaljšanje perona); vir: DRI 2021.

## Obojestranska pasivna rezervacija (levo in desno)



Slika 2.1.7: Prikaz obojestranske pasivne rezervacije (za podaljšanje perona); vir: DRI 2021.

Skladno s TSI Infrastruktura (Dodatek S, Glosar, Preglednica 48, Termini) je **uporabna dolžina perona** največja neprekinjena dolžina tistega dela perona, ob katerem je predvideno ustavljanje vlaka ob normalnih obratovalnih pogojih zaradi vstopa in izstopa potnikov **vklučno z ustrezno toleranco pri ustavljanju**.



Slika 2.1.8: Prikaz uporabne dolžine perona, ki omogoča vstop potnikov s perona na vlak (do vrat za vstop/izstop potnikov) vključno s toleranco pri ustavljanju; vir: DRI 2018.

## 2.2 Navodilo za uporabo TSI Infrastruktura

Skladno z Navodilom za uporabo TSI Infrastruktura<sup>13</sup> (str. 14 in 15) parameter zmogljivosti uporabna dolžina perona velja za **spremenljiv parameter**; to pomeni, da je mogoče vrednosti za ta parameter izbrati iz razpona vrednosti, podanih v preglednicah 2 in 3 iz TSI Infrastruktura.

Izbiro je treba opraviti na začetku projekta (TSI Infrastruktura določa, da države članice EU izdelajo nacionalni načrt izvajanja ali nacionalni izvedbeni načrt, ang. *National Implementation Plan* – NIP, v katerem se opredeli parameter zmogljivosti uporabna dolžina perona, predviden za načrtovanje in izvajanje, op. a.).

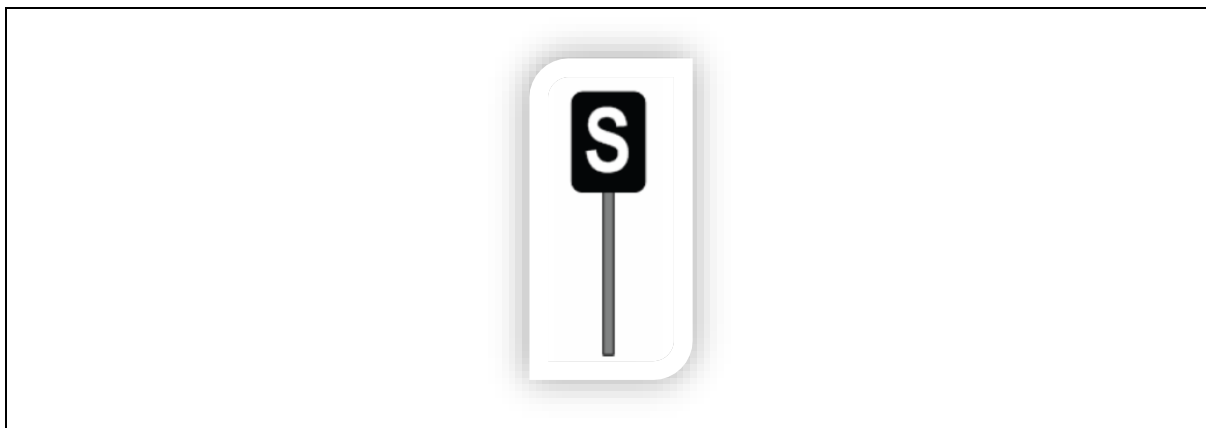
Skladno z Navodilom za uporabo TSI Infrastruktura (str. 16) se parameter zmogljivosti uporabna dolžina perona uporablja za potniški promet, pri katerem je to glavna stična točka med potniškimi tirnimi vozili in infrastrukturo (npr. peronom): **dejanski vlak je lahko daljši ali krajši od dolžine perona, parameter opisuje le dolžino, ki jo je treba zagotoviti za dostop potnikov s perona na vlak**; peron mora biti dolg do vrat za vstop/izstop potnikov, vključno z ustrezno toleranco pri ustavljanju.

---

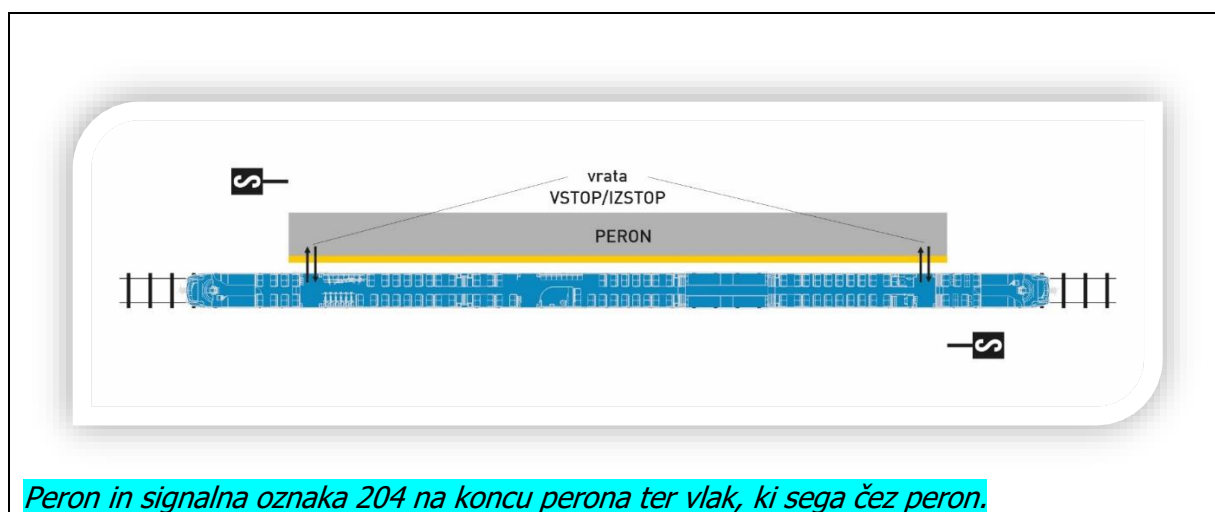
<sup>13</sup> Navodilo za uporabo TSI Infrastruktura, Evropska železniška agencija, referenca agencije ERA: ERA/GUI/07-2011/INT, različica agencije ERA: 3.00, datum: 14. december 2015 - [https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/iu\\_tsi\\_guide\\_annex01\\_inf\\_tsi\\_sl.pdf](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/iu_tsi_guide_annex01_inf_tsi_sl.pdf).

## 2.3 Signalni pravilnik

Signalni pravilnik (66. člen 66) predpisuje signalno oznako 204: Mesto ustavitve (črna pokončna pravokotna plošča z belo črko S), ki se postavi najpozneje na koncu perona, ter določa, da **mora strojevodja vlak ustaviti tako, da potniki lahko izstopajo na peron, najkasneje pa tako, da so prva vrata za potnike pri signalni oznaki 204.**



Slika 2.3.1: Prikaz signalne oznake 204: Mesto ustavitve (črna pokončna pravokotna plošča z belo črko S), ki se postavi najpozneje na koncu perona; vir: Signalni pravilnik.



**Peron in signalna oznaka 204 na koncu perona ter vlak, ki sega čez peron.**

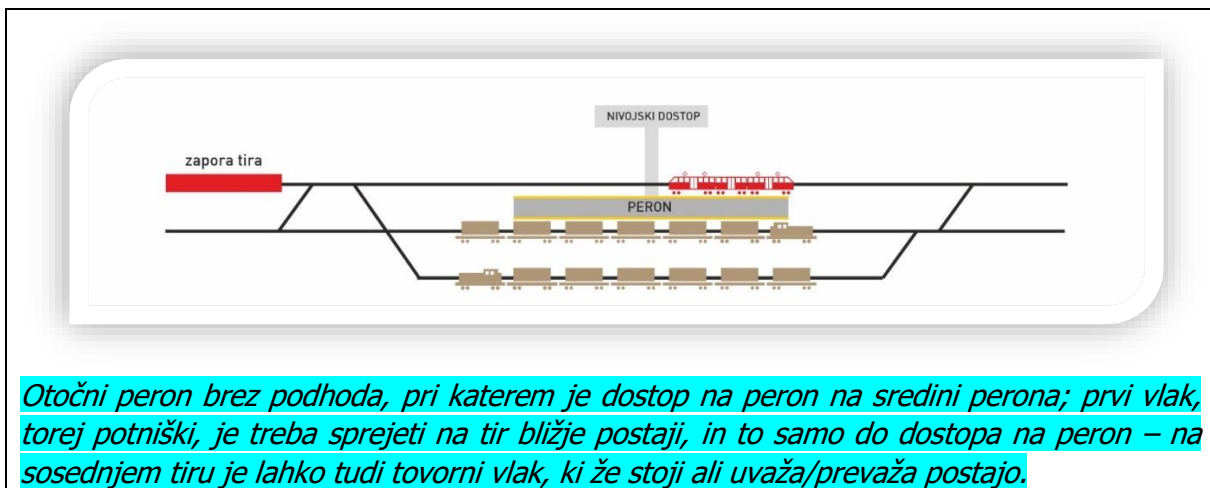
Slika 2.3.2: Prikaz ustavitve vlaka, da potniki lahko izstopajo na peron in so prva vrata za potnike pri signalni oznaki 204; vir: DRI 2021.

## 2.4 Prometni pravilnik

V Prometnem pravilniku (131. člen) so predpisani postopki za hkratne uvoze in izvoze vlakov oz. sestajanje vlaka s potniškim vlakom, ki stoji na postaji ali postajališču na dvotirni ali vzporedni progi.

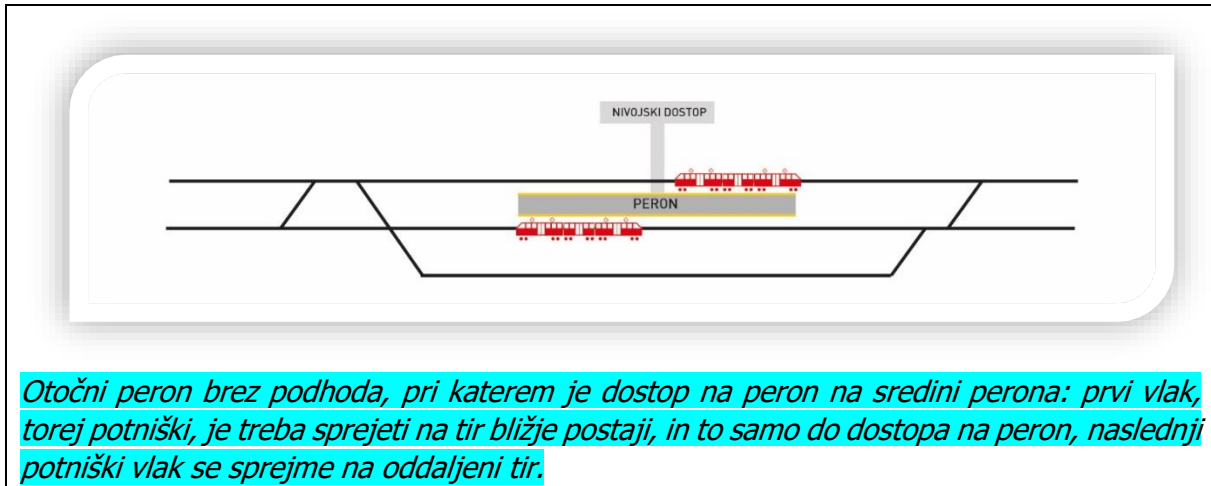
Sestajanje vlaka s potniškim vlakom, ki stoji na postaji ali postajališču na dvotirni ali vzporedni progi, je dovoljeno brez posebnih pogojev na postajah in postajališčih s peroni, na katerih so urejeni podhodi ali nadhodi. To ne vpliva na načrtovanje daljše uporabne dolžine peronov.

Sestajanje vlaka s potniškim vlakom na postajah, na katerih **ni urejenih podhodov ali nadhodov za dostop na perone**, je dovoljeno samo, če potniški vlak stoji na tiru, ki je bližji postajnemu poslopiju. To vpliva na načrtovanje daljše uporabne dolžine peronov za primere zapor prog/tirov, ko se bodo potniški vlaki zadrževali dlje časa, da se potnikom, ki so se pripeljali z vlakom, omogoči dostop do izhodov.



Slika 2.4.1: Prikaz sestajanja vlaka s potniškim vlakom na postajah, na katerih ni urejenih podhodov ali nadhodov za dostop na perone, kar vpliva na uporabno dolžino perona; vir: DRI 2021.

V Prometnem pravilniku (132. člen) so predpisani postopki za priprave za sprejem vlakov: »Na postajah brez čelnih peronov ali izvennivojskih dostopov na perone je treba pri hkratnem uvozu dveh ali več vlakov upoštevati, da vlak, ki prispe za potniškim vlakom, iz katerega izstopajo in v katerega vstopajo potniki, uvozi na tir, ki je bolj oddaljen od postajne zgradbe« (prvi vlak, torej potniški, je treba sprejeti na tir bližje postaji, in to samo do dostopa na peron – naslednji potniški vlak se sprejme na oddaljeni tir).



Slika 2.4.2: Prikaz hkratnih uvozov dveh potniških vlakov na postajah, na katerih ni urejenih podhodov ali nadvodov za dostop na perone, kar vpliva na uporabno dolžino perona; vir: DRI 2021.



## 2.5 Nacionalni izvedbeni načrt, februar 2018, spremenjen maja 2020

Nacionalni izvedbeni načrt, februar 2018, spremenjen maja 2020,<sup>14</sup> izdelan na osnovi TSI Infrastruktura TSI INF – 1299/2014, vsebuje predpise glede dolžine peronov za različne skupine prog (jedrno ali celovito omrežje oz. regionalne proge).

### Jedro omrežje:

- (tabela 9) prometna koda F1-P4: uporabna dolžina perona po P4 je 200–400 m;
- (tabela 10) posebna prometna koda P5: uporabna dolžina perona je 50–200 m oziroma 150–250 m, kjer ustavljajo vlaki MV in EC;
- (tabela 11) posebna prometna koda P5: uporabna dolžina perona je 50–200 m;
- (tabela 14) zahteve za projektiranje novih prog in nadgradnjo prog: uporabna dolžina perona je 150 m posameznih prog iz te tabele.

### Celovito omrežje:

- (tabela 16) prometna koda F2-P5: uporabna dolžina perona po P5 je 50–200 m;
- (tabela 17) prometna koda P5: uporabna dolžina perona je 50–200 m oziroma v stolpcu opomba: 80–120 m;
- (tabela 20) zahteve za projektiranje novih in nadgradnjo prog: uporabna dolžina perona posameznih prog:
  - Ljubljana–Jesenice–d. m.: 150 m,
  - Ormož–Središče–d. m.: 80 m,
  - Pivka–Ilirska Bistrica–d. m.: 120 m.

### Regionalne proge – obvozne proge in proge do tovornih terminalov:

- (tabela 22) prometna koda F2-P5: uporabna dolžina perona po P5 je 50–200 m;
- (tabela 23) prometna koda P5: uporabna dolžina perona je 50–200 m oziroma v stolpcu opomba: 80 m (izhodne/končne in cepne postaje glede na potrebe).

### Regionalne proge – ostale:

- (tabela 25) prometna koda F3-P5: uporabna dolžina perona po P5 je 50–200 m;
- (tabela 26) prometna koda P5: uporabna dolžina perona je 50–200 m oziroma 80 m (izhodne/končne in cepne postaje glede na potrebe);
- (tabela 30) zahteve za projektiranje novih in nadgradnjo prog: uporabna dolžina perona je 80 m\* posameznih prog iz te tabele.

\* Vrednost 80 m uporabne dolžine perona je opredeljena na osnovi 2 (dveh) dolžin garniture 711, 713 ali 813, glede na dolžino znotraj vrat za vstop potnikov.

Ob spremembi Nacionalnega izvedbenega načrta za TSI Infrastruktura (TSI INF) se bo upoštevala sprememba glede na predlog, podan v poglavju 7 tega dokumenta.

<sup>14</sup> Nacionalni izvedbeni načrt, februar 2018, spremenjen maja 2020, je izdelan na osnovi TSI Infrastruktura TSI INF – 1299/2014 in je objavljen na spletni strani DRSI: <https://www.gov.si/assets/organi-v-sestavi/DRSI/Dokumenti-DRSI/Zeleznice/TSI/Nacionalni-izvedbeni-na crt-za-TSI-INF-infrastruktura.pdf>. Pojasnilo glede terminologije (državni izvedbeni načrt – nacionalni izvedbeni načrt); v SLO so se prej pripravljali državni izvedbeni načrti, čeprav veljavna zakonodaja predpisuje obliko nacionalni izvedbeni načrt. Tudi iz angleške in nemške različice TSI izhaja, da gre za nacionalne načrte (ang. *national implementation plan* oz. nem. *nationalen Umsetzungspläne*). Po dopolnitvah in spremembah iz maja 2020 je pravilno poimenovan Nacionalni izvedbeni načrt.

## 2.6 Zakonske možnosti

Zakonske podlage nasploh in zakonske podlage v zvezi z uporabno dolžino peronov vsebujejo tudi možnosti glede odstopanj, izjem oz. neuporabe TSI.

Direktiva (EU) št. 2016/797 o interoperabilnosti<sup>15</sup> v 7. členu predpisuje, da uporaba TSI ni potrebna, »če bi uporaba zadevnih TSI škodila ekonomski izvedljivosti projekta«.

TSI za del strukturnega podsistema glede dostopnosti za invalide in funkcionalno ovirane osebe (TSI PRM – 2014/2019)<sup>16</sup> v dodatku C predpisuje pravilo prednostnega razvrščanja in uvedbo operativnih ukrepov (pomoči), da se nadomesti preostalo pomanjkanje dostopnosti.

Glede na zakonske podlage se v zvezi z uporabno dolžino peronov lahko upošteva načelo postopnega izvajanja:

- doseči ciljni podsistem postopno v razumnem roku,
- racionalna poraba finančnih sredstev,
- prednostno razvrščanje,
- uvedba operativnih ukrepov.

---

<sup>15</sup> Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji; Uradni list EU št. L/138 z dne 26. 5. 2016 – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/ALL/?uri=CELEX%3A32016L0797> in Delegirani sklep Komisije (EU) 2017/1474 z dne 8. junija 2017 o dopolnitvi Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta glede posebnih ciljev za pripravo, sprejetje in pregled tehničnih specifikacij za interoperabilnost; Uradni list EU št. L/210 z dne 15. 8. 2017 – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L.2017.210.01.0005.01.SLV&toc=OJ%3AL%3A2017%3A210%3ATOC>.





<sup>16</sup> Uredba Komisije (EU) št. 1300/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe, Uradni list EU št. L/356 z dne 12. decembra 2014 – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sl/TXT/?uri=CELEX%3A32014R1300>, spremenjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/772 z dne 16. maja 2019 o spremembi Uredbe (EU) št. 1300/2014 glede popisa sredstev z namenom ugotavljanja ovir za dostopnost, zagotavljanja informacij za uporabnike ter spremljanja in vrednotenja napredka v zvezi z dostopnostjo, Uradni list EU št. L 139 I/1 z dne 27. 5. 2019 – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A32014R1300>.

### 3. Vozna sredstva za železniški potniški promet v Sloveniji

Na osnovi podatkov Slovenskih železnic so v nadaljevanju prikazani podatki glede voznih sredstev za potniški promet v Sloveniji.

#### 3.1 Splošni podatki o voznih sredstvih

Tabela 3.1.1: Splošni pregled voznih sredstev (motornikov in motornih garnitur) za potniški promet v Sloveniji konec leta 2019

<b>Motorne garniture</b>					
<b>Električne garniture</b>					
<b>Vozilo – serija</b>	<b>Ime<sup>17</sup></b>	<b>Opis</b>	<b>Št. vozil</b>	<b>Fotografija</b>	<b>Opomba</b>
310/316	Pendolino – ICS	enosistemska garnitura	3		
311/315-2xx	Gomulka	enosistemska garnitura	5		Izločitev – pet garnitur v letu 2021.
312-0xx	Siemens Desiro	enosistemska garnitura	10		Nekatere garniture so v celoti reklamne in so na videz povsem drugačne.
312/317-1xx	Siemens Desiro	enosistemska garnitura	20		
<b>Skupaj električne garniture</b>			<b>38</b>		
<b>Dizel garniture</b>					
<b>Vozilo – serija</b>	<b>Ime</b>	<b>Opis</b>	<b>Št. vozil</b>	<b>Fotografija</b>	<b>Opomba</b>
711	Mercedes/ Zelenc	dizel- hidravlična garnitura	6		Predvidena izločitev – šest garnitur. Včasih, po letu 2000, so bile tudi modro-bele barve za namen nadomestnih vlakov v primeru izpada vlakov ICS, serije 310/316.
713/715	Kanarček	dizel- hidravlična garnitura	25		Predvidena izločitev – 17 garnitur, preostalih osem garnitur je starih skoraj 40 let. Včasih so bile tudi zeleno-bele in rumeno-oranžne-bele barve.
813/814-0xx	Fiat	dizel- mehanična garnitura	8		Predvidena izločitev – 15 garnitur, preostalih 23 garnitur je starih skoraj 50 let. Včasih so bile tudi rumeno/rdeče-bele barve.
813/814-1xx	Fiat	dizel- mehanična garnitura	30		
<b>Skupaj dizel garniture</b>			<b>69</b>		
<b>Skupaj vse motorne garniture</b>			<b>107</b>		

Vir: Prikazano po podatkih družbe Slovenske železnice – Potniški promet, d. o. o.; fotografije iz javno dostopnih virov.

<sup>17</sup> Imena motornih garnitur niso predpisana v uradnih dokumentih, vendar gre za uveljavljena imena, ki se uporabljajo v praksi.

Tabela 3.1.2: Prikaz dolžin voznih sredstev (motornikov in motornih garnitur) za potniški promet v Sloveniji na osnovi različnih virov

Vozilo – serija	Ime	Dolžina čez spenjačo/odbojnik <sup>18</sup> (m)				
		Vir: dopis SŽ-PP (2019) <sup>19</sup>	Vir: Navodilo 200.01 (2003) <sup>20</sup>	Vir: Priročnik 200.10 (2014) <sup>21</sup>	Vir: SŽ-PP; interno gradivo, Vlečna vozila na SŽ (2001)	Vir: podatki na vozilih
310/316	Pendolino – ICS	<b>81</b>	81,2	81,2	81,2	
311/315-2xx	Gomulka	87	87	87	<b>86,84</b>	Izločitev – pet garnitur v letu 2021
312-0xx	Siemens Desiro	<b>41</b>	40,8	40,8	40,8	<b>41,82 m</b> ; 312-003
312/317-1xx	Siemens Desiro	<b>56</b>	56,1	56,1	56,1	<b>57,66 m</b> ; 312-109
711	Mercedes/Zelenc	48	48	48	<b>47,16</b>	
713/715	Kanarček	48	48	48	<b>47,16</b>	47,16 m
813/814-0xx	Fiat	<b>44</b>	44,2	44,2	<b>44,38</b>	
813/814-1xx	Fiat		44,2	44,2		

Vir: Prikazano po podatkih družbe Slovenske železnice – Potniški promet, d. o. o.

Razlike v dolžinah so minimalne (cca. 1 m) in za potrebe uporabne dolžine perona niso tako pomembne, saj je dodana toleranca pri ustavljanju, podatek pa je nato zaokrožen navzgor.

Tabela 3.1.3: Prikaz števila sedežev (preklopni/invalidski) in stojišč v voznih sredstvih (motornikih in motornih garniturah) za potniški promet v Sloveniji na osnovi različnih dokumentov

Vozilo – serija	Ime	Število sedežev <sup>22</sup> , (preklopni/invalidski) <sup>23</sup> , stojišč <sup>24</sup> in skupaj		
		Vir: dopis SŽ-PP (2019)	Vir: Navodilo 200.01 (2003)	Vir: Priročnik 200.10 (2014)
310/316	Pendolino – ICS	166	164 + 2 + 0 = 166	164 + 2 + 0 = 166
311/315-2xx	Gomulka <sup>25</sup>	252	252 + 408 = 660	252 + 408 = 660
312-0xx	Siemens Desiro	133	128 + 5 + 111 = 244	128 + 5 + 111 = 244
312/317-1xx	Siemens Desiro	190	180 + 10 + 156 = 346	180 + 10 + 156 = 346
711	Mercedes/Zelenc	92	92 + 0 = 92	92 + 0 = 92
713/715	Kanarček	128	128 + 168 = 296	128 + 164 = 292
813/814-0xx	Fiat	<b>158</b>	<b>150 + 6 + 112 = 268</b>	<b>150 + 5 + 112 = 267</b>
813/814-1xx	Fiat		<b>156 + 4 + 112 = 272</b>	<b>156 + 3 + 112 = 271</b>

Vir: Prikazano po podatkih družbe Slovenske železnice – Potniški promet, d. o. o.

Razlike glede števila sedežev oz. preklopnih sedežev so minimalne in v okviru uporabne dolžine perona ne vplivajo na potrebo po dodatni motorni garnituri za obratovanje potniških vlakov.

<sup>18</sup> Serija 813-0xx in 813-1xx imata odbojnike.

<sup>19</sup> SŽ – Potniški promet, d. o. o., dopis št. 401-1/2019-53 z dne 29. 10. 2019 in dopis št. 50206-9/2019-14 z dne 6. 12. 2019.

<sup>20</sup> Slovenske železnice, d. d., 200.01 – Navodilo za opravljanje vlečne dejavnosti, velja od 1. 1. 2003, Ljubljana, 2003.

<sup>21</sup> SŽ – Tovorni promet, d. o. o., SŽ – Potniški promet, d. o. o., 200.10 – Priročnik za strojevodjo, velja od 1. 10. 2014, Ljubljana, 2014, 6. spremembe, veljajo od 28. 9. 2020.




<sup>22</sup> Serija 310/316 ima 30 sedežev prvega razreda.

<sup>23</sup> Nekatere serije motornikov in motornih garnitur imajo tudi preklopne, invalidske ali pomožne sedeže.

<sup>24</sup> Serija 310/316 in 711 nimata predvidenih stojišč.

<sup>25</sup> Izločitev – pet garnitur v letu 2021.

Tabela 3.1.4: Splošni pregled novih voznih sredstev (motornih garnitur) za potniški promet v Sloveniji – nova vozila v nabavi

Nova vozila v nabavi						
Vozilo – serija	Ime	Opis	Št. vozil <sup>26</sup>	Dolžina (m) <sup>27</sup>	Grafični prikaz	Predvideno leto obratovanja <sup>28</sup>
313/318	KISS EMV	dvonadstropna enosistemska garnitura (3 kV)	10	79,84		2021
510/515	FLIRT EMV	večsistemska garnitura (3, 15 in 25 kV)	11 + 10	80,7		2021 in 2022
610/615	FLIRT DMV	dizel-električna garnitura	5 + 16	70,4		2020 in 2022
<b>Skupaj</b>			<b>52</b>			

Vir: Prikazano po podatkih družbe Slovenske železnice – Potniški promet, d. o. o.

Tabela 3.1.5: Prikaz števila sedežev (preklopni/invalidski) in stojšč v voznih sredstvih (motornih garniturah) za potniški promet v Sloveniji na osnovi različnih dokumentov

Vozilo – serija	Ime	Število sedežev <sup>29</sup> , preklopni, stojšč <sup>30</sup> in skupaj		
		Vir: dopis SŽ-PP (2019)	Vir: brošure SŽ-PP, 2021	Vir: knjiga (2019) <sup>31 32</sup>
313/318	KISS EMV	16 + 264 + 12 = 292 + 2 + 264 = <b>558</b>	16 + 256 + 20 = 292 + 2 + 277 = <b>571</b>	16 + 264 + 12 = 292 + 2
510/515	FLIRT EMV	12 + 215 + 8 = 235 + 2 + 227 = <b>464</b>	12 + 201 + 22 = 235 + 2 + 184 = <b>423</b>	12 + 215 + 8 = 235 + 2
610/615	FLIRT DMV	12 + 151 + 8 = 171 + 2 + 167 = <b>340</b>	12 + 137 + 22 = 171 + 2 + 143 = <b>318</b>	12 + 151 + 8 = 171 + 2

Vir: Prikazano po podatkih družbe Slovenske železnice – Potniški promet, d. o. o.

Razlike glede števila sedežev oziroma preklopnih sedežev so minimalne in v okviru uporabne dolžine perona ne vplivajo na potrebo po dodatni motorni garnituri za obratovanje potniških vlakov.

<sup>26</sup> Glede na dinamiko nabave novih voznih sredstev; gre za Sklop 1 (26 motornih garnitur v letu 2020 in 2021) in Sklop 2 (26 motornih garnitur v letu 2021 in 2022).

<sup>27</sup> Gre za dolžino čez spenjačo.

<sup>28</sup> Dobava vseh garnitur ene serije; podatek se nanaša na začetek obratovanja zadnje dobavljene garniture posamezne serije vozila oz. glede na Sklop 1 in Sklop 2.

<sup>29</sup> Imajo sedeže prvega in drugega razreda.

<sup>30</sup> Imajo stojšča za invalidske vozičke in klasična stojšča.

<sup>31</sup> Ne vključuje podatka o številu stojšč, prav tako je seštevek s preklopnimi sedeži, ki pa v knjigi niso navedeni.

<sup>32</sup> *Železniška vozila na motorni in električni pogon v Sloveniji*, Marko Košir, Mladen Bogič, Josip Orbanič, 2019.

Tabela 3.1.6: Splošni pregled voznih sredstev za potniški promet v Sloveniji konec leta 2019

<b>Potniški vagoni</b> <sup>33</sup>				
<b>Vozilo – serija</b>	<b>Opis</b>	<b>Št. vozil</b>	<b>Fotografija</b> <sup>34</sup>	<b>Opomba</b>
A	potniški vagoni prvega razreda	1		Včasih so bili tudi drugačne barve.
AB	potniški vagoni prvega in drugega razred	29		
B	potniški vagoni drugega razred	63		Včasih so bili tudi drugačne barve.
D	potniški in prtljažni vagon	2		
WR	potniški in jedilni vagon	4		Včasih so bili tudi drugačne barve.
<b>Skupaj potniški vagoni</b>		<b>99</b>		Predvidena izločitev – 54 vagonov.

Vir: Prikazano po podatkih družbe Slovenske železnice – Potniški promet, d. o. o.; fotografije iz javno dostopnih virov.















<sup>33</sup> Za potniške vagonse se uporablja izraz »Pullman; Američan George Mortimer Pullman si je daljnega leta 1868 zamislil prestižen spalni vagon, da nočno potovanje z vlakom ne bi več pomenilo gnetenja v utesjenih kupejih, v katerih so se potniki z odejo lahko pokrili samo, če so jo prinesli od doma. Kot preprost tesar je na poti do New Yorka, ko je potoval v majavem, umazanem vlaku, razmišljal, kako bi naredil potovanje udobnejše. Za vlak s potniškimi vagoni in lokomotivo se uporablja tudi izraz vlak v klasični sestavi.

<sup>34</sup> Gre za fotografije tipičnih potniških vagonov za potniški promet v Sloveniji; včasih so bili tudi drugačne barve.

### 3.2 Tehnične značilnosti voznih sredstev glede na uporabno dolžino peronov

Na osnovi podatkov Slovenskih železnic so v nadaljevanju prikazane tehnične značilnosti voznih sredstev za potniški promet v Sloveniji, ki so pomembne za namen te naloge oz. **v povezavi z načrtovanjem in izvedbo uporabne dolžine perona.**

Tabela 3.2.1: Prikaz tehničnih značilnosti voznih sredstev (motornih garnitur in potniških vagonov) za potniški promet v Sloveniji

Vozilo – serija	Ime <sup>35</sup>	Opis	Št. vozil <sup>36</sup>	Grafični prikaz voznih sredstev	Dolžina čez spenjačo/odbojnik (m)	Dolžina znotraj vrat za potnike – skrajne mere med vrati (m)	Dolžina <sup>37</sup> vključno s toleranco pri ustavljanju (m)	Število sedežev in stojišč skupaj <sup>38</sup>	Število vrat za vstop/izstop potnikov	Dovoljeno največje število vozil v spregi	Ločen vhod za strojevodjo	Opomba
310/316	Pendolino – ICS	enosistemska garnitura	3		81,2	28,4	33,4	166	3	3	da	
311/315	Gomulka <sup>39</sup>	enosistemska garnitura	5		87	74,7	79,7	660	8	3	ne	Predvidena izločitev – pet garnitur.
312-0xx	Siemens Desiro	enosistemska garnitura	10		40,8	13,2	18,2	244	2	4; priporočljivo 3	ne	
312/317-1xx	Siemens Desiro	enosistemska garnitura	20		56,1	29,	34	346	3	4; priporočljivo 3	ne	
711	Mercedes/Zelenc	dizel-hidravlična garnitura	6		48	32,9	37,9	92	4	4	ne	Predvidena izločitev – šest motornikov.
713/715	Kanarček	dizel-hidravlična garnitura	25		48	34,9	39,9	292	4	4	da	Predvidena izločitev – 17 garnitur, preostalih osem garnitur je starih skoraj 40 let.
813/814-0xx	Fiat	dizel-mehanična garnitura	8		44,2	24	29	267	2	2	da	Predvidena izločitev – 15 garnitur,
813/814-1xx	Fiat	dizel-mehanična garnitura	30		44,2	24	29	271	2	2	da	preostalih 23 garnitur je starih skoraj 50 let.
313/318	KISS EMV	dvonadstropna enosistemska garnitura (3 kV)	10		79,84	62,7	67,7	571	6	↓	ne	
510/515	FLIRT EMV	večsistemska garnitura (3, 15 in 25 kV)	11 + 10		80,7	61,5	66,5	423	4	↓	da	
610/615	FLIRT DMV	dizel-električna garnitura	5 + 16		70,4	51,2	56,2	318	3	3	da	
A, AB, B, D, WR	Potniški vagoni	potniški vagon: prvi, prvi in drugi, drugi razred, prtljažni in jedilni vagon	99	 25–27 m <sup>40</sup>	 25–27 m <sup>41</sup>	 25,5 <sup>42</sup>	30,5	54–60	2	do dolžine 400 m <sup>43</sup>	/	Predvidena izločitev – 54 vagonov.

Vir: Prikazano po podatkih družbe Slovenske železnice – Potniški promet, d. o. o.

Iz podatkov v predhodni tabeli je razvidno, da so nove motorne garniture v nabavi glede na obstoječe motorne garniture **ustreznejše glede velikosti vozil oz. števila sedežev/stojišč**. To je ustrezno tudi za vlake v prometnih konicah, zato bodo za obratovanje zadostovale enojne garniture.

<sup>35</sup> Imena motornih garnitur niso predpisana v uradnih dokumentih, vendar gre za uveljavljena imena, ki se uporabljajo v praksi.

<sup>36</sup> Glede na dinamiko nabave novih voznih sredstev; gre za Sklop 1 (26 motornih garnitur v letu 2020 in 2021) in Sklop 2 (26 motornih garnitur v letu 2021 in 2022).

<sup>37</sup> Gre za dolžino za 1 (eno) vozilo vključno s toleranco pri ustavljanju, ki je opredeljena na podlagi predpisanih vrednosti tujih železnic (5 m) glede toleranc pri ustavljanju.

<sup>38</sup> Število sedežev in stojišč vključuje tudi pomožne sedeže in prostor za invalide pri garniturah, ki jih imajo. Pri motorni garnituri oz. motorniku serij 310/316 in 711 stojišča niso predvidena. Pri potniških vagonih (Pullman) gre za podatek o številu sedežev.

<sup>39</sup> Izločitev – pet garnitur v letu 2021.

<sup>40</sup> Dolžina potniških vagonov je odvisna tudi od potniških vagonov tujih prevoznikov/železnic.

<sup>41</sup> Dolžina potniških vagonov je odvisna tudi od potniških vagonov tujih prevoznikov/železnic.

<sup>42</sup> Dolžina znotraj vrat za potnike pri potniškem vagonu dolžine 25 m znaša 23,5 m. Za določitev uporabne dolžine perona so upoštevane dolžine potniških vagonov tujih prevoznikov/železnic; tj. 27 m.

<sup>43</sup> Največja dovoljena dolžina potniških vlakov na JŽI na podlagi Pravilnika o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil znaša 430 m (430 m – cca 30 m za lokomotivo je 400 m).

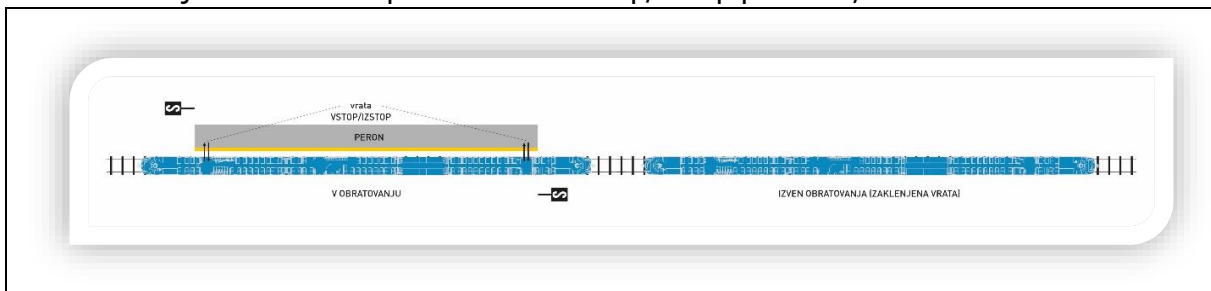
## 4. Metodologija določitve uporabne dolžine peronov

Za določitev uporabne dolžine peronov je potrebno poznavanje in razumevanje načina obratovanja potniških vlakov ter upoštevanje vseh odločitvenih parametrov pri investiciji, obratovanju in vzdrževanju.

### 4.1 Način obratovanja potniških vlakov

Za način obratovanja potniških vlakov se upošteva:

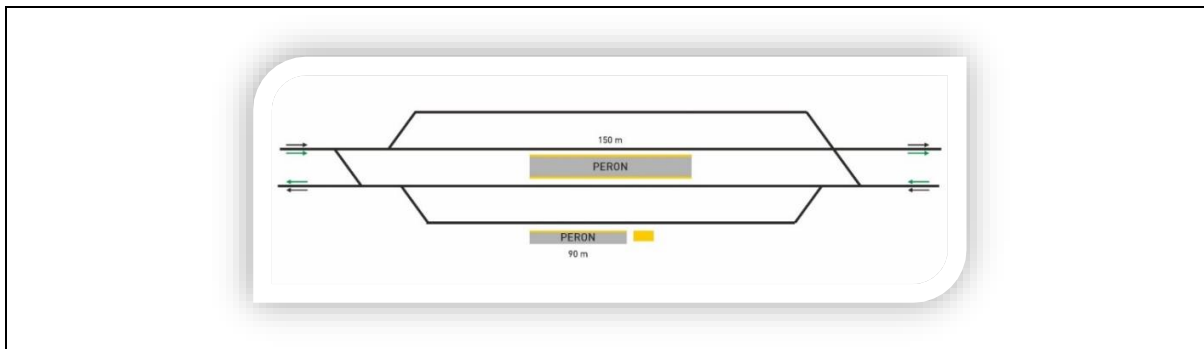
- na izhodnih, končnih in cepnih/prestopnih postajah:
  - združevanje mednarodnih potniških vlakov,
  - zaporedni odhod dveh ali več vlakov v različne smeri,
  - združevanje vlakov v notranjem prometu;
- postanki vlakov na posameznih postajah, kjer ustavljajo vlaki IC, EC, MV;
- garniture Siemens kot dvojne garniture;
- muzejski vlaki dolžine do 130 m;
- potniške garniture so sestavljene iz do 9 vagonov Pullman,
- agencijski vlaki in izredni vlaki, ki so praviloma daljših dolžin, opravljajo postanke na večjih postajah;
- načelo racionalne rabe finančnih sredstev;
- za vlake, ki vozijo občasno (petek/nedelja) ali izredni vlaki po naročilu: uvedba operativnih ukrepov;
- za postajališča v mestih, kjer ustavljajo vlaki IC, EC, MV oz. daljših dolžin, na primer Ljutomer mesto, se upošteva enaka dolžina kot na postajah posamezne skupine prog posamezne skupine prog (jedrno ali celovito omrežje oz. regionalne proge);
- vožnja več garnitur skupaj (po navadi zjutraj in zvečer), da vozi prva garnitura v obratovanju (»v službi«), druga garnitura pa izven obratovanja (»izven službe«), ki ima zaklenjena vrata in ni predvidena za vstop/izstop potnikov;



Slika 4.1.1: Prikaz vožnje dveh garnitur skupaj (po navadi zjutraj in zvečer), da vozi prva garnitura v obratovanju (»v službi«), druga garnitura pa izven obratovanja (»izven službe«), ki ima zaklenjena vrata; vir: DRI 2021.

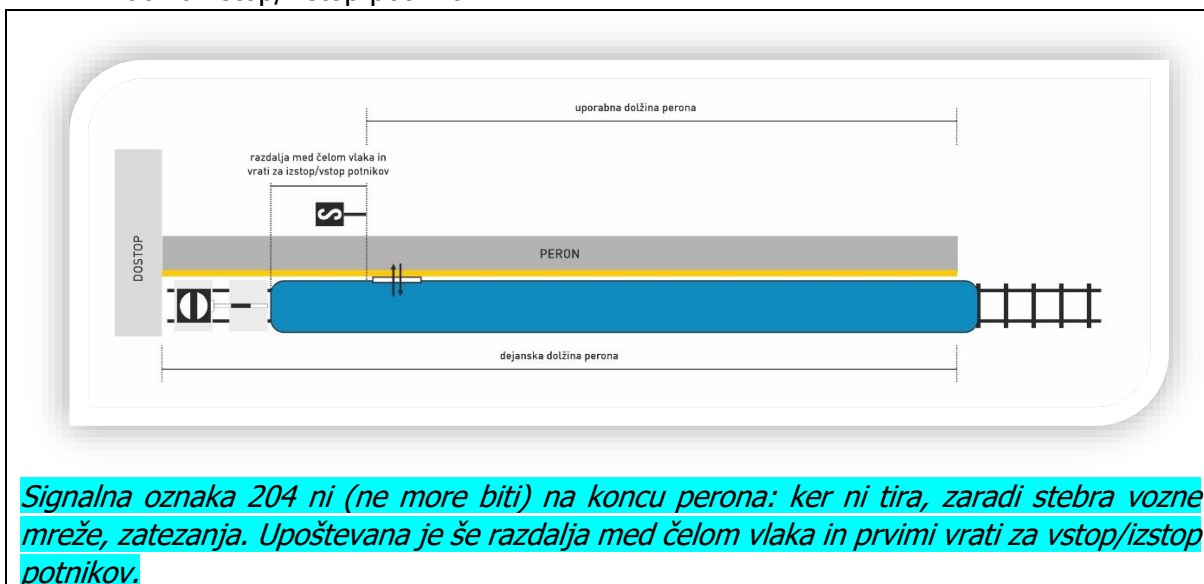
- na posameznem prometnem mestu (kombinacija daljšega in krajšega perona): da ustreza potrebam, vendar brez oviranja prometa vlakov (na vmesnih postajah vsaj dva peronizirana tira);





Slika 4.1.2: Prikaz umestitve peronov na posameznem prometnem mestu (kombinacija daljšega in krajšega perona): vsaj en peron/peronski tir, ki zagotavlja potrebe, vendar brez oviranja prometa vlakov; vir: DRI 2021.

- na čelnih postajah oz. slepih tirih je treba upoštevati razdaljo med čelom vlaka in prvimi vrati za vstop/izstop potnikov<sup>44</sup>.



*Signalna oznaka 204 ni (ne more biti) na koncu perona: ker ni tira, zaradi stebra vozne mreže, zatezanja. Upoštevana je še razdalja med čelom vlaka in prvimi vrati za vstop/izstop potnikov.*

Slika 4.1.3: Prikaz uporabne dolžine perona in dejanske dolžine perona a čelnih postajah oz. slepih tirih; vir: DRI 2021.

<sup>44</sup> Za motorne garniture Stadler KISS EMV, FLIRT EMV in FLIRT DMV je potrebnih 15,0 m. Za vlak s potniškimi vagoni in lokomotivo (vlak v klasični sestavi) je potrebnih do 25,0 m.

## 4.2 Odločitveni kriteriji za tipske dolžine peronov

Nabor kriterijev, ki se upoštevajo pri upravičevanju poenotenja in dolžin peronov glede na namembnost postaje in kategorijo proge:

1. investicija:
  - izvedba perona,
  - izvedba nadstrešnice,
  - ostala oprema: več razsvetljave, klopi, košev za smeti ipd., morebitna postavitve varnostnih ograj zunaj vstopnih/izstopnih točk;
2. obratovanje:
  - izvajanje zimske službe (pluženje, posipanje),
  - izvajanje rednega vzdrževanja (pometanje, popravila itd.),
  - razsvetljava;
3. redno in investicijsko vzdrževanje;
4. ostali kriteriji:
  - za daljši peron (podaljšanje glede na obstoječe stanje) včasih ni prostorske zmožnosti,
  - tveganje vandalizma ali poškodb in škode je pri daljšem peronu večje,
  - vidik uporabnikov glede dostopnosti in čakanja, kje bo vlak ustavil,
  - odziv/mnenja javnosti, če vidijo dolge perone in kratke vlake.

### Na privlačnost železnice vpliva tudi ustrezna dolžina peronov.

Odločitveni kriteriji za tipske dolžine peronov glede na prednosti in slabosti krajšega ali daljšega perona:

Odločitveni kriterij	Daljši peron	Krajši peron
Cena investicije	Višja	Nižja
Cena vzdrževanja	Višja	Nižja
Cena obratovanja	Višja	Nižja
Tveganje vandalizma	Večje	Manjše
Umestitev na lokaciji	Bolj zahtevna	Manj zahtevna
Primernost uporabe	Bolj primerno	Manj primerno
Odziv javnosti	Negativen	Positiven

Legenda:

(-) negativno	(+) pozitivno
---------------	---------------



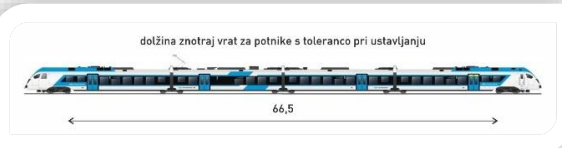
### 4.3 Metodologija določitve uporabne dolžine peronov

V nadaljevanju je prikazana metodologija določitve uporabne dolžine peronov glede na dolžine garnitur, dolžine znotraj vrat za potnike ipd.

Uporabljeni so naslednji podatki Slovenskih železnic:

- dolžina voznih sredstev – dolžina čez spenjačo/odbojnik,
  - dolžina voznih sredstev znotraj vrat za vstop/izstop potnikov,
- upoštevana pa je tudi toleranca pri ustavljanju.


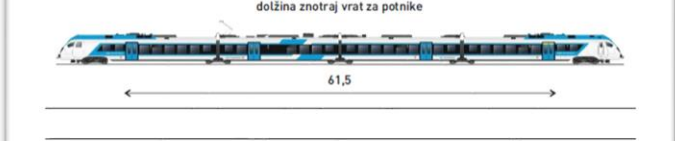
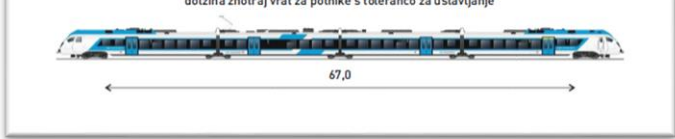
Tabela 4.3.1: Prikaz določitve **uporabne dolžine peronov** glede na obratovalne potrebe vlakov za potniški promet v Sloveniji; Stadler FLIRT EMV – enojna garnitura

Vozilo – serija: ime	Stadler 510/515, FLIRT EMV
Dolžina čez spenjačo (m)	
Dolžina znotraj vrat za potnike – skrajne mere med vrati (m)	
Dolžina <sup>45</sup> vključno s toleranco pri ustavljanju (m)	
Število sedežev in stojšč	423

Vir: Prikazano po podatkih družbe Slovenske železnice – Potniški promet, d. o. o.

<sup>45</sup> Gre za dolžino potniških vlakov glede na potrebe po obratovanju vlakov (za železniški promet skladno z načrtovanim voznim redom) vključno s toleranco pri ustavljanju, ki je določena na podlagi predpisanih vrednosti tujih železnic (5 m) glede toleranc pri ustavljanju.

Tabela 4.3.2: Prikaz določitve **uporabne dolžine peronov** glede na obratovalne potrebe vlakov za potniški promet v Sloveniji; Stadler FLIRT DMV – enojna garnitura

Vozilo – serija: ime	Stadler 610/615, FLIRT EMV
Dolžina čez spenjačo (m)	
Dolžina znotraj vrat za potnike – skrajne mere med vrati (m)	
Dolžina <sup>46</sup> vključno s toleranco pri ustavljanju (m)	
Število sedežev in stojišč	318




Vir: Prikazano po podatkih družbe Slovenske železnice – Potniški promet, d. o. o.

Ob upoštevanju zmogljivosti voznih sredstev za potnike, torej števila sedežev in števila stojišč, bo za obratovanje potniških vlakov zadostovala ena garnitura.

<sup>46</sup> Gre za dolžino potniških vlakov glede na potrebe po obratovanju vlakov (za železniški promet skladno z načrtovanim voznim redom) vključno s toleranco pri ustavljanju, ki je določena na podlagi predpisanih vrednosti tujih železnic (5 m) glede toleranc pri ustavljanju.

Na izhodnih, končnih in cepnih/prestopnih postajah je zaradi združevanje/razdruževanja vlakov, zaporedne odprave dveh ali več vlakov v različne smeri itd. treba upoštevati dvojne motorne garniture.




Tabela 4.3.3: Prikaz načina določitve **uporabne dolžine peronov** glede na potrebe po obratovanju vlakov za potniški promet v Sloveniji; Stadler FLIRT EMV – dvojna garnitura za izhodne, končne in cepne/prestopne postaje

Vozilo – serija: ime	Stadler 510/515, FLIRT EMV
Dolžina čez spenjačo (m)	 <p style="text-align: center;">dolžina čez spenjačo</p> <p style="text-align: center;">161,4</p>
Dolžina znotraj vrat za potnike – skrajne mere med vrati (m)	 <p style="text-align: center;">dolžina znotraj vrat za potnike</p> <p style="text-align: center;">142,2</p>
Dolžina <sup>47</sup> vključno s toleranco pri ustavljanju (m)	 <p style="text-align: center;">dolžina znotraj vrat za potnike s toleranco pri ustavljanju</p> <p style="text-align: center;">147,2</p>
Število sedežev in stojišč	846

Vir: Prikazano po podatkih družbe Slovenske železnice - Potniški promet, d. o. o.

<sup>47</sup> Gre za dolžino potniških vlakov glede na potrebe po obratovanju vlakov (za železniški promet skladno z načrtovanim voznim redom) vključno s toleranco pri ustavljanju, ki je določena na podlagi predpisanih vrednosti tujih železnic (5 m) glede toleranc pri ustavljanju.

Tabela 4.3.4: Prikaz načina določitve **uporabne dolžine peronov** glede na potrebe po obratovanju vlakov za potniški promet v Sloveniji; Stadler FLIRT DMV – dvojna garnitura za izhodne, končne in cepne/prestopne postaje

Vozilo – serija: ime	Stadler 610/615, FLIRT DMV
Dolžina čez spenjačo (m)	 <p style="text-align: center;">dolžina čez spenjačo</p> <p style="text-align: center;">140,8</p>
Dolžina znotraj vrat za potnike – skrajne mere med vrati (m)	 <p style="text-align: center;">dolžina znotraj vrat za potnike</p> <p style="text-align: center;">121,6</p>
Dolžina <sup>48</sup> vključno s toleranco pri ustavljanju (m)	 <p style="text-align: center;">dolžina znotraj vrat za potnike s toleranco za ustavljanje</p> <p style="text-align: center;">127,0</p>
Število sedežev in stojišč	636

Vir: Prikazano po podatkih družbe Slovenske železnice - Potniški promet, d. o. o.

<sup>48</sup> Gre za dolžino potniških vlakov glede na potrebe po obratovanju vlakov (za železniški promet skladno z načrtovanim voznim redom) vključno s toleranco pri ustavljanju, ki je določena na podlagi predpisanih vrednosti tujih železnic (5 m) glede toleranc pri ustavljanju.

#### 4.4 Metodologija določitve dolžine nadstrešnic na peronih

V nadaljevanju je prikazana metodologija določitve dolžine nadstrešnic na peronih glede na dolžine garnitur, dolžine znotraj vrat za potnike ipd., da bodo potniki zaščiteni pred vremenskimi vplivi, predvsem dežjem in snegom.

Uporabljeni so naslednji podatki Slovenskih železnic:

- dolžina voznih sredstev – dolžina čez spenjačo/odbojnik,
  - dolžina voznih sredstev znotraj vrat za vstop/izstop potnikov,
- upoštevana pa je tudi toleranca pri ustavljanju.

Pri dolžini nadstrešnic na peronih se upošteva dolžina voznih sredstev znotraj vrat za vstop/izstop potnikov in vključuje:

- toleranco za ustavljanje,
- stopnišče podhoda,
- dvigalo ipd.

Upoštevati je treba mesto ustavitve vlakov, mesto, s katerega potniki dostopajo na vlaka, ter lego stopnišča podhoda in dvigala.

V nadaljevanju so prikazane različne dolžine nadstrešnic na peronih, ki omogočajo da bodo potniki zaščiteni pred vremenskimi vplivi, zlasti dežjem in snegom, pri čemer so upoštevani mesto ustavitve vlakov, mesto, s katerega potniki dostopajo na peron in vlak, ter lega stopnišča podhoda in dvigala.



Slika 4.4.1: Prikaz dolžine nadstrešnice na peronu, ki omogoča, da bodo potniki zaščiteni pred vremenskimi vplivi, zlasti dežjem in snegom, pri čemer so upoštevani mesto ustavitve vlakov, mesto, s katerega potniki dostopajo na peron in vlak, ter lega stopnišča podhoda in dvigala; vir: DRI 2021.



Slika 4.4.2: Prikaz dolžine nadstrešnice na peronu, ki omogoča, da bodo potniki zaščiteni pred vremenskimi vplivi, zlasti dežjem in snegom, pri čemer so upoštevani mesto ustavitve vlakov, mesto, s katerega potniki dostopajo na peron in vlak, in lega stopnišča podhoda; vir: DRI 2021.



Slika 4.4.3: Prikaz dolžine nadstrešnice na peronu, ki omogoča, da bodo potniki zaščiteni pred vremenskimi vplivi, zlasti dežjem in snegom, pri čemer so upoštevani mesto ustavitve vlakov in mesto, s katerega potniki dostopajo na peron in vlak; gre za nivojski dostop – stranski peron ob postajnem posloplju; vir: DRI 2021.



## 5. Uporabne dolžine peronov glede na dolžine potniških vlakov

Na osnovi podatkov Slovenskih železnic in zakonskih podlag so opredeljene strokovno utemeljene uporabne dolžine peronov v okviru potreb po obratovanju vlakov glede na sestavo voznih sredstev (dolžina) in njihovih zmogljivosti za potnike (število sedežev in število stojišč).

Tabela 5.1: Prikaz uporabnih dolžin peronov glede na potrebe po obratovanju vlakov za potniški promet v Sloveniji

Vozilo – serija	Ime <sup>49</sup>	Opis	Število vozil <sup>50</sup>	Število sedežev in stojišč <sup>51</sup>	Dolžina <sup>52</sup> vključno s toleranco pri ustavljanju (m)
310/316	Pendolino – ICS	enosistemska garnitura	1	166	33,4
310/316	Pendolino – ICS	enosistemska garnitura	2	332	114,6
312-0xx	Siemens Desiro	enosistemska garnitura	1	244	18,2
312-0xx	Siemens Desiro	enosistemska garnitura	2	488	59
312/317-1xx	Siemens Desiro	enosistemska garnitura	1	346	34
312/317-1xx	Siemens Desiro	enosistemska garnitura	2	692	90
312-0xx in 312/317-1xx	Siemens Desiro	enosistemska garnitura	1 + 1	590	74,6
313/318	KISS EMV	dvonadstropna enosistemska garnitura (3 kV)	1	571	67,7
313/318	KISS EMV	dvonadstropna enosistemska garnitura (3 kV)	2	1142	147,5
510/515	FLIRT EMV	večsistemska garnitura (3, 15 in 25 kV)	1	423	66,5
510/515	FLIRT EMV	večsistemska garnitura (3, 15 in 25kV)	2	846	147,2
610/615	FLIRT DMV	dizel-električna garnitura	1	318	56,2
610/615	FLIRT DMV	dizel-električna garnitura	2	636	126,6
A, AB, B, D, WR	Potniški vagoni	potniški vagon: prvi, prvi in drugi, drugi razred, prtljažni in jedilni vagon	5	270	138,5
A, AB, B, D, WR	Potniški vagoni	potniški vagon: prvi, prvi in drugi, drugi razred, prtljažni in jedilni vagon	9	486	246,5
A, AB, B, D, WR	Potniški vagoni	potniški vagon: prvi, prvi in drugi, drugi razred, prtljažni in jedilni vagon	14	756	381,5

Vir: Prikazano po podatkih družbe Slovenske železnice – Potniški promet, d. o. o.

Za motorne garniture in vlake s potniškimi vagoni je glede na število sedežev/stojišč predvideno potrebno število garnitur, kot je prikazano v tabeli.

<sup>49</sup> Imena motornih garnitur niso predpisana v uradnih dokumentih, vendar gre za uveljavljena imena, ki se uporabljajo v praksi.

<sup>50</sup> Za železniški promet skladno z načrtovanim voznim redom.

<sup>51</sup> Število sedežev in stojišč vključuje tudi pomožne sedeže in prostor za invalide pri garniturah, ki jih imajo. Pri motorni garnituri serije 310/316 stojišča niso predvidena. Pri potniških vagonih (Pullman) gre za podatek o številu sedežev.

<sup>52</sup> Gre za dolžino vključno s toleranco pri ustavljanje, ki je določena na podlagi predpisanih vrednosti tujih železnic (5 m) glede toleranc pri ustavljanju.

## 6. Predlog tipskih uporabnih dolžin peronov

S ciljem gospodarnega ravnanja z javnimi viri bi bilo smiselno upoštevati določila zakonodaje, ki še vedno omogočajo prijazne storitve za potnike, in določiti tipsko dolžino peronov – uporabno dolžino peronov glede na dolžine potniških vlakov.

### Jedro in celovito omrežje:<sup>53</sup>

- **večje potniške postaje (Ljubljana, Zidani most<sup>54</sup>, Dobova, Celje, Pragersko<sup>55</sup>, Maribor, Hodoš, Postojna, Divača, Sežana, Koper, Jesenice itd.): 400 m<sup>56</sup>** skladno s potrebami (na primer združevanje mednarodnih potniških vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.);
- **na posameznih postajah, kjer ustavljajo vlaki IC, EC, MV: 250 m** skladno s potrebami oz. dolžinami vlakov (devet potniških vagonov) in na nekaterih posameznih postajah<sup>57</sup>, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.;
- **na izhodnih, končnih in cepnih/prestopnih postajah: 150 m** skladno s potrebami na primer združevanje vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd. (dvojne elektromotorne garniture Stadler ali trojne motorne garniture Siemens Desiro);
- **na preostalih postajah in postajališčih:<sup>58</sup>, <sup>59</sup> 150 m** skladno s potrebami oz. dolžinami vlakov (dvojne elektromotorne garniture Stadler ali trojne motorne garniture Siemens Desiro).

### Ostalo omrežje ali regionalne proge – v prihodnje elektrificirane:

- **na nekaterih posameznih postajah, za vlake IC, EC, MV: 250 m** skladno s potrebami oz. dolžinami vlakov (devet potniških vagonov); v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.;
- **na izhodnih, končnih in cepnih/prestopnih postajah: 150 m** skladno s potrebami, na primer združevanje vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd. ter postajah in postajališčih primestnega prometa<sup>60</sup> (dvojne elektromotorne garniture Stadler ali trojne motorne garniture Siemens Desiro);
- **na preostalih postajah in postajališčih: 90 m** skladno s potrebami oz. dolžinami vlakov (enojne elektromotorne garniture Stadler oz. dvojne motorne garniture Siemens Desiro).

<sup>53</sup> Na progi št. 44 Ormož–Središče–d. m. in št. 64 Pivka–Ilirska Bistrica–d. m., ki sta progi celovitega omrežja, so dejanske potrebe res manjše, vendar se ob upoštevanju predvidenih razvojnih vidikov se uporabna dolžina peronov predvidi po zadevnih predlogih.

<sup>54</sup> Minimalno 300 m.

<sup>55</sup> Minimalno 300 m.

<sup>56</sup> Skladno s potrebami lahko na posameznih postajah tudi več kot 400 m.

<sup>57</sup> Samo na nekaterih posameznih postajah v prihodnje v cilju razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.. Trenutno postaja Grobelno.

<sup>58</sup> Razen na postajališčih v urbanih mestih, kjer ustavljajo vlaki, EC, MV oz. vlaki daljših dolžin; na primer Ljutomer mesto.

<sup>59</sup> Za enojne elektromotorne garniture Stadler ali dvojne motorne garniture Siemens Desiro bi sicer zadostovalo 90 m, vendar do uvedbe taktnega voznega reda vlakov se izkazuje potreba po vožnjah dvojne elektromotorne garniture Stadler.

<sup>60</sup> Na regionalnih progah se upošteva za primestni promet na progah Ljubljana Šiška–Kamnik Graben, na odseku proge Birčna vas–Novo Mesto–Ljubljana, Grosuplje–Kočevje, na odseku proge Maribor–Ruše.

### Ostalo omrežje ali regionalne proge, ki bodo ostale neelektrificirane:

- na nekaterih posameznih postajah, za vlake IC, EC, MV: **250 m** skladno s potrebami oz. dolžinami vlakov (devet potniških vagonov); v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.;
- na izhodnih, končnih in cepnih/prestopnih postajah: **130 m**; skladno s potrebami, na primer združevanje/razdruževanje vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd., na nekaterih posameznih postajah/progah v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd. (dvojne dizelmotorne garniture Stadler);
- na preostalih postajah in postajališčih: **60 m** skladno s potrebami oz. dolžinami vlakov (enojne dizelmotorne garniture Stadler).

### Strokovno utemeljeni predlogi in obrazložitev

Jedrno in celovito omrežje:	
Dolžina	Število garnitur oz. vagonov
<b>400 m</b>	14 potniških vagonov
<b>250 m</b>	9 potniških vagonov
<b>300 m</b>	7 potniških vagonov
<b>150 m</b>	2 x 310 ICS; 332 potnikov 2 x 313 Stadler; 1142 potnikov 2 x 510 Stadler; 846 potnikov 3 x 312 Siemens; 1038 potnikov

Regionalne proge – v prihodnje elektrificirane:	
<b>250 m</b>	9 potniških vagonov
<b>150 m</b>	2 x 313 Stadler; 1142 potnikov 2 x 510 Stadler; 846 potnikov 3 x 312 Siemens; 1038 potnikov
<b>90 m</b>	<b>2 x 312 Siemens; 692 potnikov<sup>61</sup></b> 1 x 313 Stadler; 571 potnikov 1 x 510 Stadler; 423 potnikov
Regionalne proge, ki bodo ostale neelektrificirane:	
<b>250 m</b>	9 potniških vagonov
<b>130 m</b>	2 x 610 Stadler; 636 potnikov
<b>60 m</b>	1 x 610 Stadler; 318 potnikov

<sup>61</sup> Dvojna garnitura Siemens je referenčna dolžina za 90 m, sicer bi za enojne elektromotorne garniture Stadler dolžina lahko bila 70 m.

## 7. Uporabne dolžine tirov in prometne kode po posameznih progah

### Jedro omrežje

Tabela 7.1: Prikaz uporabnih dolžin tirov in prometnih kod za železniške proge RS v jedrnem omrežju

Št. proge	Nacionalno poimenovanje proge	Uporabna dolžina perona <sup>62</sup>	Nacionalni program migracije – prometna koda	Vrednost
10	d. m.–Dobova–Ljubljana	<b>400 m, 250 m, oz. 150 m</b>	<b>P4 P5</b>	200–400 m 50–200 m
30	Zidani most–Šentilj–d. m.			
40	Pragersko–Ormož			
41	Ormož–Hodoš–d. m.			
50	Ljubljana–Sežana–d. m.			
60	Divača–Cepišče Prešnica			
62	Cepišče Prešnica–Koper			

### Celovito omrežje

Tabela 7.2: Prikaz uporabnih dolžin tirov in prometnih kod za železniške proge RS v celovitem omrežju

Št. proge	Nacionalno poimenovanje proge	Uporabna dolžina perona <sup>63</sup>	Nacionalni program migracije – prometna koda	Vrednost
20 <sup>64</sup>	Ljubljana–Jesenice–d. m.	<b>400 m, 250 m, oz. 150 m</b>	<b>P4 P5</b>	200–400 m 50–200 m
44	Ormož–Središče–d. m.	<b>150 m oz. 90 m</b>	<b>P5</b>	50–200 m
64	Pivka–Ilirska Bistrica–d. m.	<b>250 m, 150 m oz. 90 m</b>	<b>P4 P5</b>	200–400 m 50–200 m

<sup>62</sup> Večje potniške postaje; združevanje mednarodnih potniških vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.: 400 m.

Na posameznih postajah, na katerih ustavljajo vlaki IC, EC, MV – 250 m.

Na izhodnih, končnih in cepnih/prestopnih postajah; združevanje vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd. ter na preostalih postajah in postajališčih: 150 m.

<sup>63</sup> Večje potniške postaje; združevanje mednarodnih potniških vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.: 400 m.

Na posameznih postajah, na katerih ustavljajo vlaki IC, EC, MV – 250 m.

Na izhodnih, končnih in cepnih/prestopnih postajah; združevanje vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd. ter na preostalih postajah in postajališčih: 150 m.

<sup>64</sup> Po TEN-T je opredeljena kot proga celovitega omrežja, vendar obstajajo prizadevanja za vključitev v jedro omrežje TEN-T.

## Regionalne proge – v prihodnje elektrificirane

Tabela 7.3: Prikaz uporabnih dolžin tirov in prometnih kod za regionalne železniške proge v RS

Št. proge	Nacionalno poimenovanje proge	Uporabna dolžina perona <sup>65</sup>	Nacionalni program migracije – prometna koda	Vrednost
21	Ljubljana Šiška–Kamnik Graben	<b>250 m<sup>66</sup>, 150 m oz. 90 m</b>	<b>P4 P5</b>	200–400 m 50–200 m
31	Celje–Velenje			
34	Maribor–Prevalje–d. m.			
80	d. m.–Metlika–Novo Mesto–Ljubljana <sup>67</sup>			
82	Grosuplje–Kočevje			

## Regionalne proge, ki bodo ostale neelektrificirane

Tabela 7.4: Prikaz uporabnih dolžin tirov in prometnih kod za regionalne železniške proge v RS

Št. proge	Nacionalno poimenovanje proge	Uporabna dolžina perona <sup>68</sup>	Nacionalni program migracije – prometna koda	Vrednost
32	d. m.–Rogatec–Grobello	<b>250 m<sup>69</sup>, 130 m oz. 60 m</b>	<b>P4 P5</b>	200–400 m 50–200 m
33	d. m.–Imeno–Stranje			
35	Lok Maribor Tezno–Maribor–Studenci			
42	Ljutomer–Gornja Radgona			
43	d. m.–Lendava			
61	Cepišče Prešnica–Podgorje–d. m.			
70	Jesenice–Sežana			
71	Cepišče Šempeter pri Gorici–Vrtojba–d. m.			
72	Prvačina–Ajdovščina			
73	Cepišče Kreplje–Repentabor–d. m.			
81	Sevnica–Trebnje			

<sup>65</sup> Na izhodnih, končnih in cepnih/prestopnih postajah; združevanje vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.: 150 m.

Na preostalih postajah in postajališčih: 90 m.

<sup>66</sup> Samo na nekaterih posameznih postajah, za vlake IC, EC, MV: 250 m skladno s potrebami oz. dolžinami vlakov (devet potniških vagonov); v prihodnje v cilju razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.. Trenutno postaja Novo mesto.

<sup>67</sup> Na odseku d. m.–Metlika–Novo Mesto elektrifikacija proga sicer ni predvidena v skladu Strokovnimi podlagami in predštudijo upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR, Številka projekta: 19\_804, Ljubljana, november 2020, vendar v prihodnje v cilju lažjega odvijanja prometa vlakov se upoštevajo dolžine peronov kot za elektrificirane proge.

<sup>68</sup> Na izhodnih, končnih in cepnih/prestopnih postajah; združevanje vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.: 130 m.

Na preostalih postajah in postajališčih: 60 m.

<sup>69</sup> Samo na nekaterih posameznih postajah, za vlake IC, EC, MV: 250 m skladno s potrebami oz. dolžinami vlakov (devet potniških vagonov); v prihodnje v cilju razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.. Trenutno postaja Nova Gorica.

Za konkretno posamezno postajo/postajališče se bo uporabno dolžino perona definiralo v Nacionalnem izvedbenem načrtu za TSI INF, ki se obdobjno spreminja.

Primer za progo Ljubljana–Jesenice–d. m.

postaja/ postajališče	uporabna dolžina perona v m	opomba
LJUBLJANA ŠIŠKA	150	prestopna postaja - v načrtovanju
LITOSTROJ	150	postajališče
LJUBLJANA STEGNE	150	postajališče
LJUBLJANA VIŽMARJE	150	postaja
MEDNO	150	postajališče
MEDVODE	150	postaja
RETEČE	150	postajališče
ŠKOFJA LOKA	<b>250, 150</b>	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV
BITNJE	150	postajališče - v načrtovanju
KRANJ	<b>250, 150</b>	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV
STRUŽEVO	150	postajališče - v načrtovanju
NAKLO	150	izhodna/končna postaja - v načrtovanju
PODNART	150	postaja
OTOČE	150	postajališče
GLOBOKO	150	postajališče
RADOVLJICA	150	postajališče
LESCE BLED	<b>250, 150</b>	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV
ŽIROVNICA	150	postaja
SLOVENSKI JAVORNIK	150	trenutno začasno prometno mesto; postajališče
JESENICE	<b>400, 250</b>	večja postaja; združevanje mednarodnih potniških vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.
JESENICE BOLNICA	150	postajališče - v načrtovanju
HRUŠICA	150	postajališče - v načrtovanju

xxx/yyy - na posameznem prometnem mestu (kombinacija daljšega in krajšega perona) za zagotavljanje potreb, vendar brez oviranja prometa vlakov

Primer za progo Ormož–Središče–d. m.

postaja/postajališče	uporabna dolžina perona v m	opomba
Frankovci	90	postajališče
Obrež	90	postajališče
Središče	150	izhodna/končna postaja

Pri načrtovanju posamezne postajo/postajališče se upošteva parameter, predviden s projektno nalogo. O zadostnem številu peronov in ustrezni dolžini se odločajo službe, ki so vključene v odvijanje prometa vlakov (vodenje prometa pri upravljavcu JŽI, prevoznika v potniškem prometu, družbe za inženiring v JŽI in organa za vodenje investicij v JŽI).

## Ključni parametri pri načrtovanju glede ustreznosti

### Primer postaja XYZ

Parameter	Sklic na TSI oz. uporabljeni TSI	Obstoječe stanje (vrednost ali da/ne)	Sklic na Pravila za načrtovanje oz. PN	Predvideno stanje (vrednost ali da/ne)	Prometna koda <sup>70</sup>	Ustrezno (da/ne)
1. uporabna dolžina perona	TSI Infrastruktura (poglavje 4.2.1 TSI-kategorizacija prog)	120 m	izhodna postaja jedrno omrežje – PN poglavje xy	150 m	P5	da
2. pasivna rezervacija (za podaljšanje perona)	TSI Infrastruktura (Dodatek S, Glosar, Preglednica 48, Termini)	ne	Pravila za načrtovanje <sup>71</sup>	da – 100 m	n. r.	da
2a. uporabna dolžina perona + pasivna rezervacija	/	/	/	250 m	P4	da
3. dejanska dolžina perona	n. r. – ni relevantno	125 m	/	165 m <sup>72</sup> razlog razlike <sup>73</sup>	n. r.	da
4. dostop na peron <sup>74</sup>	n. r.	nivojski dostop, 200 m oddaljen	Pravila za načrtovanje <sup>75</sup>	podhod, vzporedno s parkirišča	n. r.	da

<sup>70</sup> Vnesti je treba ustrezno prometno kodo na osnovi TSI Infrastruktura (poglavje 4.2.1 TSI-kategorizacija prog - Parametri zmogljivosti za potniški promet) in sicer za parameter 1. uporabna dolžina perona in parameter 2a. uporabna dolžina perona + pasivna rezervacija.

<sup>71</sup> Pasivno rezervacijo (za podaljšanje perona) se predvidi za vrednost oz. dolžino, ki je daljša od dolžine uporabne dolžine perona posamezne skupine prog; pri 60 m za 130 m, pri 90 m za 150 m, pri 150 m za 250 m, pri 250 m za 400 m.

<sup>72</sup> Dejanska dolžina perona (število peronskih elementov L), ki je večkrat daljša od uporabne dolžine perona zaradi različnih elementov in naprav v območju perona.

<sup>73</sup> Navesti je treba razlog razlike med dejansko dolžino in uporabno dolžino perona, ki utemeljuje daljšo dejansko dolžino perona (število peronskih elementov L) kot je predvidena uporabna dolžina perona (npr. steber VM pri čelnem tiru).

<sup>74</sup> Vnesti je treba podatke o dostopu na peron z vidika ustreznosti za potnika (čim bližje).

<sup>75</sup> Vlak je treba postaviti/ustaviti čim bližje mestu dostopa na peron, torej tam, kjer potniki prihajajo na peron (podhod ali nivojski dostop) ali odhajajo z njega.

## 8. Zaključek - predlog nadaljnjih dejavnosti

Nujni nadaljnji koraki:

- poenotenje zakonskih določil, zlasti izvedbenih aktov; Nacionalni izvedbeni načrt, v katerem se opredelijo predvidene uporabne dolžine peronov po posameznih progah in po potrebi tudi po posameznih postajah;
- priprava smernic/navodil oz. pravil za načrtovanje tipske železniške infrastrukture; za tipsko dolžino peronov, kar bo koristilo vsem subjektom, ki sodelujejo pri načrtovanju in zasnovi železniške infrastrukture, kratek predgovor prispevata tudi SŽ – Infrastruktura, d. o. o., in SŽ – Potniški promet, d. o. o.



## 9. Priloge

Uporabne dolžine tirov in prometne kode po posameznih progah:

1. jedrno omrežje
2. celovito omrežje
3. regionalne proge – v prihodnje elektrificirane, primestni promet in regionalne proge, ki bodo ostale neelektrificirane

## 10. Uporabljene kratice in razlaga pojmov

### Uporabljene kratice

KRATICA	POMEN	OPIS
DMG	Dizelmotorna garnitura	Potniška garnitura z dizelmotorjem. Lahko je: <ul style="list-style-type: none"> <li>- dizel-električna garnitura,</li> <li>- dizel-hidravlična garnitura,</li> </ul> dizel-mehanična garnitura.
DMV	Dizelmotorni vlak	Potniški vlak z dizelmotorjem, ko je v obratovanju za prevoz potnikov ali službene namene.
DMU	Dizelmotorno upravljanje	Način upravljanja dizelmotornika ali dizelmotorne garniture.
EC	Vlaki EuroCity	Visokokakovostni mednarodni potniški vlaki, ki vozijo na magistralnih progah v mednarodnem prometu in povezujejo pomembna gospodarska in turistična središča v Sloveniji in Evropi. Vozni čas vlakov EC je krajši, imajo manj postankov, večina ima klimatizirane potniške vagonne in ponudbo gostinskih storitev. Za vlake EC je treba plačati dodatek.
EMG	Elektromotorna garnitura	Potniška garnitura z elektromotorjem in iz sistema napajanja JŽI.
EMV	Elektromotorni vlak	Potniški vlak z elektromotorjem, ko je v obratovanju za prevoz potnikov ali službene namene.
EMU	Elektromotorno upravljanje	Način upravljanja elektromotornika ali elektromotorne garniture.
FLIRT DMV	Dizel-električni vlak	Dizel-električna garnitura/vlak, serija 610/615, dolžina 70,4 m.
FLIRT EMV	Večsistemski električni vlak	Večsistemski električni vlak (3, 15 in 25 kV), serija 510/515, dolžina 80,7 m.
IC	InterCity	Kakovostni vlaki, ki vozijo na daljših razdaljah v notranjem in mednarodnem prometu in tako povezujejo večja mesta, gospodarska in turistična središča. Sestavljeni so iz udobnih vagonov, imajo krajši vozni čas in manj postankov. Večina jih ponuja tudi gostinske storitve. Za vlak IC je obvezno plačilo dodatka.
ICS	InterCity Slovenija	InterCity Slovenija so potniški vlaki z motorno garnituro serije 310/316, imenovani Pendolino ali ICS. Sodobni klimatizirani vlaki z nagibno tehniko, večjo hitrostjo in udobjem, omogočajo pa tudi prevoz oseb na invalidskih vozičkih. V prvem razredu lahko potniki uporabljajo električne priključke. Vlaki ICS vozijo na relaciji Ljubljana–Maribor–Ljubljana, v poletni sezoni pa ob sobotah, nedeljah in praznikih tudi na relaciji Maribor–Ljubljana–Koper in nazaj. Za vlak ICS je obvezno plačilo dodatka.
INF	Infrastructure Infrastruktura	Strukturni podsistem, ki zajema tirne naprave, tirnice, kretnice, zgornji in spodnji ustroj, mostove, predore, perone itd.
KISS EMV	Dvonadstropni električni vlak	Dvonadstropna enosistemski garnitura/vlak (3 kV), serija 313/318, dolžina 79,84 m.
KV	Krmilni vagon	Enota pri motornih garniturah, ki ima prostor, v katerem so vse naprave za upravljanje vozila oziroma vožnje vlaka (prostor za krmiljenje ali vozniška kabina).
MV	Motorni vagon	Enota pri motornikih ali motornih garniturah, ki ima dizel- ali elektromotor.
MV	Mednarodni vlak	Kakovostni vlaki, ki vozijo v mednarodnem prometu. Imajo krajši vozni čas in manj postankov. Za potovanje z njimi je treba plačati dodatek v notranjem prometu.
MTS	Mejni tirni signal	Mejni tirni signal je signal, ki dovoljuje ali prepoveduje vlakovne vožnje oziroma premik. Je likovni in svetlobni. MTS se uporabljajo:

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- za razdelitev tira na posamezne odseke;</li> <li>- za označitev konca glavnega tira, ki nima glavnega signala;</li> <li>- za označitev konca slepega tira.</li> </ul>
PV	Priklopni vagon	Enota pri motornih garniturah, ki nima dizel- ali elektromotorja, ima pa prostor za krmiljenje ali vozniško kabino; serija 310/316, 312/317-1xx.
TSI	Technical specifications for interoperability Tehnične specifikacije interoperabilnosti	Zakonodajni akti za železniške podsisteme. Vsak strukturni in funkcionalni podsistem ima eno TSI. Kadar je potrebno, lahko več TSI zajame en podsistem in ena TSI več podsistemov. TSI določa tehnične zahteve, ki jih mora izpolnjevati proizvod, proces ali storitev. Urejajo podsistem ali del podsistema z namenom izpolnjevanja bistvenih zahtev in zagotavljanja interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema.
	Motornik	Če so vse enote motorne; serija 711, 312-0xx.
	Motorna garnitura	Če so enote potniškega vlaka sestavljene iz motorne in krmilne ali priklopne enote (MV + KV).

## Razlaga pojmov

POJEM	POMEN	OPIS
Uporabna dolžina perona	Parameter zmogljivosti za opredelitev TSI-kategorizacije proge glede na vrsto prometa (prometna koda)	<p>Skladno s TSI Infrastruktura (poglavje 4.2.9 Peroni) dolžina perona, ki je potrebna za opravljanje trenutnega obsega storitev – za vlake, ki bodo predvidoma ustavljali ob peronu (zahteve za tekoče storitve, pa tudi razumno predvidene zahteve za vsaj 10 let od začetka uporabe perona) vključno z ustrezno toleranco pri ustavljanju.</p> <p>Skladno z Navodilom za uporabo TSI Infrastruktura (str. 16) je vlak lahko daljši od dolžine perona (peron mora biti dolg do vrat za vstop/izstop potnikov vključno z ustrezno toleranco pri ustavljanju).</p>
Pasivna rezervacija	Ukrep, ki omogoča fizično širitev infrastrukture v prihodnosti, npr. podaljšanje perona	Skladno s TSI Infrastruktura (Dodatek S, Glosar, Preglednica 48, Termini) je treba v fazi načrtovanja predvideti pasivno rezervacijo.
Dejanska dolžina perona	Dejanska dolžina perona (število peronskih elementov L)	<p>Dejanska dolžina perona je izraz/pojem, ki sicer uradno ni še nikjer predpisan.</p> <p>Dejanska dolžina perona je večkrat daljša od uporabne dolžine perona zaradi različnih elementov in naprav v območju perona.</p>

## 11. Viri

1. TSI za strukturni podsistem Infrastruktura
2. Navodilo za uporabo TSI Infrastruktura
3. Signalni pravilnik
4. Prometni pravilnik
5. Pravilnik o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil
6. Smernice za železniške strukturne in funkcionalne pod sisteme, Prometno-tehnološke smernice za načrtovanje in zasnovno železniške infrastrukture, DRI upravljanje investicij, d. o. o., izdalo, Ljubljana 2018: MZI – DRSI.
7. Program omrežja, SŽ – Infrastruktura, d. o. o.
8. Podatki upravljavca JŽI; SŽ – Infrastruktura, d. o. o.
9. Podatki prevoznika v železniškem potniškem prometu; SŽ – Potniški promet, d. o. o.
10. Lastni izračuni
11. <http://www.slo-zeleznice.si/sl/>
12. [https://www.slo-zeleznice.si/images/skupina/Nova%20proga/NovaProga\\_osebna\\_izdaja\\_2018.net.pdf](https://www.slo-zeleznice.si/images/skupina/Nova%20proga/NovaProga_osebna_izdaja_2018.net.pdf)

## Priloga: Uporabne dolžine tirov in prometne kode po posameznih progah - Jedrno omrežje

Jedrno omrežje				
d. m.–Dobova–Ljubljana	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Dobova	400	večja postaja; združevanje mednarodnih potniških vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.	400	PN
Brežice	150	postaja	150	PN
Libna	150	postajališče	150	PN
Krško	250	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV	200	PN je potrjena, JN v teku, sprememba se lahko naredi v fazi projektiranja.
Brestanica	150	postaja	150	PN
Blanca	150	postaja	150	PN
Sevnica	250, 150	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV	200	PN je potrjena, JN v teku, sprememba se lahko naredi v fazi projektiranja.
Breg	150	postaja	150	PN
Loka	150	postajališče	150	PN
Radeče	150	postajališče	150	PN
Zidani Most	400 (min. 300)	večja postaja; združevanje mednarodnih potniških vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.		
Hrastnik	150	postaja	157; 152,4	IzN
Trbovlje	250	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV	255	IzN
Zagorje	250	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV	160; 220	IzN, zaradi neugodne geografske lege so se
Sava	150	postaja		
Litija	250, 150	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV	250; 160	IzN
Kresnice	150	postaja	160	IzN
Jevnica	150	postajališče		
Laze	150	postaja	160	IzN
Ljubljana Zalog	150	postajališče v okviru/območju postaje		
Ljubljana-Polje	150	postajališče		
Ljubljana	min. 400	večja postaja; združevanje mednarodnih potniških vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.	160/200; 3x400; 240; 200; 160	IzP PCL/ŽOLP 1

Jedrno omrežje				
Zidani most–Šentilj–d. m.	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Rimske Toplice	150	postaja	197; 200	izvedeno
Laško	250, 150	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV	150; 250	izvedeno
Celje	400, 250	večja postaja; združevanje mednarodnih potniških vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.	233; 405; 201,6	izvedeno
Štore	150	postajališče		
Šentjur	150	postaja	160	IzN
Grobelno	250, 150	postaja, v prihodnje v cilju razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Ponikva	150	postaja	160; 160	IzN
Ostrožno	150	postajališče		
Dolga gora	150	postaja		
Zbelovo	150	v načrtovanju postajališče		
Poljčane	250, 150	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV		
Slovenska Bistrica	150	postaja		
Pragersko	400 (min. 300)	večja postaja; združevanje mednarodnih potniških vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.		
Rače	150	postaja	160; 160	IzN
Orehova vas	150	postajališče		
Hoče	150	postaja		
Ledina	150	v načrtovanju postajališče	150	v načrtovanju
Maribor - Tezno	150	postajališče v okviru/območju postaje	201	izvedeno
Maribor	400	večja postaja; združevanje mednarodnih potniških vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.	400; 300; 250	izvedeno
Pesnica	150	postaja	153, 154	izvedeno
Cirknica	150	postajališče	150	izvedeno
Šentilj	150	postaja	150; 154	izvedeno

Jedrno omrežje

Pragersko–Ormož	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Šikole	150	postajališče		
Cirkovce	150	postajališče		
Cirkovce Polje	/	ne ustavljajo potniški vlaki		
Strnišče	150	postajališče		
Kidričevo	150	postaja		
Hajdina	150	postajališče		
Ptuj	<b>250, 150</b>	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV		
Moškanjci	150	postaja		
Zamušani	150	postajališče		
Osluševci	150	postajališče		
Cvetkovci	/	ne ustavljajo potniški vlaki		
Velika Nedelja	150	postajališče		
Ormož	<b>250, 150</b>	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV		

Jedno omrežje				
Ormož–Hodoš–d. m.	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Pušenci	150	postajališče		
Pavlovci	150	postajališče		
Ivanjkovci	150	postaja		
Mekotrnjak	150	postajališče		
Ljutomer mesto	<b>250</b>	postajališče, kjer ustavljajo IC, EC, MV		
Ljutomer	150	postaja		
Grlava	150	postajališče		
Veržej	150	postajališče		
Lipovci	150	postaja		
Murska Sobota	<b>250</b>	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV		
Puconci	150	postajališče		
Dankovci	/	ne ustavljajo potniški vlaki		
Mačkovci	150	postajališče		
Gornji Petrovci	150	postajališče		
Šalovci	150	postajališče		
Hodoš	<b>400</b>	večja postaja; združevanje mednarodnih potniških vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.		

Jedno omrežje				
Ljubljana–Sežana–d. m.	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Lj. Tivoli	150	postajališče	min 160	IzN/IDZ
Lj. Dolgi Most	150	postajališče	150	PID 2018
Brezovica	150	postaja	160	IzN
Vnanje Gorice	150	v načrtovanju postajališče	160	IzN
Notranje Gorice	150	postajališče	160	IzN
Preserje	150	postaja	160	IzN
Borovnica	<b>250, 150</b>	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV	240; 160	IzN
Verd	150	trenutno ne ustavljajo potniški vlaki; potrebna ponovna vzpostavitev		
Logatec	150	postaja		
Planina	150	postajališče		
Rakek	150	postaja		
Postojna	<b>400, 250</b>	postaja, v prihodnje v cilju razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Prestranek	150	postaja	160	IzN
Pivka	<b>250, 150</b>	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV	90; 280	IzN
Košana	150	postajališče		
Gornje Ležeče	150	postaja		
Divača	<b>400</b>	večja postaja; združevanje mednarodnih potniških vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.		
Povir	150	postajališče		
Sežana	<b>400</b>	večja postaja; združevanje mednarodnih potniških vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.		

Jedno omrežje				
Divača–Cepišče Prešnica	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Rodik	150	postaja		
Hrpelje - Kozina	<b>250</b>	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV		
Prešnica	150	postajališče		

Jedno omrežje

Cepišče Prešnica–Koper	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Črnotiče	150	postaja		
Hrastovlje	150	postaja		
Rižana	/	ne ustavljajo potniški vlaki		
Koper potniška	<b>400</b>	večja postaja; združevanje mednarodnih potniških vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.		

xxx/yyy - na posameznem prometnem mestu (kombinacija daljšega in krajšega perona) za zagotavljanje potreb, vendar brez oviranja prometa vlakov

navedba vrste prometnega mesta je v smislu potniškega prometa, namreč za nekatera prometna mesta je različna navedba v dokumentih upravljavca

Ljubljana, oktober 2021

## Priloga: Uporabne dolžine tirov in prometne kode po posameznih progah - Celovito omrežje

Celovito omrežje				
LJUBLJANA-JESENICE	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
LJUBLJANA ŠIŠKA	150	trenutno postaja, kjer ne ustavljajo potniški vlaki, v načrtovanju prestopna postaja		
LITOSTROJ	150	postajališče		
LJUBLJANA STEGNE	150	postajališče		
LJUBLJANA VIŽMARJE	150	postaja		
MEDNO	150	postajališče		
MEDVODE	150	postaja		
RETEČE	150	postajališče		
ŠKOFJA LOKA	<b>250, 150</b>	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV		
BITNJE	150	postajališče - v načrtovanju		
KRANJ	<b>250, 150</b>	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV		
STRUŽEVO	150	v načrtovanju postajališče		
NAKLO	150	v načrtovanju izhodna/končna postaja		
PODNART	150	postaja		
OTOČE	150	postajališče		
GLOBOKO	150	postajališče		
RADOVLJICA	150	postajališče		
LESCE BLEDE	<b>250, 150</b>	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV		
ŽIROVNICA	150	postaja		
SLOVENSKI JAVORNIK	150	trenutno začasno prometno mesto; postajališče		
JESENICE	<b>400, 250</b>	večja postaja; združevanje mednarodnih potniških vlakov, zaporedna odprava dveh ali več vlakov v različne smeri itd.		
JESENICE BOLNICA	150	v načrtovanju postajališče		
HRUŠICA	150	v načrtovanju postajališče		

Celovito omrežje				
Ormož–Središče–d. m.	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Frankovci	90	postajališče	90	v načrtovanju
Obrež	90	postajališče		
Središče	150	izhodna/končna postaja		

Celovito omrežje				
Pivka–Ilirska Bistrica–d. m.	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Narin	90	postajališče		
Kilovče	90	postajališče		
Ilirska Bistrica	250, 150	postaja, kjer ustavljajo IC, EC, MV		

xxx/yyy - na posameznem prometnem mestu (kombinacija daljšega in krajšega perona) za zagotavljanje potreb, vendar brez oviranja prometa vlakov

navedba vrste prometnega mesta je v smislu potniškega prometa, namreč za nekatera prometna mesta je različna navedba v dokumentih upravljavca



Priloga: Uporabne dolžine tirov in prometne kode po posameznih progah - Regionalne proge – v prihodnje elektrificirane, primestni promet in regionalne proge, ki bodo ostale neelektrificirane

Regionalna proga – v prihodnje elektrificirana in primetni promet				
Ljubljana Šiška–Kamnik Graben	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Ljubljana-Brinje	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Ljubljana-Ježica	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Ljubljana - Črnuče	150	postaja	80	Študija regioLUR
Trzin- ind.cona	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Trzin-Mlake	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Trzin	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Domžale	150	postaja	160; 160	IzN
Rodica	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Jarše-Mengeš	150	postaja	80	Študija regioLUR
Homec	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Šmarca	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Duplica Bakovnik	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Kamnik	150	postaja	80	Študija regioLUR
Kamnik mesto	150	postajališče	predvidena ukinitvev	
Kamnik Graben	150	postajališče	160	Študija regioLUR

Regionalna proga – rezervacija prostora za elektrifikacijo				
Celje–Velenje	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Celje Lava	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Petrovče	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Žalec	150	postaja	80	Študija regioLUR
Sempeter	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Polzela	150	postaja	80	Študija regioLUR
Šmartno ob Paki	150	postaja	80	Študija regioLUR
Paška vas	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Florjan	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Šoštanj	150	postaja	80	Študija regioLUR
Velenje Pesje	150	postaja	187 (obnovljen)	Študija regioLUR
Velenje	150	postaja	160	Študija regioLUR

Regionalna proga – rezervacija prostora za elektrifikacijo in primetni promet do p. Ruše				
Maribor–Prevalje–d. m.	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Maribor - Tabor	150	postajališče	120	izvedeno
Maribor - Studenci	150	postaja	80	Študija regioLUR
Maribor - Sokolska	150	postajališče	160	Študija regioLUR
Marles	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Limbuš	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Bistrica ob Dravi	150	trenutno postajališče, v načrtovanju postaja	80	Študija regioLUR
Ruše tovarna	150	postajališče	100	Študija regioLUR
Ruše	150	postaja	160 + 160	Študija regioLUR
Fala	90	postajališče	80	Študija regioLUR
Ruta	150	postaja	80	Študija regioLUR
Ožbalt	90	postajališče	80	Študija regioLUR
Podvelka	150	postaja	80	Študija regioLUR
Vuhred elektrarna	90	postajališče	80	Študija regioLUR
Vuhred	150	postaja	80	Študija regioLUR
Sveti Vid	90	postajališče	80	Študija regioLUR
Vuzenica	150	postaja	80	Študija regioLUR
Trbonje jezero	90	postajališče	80	Študija regioLUR
Trbonje	90	postajališče	80	Študija regioLUR
Sveti Danijel	90	postajališče	80	Študija regioLUR
Dravograd	150	postaja	80	Študija regioLUR
Podklanec	90	postajališče	80	Študija regioLUR
Dobrije	90	postajališče	80	Študija regioLUR
Ravne na Koroškem	90	postajališče	109	Študija regioLUR
Prevalje	150	postaja	80	Študija regioLUR
Holmec	90	postajališče	80	Študija regioLUR

Regionalna proga – v prihodnje elektrificirana in primetni promet Ljubljana-Novo mesto (Birčna vas)				
d. m.–Metlika–Novo Mesto–Ljubljana	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Lj. Vodmat	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Lj-Rakovnik	150	postaja	80	Študija regioLUR
Lj. Rudnik	150	v načrtovanju postajališče	150	PN
Lavrica	150	postajališče	100 (novogradnja I. 2018)	
Škofljica	150	postaja	160	PN
Šmarje Sap	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Grosuplje	150	postaja	150	
Mlačevo	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Žalna	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Višnja gora	150	postaja	80	Študija regioLUR
Polževo	150	postajališče, če ne bo ukinitveno	80	Študija regioLUR
Ivančna Gorica	150	postaja	160	Študija regioLUR

Šentvid pri Stični	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Radohova vas	150	postaja	80	Študija regioLUR
Gaber	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Šentlovrenc	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Velika Loka	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Štefan	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Trebnje	150	postaja	160	Študija regioLUR
Ponikve	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Mirna peč	150	postaja	80	Študija regioLUR
Hudo	150	postajališče	80	Študija regioLUR
Novo mesto	<b>250, 150</b>	postaja, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.	160	Študija regioLUR
NM Center	150	postajališče	80	Študija regioLUR
NM Kandija	150	postajališče	80	Študija regioLUR
NM Smihel	150	postajališče	100 (novogradnja l. 2018)	
Birčna vas	150	trenutno postajališče, v načrtovanju postaja	80	Študija regioLUR
Uršna sela	150	postaja	80	Študija regioLUR
Rožni dol	90	postajališče	80	Študija regioLUR
Semič	150	postaja	80	Študija regioLUR
Otovec	90	postajališče	80	Študija regioLUR
Črnomelj	150	postaja	80	Študija regioLUR
Gradac	90	postajališče	80	Študija regioLUR
Dobravice	90	postajališče	80	Študija regioLUR
Metlika	150	postaja	80	Študija regioLUR
Rosalnice	90	postajališče	80	Študija regioLUR

Regionalna proga – v prihodnje elektrificirana in приметni promet

Grosuplje–Kočevje	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Spodnja Slivnica	150	postajališče		
Čušperk	150	postajališče		
Dobrepolje	150	postaja		
Velike Lašče	150	postajališče		
Ortnek	150	postaja		
Zlebič	150	postajališče		
Ribnica	150	postaja		
Stara Cerkev	150	postajališče		
Kočevje	150	postaja		

Regionalna proga – v prihodnje ostane neelektrificirana

d. m.–Rogatec–Grobello	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Sv. Rok ob Sotli	60	postajališče		
Dobovec	60	postajališče		
Vidina	60	postajališče		
Rogatec	130	postaja		
Rjavica	60	postajališče		
Rogaška Slatina	60	postajališče		
Tekačevo	60	postajališče		
Podplatič	60	postajališče		
Mestinje	60	postajališče		
Stranje	130	postaja, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Šmarje pri Jelšah	130	postajališče, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Šentvid pri Grobelnem	130	postajališče, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		

Regionalna proga – v prihodnje ostane neelektrificirana

d. m.–Rogatec–Grobello	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Imeno	130	postaja, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Podčetrtek	130	postajališče, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Atomske Toplice	130	postajališče, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Podčetrtek Toplice	130	postajališče, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Sodna vas	130	postajališče, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Pristava	130	postajališče, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		

Regionalna proga – v prihodnje ostane neelektrificirana				
Ljutomer–Gornja Radgona	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Križevci-Boreci	60	z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Radenci	60	z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Gornja Radgona	130	z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		

Regionalna proga – v prihodnje ostane neelektrificirana				
d. m.–Lendava	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Lendava	130	namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		

Regionalna proga – v prihodnje ostane neelektrificirana				
Cepišče Prešnica–Podgorje–d. m.	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Podgorje	130	postaja		
Zazid	60	postajališče		
Rakitovec	60	postajališče		

Regionalna proga – v prihodnje ostane neelektrificirana				
Jesenice–Sežana	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Kočna	130	postajališče		
Vintgar	130	postajališče, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Podhom	130	postajališče		
Bled jezero	130	postaja		
Bohinjka Bela	130	postajališče		
Nomenj	130	postajališče		
Bohinjska Bistrica	130	postaja		
Podbrdo	130	postaja		
Hudajužna	130	postajališče		
Grahovo	130	postaja		
Podmelec	130	postajališče		
Most na Soči	130	postaja		
Avče	130	postajališče		
Kanal	130	postajališče, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Anhovo	130	postaja		
Plave	130	postajališče, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Solkan	130	postajališče		
Nova Gorica	<b>250, 130</b>	postaja, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Šempeter pri Gorici	130	postajališče, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		
Volčja draga	60	postajališče		
Okroglica	60	postajališče		
Prvačina	130	postaja		
Dornberk	60	postajališče		
Steske	60	postajališče		
Branik	60	postajališče		
Štanjel	130	postaja		
Kopriva	60	postajališče		
Dutovlje	60	postajališče		
Kreplje	60	postajališče		

Regionalna proga – v prihodnje ostane neelektrificirana				
Cepišče Šempeter pri Gorici–Vrtojba–d. m.	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Vrtojba	130	postaja		

Regionalna proga – v prihodnje ostane neelektrificirana				
Prvačina–Ajdovščina	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Dornberk vas	60	postajališče		
Batuje	130	postaja		
Kamnje	60	postajališče		
Dobravlje	60	postajališče		
Cesta	60	postajališče		
Ajdovščina	130	postaja		

Regionalna proga – v prihodnje ostane neelektrificirana				
Cepišče Kreplje–Repentabor–d. m.	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Repentabor	130	trenutno ne vozijo potniški vlaki, v prihodnje z namenom razvoja turizma, vožnje muzejskega vlaka, prevoza kolesarjev itd.		

Regionalna proga – v prihodnje ostane neelektrificirana				
Sevnica–Trebnje	uporabna dolžina perona v m	opomba	dolžina perona v m - izvedeno oz. v načrtovanju	vrsta dokum. oz. status
Boštanj	60	postajališče		
Jelovec	60	postajališče		
Tržišče	60	postajališče		
Tržišče	130	postaja		
Pijavice	60	postajališče		
Mokronog	60	postajališče		
Šentrupert	60	postajališče		
Mirna	60	postajališče		
Gomila	60	postajališče		
Trebnje-Kamna gora	60	postajališče		

xxx/yyy - na posameznem prometnem mestu (kombinacija daljšega in krajšega perona) za zagotavljanje potreb, vendar brez oviranja prometa vlakov

navedba vrste prometnega mesta je v smislu potniškega prometa, namreč za nekatera prometna mesta je različna navedba v dokumentih upravljavca

Ljubljana, oktober 2021