

B&B  
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

VIŠJEŠOLSKI STROKOVNI ŠTUDIJ

ŽELEZNIŠKI PROMET

# DIPLOMSKO DELO

IVO BAJEC

Ljubljana, junij 2007



**B&B**  
**VIŠJA STROKOVNA ŠOLA**

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija

Program: Promet

Modul: Železniški promet

# **POVEČANJE OBSEGA DELA NA INDUSTRIJSKEM TIRU »MERKUR KRANJ«**

Mentor: Jovan Kek, univ.dipl.ing. tehnologije prometa

Kandidat: Ivo Bajec

Ljubljana, junij 2007

## **IZJAVA**

Študent Ivo Bajec izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom Jovana Keka, univ. dipl. ing. tehnologije prometa.

V Ljubljani, dne 15.06.2007

Podpis \_\_\_\_\_

## **ZAHVALA**

Za dobro in strokovno razlago predmeta »Organizacija železniškega prometa«, ter koristne nasvete in pomoč pri izdelavi diplomskega dela, se zahvaljujem mentorju Jovanu Keku, univ. dipl. ing. tehnologije prometa.

Za razumevanje in iskreno podporo se zahvaljujem tudi vsem najbližjim, ki so mi stali ob strani in mi omogočili intenzivno delo pri nastajanju diplomskega dela.

## **POVZETEK**

V uvodnem delu diplomskega dela z naslovom »Povečanje obsega dela na industrijskem tiru »Mercur Kranj« sta navedena problem in cilj diplomskega dela. Na koncu uvodnega dela so navedene omejitve ter metode uporabljene pri izdelavi diplomskega dela.

V drugem poglavju je opisan Industrijski tir Mercur Kranj z vsemi napravami in opremo, ki je sestavni del industrijskega tira. Zraven opisa naprav in opreme so navedene glavne značilnosti in posebnosti, ki veljajo za industrijski tir Mercur Kranj.

V poglavju z naslovom »Organizacija dela na industrijskem tiru Mercur Kranj« je opisana trenutna organizacija dela na industrijskem tiru.

V četrtem poglavju so razloženi zdravstveni pogoji, ki jih morajo izpolnjevati delavci, ki opravljajo dela in naloge na industrijskem tiru Mercur Kranj, potrebna strokovna usposobljenost delavcev in osnovni pogoji varnosti in zdravja pri delu.

V predzadnjem poglavju diplomskega dela je opravljena analiza obsega dela na industrijskem tiru v času od leta 2004 do aprila 2007. Analizi trenutnega obsega dela sledi opis možnih rešitev in ukrepov za povečanje obsega dela na industrijskem tiru ter na koncu predlog zgraditve novega tira 5, ki bo omogočil povečanje obsega dela za 1500 vagonov na letni ravni.

V zaključnem poglavju so navedene ugotovitve in sklepne misli avtorja diplomskega dela.

## **KLJUČNE BESEDE**

- industrijski tir
- premik
- obseg dela
- organizacija dela
- tehnološki proces
- modernizacija
- predelovalna sposobnost industrijskega tira

## SUMMARY

The problem and the purpose of my diploma thesis with the title »Increase of amount of work on the industrial rail Merkur Kranj« are stated in the introduction part. At the end of this part I have talked about the restraints and the methods used in the process of making my diploma thesis.

I have described the Industrial rail Merkur Kranj in the second chapter with all its machines and equipment, which are the components of the industrial rail. I have also counted the main characteristics and specialities, which are typical for the Industrial rail Merkur Kranj.

The chapter with the title »Work organisation on the Industrial rail Merkur Kranj« the current organisation of work there is described.

The fourth chapter explains the health conditions that the workers, who carry out work and tasks on the Industrial rail Merkur Kranj, have to fulfil. It also emphasises the needed professional qualification and the basic conditions of General safety and accidents prevention regulations.

The analysis of the scope of work on the industrial rail in the period from the year 2004 to April 2007 is made in the penultimate part of my diploma thesis. I have continued with description of the possible solutions and measures for the increase of the scope of work. Finally I have made a suggestion about building a new rail number 5, which would ensure enlargement of the scope of work for 1500 wagons yearly.

The findings and the concluding thoughts of the author of the diploma thesis are specified in the final part of the diploma thesis.

## KEY WORDS

- industrial rail
- movement
- scope of work
- organisation of labour
- technological process
- modernisation
- processing capability of the industrial rail

**KAZALO VSEBINE**

<b>1. UVOD .....</b>	<b>6</b>
1.1 OPREDELITEV PROBLEMA .....	6
1.2 NAMEN IN CILJI DELA.....	6
1.3 OMEJITVE IN PREDPOSTAVKE .....	6
1.4 METODOLOGIJA DELA .....	7
<b>2. INDUSTRIJSKI TIR MERKUR KRANJ .....</b>	<b>8</b>
2.1 SPLOŠNE DOLOČBE.....	8
2.1.1 Poslovni red industrijskega tira .....	8
2.2 UPRAVLJANJE Z INDUSTRIJSKIM TIROM .....	9
2.3 PRIKLJUČEK INDUSTRIJSKEGA TIRA MERKUR KRANJ NA JAVNO ŽELEZNIŠKO INFRASTRUKTURO.....	9
2.4 PREVZEMNO MESTO VAGONOV .....	11
2.5 PODATKI O GRADNJI INDUSTRIJSKEGA TIRA .....	11
2.6 OPIS TIROV IN TIRNIH NAPRAV .....	12
2.6.1 Opis tirov in naprav na industrijskem tiru Merkur .....	12
2.6.2 Dejanske in uporabne dolžine tirov .....	17
2.6.3 Opis in zavarovanje kretnic.....	17
2.6.4 Krivine .....	18
2.6.5 Nagibne razmere tirov.....	19
2.6.6 Dovoljene obremenitve na os vozil .....	19
2.6.7 Največja dovoljena hitrost pri premiku .....	19
2.7 SIGNALNOVARNOSTNE NAPRAVE .....	19
2.7.1 Hramba ključev varnostnih naprav.....	19
2.7.2 Zavarovanje potnih prehodov.....	20
2.7.3 Sredstva za sporazumevanje.....	20
2.7.4 Ostale naprave na industrijskem tiru.....	20
<b>3 ORGANIZACIJA DELA NA INDUSTRIJSKEM TIRU MERKUR KRANJ.....</b>	<b>22</b>
3.1 ORGANIZACIJA VLEČNE SLUŽBE .....	22
3.1.1 Pogoji za promet vlečnih vozil HSŽ na industrijskem tiru Merkur Kranj .....	22
3.1.2 Pogoji za promet vlečnega vozila Merkur na tirih železnice .....	23
3.1.3 Premikalni stroj lastnika industrijskega tira .....	23
3.1.4 Vzdrževanje vlečnega vozila Mercedes Benz – UNIMOG .....	23
3.2 ORGANIZACIJA PREMIKALNE SLUŽBE.....	25
3.2.1. Raba predpisov in zakonskih določil .....	25
3.2.2 Premik na industrijskem tiru.....	26

3.2.3	Sredstva za zaviranje.....	29
3.2.4	Osebna varnost pri premiku .....	33
3.2.5	Zaviranje vagonov med premikom.....	34
3.2.6	Premikalne skupine in delovni čas .....	35
3.2.7	Zavarovanje vagonov zoper samo premaknitev in utek.....	35
3.2.8	Ravnanje pri premiku preko nivojskih potnih prehodov.....	36
3.2.9	Oskrbovanje industrijskih tirov .....	36
3.2.10	Premik vlečnih vozil HSŽ na tirih, kjer to redno ni predvideno .....	39
3.2.11	Primopredaja službe .....	40
3.3	VZDRŽEVANJE INDUSTRIJSKEGA TIRA MERKUR KRANJ .....	41
3.3.1	Splošna določila za vzdrževanje .....	41
3.3.2	Opravljanje vzdrževalnih del.....	42
<b>4.</b>	<b>KADROVSKE IN SPLOŠNE ZADEVE.....</b>	<b>43</b>
4.1	POSEBNI ZDRAVSTVENI POGOJI, KI JIH MORAJO IZPOLNJEVATI DELAVCI, ZAPOSLENI NA INDUSTRIJSKEM TIRU .....	43
4.1.1	Posebni zdravstveni pogoji .....	43
4.1.2	Delovna mesta s posebnimi zdravstvenimi pogoji .....	43
4.1.3	Predhodni zdravstveni pregledi.....	44
4.1.4	Obdobni zdravstveni pregledi.....	44
4.1.5	Izredni zdravstveni pregledi .....	44
4.1.6	Postopek ugotavljanja posebnih zdravstvenih pogojev in preverjanja zdravstvenih sposobnosti .....	45
4.1.7	Evidenca zdravstvenih pregledov .....	46
4.1.8	Delovna mesta na industrijskem tiru, z večjo nevarnostjo za poškodbe in zdravstvene okvare .....	46
4.1.9	Preverjanje delovne zmožnosti delavcev, ki neposredno sodelujejo v železniškem prometu na industrijskem tiru .....	47
4.1.10	Ugotavljanje splošnega telesnega in duševnega stanja delavca pred nastopom službe .....	47
4.1.11	Ugotavljanje prisotnosti alkohola pri delavcih .....	47
4.1.12	Ugotavljanje uživanja psihoaktivnih zdravil.....	48
4.2	STROKOVNA IZOBRAZBA DELAVCEV .....	48
4.2.1	Posebna strokovna usposobljenost .....	48
4.2.2	Izobraževanje delavcev za opravljanje del in nalog v železniškem prometu na industrijskem tiru .....	48
4.2.3	Pogoji za pridobitev strokovne izobrazbe, strokovni in periodični izpiti in redno poučevanje.....	48
4.2.4	Evidenca strokovnega usposabljanja in preverjanja znanja.....	49
4.3	ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI IN ZDRAVJA DELAVCEV PRI OPRAVLJANJU DEL NA SKUPNEM DELOVIŠČU .....	49
4.3.1	Osebna varstvena sredstva in oprema .....	49
4.4	SIGNALNA SREDSTVA PREMIKALNEGA OSEBJA.....	50
4.5	PREGLED DELOVNIH NALOG DELAVCEV PRI OPRAVLJANJU DELA NA INDUSTRIJSKEM TIRU .....	50



4.5.1	Vodja premika - premikalni vodja .....	50
4.5.2	Premikač .....	50
4.5.3	Strojvodja za premik.....	51
4.6	SKUPNE DOLOČBE.....	51
<b>5.</b>	<b>POVEČANJE OBSEGA DELA NA INDUSTRIJSKEM TIRU MERKUR KRANJ.....</b>	<b>52</b>
5.1	TRENTNI OBSEG DELA NA INDUSTRIJSKEM TIRU.....	52
5.2	MOŽNE REŠITVE IN UKREPI ZA POVEČANJE OBSEGA DELA NA INDUSTRIJSKEM TIRU .....	53
5.2.1	Organizacija dela na industrijskem tiru .....	54
5.2.2	Tehnološki proces dela .....	54
5.2.3	Povečanje nosilnosti vagonov .....	54
5.2.4	Povečanje uporabne dolžine industrijskega tira Merkur Kranj .....	54
<b>6.</b>	<b>ZAKLJUČEK.....</b>	<b>57</b>
	<b>LITERATURA.....</b>	<b>58</b>
	<b>KAZALO SLIK .....</b>	<b>59</b>
	<b>KAZALO SHEM.....</b>	<b>59</b>
	<b>KAZALO TABEL .....</b>	<b>59</b>
	<b>SEZNAM IN POMEN KRATIC .....</b>	<b>60</b>

## 1. UVOD

Na območju Slovenije je na Javno železniško infrastrukturo – proge Holdinga Slovenske železnice, d.o.o., priključeno 243 km industrijskih tirov s katerimi upravlja 158 lastnikov – podjetij, kateri v manjšem ali večjem obsegu opravljajo svoj transport po železnici.

Eden izmed industrijskih tirov je tudi industrijski tir Merkur Kranj, ki je predmet diplomskega dela. Skupna dolžina industrijskega tira znaša 1242 metrov in omogoča predelavo 10 – 15 vagonov dnevno. Navedena predelovalna sposobnost industrijskega tira zaradi številnih spremljajočih dejavnikov ter zaradi povečanega obsega dela, že nekaj časa predstavlja omejitev oziroma ozko grlo.

### 1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Izbrana tema diplomskega dela z naslovom »Povečanje obsega dela na industrijskem tiru Merkur Kranj« je glede na dejansko stanje precejšen izziv in motiv oziroma problem, ki ga je potrebno ustrezno rešiti.

Z analizo obsega dela v obdobju od leta 2004 naprej, lahko ugotovimo, da obseg dela konstantno narašča, predelovalna sposobnost industrijskega tira pa je že presežena, kar povzroča vedno večje stroške uporabniku in lastniku industrijskega tira.

### 1.2 NAMEN IN CILJI DELA

Cilj diplomskega dela je na podlagi ugotovljenega stanja in obsega dela v preteklem obdobju poiskati in predstaviti optimalno rešitev za povečanje predelovalne sposobnosti industrijskega tira Merkur Kranj.

Pri izbiri možnih in predvsem ekonomsko upravičenih in realno izvedljivih rešitev so upoštevane trenutne tirne kapacitete industrijskega tira, trenutni in predvideni obseg dela v prihodnjem obdobju ter trenutna organizacija in tehnologija dela na industrijskem tiru in na železniški postaji Kranj.

Dodatni strošek uporabnika industrijskega tira v višini 80.000,00 EUR letno, ki nastane zaradi presežene predelovalne sposobnosti industrijskega tira, nedvoumno kaže na nujnost rešitve problema diplomskega dela.

### 1.3 OMEJITVE IN PREDPOSTAVKE

Diplomsko delo je omejeno na potrebnih rešitvah in ukrepih za povečanje obsega dela na industrijskem tiru Merkur Kranj ob predpostavki, da bodo Slovenske železnice sledile povečanemu obsegu dela in se prilagodile novi organizaciji in tehnologiji dela na industrijskem tiru.

## **1.4 METODOLOGIJA DELA**

Pri izdelavi diplomskega dela so uporabljene naslednje raziskovalne metode:

- metoda analize in sinteze
- metoda deskripcije;
- metoda kompilacije;
- metoda komparacije.

## 2. INDUSTRIJSKI TIR MERKUR KRANJ

### 2.1 SPLOŠNE DOLOČBE

Na podlagi Zakona o varnosti v železniškem prometu, ki je bil sprejet v Državnem zboru Republike Slovenije 14. septembra 2000 in objavljen v Uradnem listu številka 85/2000, se mora za javno železniško infrastrukturo in za industrijske tire, ki se cepijo z nje, predpisati pogoje za varen, urejen in neoviran železniški promet.

Določila Zakona o varnosti v železniškem prometu, ki natančno predpisujejo opravljanje železniškega prometa na industrijskih tirih in progah drugih železnic, v določenih 89. člena predpisujejo obvezno izdelavo »Poslovnega reda« za vse industrijske tire«.

#### 2.1.1 Poslovni red industrijskega tira

Poslovni red industrijskega tira predpisuje: tehnološki proces dela na industrijskem tiru, posebne zdravstvene pogoje, potrebno strokovno usposobljenost izvršilnih delavcev, ter način ugotavljanja in preverjanja teh pogojev in usposobljenosti v skladu z enotnimi merili, ki so predpisani za izvršilne železniške delavce.

Poleg tega je v poslovnem redu opredeljena tudi odgovornost za posamezna dela v zvezi s stanjem, organizacijo, vodenjem in kontrolo železniškega prometa na industrijskih tirih. V poslovnem redu so zajeta tudi tista določila »Pogodbe o medsebojnih razmerjih pri uporabi industrijskih tirov«, ki urejajo odnose med železnico in Merkurjem-Trgovina in storitve, zadevajo pa varnostne ukrepe na prevzemnem mestu vagonov oziroma tako imenovanih skupnih deloviščih dveh delovnih organizacij v smislu Zakona o varnosti in zdravju pri delu.

V poslovnem redu morajo biti tudi določbe za opravljanje transportno-manipulativnih opravil, vzdrževanju tirnih in varnostnih naprav ter nadzor nad stanjem nekaterih naprav, skratka vseh tistih del, ki se nanašajo na skupni interes obeh pogodbenih strank.

S poslovnim redom morajo biti dokazno seznanjeni vsi delavci, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa na industrijskem tiru (pri usposabljanju novih delavcev je poslovni red vključen v program kot poseben predmet) in vsi delavci, ki organizirajo, vodijo in nadzirajo železniški promet na industrijskem tiru. Delavci, ki so pri svojem delu posredno vezani na železniški promet (nakladalci, vodje dvigal, viličarjev, vodje nakladanja, delavci varstva pri delu, kadrovske delavci, ki sprejemajo delavce itd.), pa morajo poznati le tiste določbe poslovnega reda, ki se nanašajo na njihova dela.

Delavci, ki se pri svojih delih in opravilih gibajo tudi v območju tirov industrijskega tira, morajo biti poučeni in izprašani (ob prvem nastopu dela in potem na vsaki dve leti) iz tistih določb in predpisov o varstvu pri delu na železnicah, ki se nanašajo na njihovo osebno varnost.

## 2.2 UPRAVLJANJE Z INDUSTRIJSKIM TIROM

Na industrijskem tiru »Mercur Kranj«, ki je v sestavi Mercur-Trgovina in storitve, se železniški promet opravlja s sredstvi in delavci Sekcije za vleko Ljubljana in Sekcije za tovorni promet Ljubljana, DE Jesenice.

Industrijski tir se uporablja za dovoz in razkladanje prispelih stvari v vagonških pošiljkah, pod posebnimi pogoji pa tudi kosovnih pošiljk, prispelih v vagonih ter za nakladanje in odpravo stvari v vagonških pošiljkah pod posebnimi pogoji, pa tudi za odpravo kosovnih pošiljk naloženih v vagone.

Souporabo industrijskega tira drugim uporabnikom železniškega transporta, ki niso v sestavi Merkurja, to je nakladanje in razkladanje vagonov na industrijskem tiru Mercur dovoljuje direktor Merkurja po predhodnem dogovoru s šefom Sekcije za tovorni promet Ljubljana. Dovoljenje za souporabo industrijskega tira se izda souporabniku pisno, en izvod dovoljenja pa se dostavi tudi HSŽ Ljubljana, PE tovorni promet zaradi uvrstitve souporabnika v Tarifo za prevoz blaga po progah Slovenskih železnic ST 800.03.

Za souporabo industrijskega tira se s posebno pogodbo, sklenjeno med lastnikom industrijskega tira in souporabnikom določi:

- tir, na katerem souporabnik lahko naklada oziroma razklada svoje vagonške pošiljke;
- višino nadomestila in način obračunavanja za dostavo vagonov iz prevzemnega mesta vagonov na manipulativno mesto in z njega nazaj na prevzemno mesto;
- dostavnino za odvoz vagonov s postaje Kranj na prevzemno mesto in odvoz vagonov nazaj na postajo Kranj;
- nadomestilo stroškov za souporabo industrijskega tira (stroški vzdrževanja, cepnih kretnic in SVTK naprav) in način obračuna ter plačila teh stroškov;
- Obveznost souporabnika, da upošteva tista določila tega poslovnega reda in pogodbe o medsebojnih razmerjih pri uporabi industrijskega tira, ki se nanašajo na souporabnika.

Glede odpovedi pogodbe o souporabi industrijskega tira je potrebno v celoti upoštevati zadevna določila pogodbe. Prenehanje pogodbe o souporabi mora lastnik industrijskega tira Mercur pisno sporočiti šefu Sekcije za tovorni promet Ljubljana in Poslovni enoti tovorni promet.

## 2.3 PRIKLJUČEK INDUSTRIJSKEGA TIRA MERKUR KRANJ NA JAVNO ŽELEZNIŠKO INFRASTRUKTURO

Industrijski tir Mercur d.d. Trgovina in storitve, cesta na Okroglo 7, Naklo, se odcepi enostransko, levo od dostavnega tira proge Kranj – Naklo s cepno kretnico »C« v km 3+184,90 in poteka po območju uporabnika ob skladiščnih halah do km 0+665,67, kjer se slepo konča.

Dostavni tir (proga): Kranj – nakladališče Naklo, se odcepi od železniške proge Ljubljana – Jesenice na postaji Kranj, ki je tudi nadzorna postaja nakladališča Naklo in industrijskega tira Merkur Kranj.



*Slika 1 :Železniška postaja Kranj  
Vir: Ivo Bajec; junij 2007*

Stacionarna točka: km 3+184,90 dostavne proge Kranj – Naklo je istočasno začetna točka: km 0+000; industrijskega tira Merkur Kranj.

Ker je industrijski tir priključen na tirno omrežje HSŽ, se za opravljanje železniškega prometa, vzdrževanje tirov in naprav na industrijskem tiru obvezno uporabljajo železniški predpisi, navodila in zakoni, ki so predpisani za javno železniško infrastrukturo.



*Slika 2 :Prikluček industrijskega tira Merkur Kranj – km 3+184,90  
Vir: Ivo Bajec; junij 2007*

## 2.4 PREVZEMNO MESTO VAGONOV

Prevzemno mesto vagonov je tisto mesto na industrijskem tiru, ki ga po medsebojnem dogovoru določita Merkur-Trgovina in storitve Naklo, ter Slovenske železnice. Nahaja se na industrijskem tiru in sicer:

- **Na tiru števil. 2/2a** od km 0+360 do km 0+415 in od km 0+432 pa do ločnice kretnice c-10 za vse vagonne, ki jih železnica dostavlja uporabniku za nakladanje in razkladanje. Na to prevzemno mesto se lahko dostavi skupina vagonov do največ 220 m skupne dolžine.
- **Na tirih števil. 1, 3 in 4** za vse tiste vagonne, ki jih premikalna skupina Merkurja predhodno pripravi za odvoz na postajo.

Prevzemno mesto vagonov je od postaje Kranj oddaljeno 3.582 m.



Slika 3 :Dostavljanje vagonov na prevzemno mesto  
Vir: Ivo Bajec; junij 2007

## 2.5 PODATKI O GRADNJI INDUSTRIJSKEGA TIRA

Prvotni industrijski tir je bil zgrajen leta 1982. Soglasje za gradnjo industrijskega tira je dne 29. 9. 1981 dalo Železniško gospodarstvo Ljubljana pod teh.št. 1999/4-7/80/721-457/81-OG. Gradbeno dovoljenje števil. 351-/B-505/81-81 z dne 30. 10. 1981 je izdal Republiški komite za energetiko, industrijo in gradbeništvo v Ljubljani. Lokacijsko dovoljenje št. 350/F-44/81-JM/ŠA z dne 6. 4. 1981 je izdal Republiški komite za energetiko, industrijo in gradbeništvo v Ljubljani. Uporabno dovoljenje za uporabo industrijskega tira je izdal Republiški komite za energetiko, industrijo in gradbeništvo v Ljubljani z odločbo št. 351/C-484/82-81 z dne 19. 2. 1982.

Leta 1987 je bil k skladiščni hali št. 5 dograjen nov tir št. 4, za katerega je tehnično dokumentacijo za gradnjo tira izdelalo ŽG Projektivno podjetje Ljubljana, uporaba

tira po opravljenem tehničnem pregledu, pa je bila dovoljena z uporabnim dovoljenjem št. 351-06-87-116, ki ga je dne 9. 2. 1988 izdal Republiški komite za energetiko, industrijo in gradbeništvo v Ljubljani.

Leta 2003 je investitor Merkur, trgovina in storitve, d.d. SI – 42202 Naklo, Cesta na Okroglo 7, dal izdelati projektno dokumentacijo PGD-PZI, Načrt gradbene konstrukcije – REKONSTRUKCIJA INDUSTRIJSKIH TIROV MERKUR V NAKLEM, št. projekta 3250/03, št. načrta 3464, z dnem 01.09.2003, ki jo je izdelalo SŽ-Projektivno podjetje Ljubljana d.d., projektiranje, inženiring, svetovanje, Vilharjeva 16a, 1130 Ljubljana.

Soglasje h gradnji je dal Holding Slovenske železnice, d.o.o., v smislu Zakona o urejanju prostora (Ur. list RS, št. 110/02) in na podlagi Zakona o varnosti v železniškem prometu (Ur. list RS, št. 85/00), ter na podlagi Zakona o graditvi objektov (Ur. list RS, št. 110/02), dne 26.09.2003 pod št. 644/1.-1.6/03SM.

## 2.6 OPIS TIROV IN TIRNIH NAPRAV

### 2.6.1 Opis tirov in naprav na industrijskem tiru Merkur

Industrijski tir ima v svoji sestavi en zvezni tir in devet manipulativnih tirov, ki so glede na kretniške povezave v situacijskem načrtu označeni kot tiri št. 1, 1a, 1b, 1c, 2, 2a, 3, 3a in 4.

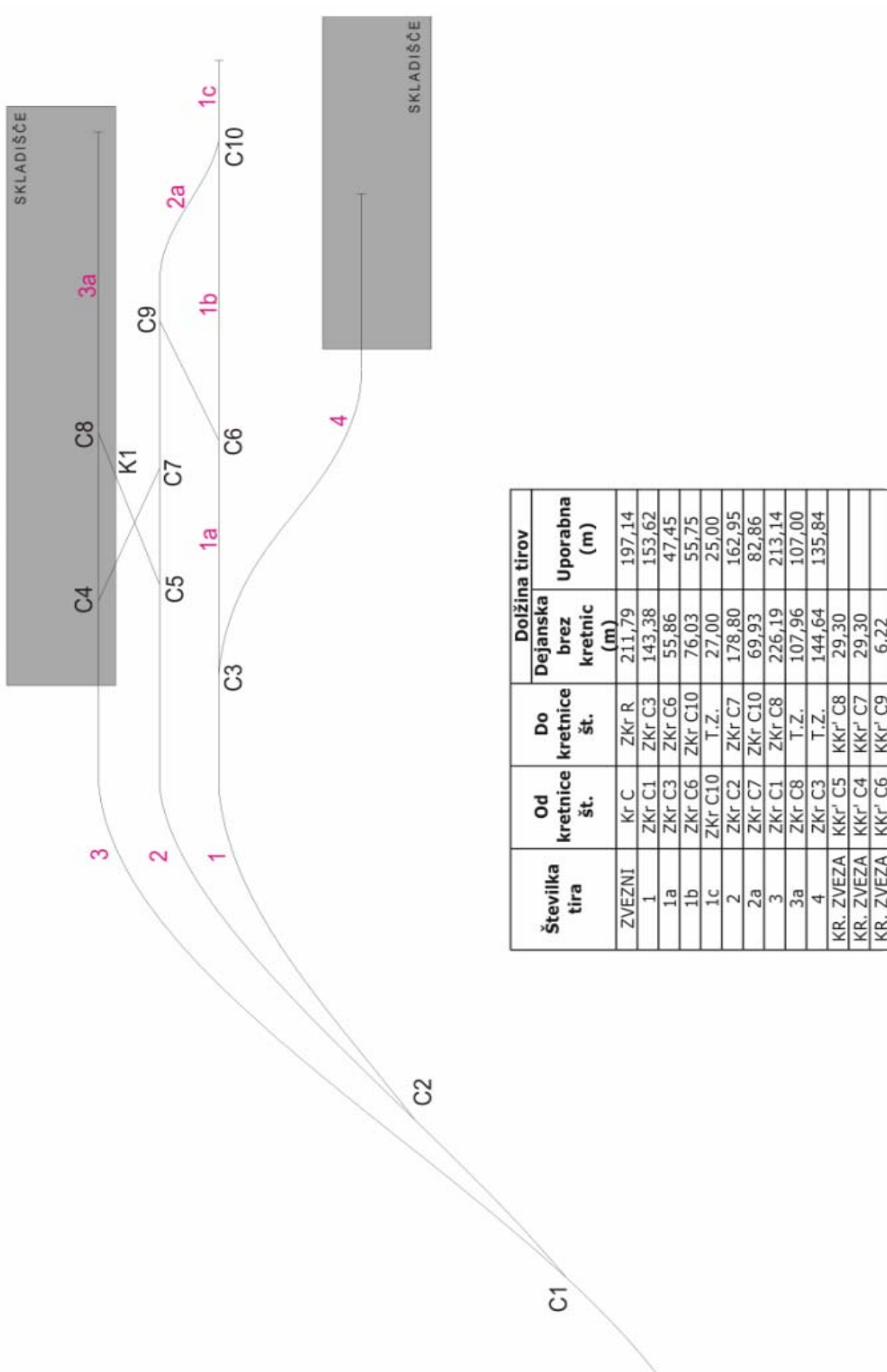
#### ZVEZNI TIR

Zvezni tir se odcepi od dostavne industrijske proge Kranj-Naklo, s cepno kretnico »c« in poteka do kretnice c-1 v km 0+239, kjer se konča.



Slika 4 :Priključek industrijskih tirov Merkur Kranj na zvezni tir; km 0+239  
Vir: Ivo Bajec; junij 2007





Številka tira	Od kretnice št.	Do kretnice št.	Dožijina tirov	
			Dejanska brez kretnic (m)	Uporabna (m)
ZVEZNI	Kr C	ZKr R	211,79	197,14
1	ZKr C1	ZKr C3	143,38	153,62
1a	ZKr C3	ZKr C6	55,86	47,45
1b	ZKr C6	ZKr C10	76,03	55,75
1c	ZKr C10	T.z.	27,00	25,00
2	ZKr C2	ZKr C7	178,80	162,95
2a	ZKr C7	ZKr C10	69,93	82,86
3	ZKr C1	ZKr C8	226,19	213,14
3a	ZKr C8	T.z.	107,96	107,00
4	ZKr C3	T.z.	144,64	135,84
KR. ZVEZA	KKr C5	KKr C8	29,30	
KR. ZVEZA	KKr C4	KKr C7	29,30	
KR. ZVEZA	KKr C6	KKr C9	6,22	

Shema 1 :Tirna situacija Industrijskega tira Merkur Kranj  
Vir: Ivo Bajec; junij 2007

- V km 0+050 je na tiru raztirniki R-1, ki je opremljen s signalno ploščo za raztirnike.
- V km 0+103 je ob desni strani tira steber progovnega opozorilnika, ki premikalno skupino opozarja na nivojski prehod dostopne poti do transformatorske postaje v km 0+300.
- V km 0+198 je na tiru raztirniki R-2, ki je opremljen s signalno ploščo za raztirnike.
- V km 0+239 se pri kretnici c-1 tir konča in od tu naprej se nadaljuje manipulativni tir št. 1.

### **TIR 1**

Tir 1 se začne pri kretnici c-1 v km 0+239 in poteka do kretnice c-3 v km 0+437, kjer se konča.

- V km 0+271 je kretnica c-2 s katero se odcepi tir št. 2.
- V km 0+300 je na tiru nivojski prehod dostopne poti do elektro-transformatorske postaje, ki je širok 3 m in je iz obeh smeri označen z Andrejevimi križi ter znakom Stop.
- V km 0+312 je ob desni strani tira betonski jašek dimenzije 2,2 x 1,9 m, ki je pokrit z pločevinastim pokrovom.
- V km 0+340 so na tiru dvokrilna vhodna vrata. Nosilna stebra vratnih kril sta od osi tira oddaljena na desni strani 2,45 m, na levi pa 2,53 m. Na vhodnih vratih je nameščen rdeč signalni lopar z belim robom, ki kaže Signalni znak 96 a: »Stoj«.
- V km 0+352 je nivojski prehod dostopne poti do bodoče skladiščne hale, ki bo zgrajena nad tirom št. 3.
- V km 0+390 je ob desni strani tira na oddaljenosti 3,80 m nadzemni hidrant za vodo, ki se uporablja v primeru požara.
- V km 0+420 je ob desni strani tira na oddaljenosti 1,35 m betonski jašek dimenzije 1,9 x 1,9 m, ki je pokrit z pločevinastim zaščitnim pokrovom.
- V km 0+424 je na tiru nivojski prehod širine 6,85 do 19,0 m, ki se uporablja kot dostopna pot za cestna vozila do skladiščnih hal in do odprtega skladiščnega prostora ob levi strani tira št. 3.
- V km 0+437 se tir konča pri kretnici c-3, od tu pa se nadaljuje tir št. 2a. Premikalna steza je od vhodnih vrat na levi in desni strani tira. Pri premiku je treba paziti na cestna vozila in transportno mehanizacijo, ki obratujejo ob in na tiru.

### **TIR 1a**

Tir 1a se nadaljuje v podaljšku tira št. 1 od kretnice c-3 v km 0+437 in poteka po asfaltiranem prostoru do kretnice c-6 v km 0+517, kjer preide v tir št. 1b. Ob desni strani tira je manipulativni prostor za cestna vozila in transportno mehanizacijo.

### **TIR 1b**

Tir 1b poteka od kretnice c-6 v km 0+517 do kretnice c-10 v km 0+641, kjer se konča.

- V km 0+547 je ob desni strani tira jašek dimenzij 1,9 x 1,9 m, ki je od osi tira oddaljen 1,8 m in je zaradi varnosti pokrit z zaščitnim pločevinastim pokrovom.

- V km 0+603 je prav tako jašek dimenzij 1,9 x 1,9 m, ki je od osi tira oddaljen 1,9 m in je pokrit z zaščitnim pločevinastim pokrovom. V km 0+641 pri kretnici c-10 se tir konča in preide v izvlečni tir št. 1c.

### **TIR 1c**

Tir 1c se začne v km 0+641 pri kretnici c-10 in poteka do tirnega zaključka v km 0+666, kjer se konča.

Na tiru je nivojski prehod, ki se uporablja za notranji transport. V dolžini 10,65 m je na koncu tira urejen manipulativni prostor za postavitve premikalnega dvopotnega tirnega vozila na tir.

### **TIR 2**

Tir 2 se odcepi od tira št. 1 s kretnico c-2 v km 0+271 in poteka vzporedno s tirom št. 1 ob skladiščnih halah št. 527 do kretnice c-7, kjer se konča in preide v tir št. 2a. Kilometrski položaj tira se ravna po kilometrskem položaju tira št. 1.

- V km 0+340 so na tiru dvokrilna vhodna vrata. Nosilna stebra vratnih kril sta od osi tira oddaljena na desni in levi strani tira po 2,53 m. Na krilu vhodnih vratih je nameščen rdeč signalni lopar z belim robom, ki kaže Signalni znak 96 a: »Stoj«.

- V km 0+352 je nivojski prehod dostopne poti do bodoče skladiščne hale, ki bo zgrajena nad tirom št. 3 v drugi gradbeni fazi.

- V km 0+477 in v km 0+417 so ob levi strani tira betonski temelji bodoče skladiščne hale.

- V km 0+424 je na tiru nivojski prehod širine 6,85 do 19,0 m, ki se uporablja kot dostopna pot za cestna vozila do skladiščnih hal in do odprtega skladiščnega prostora ob levi strani tira št. 3.

- Od km 0+438 do km 0+466 je ob levi strani tira stena skladiščne hale 527, ki je od osi tira oddaljena od 2,65 do 3,08 m.

- V km 0+456 je kretnica c-5, ki preko tirnega križišča povezuje tira št. 2 in 3/3a.

- V km 0+524 je kretnica c-7, kjer se tir konča. Premikalna steza je ob desni strani tira.

### **TIR 2a**

Tir 2a se nadaljuje v podaljšku tira št. 2 od kretnice c-7 in poteka do kretnice c-10 v km 0+641, kjer se konča.

- V km 0+570 je kretnica c-9, ki povezuje tira št. 1a in 2a.

- Od km 0+524 do konca tira je ob levi strani tira skladiščna hala 527. Premikalna steza je ob desni strani tira.

### TIR 3

Tir 3 se odcepi od tira št. 1 v km 0+239, s kretnico c-1 in poteka vzporedno s tirom št. 2 po področju uporabnika v notranjost skladiščne hale 527, kjer se pri kretnici c-8 v km 0+531 konča. Kilometrski položaj tega tira se ravna po kilometrskem položaju tira št. 1.

- V km 0+340 so na tiru dvokrilna vhodna vrata. Nosilna stebra vratnih kril sta od osi tira oddaljena na desni in levi strani tira po 2,90 m. Na vhodnih vratih je nameščen rdeč signalni lopar z belim robom, ki kaže Signalni znak 96 a: »Stoj«.

- V km 0+352 je nivojski prehod dostopne poti do bodoče skladiščne hale, ki bo zgrajena nad tirom št. 3.

- Od km 0+362 do km 0+416 so ob desni strani tira betonski temelji bodoče skladiščne hale, ki bo stala nad tirom, tako da bo tir potekal v notranjost skladiščne hale.

- V km 0+424 je na tiru nivojski prehod širine 6,85 do 19,0 m, ki se uporablja kot dostopna pot za cestna vozila do skladiščnih hal in do odprtega skladiščnega prostora ob levi strani tira št. 3.

- V km 0+438 so na tiru vhodna vrata v skladiščno halo 527.

- Od km 0+438 do km 0+466 in od km 0+512 do konca poteka tir v notranjosti skladiščne hale 527. V hali nad tirom obratujeta mostna dvigala znamke Metalna z nosilnostjo 20 ton.

- V km 0+449 je v tiru žlebasta kretnica c-4.

- V km 0+531 se pri kretnici c-8 tir konča. Premikalna steza je ob obeh straneh tira.

### TIR 3a

Tir 3a se začne v km 0+531 pri žlebasti kretnici c-8 in poteka v pokriti hali do tirnega zaključka v km 0+639 do tirnega zaključka, kjer se konča. Premikalna steza ja ob obeh straneh tira.

### TIR 4

Tir 4 se odcepi od tira št. 1 v km 0+437 s kretnico c-3 in poteka po območju asfaltiranega manipulativnega odprtega prostora do km 0+1169, kjer se pri tirnem zaključku slepo konča.

- Od km 0+115 do km 0+123 je na tiru manipulativni prehod za notranji transport, ki je iz obeh smeri označen z Andrejevim križem.

- V km 0+120 je na desni strani pravokotno na tir ščitni zid višine 1 m, ki je od osi tira oddaljen 1,70 m tako, da je označen s signalno oznako 211: »Sega v profil tira«.

- V km 0+120 je ob levi strani tira nosilni steber pokrite skladiščne hale, ki je od osi tira oddaljen 2,70 m.

- Od km 0+120 do konca tira je ob desni strani tira betonska bočna nakladalna klančina, ki je na začetku označena s signalno oznako 211: »Sega v profil tira«.

- V km 0+144 in 0+168 sta ob levi strani tira nosilna stebra pokrite skladiščne hale, ki sta od osi tira oddaljena 2,80 m.

- V km 0+168 se tir konča pri tirnem zaključku.

### **Posebnosti:**

Od vhodnih vrat naprej so vsi manipulativni tiri kakor tudi prostor v medtirju teh tirov v asfaltni utrditvi tako, da je industrijski tir prevozen s cestnimi vozili in transportno mehanizacijo, ki se uporablja pri nakladanju ter razkladanju vagonских pošiljk, kar je treba pri premiku obvezno upoštevati in skrbeti za popolno varnost premikalnih del.

### **2.6.2 Dejanske in uporabne dolžine tirov**

Dejanske in uporabne dolžine manipulativnih tirov industrijskega tira Merkur Kranj so sledeče:

- Zvezni tir ima dejansko dolžino 211,79 m, uporabno 197,11 m,
- tir št. 1 ima dejansko dolžino 143,38 m, uporabno 133,62 m,
- tir št. 1a ima dejansko dolžino 55,86 m, uporabno 47,45 m,
- tir št. 1b ima dejansko dolžino 76,03 m, uporabno 55,75 m,
- tir št. 1c ima dejansko dolžino 27,00 m, uporabno 25,00 m,
- tir št. 2 ima dejansko dolžino 178,80 m, uporabno 162,95 m,
- tir št. 2a ima dejansko dolžino 69,93 m, uporabno 62,86 m,
- tir št. 3 ima dejansko dolžino 226,19 m, uporabno 213,14 m,
- tir št. 3a ima dejansko dolžino 107,96 m, uporabno 107,00 m,
- tir št. 4 ima dejansko dolžino 144,64 m, uporabno 135,84 m.

Skupna dolžina industrijskih tirov lastnika Merkur Kranj znaša 1.241,58 metrov, od česar je uporabna dolžina 1.140,72 m.

### **Dolžina tirnih zvez med kretnicami:**

- c-5 do c-8 29,30 m,
- c-4 do c-7 29,30 m,
- c-6 do c-9 6,22 m.

Dolžina tirnih zvez med kretnicami ni všteta v skupno uporabno dolžino industrijskega tira.

### **2.6.3 Opis in zavarovanje kretnic**

**Cepna kretnica »c«** je oblike S – 45 - 6° - 200, enojna leva, na lesenih pragih in ima kretniško signalno svetilko, ki se ne razsvetljuje. Postavlja se ročno na kraju samem in je zavarovana (zaklenjena) s kretniško ključavnico tipa "ROBEL" v redni legi "prema" na dostavni tir Kranj- Naklo.

**Kretnica »c-1«** je oblike S – 45 – 6° - 200, enojna leva na lesenih pragih in je opremljena s signalno svetilko, ki se ne razsvetljuje. Postavlja se ročno na kraju samem in ni zavarovana. Njena redna lega je »prema« na tir št. 1.

**Kretnica »c-2«** je oblike S – 45 – 6° - 200, enojna desna na lesenih pragih in je opremljena s signalno ploščo. Postavlja se ročno na kraju samem in ni zavarovana. Njena redna lega je »prema« na tir št. 1.

**Kretnica »c-3«** je oblike S – 49 – 150 – 1:6,25, enojna desna na lesenih pragih in je opremljena s signalno svetilko, ki se ne razsvetljuje. Postavlja se ročno na kraju samem in ni zavarovana. Njena redna lega je »prema« na tira št. 1/1a.

**Kretnica »c-4«** je oblike S – 37 – 140 – 1:7, žlebasta, enojna desna na betonski plošči in nima signalne plošče tako, da je prevozna tudi s cestnimi vozili ter transportno mehanizacijo. Postavlja se ročno na kraju samem s pomočjo vzvodne palice. Njena redna lega je »prema« na tir št. 3/3a.

**Kretnica »c-5«** je oblike S – 37 – 140 – 1:7, žlebasta, enojna leva na betonski plošči in nima signalne plošče tako, da je prevozna tudi s cestnimi vozili ter transportno mehanizacijo. Postavlja se ročno na kraju samem s pomočjo vzvodne palice. Njena redna lega je »prema« na tir št. 2/2a.

**Kretnica »c-6«** je S – 49 – 150 – 1:6,25, enojna leva na lesenih pragih in je opremljena s signalno ploščo. Postavlja se ročno na kraju samem in ni zavarovana. Njena redna lega je v »premo« na tira št. 1a/1b.

**Kretnica »c-7«** je oblike S – 37 – 140 – 1:7, žlebasta, enojna desna na betonski plošči in nima signalne plošče tako, da je prevozna tudi s cestnimi vozili ter transportno mehanizacijo. Postavlja se ročno na kraju samem s pomočjo vzvodne palice. Njena redna lega je »prema« na tira št. 2/2a.

**Kretnica »c-8«** je oblike S – 37 – 140 – 1:7, žlebasta, enojna leva na betonski plošči in nima signalne plošče tako, da je prevozna tudi s cestnimi vozili ter transportno mehanizacijo. Postavlja se ročno na kraju samem s pomočjo vzvodne palice. Njena redna lega je »prema« na tira št. 3/3a.

**Kretnica »c-9«** je S – 49 – 150 – 1: 6,25, enojna leva na lesenih pragih in je opremljena s signalno ploščo. Postavlja se ročno na kraju samem in ni zavarovana. Njena redna lega je v »premo« na tir št. 2a.

**Kretnica »c-10«** je oblike S – 49 – 150 – 1: 6,25, enojna desna na lesenih pragih in je opremljena s kretniško signalno ploščo, ki se ne razsvetljuje. Postavlja se ročno na kraju samem in ni zavarovana. Njena redna lega je »prema« na tir št. 1b.

**Tirno križišče »K-1«**, ki s kretnicami c-4 in c-6 ter c-5 in c-8 povezuje tirno zvezo tirov št. 2/2a in 3/3a je oblike S – 37 – 1: 3,5.

#### 2.6.4 Krivine

Najmanjši polmer loka krivine je na tiru št. 3 takoj za vhodnimi vrati in ima  $R=100$  m.

### 2.6.5 Nagibne razmere tirov

Industrijski tir Merkur Kranj ima sledeče nagibne razmere:

- od cepne kretnice v km 0+000 do km 0+040 je tir v vzponu 10,7 ‰,
- od km 0+040 do km 0+328 je tir v vzponu 12,0 ‰ in
- od km 0+328 do km 0+666 je tir v horizontali.

Vsi ostali manipulativni tiri od km 0+328 naprej so v horizontali 0 ‰.

Na dostavnem tiru Kranj-Naklo je od postaje Kranj do cepne kretnice »c« največji nagib tira v vzponu 22 ‰.

### 2.6.6 Dovoljene obremenitve na os vozil

Industrijski tir je zgrajen za 250 KN 25 ton/os) osno obremenitev. Glede na to, da je na dostavnem tiru Kranj-Naklo največja dovoljena osna obremenitev 200 KN (20 ton/os) le-ta velja tudi za industrijski tir Merkur Kranj.

### 2.6.7 Največja dovoljena hitrost pri premiku

Največja dovoljena hitrost pri premiku na industrijskem tiru je 20 km/h. Ne glede na največjo dovoljeno hitrost, se hitrost vožnje premikalnega sestava mora prilagajati krajevnim razmeram in trenutni situaciji na terenu, za kar poskrbi tista premikalna skupina, ki opravlja premikalno delo.

Največja dovoljena hitrost pri premiku na industrijskem tiru s premikalnim dvopotnim vozilom Unimog, je 5 km/h.

## 2.7 SIGNALNOVARNOSTNE NAPRAVE

Za zavarovanje prometa na dostavnem tiru proge Kranj-Naklo in proti uteku vagonov iz industrijskega tira Merkur Kranj, je v km 0+050,40 vgrajen raztirnik R-1, ki je v redni legi "premik prepovedan" zaklenjen na tiru. Njegov ključ hrani vlakovni odpravnik postaje Kranj. Cepna kretnica »c« je zaklenjena s kretniško ključavnico in je z raztirnikom R-1 v medsebojni ključevni odvisnosti.

Glede na to, da je zvezni tir proti cepni kretnici v padcu 12 ‰, je v km 0+198,30 zaradi dodatnega zavarovanja premikalnih voženj vgrajen tudi dodatni raztirnik R-2, ki pa ni v ključevni odvisnosti s cepno kretnico in raztirnikom R-1.

Ne glede na opisano zavarovanje, morajo biti na industrijskem tiru vsi stoječi vagoni stalno zavarovani proti samo premaknitvi oziroma uteku po določbah Navodila 42.

### 2.7.1 Hramba ključev varnostnih naprav

Ključa raztirnikov R-1 in R-2 hrani vlakovni odpravnik v prometnem uradu postaje Kranj. Ključ cepne kretnice »c« je pridržan v kontrolni ključavnici raztirnika R-1.

Dvojniki ključev cepne kretnice in raztirniov so zalivkani v posebni omarici ključev v prometnem uradu postaje Kranj.

Ključ vhodnih vrat industrijskega tira hrani vratar-varnostnik Merkurja, kateri tudi odpira in po končanem premiku zapira vhodna vrata.

### 2.7.2 Zavarovanje potnih prehodov

Potni prehodi na industrijskem tiru nimajo posebnih naprav za zavarovanje, temveč so zavarovani in označeni samo z Andrejevimi križi in cestno prometnimi znaki Stop.

Vožnja premikalnega sestava preko potnih prehodov, ki so na dostavnem tiru proge Kranj-Naklo in premik po tistih manipulativnih tirih industrijskega tira Merkur Kranj, kateri so prevozni tudi s cestnimi vozili ter transportno mehanizacijo, se mora opraviti previdno ob upoštevanju vseh varnostnih ukrepov, ki jih za tako vrsto premika predpisujejo določila Navodila za premik.

Zavarovanje potnih prehodov pri premiku na industrijskem tiru opravi tista premikalna skupina, ki preko njih premika.

### 2.7.3 Sredstva za sporazumevanje

Delavci železnice in delavci Merkurja se med seboj sporazumevajo telefonično s pomočjo poštno-telefonske zveze, med oskrbovanjem pa ustno (osebno). Delavci Merkurja se med seboj sporazumevajo o potrebi izmenjave vagonov na nakladalnih in razkladalnih mestih ustno (osebno), o premikalnih vožnjah pa samo s predpisanimi ročnimi signalnimi znaki premikalnega osebja.

### 2.7.4 Ostale naprave na industrijskem tiru

Na manipulativnem tiru št. 3 znotraj skladiščnih hal so nad tirom nameščena dva mostna dvigala, ki obratujeta vzdolž hale in nad tirom. Dvigala se uporabljata za nakladanje in razkladanje vagonov ter za razmeščanje izdelkov in materiala znotraj skladiščne hale in imajo naslednje tehnične karakteristike:

<b>Znamka dvigala:</b>	<b>METALNA – SRM Maribor</b>
Nosilnost pod polno obremenitvijo:	20 ton
Obratovalni razred:	H3/B4 (Sist, DIN)
Tov. številka dvigala:	515889
Leto izdelave:	2004

Pred začetkom premika na tistih tirih, kjer obratujejo viličarji, avto dvigalo in oba mostna dvigala, mora premikalni vodja o nameravanem premiku obvestiti vse voznike viličarjev, voznika avto dvigala in upravljalca mostnih dvigal, da prenehajo s transportnimi manipulacijami ter da se umaknejo na varno razdaljo od tira.

Grabilca mostnih dvigal morajo mirovati izven profila tira vse dotlej dokler se ne konča začetno premikalno delo. Premikalni vodja sme pričeti s premikom šele takrat,



ko je obvestil vse delavce in ko je transportna mehanizacija skupaj z delavci umaknjena na varno razdaljo od tira po katerem se bo opravljal premik.

Ker po tirih obratujejo tudi druga cestna vozila, mora premikalni vodja opraviti premik na teh tirih posebno previdno in se pred začetkom premika osebno prepričati, da na tiru ali v bližini tira ni cestnih vozil.



*Slika 5 :Potni prehod na industrijskem tiru Merkur Kranj*

*Vir: Ivo Bajec; junij 2007*

Hitrost pri premiku ne sme biti večja od človeške hoje, v primerni oddaljenosti pa mora pred vozili hoditi premikač ali premikalni vodja ter opozarjati delavce na nevarnost, ki jim zaradi premika preti. Smiselno se prejšnje določbe nanašajo tudi pri dostavi vagonov v halo.

Industrijski tir z vsemi pripadajočimi tirnimi napravami od cepne kretnice naprej (tudi cepna kretnica »c« in raztirnika R-1 ter R-2) so last Merkurja.

## 3 ORGANIZACIJA DELA NA INDUSTRIJSKEM TIRU MERKUR KRANJ

### 3.1 ORGANIZACIJA VLEČNE SLUŽBE

V sklopu notranjega transporta Merkurja je za potrebe prevoza tovora (stvari) po industrijskih tirih med železniško postajo Kranj in skladišči ter za razmeščanje železniških vagonov na nakladalno-razkladalne tise organiziran železniški promet oziroma premikalna služba.

Glede na to, da notranji transport spada v Merkur je za pravilno, pravočasno in gospodarno izvajanje nalog železniškega prometa na območju industrijskih tirov odgovoren Merkur oziroma konkretno premikalni vodja.

Železniški promet opravljajo delavci PE vleka vlakov in delavci PE tovorni promet. Vsa dela in naloge pri premiku neposredno opravljajo premikalni vodja, premikači in strojevodja.



*Slika 6 :Vlečno vozilo Slovenskih železnic serije 643 - 031  
Vir: Ivo Bajec; junij 2007*

#### 3.1.1 Pogoji za promet vlečnih vozil HSŽ na industrijskem tiru Merkur Kranj

Vlečna in druga (vlečena) tirna vozila, ki obratujejo na industrijskih tirih, morajo izpolnjevati enake pogoje kot vozila, ki obratujejo na tirih in progah Slovenskih železnic.

Lokomotivsko in premikalno osebje, ki opravlja premik na industrijskem tiru z lastnim premikalnim vozilom ali premikalno lokomotivo, mora imeti ustrezeni strokovni izpit, ki ga zahtevajo železniški predpisi. Strokovni izpit in obdobjno preverjanje znanja opravlja osebje iz prejšnjega odstavka pred komisijo, ki jo določi železnica.

### 3.1.2 Pogoji za promet vlečnega vozila Merkur na tirih železnice

Vlečno vozilo redno obratuje samo na svojem industrijskem tiru. Če je potrebno zaradi izjemnih razmer z vlečnim vozilom Merkurja voziti po postajnih tirih, mora poleg tega, da izpolnjuje pogoje iz predhodne točke, imeti še posebno pisno soglasje za vožnjo po postajnih tirih, ki ga na podlagi pisne vloge Merkurja, izda služba za vleko HSŽ Ljubljana.

### 3.1.3 Premikalni stroj lastnika industrijskega tira

Za opravljanje premikalnih del pri razmeščanju vagonov na industrijskem tiru, se uporablja vlečno vozilo Mercedes Benz – UNIMOG, ki je prirejeno kot cestno in kot tirno vozilo (v nadaljevanju: premikalno dvopotno vozilo). Premikalno dvopotno vozilo mora biti tehnično pregledano po veljavnih predpisih za cestna vozila in kot tirno vozilo po določbah ZVZP.

V primerih, ko premikalno dvopotno vozilo zaradi okvare ali tehničnega pregleda ni mogoče uporabiti za premik na industrijskem tiru, vodja notranjega transporta v dogovoru z vodjo logistike naroči nadomestno lokomotivo pri Sekciji za vleko vlakov Ljubljana, s katero Merkur sklene posebno najemno pogodbo.

Z lokomotivo, ki bi jo v smislu navedene pogodbe dostavila Sekcija za vleko vlakov, praviloma upravlja strojevodja te sekcije. Če ta strojevodja ni seznanjen s krajevnimi razmerami na industrijskem tiru, se mu dodeli strojevodja vodnik iz Merkurja. Če bi z nadomestno lokomotivo upravljal strojevodja Merkurja, kar mora biti predhodno dogovorjeno s Sekcijo za vleko, mora ta strojevodja biti usposobljen za upravljanje z dostavljeno vrsto oziroma serijo lokomotive.

Premikalno dvopotno vozilo mora biti vedno v takem stanju, da ga je mogoče v vsakem trenutku uporabljati varno in hitro, za kar skrbi strojevodja - voznik.

O morebitnih okvarah na premikalnem vozilu, mora strojevodja – voznik redno obveščati nadrejenega vodjo, ki poskrbi za nadaljnje aktivnosti za čimprejšnje popravilo. Za redno pripravljenost premikalnega osebja skrbi premikalni vodja.

### 3.1.4 Vzdrževanje vlečnega vozila Mercedes Benz – UNIMOG

Redno in investicijsko vzdrževanje premikalnega dvopotnega vozila, se mora opravljati v skladu z železniškimi predpisi oziroma v skladu s Pravilnikom o vzdrževanju vlečnih vozil in po navodilih, ki jih predpiše proizvajalec Mercedes-Benz.

Vsakodnevne redne preglede pred začetkom in po končanem premikalnem delu, opravlja strojevodja – voznik premikalnega vozila. Manjša popravila in kontrolne preglede, ki ne spadajo v investicijsko vzdrževanje opravljajo delavci notranjega transporta. Popravila, ki spadajo v tekoče oziroma investicijsko vzdrževanje opravljajo pooblaščen tehnične družbe, ki se ukvarjajo s takimi deli.

Vodja notranjega transporta vodi matično knjigo premikalnega vozila v katero vpisuje vsa popravila in kontrolne preglede ter skrbi za redna in investicijska vzdrževanja (redna in izredna popravila ter kontrolni pregledi).



Slika 7 :Premikalno dvopotno vozilo Mercedes Benz - UNIMOG  
Vir: Ivo Bajec; junij 2007

#### Tehnični podatki o vozilu

Model znamke Unimog	406
Leto izdelave	1982
Prostornina motorja	05675 cm <sup>3</sup>
Moč motorja	062 KW
Pnevmatike	10.5 R 20 M+S Continental MPT 80
Skupna masa v kg	4200 + 2000 - uteži

#### Največje dovoljene hitrosti

Na tirih pri vožnji naprej	50 km/h
Na tirih pri vožnji nazaj	50 km/h
Na tirih čez kretnice	25 km/h

Zaradi krajevnih razmer na industrijskem tiru, je pri opravljanju premika največja dovoljena hitrost premikalnega dvopotnega vozila le 5 km/h.

Največja dovoljena vlečna obremenitev dvopotnega vozila znaša 400 ton na naklonu tira do 15 ‰ in pri hitrosti do 5 km/h, pod pogojem, da se premikalni sestav zavira zračno, v primeru zaviranja z lastno zavoro pa je največja obremenitev na naklonu tira do 15 ‰ in pri hitrosti do 5 km/h 40 ton.

Po železniških tirnicah se premikalno dvopotno vozilo premika s pomočjo štirih gumi koles s premerom kotalnega kroga 400 mm. Dviganje in spuščanje naprave, ki vodi vozilo po tirih omogočata za vsako premo dva hidravlična teleskopska valja, ki sta pritrjena na okviru vozila in na ohišju preme. Strojvodja – voznik iz kabine ločeno aktivira napravo sprednjih in zadnjih tirničnih vodil tako, da se olajša prehod na tir in

s tira na zelo majhnem manipulativnem prostoru. Med premikom je volan vozila zaradi varnosti blokiran z mehansko zaporo, ki je nameščena na volanskem drogu. Pred vklopom te zapore morajo biti sprednja kolesa poravnana na tiru za vožnjo naprej.

Za pripenjanje vagonov je vozilo opremljeno z avtomatsko spojko, ki se pri premiku z vozilom potisne v vlečno uho in spojka se avtomatsko zaskoči. Odpenjanje se opravi pnevmatsko iz kabine vozila.

Naprava za zaviranje vagonov med premikom deluje neodvisno od zavornega sistema vozila. Na zadnji strani vozila je nameščena cev z zapornim ventilom in priključno spojko za priključitev vagonov v zavorni sistem premikalnega sestava. Hidrostatično gnani dvovaljni kompresor preko regulirnega ventila in filtra polni zračne zavorne rezervoarje kapacitete po 2 x 85 l. V kabini je manometer, ki prikazuje tlak zaloge zraka v rezervoarju in tlak v glavnem zavornem vodu.

Vozilo je opremljeno tudi z bočnimi stopnicami in ranžirnimi ogledali, ki omogočajo strojevodji - vozniku dober pregled vzdolž premikalnega sestava.

#### Oprema premikalnega vozila

V opremo premikalnega dvopotnega vozila poleg standardne opreme za opravljanje varnega premika na tirih industrijskega tira, spada še naslednja oprema:

- 2 beli signalni svetilki spredaj in zadaj
- ena (1) dvoglasna hupa (sirena)
- dva (2) ročna gasilna aparata
- dve (2) rdeči signalni svetilki spredaj in zadaj
- skrinjica za prvo pomoč

#### Zasedba premikalnega vozila

S premikalnim dvopotnim vozilom upravlja samo strojevodja - voznik. Strojvodja – voznik sme zapustiti vozilo samo takrat, ko se premik konča in ko mu je to dovolil vodja premika. Pred zapustitvijo vozila, mora strojevodja – voznik urediti vse potrebno, da se premikalno vozilo ne bo samo premaknilo in da ga ni mogoče uporabljati brez poklicnega strojevodje - voznika. V ta namen mora vozilo zavreti z ročno in po možnosti z zračno zavoro, če le-to ima, ustaviti delovanje motorja, kabino zakleniti ter ključ vzeti s seboj.

## **3.2. ORGANIZACIJA PREMIKALNE SLUŽBE**

### **3.2.1. Raba predpisov in zakonskih določil**

Za opravljanje premikalne in transportne službe v območju industrijskega tira v zvezi z dovozom in odvozom vagonov, vožnje ter premika z vagoni na delu postajnega ali industrijskega tira se uporabljajo določila sledečih zakonov in podzakonskih aktov:

- Zakon o varnosti v železniškem prometu-uradni list RS št. 85/2000

- Zakon o prevozu nevarnih snovi
- Zakon o varnosti in zdravju pri delu – uradni list RS števil. 59/1999
- Signalni pravilnik (001)
- Prometni pravilnik (002)
- Pravilnik o varstvu pri delu na železnici (Uradni list SRS števil. 36/1989)
- Navodilo za premik (42)
- Prometno navodilo (40)
- Navodilo o zaviranju (233)
- Tehnični predpisi o gradnji postaj za preskrbo motornih vozil z gorivom in o uskladiščevanju in pretakanju goriva (Uradni list števil. 27/71)
- Pogodba o medsebojnih razmerjih pri uporabi industrijskega tira, sklenjena s HSŽ Ljubljana;
- Poslovni red za industrijski tir Merkur Trgovina in storitve - Kranj

Zaradi enotnega opravljanja prometa – premika, razmejitve odgovornosti in delovnih območij ter varnosti prometa in ljudi se premik s strojem in osebjem železnice ter premik s strojem in osebjem Merkurja pri oskrbovanju »prevzemnega mesta vagonov« za industrijski tir opravlja na industrijskih tirih po določenih pogodbah o medsebojnih razmerjih pri uporabi industrijskega tira. Zato poslovni red vsebuje tudi določbe omenjene pogodbe.

Pri opravljanju premikalnega dela in transportno-manipulativnih opravil mora osebje Merkurja upoštevati tudi odredbe, ki jih v zvezi z delom in varnostjo premika izda šef nadzorne postaje Kranj.

### **3.2.2 Premik na industrijskem tiru**

Na industrijskem tiru se opravljajo premikalna dela. Premikalna dela (premik), ki so v zvezi z dovozom in odvozom vagonov opravlja železnica, dostavo vagonov na posamezna manipulativna mesta (nakladanje in razkladanje) znotraj industrijskega tira pa opravljajo delavci Merkurja s svojim vlečnim sredstvom.

Dovoz vagonov s postaje na industrijski tir in z njega nazaj na postajo opravljajo delavci železnice s svojo lokomotivo na način, predpisan z določili pogodbe o medsebojnih razmerjih pri uporabi industrijskega tira in poslovnega reda.

Premik znotraj industrijskega tira opravljajo delavci Merkurja po določenih ustreznih železniških predpisih in poslovnega reda industrijskega tira Merkur Kranj in sicer z lastnim premikalnim vozilom, izjemoma pa tudi ročno in s cestnimi vozili.

Ne glede na vrsto oziroma način premika pa za opravljanje premika veljajo naslednje temeljne določbe:

#### **Pojem premika**

Premik, kot skupno ime za vsa premikalna dela zajema vsak (pa tudi najmanjši) premik z vozili, ki se opravlja z namenom, da bi vozila prestavili iz enega kraja na drugi kraj na istem tiru, ali z enega tira na drugega na industrijskem tiru, ob

zavarovanju premikalne vozne poti, vključno dela pri pripenjanju, odpenjanju, upočasnitvi in zaustavitvi teh voženj, zavarovanju vozil zoper samo premaknitev in utek, kot tudi ukazov, vodenje in nadzorstvo nad temi deli.

### **Premikalna vožnja**

Je premik, ki se izvaja z vlečenjem ali rinjenjem.

### **Določbe, ki urejajo premik**

Premikalna dela se urejajo z določbami Navodila za premik, v katerem so natančno opisana ravnanja, ki so skupna in obvezna tudi za premik na vseh industrijskih tirih in za vse delavce, ki ta dela opravljajo. Premikalna dela, ki so na tem industrijskem tiru specifična in odvisna od krajevnih razmer, so predpisana s poslovnim redom industrijskega tira in z morebitnimi odredbami šefa nadzorne postaje Kranj.

### **Pogoji, ki jih morajo izpolnjevati delavci, izvajalci premika**

Premikalni delavci (skupno ime za premikalnega vodjo, premikače, strojevodjo, pomočnika strojevodje in delavce, ki poslužujejo naprave za premik), ki opravljajo premikalna dela na industrijskih tirih, morajo biti ustrezno strokovno usposobljeni za opravljanje dodeljenih jim del pri premiku, kar dokažejo z uspešno opravljenim izpitom, enkrat letno pa tudi s preverjanjem znanja (periodičnimi izpiti).

### **Dolžnosti vodje premika - premikalnega vodje**

Ne glede na vrsto premika, premik na industrijskem tiru vodi in nadzira premikalni vodja, to je delavec, ki ima ustrezen strokovni in praktični izpit za premikalnega vodjo in ki ga iz vrst premikačev določi ustrezen organ delovne organizacije. Premik izvajajo premikači. Premik se sme opravljati le pod neposrednim vodstvom premikalnega vodje, to je delavca, ki ima ustrezen strokovni izpit in ki dobro pozna krajevne razmere in premikalna dela. Premikalni vodja ima pri premiku naslednje obveznosti:

- Da seznanja premikalno osebje s predvidenim premikom;
- Da se prepriča, ali so zagotovljena sredstva za upočasnitev hitrosti, za zaustavljanje in za zavarovanje vozil zoper samo premaknitev in utek;
- Da se upoštevajo vsi varnostni ukrepi v zvezi s premikalnimi voznimi potmi, premikalnimi območji, časovnimi omejitvami ipd.;
- Da se postavi na takšen kraj, s katerega lahko, če je mogoče, opazuje posamezne premike in da se lahko sporazumeva s premikalnim osebjem,
- Da se po končanem premiku ali posamičnih premikih prepriča o legi kretnic in raztirnikov, da so podložene ali odstranjene ročne cokle, da so vozila zavarovana in da so ločnice proste.

### **Pred premikom se mora premikalni vodja prepričati:**

- Da je tir oziroma del tira, na katerem se premika prost, kakor tudi, da so ustrezne ločnice tega tira proste;
- Da so stalni signali, kretnice, raztirniki, mostovi vozovnih tehtnic v pravilni legi oziroma, da dovoljujejo premik, dvigala pa ustavljena izven območja tira;
- Da so odstranjene ročne cokle in druga tehnična sredstva za zaviranje;

- Da je promet na potnem prehodu zavarovan na predpisan način;
- Da so na nakladalnih tirih in klančinah odstranjena nakladalna sredstva (deske, mostovi, dvigala itd.) ter da ni nihče v nevarnostnem območju;
- Da ne bodo poškodovani delavci in druge osebe;
- Da so stranska vrata vozil zaprta, v kolikor pa morajo biti pred dostavo ob klančino odprta, da so v tem položaju zavarovana;
- Da poskrbi za vse ostale varnostne ukrepe, ki tu niso navedeni.

### **Hitrost pri premiku**

Vse premikalne vožnje se izvajajo tako pazljivo, da ne pride do nesreč in poškodb vozil, nakladov, naprav in ljudi. Hitrost vožnje se uravnava tako, da se premikalni sestav lahko v vsakem trenutku zanesljivo ustavi na potrebnem kraju. Pri tem pa se ne sme prekoračiti hitrosti, ki so predpisane v tem poslovnem redu.

### **Pripenjanje in odpenjanje vozil**

Vozila spenja in odpenja redno en premikač. Drugi delavec lahko pomaga le, kadar vozila mirujejo in če to zahteva delavec, ki je prvi stopil v tir. Kadar se morajo vozila izjemoma speti ali odpeti na nevarnih krajih (kretnica, vozovna tehtnica in drugi tehnični predmeti v tiru), mora biti razen delavca, ki opravlja opravila pri pripenjanju in odpenjanju z zunanje strani še en premikač, ki ustrezno ukrepa, kadar bi bila ogrožena varnost premikača, ki spenja ali odpenja (morebitna oddaja signalnega znaka »STOJ«).

Pri pripenjanju vozil stopi premikač v tir preden pripeljejo vagoni, ki se približujejo s hitrostjo največ 5 km/h, tako pravočasno, da lahko vstopi pokonci med vagone, ki so na razdalji, ki ni manjša kot 10 m. Pred vstopom v tir pregleda prostor, ki ga ima na voljo za gibanje ter se pripravi za prijemanje spenjače prihajajočega vagona. Nekaj korakov prej preden pride vagon, prime pazljivo streme spenjače in dvigne spenjačo tako pravočasno, da pri naletu vagona nadene njeno streme v vlečni kavelj prej, preden se vagon premakne. Pri premaknitvi vagona stopa tudi premikač v isti smeri in izstopi v ugodnem trenutku iz tira. Ob tej priložnosti se prime premikač za ročaj pod odbojnikom z roko, ki je z notranje strani, pazi na ovire, ki so pod nogami in sklonjen stopi ven.

Pri spetju se sme dati nalog za premik šele, ko premikač izstopi iz tira. Premikač vstopa in izstopa, kolikor je mogoče, z iste strani oziroma na strani, na kateri je premikalni vodja (oziroma premikalna steza). Ponoči se mora premikač, preden vstopi med vagone prepričati, kakšen je teren v tiru, ki je razsvetljen z zunanjo razsvetljavo. Kadar prostor ni zadostno razsvetljen, vstopi premikač ter s signalno svetilko osvetli tir, toda šele tedaj, ko se vagoni zaustavijo. Kadar v neposredni bližini ni premikalnega vodje, zavpije premikač, čim izstopi iz tira glasno »gotovo« in potrdi pripravljenost za nadaljnjo vožnjo z oddajo ustreznega signalnega znaka. Če sta spenjanje opravljala dva delavca, odda signalni znak tisti premikač, ki izstopi iz tira zadnji. Neizrabljeno spenjačo na vreteno je treba obesiti na za to namenjena kavlja lastnega vozila, proste zavorne cevi pa obesiti in pritrditi na njihova vešala.

Pri spenjanju vozil se mora najprej speti vozilo s spenjačo in šele nato se spenje cevi za zračno zaviranje. Ko so le-te spete, se počasi odpreta čelni pipi zračnega voda. Pri odpenjanju vozil se morata najprej zapreti čelni pipi zračnega voda, nato



razkleniti zavorne cevi in šele zatem sneti spenjačo z vlečnega kavlja sosednjega vagona. Pri vseh opravljenih odpetih vagonov, ki so bili pred tem vključeni v zračno zaviranje, je treba odvreti zračne zavore. V ta namen je pri vagonih, ki nimajo avtomatske (»autom«) odviralne naprave potrebno držati potegnjeno žico odviralnika 8 - 10 sekund.

### 3.2.3 Sredstva za zaviranje

#### Ročne zavore

Za ročno zavoro se šteje zavora na vreteno, ki se zavira s ploščadi vagona ali iz zavorne utice. Zaviralni učinek (zavrta teža) ročne zavore je pri naloženih vagonih skupna teža, pri praznih vagonih pa lastna teža vagona, ki odpade na zavrti osi, toda ne več kot 26 ton, kolikor ni napisana večja zavrta teža v okviru (oznaki) za lastno težo.

#### Pritrdilne zavore

Za zaviranje vagonov pri premiku (za uravnavanje hitrosti vozil neposredno pred zaustavitvijo ali ob začetku izpeljave) se lahko uporabljajo tudi pritrdilne zavore, ki so sicer namenjene predvsem za zavarovanje vozil zoper premaknitev in utek pri nakladanju in razkladanju, kot tudi za zavarovanje vseh vagonov zoper samo premaknitev na padcu ali zaradi drugih vplivov. Pritrdilna zavora se pri premiku lahko uporablja, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- Prostor poleg tira mora biti urejen (premikalna steza) tako, da zagotavlja praktično rabo pritrdilne zavore in jamči osebno varnost delavcev, ki zavoro poslužujejo;
- Hitrost vozil pri rabi pritrdilne zavore ne sme biti večja kot 5 km/h;
- Prostor, na katerem se premika z rabo pritrdilne zavore mora biti ponoči razsvetljen in zavarovan tako, da ne drsi ter da ni nikakršnih ovir na stezi;
- Pri rabi pritrdilne zavore je prepovedano hoditi ali preskakovati čez prage, tire, kretnice ter druge naprave, ki so na poti premikanja tistega, ki s pritrdilno zavoro ravna;
- Prepovedano je stati na delih vagona ali se na njih obešati, medtem ko se rabi pritrdilna zavora;

Zaviralno delovanje pritrdilne zavore se doseže kot pri ročni zavori na vreteno, ki se zavira s ploščadi. Zavrta teža pritrdilne zavore je napisana v okvirju rdeče barve na stranski stranici vagona, pod napisom za lastno težo. Vreteno pritrdilne zavore je pobarvano rumeno.

#### Ročne cokle

Kadar vagoni, s katerimi se premika, nimajo ročnih zavor, zaviranje vagonov s pritrdilnimi zavorami pa ni mogoče, ker niso zagotovljeni vsi potrebni pogoji, se vagoni lahko zaustavijo tudi z ročno coklo, če za določen vagon ni izrecno predpisano zaviranje z ročno zavoro. Ročne cokle morajo biti izdelane po predpisanem standardu in morajo biti rumeno obarvane. Na cokli mora biti tudi vidna oznaka (znak DO), iz katere bo razvidno, da pripada tej delovni organizaciji. Pri polaganju je treba ročno coklo krepko držati za ročaj, jo položiti na glavo tirnice, jo z rahlim pritiskom roke nekoliko potegniti (podrsati) in notranji rob cokle krepko

pritisniti k glavi tirnice. Paziti je tudi na to, da jeziček cokle ne štrli postrani čez notranji rob glave tirnice in da stranski vodilni rob pri drsenju ne bo naletel na odpor (sploščena ali napočena tirnica, tirnični stik, kretnica ipd.).

Na peroniziranih delih tirov in v krivinah se ne smejo polagati dvorobne ročne cokle. Po zaustavitvi vagona je treba coklo takoj odstraniti s tirnice s primerno železno kljuko z ročajem. Z eno coklo se sme zaustaviti največ 12 osi vagonov. Pred vagoni ali pred krajem, na katerem je treba zaustaviti vagoni, upoštevajoč zaustavno pot se cokla postavi tako, da se vagoni, ki prihajajo, zaustavijo brez udarca. Zaradi slednjega je premikač, ki postavlja coklo, obvezen čim natančneje oceniti hitrost in skupno težo skupine vagonov, ki naj se zaustavi, stanje tira, moč in smer vetra, vrsto ležajev in nagib tira ter določi mesto za polaganje cokle. Kadar je slana, poledica ali so tirnice vlažne, se polaga druga cokla na isto tirnico na polovično razdaljo zaustavne poti, le-to pa premikač odstrani, ko vagon pravilno navozi na prvo položeno coklo. V drugih primerih je treba imeti drugo coklo v pripravljenosti. Na tiru v krivinah se ustavljajo vagoni z dvema paralelno položenima coklama na obeh tirnicah. Če pa se vagoni zaustavljajo z eno coklo, ker druge ni na voljo, potem se le-ta položi vedno na notranjo tirnico v krivini. Uporaba cokel je prepovedana v naslednjih primerih:

- Pri zaustavljanju vagonov, katerih ročna zavora je že začela delovati;
- Metati coklo nasproti vagonom, ki prihajajo;
- Polagati coklo na tirnični stik, pred sam tirnični stik, na kretnico ali neposredno pred kretnico, na križišče, na tirno tehtnico ali neposredno pred njo, na potni prehod ali neposredno pred potni prehod;
- Riniti coklo po tirnici proti vagonu ali jo polagati neposredno pod kolo prihajajočega vagona;
- Postavljati coklo povprek na tirnico ali z njenim jezičkom (vrhom) zaustavljati ali premikati vagoni;
- Rabiti pokvarjene, poškodovane ali dotrajane cokle;

Da se onemogoči zlonamerna uporaba ročnih cokel tretjih oseb, mora premikalni vodja po končanem premiku vse cokle, ki niso uporabljene za zavarovanje vagonov zoper samo premaknitev (cokle, ki niso v rabi), shraniti v stojala ali odrejen prostor in jih zakleniti oziroma zavarovati tako, da ne bodo dosegljive delavcem, ki jih ne rabijo. Premikalni vodja in premikači morajo vedno kontrolirati polnoštevilnost ročnih cokel.

### **Prestavljanje kretnic med premikom**

Kretnice prestavlja med premikom usposobljen delavec, to je premikalni vodja ali premikač, ki ga odredi premikalni vodja. Za pravilno in natančno lego kretnice je odgovoren delavec, ki jo prestavlja. Za pravilno lego kretnice je odgovoren tudi delavec, ki ukazuje premike (premikalni vodja), kot tudi strojevodja, če imajo kretnice kretniške signale in če jih je z njegovega mesta moč videti, odgovoren pa je tudi premikač na čelu rinjenega premikalnega sestava, če imajo kretnice predpisane kretniške signale, ponoči pa, če so le-ti tudi razsvetljeni. Kretnice se morajo po končanem premiku prestaviti v redno lego.

Premikalni vodja zahteva od premikača, ki prestavlja kretnice postavitev premikalne vozne poti z vzklikanjem. Če premikač, ki prestavlja kretnice, ne more postaviti nameravane premikalne vozne poti, obvesti premikalnega vodjo o prepovedi premika. Če gre premik čez več kretnic, potem se le-te prestavljajo po zaporedju, ki je nasprotno od smeri vožnje (najprej najbolj oddaljena). Delavec, ki kretnice prestavlja, sme premikalno vozno pot postaviti, ko se prepriča, da za premik ni ovir in da so potni prehodi, čez katere se bo premikalo, zavarovani (potni prehodi zasedeni – zastraženi). Razen tega da premikalnemu vodji dovoljenje za premik ustno in s signalnim znakom.

Preverjanje in opazovanje premikalne vozne poti je obveznost delavca, ki jo postavlja, strojevodje in premikalnega vodje. Premikalni vodja si izbere mesto, na katerem stoji med premikom tako, da ima dober pregled nad premikom ter da se lahko zanesljivo prepriča, da za premik ni ovir. V kolikor je razgled oviran oziroma tir v krivini in je pričakovati, da so na tiru lahko ovire (kamioni, viličarji, dvigala itd.), je premik po tem tiru dovoljen z maksimalno hitrostjo človeške hoje in vedno tako, da pred premikajočimi se vagoni hodi v primerni oddaljenosti premikač ali premikalni vodja, ki z ročnimi signalnimi znaki ureja vožnjo in ustavitev premikalnega sestava, če bi bilo potrebno ustaviti zaradi nastale ovire ali zagotovitve osebne varnosti drugih delavcev.

Če se mora čez potni prehod premikati dalj časa, se mora s premikom prenehati na vsakih 15 minut, da se potni prehod sprosti za prehod cestnih vozil.

Po končanem premiku čez potni prehod in čez tirno tehtnico ni dovoljeno puščati vagonov na prehodih ali na tirni tehtnici ter na njeni dovozni poti. Če se morajo vagoni pustiti pred potnim preходом, morajo biti od zunanjeja roba oddaljeni najmanj 8 m in v smeri proti cestišču zavarovani z ročnimi coklami proti samo premaknitvi oziroma uteku (ne glede na nagib tira).

### **Sporazumevanje pri premiku**

Ukaz za premik izda premikalnemu vodji vodja prevzema ali vodja odpreme ustno ali pismeno. Sporazumevanje pri premiku se opravi ustno ali z ročnimi signalnimi znaki, v skladu s signalnim pravilnikom.

Pred premikom je premikalni vodja dolžan seznaniti delavce, ki so zaposleni na tiru ali v bližini tira, delavce, ki nakladajo, vodje dvigal, ki obratujejo tudi nad tiri o vseh nalogah, potrebnih ukrepih in posebnostih.

Ukaz za izvajanje ali ustavitev premika daje premikalni vodja le s predpisanimi signalnimi znaki. Izjemoma pa tudi ustno, če tega ni moč doseči s signalnimi znaki oziroma, če bi sporazumevanje z njimi ne bilo zanesljivo.

Premikači prenašajo signalne znake drug na drugega in do strojevodje. Teh ukazov ni dovoljeno izdajati z UKV napravo. Za dajanje signalnih znakov mora premikalno osebje (premikalni vodja in premikač) uporabljati signalno zastavico in ustno piščalko, v nočnem času ali ob slabi vidljivosti podnevi pa signalno svetilko namesto zastavice.

Odbijanje vagonov, angleški način odbijanja, spuščanje vagonov in odpenjanje vagonov z lesenim drogom med vožnjo ni dovoljeno.

## Premik s cestnimi vozili

Premik s cestnimi vozili (traktor, kamion, viličar idr.) se opravlja tako, da cestno vozilo vagono vleče s pomočjo vrvi ali verige, ki je speta z vagonom. Za premik s cestnimi vozili veljajo naslednji pogoji:

- Premik je dovoljen samo na tirih, ki niso v nagibu, večjem od 2,5 ‰
- Premik je dovoljen le do ločnice tira, na katerem se premika;
- Cestna vozila je treba speti z železniškim vozilom z verigo ali z vrvjo primerne dolžine, ki pa ne sme biti krajša kot 5 metrov. Veriga oziroma vrv mora ustrezati vlečni sili cestnega vozila oziroma vlečni teži, mora biti iz enega kosa (ne sme biti zakrpana) in mora imeti kavelj s primernim držajem;
- Premik se lahko opravi le z vlečenjem. Potiskanje vagonov na način, da se med cestno in železniško vozilo vloži drog ali pa tako, da cestno vozilo z neposrednim navozom (z vilicami pri viličarjih, s šasijo pri ostalih cestnih vozilih) na železniško vozilo in ga tako potiska je prepovedano, ker se pri takem načinu premika lahko poškodujejo železniški vagoni, delavci in vozniki, ki pri takem premiku sodelujejo;
- Cestno vozilo mora voziti zunaj tira, po katerem se premikajo vlečeni vagoni;
- Razen voznika cestnega vozila (ustrezno strokovno usposobljen delavec) mora biti zraven še premikalni vodja, ki mu je zaupano vodenje premika, kateri spremlja in nadzira premikanje, opazuje premikalno vozno pot ter če ni drugega premikača skrbi tudi za pripenjanje in odpenjanje vrvi oziroma verige iz vagonov ter za zaustavljanje vagonov;
- Pri približevanju k objektom oziroma mestom, kjer ni zagotovljen prosti profil ipd. udeleženci (delavci in cestno vozilo) ne smejo hoditi, cestna vozila pa ne voziti med temi objekti in železniškimi vagoni;
- Voznika cestnega vozila mora premikalni vodja, še preden se začne s premikom, seznaniti s predvidenim premikom ter ga opozoriti na nevarnosti, ki mu med premikom pretijo in ga seznaniti o načinu sporazumevanja pri premiku;
- Hitrost premikanja ne sme biti večja od hitrosti človeške hoje;
- Zaustavljanje vagonov se opravi z ročno ali pritrdilno zavoro ali pa z ročno coklo. Vagone sme zaustavljati, spenjati in odpenjati le delavec, ki je za ta dela ustrezno strokovno usposobljen (premikač);
- Verige ali vrv se sme pripeti na spodnji del stranske stranice vagona (na kavelj), ki je pod čelnim robom vagona oziroma na kavelj za premikalno vrv. Ročaj pod odbojnikom, osne vilice, nosilec vogalne stopnice in pokončni vogalni ročaj se ne smejo uporabiti za pripetje verige ali vrvi;
- Veriga ali vrv se sme prijematati le v varovalnih rokavicah in vedno le tedaj, ko cestno vozilo in železniška vozila mirujejo ter veriga ali vrv ni napeta,

Nihče ne sme hoditi ali stati med cestnim vozilom in železniškim vozilom, ki se premika in tudi ne v neposredni bližini verige ali vrvi, za kar skrbi premikalni vodja, kadar se premik izvaja ponoči, mora biti prostor v območju tira, še zlasti pa v območju premikalne steze dobro razsvetljen, prostor ob tiru, kjer hodijo delavci ali vozi cestno vozilo, pa tudi dobro pregledan. Po končanem premiku se morajo vagoni zavarovati zoper samo premaknitev in utek. S cestnim vozilom, ki se uporablja pri premiku sme upravljati le delavec, ki ima veljavno vozniško dovoljenje za ustrezno vrsto cestnega vozila.

### 3.2.4 Osebna varnost pri premiku

Da bi se zagotovila aktivna samozaščita pri premiku, morajo vsi udeleženci pri premikalnih opravilih izpolnjevati in se ravnati po določbah vseh veljavnih pravilnikov in navodil, ki urejajo varnost pri delu v železniškem prometu. V cilju zagotavljanja varnosti vseh udeležencev pri premiku na industrijskem tiru Merkur Kranj je prepovedano predvsem naslednje:

- Zadrževati se ali hoditi v tiru ali v neposredni bližini poleg tira;
- Lesti pod vozili ali stopati med vozila premikalnega sestava, ki so pripravljena na premik (izpeljavo) zaradi odprave motnje, če poprej ni bilo izvedeno ustrezno zavarovanje (obvestilo, signalni znak ipd.);
- Zadrževati se med nakladalno klančino ali objektom (stvarjo, predmetom), ki sega v prosti profil ali pa ob tiru, kjer ni zagotovljena zadostna širina premikalne steze (širina premikalne steze najmanj 2,50 m, merjeno od osi tira) in tirom, kadar se na njem premika;
- Zadrževati se na stranskih (bočnih) stopnicah pri vožnji poleg nakladalnih klančin, objektov, ograj, stebrov (drogov), vhodnih vrat, objektov in predmetov, ki segajo v prosti profil, nagibati se ven ali odpirati stranska (bočna) vrata vagonov;
- Hoditi med steno skladišč in vagoni takrat, kadar se vozila premikajo;
- Zadrževati se na sprednjih stranskih (bočnih) stopnicah vagona, ki je na čelu rinjene skupine pri hitrosti, ki je večja kot 20 km/h;
- Stopiti pokonci med vozila ali med vozila in tirni zaključek, ki so oddaljeni manj kot eno dolžino vagona, kadar se vozila premikajo;
- Stopiti preko ostric in kretniških src, križišč ipd. pri prehodu čez tir;
- Sedeti ali stati na odbojniku, vlečnem kavljju ali spenjači;
- Stati hkrati na stopnicah dveh vagonov, ki se premikata;
- Prehajati čez tir neposredno pred premikalnimi vožnjami, za njimi ali med njimi;
- Odpenjati vagonne med premikanjem s stopnic ali s ploščadi;
- Skakati na vozila ali skakati z njih, kadar se le-ta premikajo s hitrostjo večjo od 5 km/h;
- Vstopati med vozila zaradi spetja, če se le-ta premikajo s hitrostjo, ki je večja kot 5 km/h;
- Vstopati med vozila zaradi spenjanja, dokler se le-ta ne ustavijo, če so to vagoni, katerih deli ali naklad segajo čez čelne stranice vagona, vagoni, naloženi z eksplozivom, vagoni z pokvarjenimi ali manjkajočimi odbojniki ali spenjačami oziroma huje poškodovanimi vagoni ali vagoni, ki pod odbojnikom nimajo držaja, za katerega se delavec drži, ko stopa v tir med vozila ali vozila z različnima sistemoma spenjač ali kadar obstojajo druge ovire za varno pripenjanje vagonov;
- Vstopati med vagonne zaradi odpenjanja, če se vagoni premikajo;
- Oddajati signalne znake prej, preden pride delavec, ki spenja iz tira;
- Kaditi, približevati se z odprtim plamenom ter kuriti ogenj v neposredni bližini vagonov, naloženih z eksplozivom ali lahko vnetljivimi snovmi, ne glede na to, ali

so že nalepljeni z nalepnicami oranžne barve s črno bombo oziroma z rdečo ali delno rdečo nalepnico s črno bombo, ali pa še niso nalepljeni. Vagoni se lahko kot naloženi, nahajajo na industrijskem tiru brez nalepnice, samo preden jih odgovorni delavci označijo z nalepkami za razkladanje;

- Zasesti ročno zavoro na ploščadi brez ročajev oziroma držajev, ograje ipd.;
- Na tiru, kjer niso zagotovljeni pogoji uporabljati pritrdilne zavore vagonov, ki se premikajo (še tečejo);
- Zadrževati se pred odbijalom na tiru (tirnim zaključkom), na katerega se potiskajo vagoni;
- Spenjati ali odpenjati oziroma vstopati v tir na jarkih (čistilnih – popravilnih), ki so v tiru ali ob straneh tira, na kretnicah ali tik pred jarki in kretnicami;
- Posebej je treba paziti pri skakanju na vagon ali z njih na stransko vogalno stopnico ali na stopnico ploščadi. Vedno se mora skakati v smeri premikanja, pri čemer je paziti na ovire in motnje, na držo telesa, rok, nog ipd. Izogibati se je potrebno poledenelih stopnic, ki drsijo ali poškodovanih stopnic, potnega prehoda, asfaltirane in drseče površine, kot tudi površin, ki niso dovolj pregledne ali razsvetljene;
- Če se opravlja premik na tirih v skladišču in na ostalih tirih za nakladanje in razkladanje vagonov, se mora delavec, ki vodi premik najprej prepričati, ali je na vagonih, med vagoni ali pod vagoni kakšen delavec ali kdo drug;
- Premikalni delavci se morajo na vagonih, ki se premikajo držati tako, da pri udarcu, tresljaju ali naglem zaustavljanju ne izgubijo ravnotežja. Kadar se morajo zaradi oddaje signalnih znakov ali drugih razlogov nagniti ven, morajo paziti na motnje in ovire, ki so v bližini tira (drogovi, objekti, stebri, podboji vrat, objekti in predmeti, ki segajo v profil ipd.). Še posebno je treba paziti pri nagibanju z vagona (zavorne utice, stopnice) na tistih tirih, kjer so stebri stene skladišč oddaljeni od osi tira samo 2,20 m.

### 3.2.5 Zaviranje vagonov med premikom

Pri premiku z vagoni z zračno zavoro je treba po možnosti uporabljati zračno zaviranje. Če lokomotiva oziroma premikalno dvopotno vozilo nima naprave za zračno zaviranje vagonov, potem se zavira samo ročno z ročnimi zavorami.

Za zanesljivo zaustavljanje vagonov oziroma uravnavanje hitrosti voženj premikalnega sestava med premikom mora biti vedno na voljo zadosti brezhibnih vključenih zračnih ali zasedenih ročnih zavor, odvisno od načina zaviranja premikalnega sestava.

Pri premiku s premikalnim vozilom, ki ima lastno (direktno) zračno zavoro se določeno število osi premikalnega sestava zavira z njegovo zavoro. To število osi je odvisno od zavrte teže premikalnega vozila, naloženih (težjih) ali praznih vagonov, dovoljene hitrosti in potrebnega odstotka zavrte teže sestava glede na največji nagib tirov, ki se izračuna po posebnem obrazcu.

Pri vagonih, ki so vključeni v zračno zaviranje se mora menjala za zavorno silo prestaviti v ustrezno lego. Zavorni preizkus opravita skupaj strojevodja in premikalni vodja. Vagon, katerega ročna zavora se zavira, mora imeti, če je le mogoče,

največjo zavrto težo. Pred začetkom premika mora premikač ročno zavoro preizkusiti, če brezhibno deluje. Za pravilno in zadostno zaviranje je odgovoren premikalni vodja.

### 3.2.6 Premikalne skupine in delovni čas

Glede na obseg železniškega transporta Merkurja se premikalno delo na industrijskem tiru opravlja samo podnevi, izjemoma pa tudi ponoči. Delovni čas traja od 7.00 do 15.00 ure od ponedeljka do petka. Pri večjem dotoku tovora se lahko delovni čas podaljša do 21.00 ure ali pa se delo opravlja tudi ob sobotah.

Ker se premik na industrijskem tiru ne izvaja neprekinjeno, so premikalni delavci v času, ko se ne premika (po končani dostavi vagonov pa do ponovne dostave) zaposleni pri drugih opravilih, določenih z razporedom službe.

Vsako premikalno skupino sestavljajo premikalni vodja, strojevodja za premik in premikač. Kadar se premika z lokomotivo, ki ni opremljena z »budnikom« ali z lokomotivo, ki je sicer opremljena z »budnikom«, pa le-ta ne deluje (okvara, izločitev ipd.), je v skupini poleg strojevodje še pomočnik strojevodje.

### 3.2.7 Zavarovanje vagonov zoper samo premaknitev in utek

Vagone, ki stojijo na tirih posamično ali v skupinah se mora zavarovati zoper samo premaknitev ali utek z ročnimi zavorami ali ročnimi coklami. Stoječe vagone na posameznih tirih je treba, če je le mogoče, med seboj speti, ročne zavore (lahko tudi pritrtilne zavore), na njih pa se mora pritegniti. Če na vagonih ni na voljo ročnih zavor, se mora skrajna vagona spete skupine vagonov podložiti z ročno coklo.

Po končanem premiku se mora na tirih, kjer so vagoni, le-te tako zavarovati, da ne utečejo, za kar je odgovoren premikalni vodja. Še posebno pozorno se mora zavarovati vagone, ki stojijo na tirih v nagibu – padcu. Na takih tirih se mora vagone zavarovati vedno tudi z ročno coklo v tisti smeri, kamor leži tir v padcu.

Glede na določbe prejšnjega odstavka se mora vagone, ki stojijo na tirih oziroma delih tirov, vedno zavarovati proti samo premaknitvi oziroma uteku. Na industrijskem tiru morajo biti vagoni zavarovani tudi med nakladanjem ali razkladanjem in sicer tako, da so pritegnjene ročne ali pritrtilne zavore, če teh ni, pa morajo biti vagoni podloženi z obeh smeri z ročnima coklama. Zoper nepredvidene premaknitve morajo biti zavarovani tudi vagoni, ki stojijo pred potnim prehodom.

Za zavarovanje vagonov zoper samo premaknitev in utek je na industrijskem tiru Merkur-Trgovina in storitve-Naklo skupno 12 cokel, od katerih morata biti 2 ročni cokli v kabini na lokomotivi). Kadar se ročne cokle ne rabijo, morajo biti zaklenjene v posebnih stojalih. Za polnoštevilnost ročnih cokel je odgovoren premikalni vodja.

Premikalni vodja mora prepovedati uporabo cokle, ki je poškodovana in zahtevati zamenjavo. Uporabnost in polnoštevilnost cokel mora preveriti tudi ob nastopu oziroma ob primopredaji službe. Ročne cokle morajo biti rumeno obarvane, na primernem mestu pa morajo imeti znak DO Merkur tako, da se iz te oznake vidi, da so last Merkurja.

### 3.2.8 Ravnanje pri premiku preko nivojskih potnih prehodov

Čez nezasedene, odprte in čez vse potne prehode, na katerih promet ni zavarovan, se sme voziti le v primeru, če se zanesljivo ugotovi, da udeleženci v cestnem prometu niso ogroženi. V nujnih primerih se odda signalni znak »Pazi« z sireno premikalnega vozila. Kadar ne obstajajo naprave za zavarovanje cestnega prometa na potnem prehodu, pošlje premikalni vodja vnaprej premikača, da zaustavi na potnem prehodu cestni promet. To stori le-ta z dvignjeno roko ali s svetilko z rdečo lučjo z oddajo signalnih znakov cestnega prometa: podnevi z roko, iztegnjeno proti vozilu, ponoči pa z mahanjem z rdečo lučjo povprek čez cesto. Če se premika čez potni prehod dlje časa, je treba v primernih razmikih spuščati čez prehod cestni promet. Te določbe veljajo, če ni drugače določeno, v ustreznem smislu tudi za premik na prostih in nakladalnih tirih (mestih).

Večina potnih prehodov na industrijskem tiru je zavarovanih samo z enojnimi oziroma dvojnimi Andrejevimi križi, nekateri izmed njih pa tudi s cestnimi prometnimi znaki STOP.

Ker se čez vse potne prehode na industrijskem tiru opravlja tudi promet cestnih vozil (viličarji, kamioni, ipd.) se premik čez potne prehode lahko opravlja le, če jih že pred začetkom premika zavaruje (zasede) premikač, ki ga za zavarovanje odredi vodja premika. Če potnega prehoda ni mogoče zavarovati pravočasno, se mora premikalni sestav (stroj) ustaviti pred potnim prehodom, vožnjo pa sme nadaljevati šele potem, ko je potni prehod zavarovan (zaseden). Potni prehod, čez katerega se premika, mora biti zaseden ves čas, dokler se opravlja premik čez njega.

Ker so potni prehodi neposredno pred izstopom iz skladišča, mora premikalni vodja za premikalne vožnje iz skladišča določiti zavarovanje (zasedbo) teh potnih prehodov še pred začetkom vožnje. Vožnja v smeri proti potnemu prehodu (iz skladišča) pa se sme začeti šele potem, ko premikač, ki varuje potni prehod daje ustrezen ročni signalni znak, kar pomeni, da je potni prehod zavarovan, cestna vozila pa ustavljena.

Za pravočasno in pravilno zavarovanje potnih prehodov je odgovoren vodja premika in premikač, ki je odrejen za zavarovanje. Če je lokomotiva na čelu premikalnega sestava ali če vožnjo opravlja samo lokomotiva, je odgovoren tudi strojevodja.

### 3.2.9 Oskrbovanje industrijskih tirov

Dovoz in odvoz vagonov na oziroma iz dogovorjenega prevzemnega mesta industrijskega tira opravlja železnica s svojo lokomotivo in osebjem v sklopu oskrbovanja ostalih industrijskih tirov v Naklem. Oskrbovanje iz postaje Kranj se opravlja z vožnjo premikalnega sestava po določilih poslovnega reda postaje Kranj, od cepne kretnice naprej na industrijski tir pa po določilih poslovnega reda industrijskega tira Merkur Kranj. Lokomotiva na industrijski tir vagona vleče, zato mora biti prevzemni tir št. 2 za uvoz premikalnega sestava vedno prost.

Oskrbovanje tira pomeni le dostavo prispelih (naloženih in praznih) vagonov na prevzemno mesto in odvoz že prevzetih vagonov na postajo. Dostavo vagonov iz



prevzemnega mesta na posamezna nakladalno-razkladalna mesta na tirih opravlja uporabnik sam s svojimi delavci po določenih poslovnega reda.

Vožnja premikalnega sestava iz postaje na dostavni tir, se sme opraviti le po predhodnem dovoljenju vlakovnega odpravnik. Za zaviranje premikalnega sestava iz postaje Kranj do prevzemnega mesta in pri premiku na industrijskem tiru je treba upoštevati določbe Navodila za zaviranje vlakov (Navodilo 233) in Navodila za premik (Navodilo 42). Za zadostno zaviranje premikalnega sestava skrbita premikalni vodja in strojevodja.

O nameravanem oskrbovanju industrijskega tira (rednem ali izrednem) mora vlakovni odpravnik postaje Kranj telefonično obvestiti premikalnega vodjo Merkurja, ki poskrbi za pripravo tira za nemoteno ter varno oskrbovanje.

Ko sprejme obvestilo o oskrbovanju oziroma, če obvestila ni sprejel (okvara telefonske zveze in podobno), mora premikalni vodja do časa rednega ali dogovorjenega izrednega oskrbovanja pripraviti vse, da se bo oskrbovanje opravilo varno in hitro. V ta namen mora poleg drugega:

- O nameravanem oskrbovanju obvestiti vse delavce, ki so zaposleni v območju tira, da prenehajo z delom ter da se umaknejo od tira,
- Od tira umakniti nakladalno-razkladalne pripomočke in morebitna cestna vozila,
- Ustaviti notranji premik z lastnim premikalnim vozilom in ga umakniti s tirov,
- Premikalno stezo in prostor ob tiru očistiti od izpadlega materiala in drugih predmetov,
- Ponoči, ob slabi vidljivosti pa tudi podnevi, razsvetliti zunanji prostor ob tiru,
- Pripraviti ročne cokle za zavarovanje dostavljenih vagonov,
- Odpreti vhodna vrata in če je le mogoče počakati na prihod premikalnega sestava ter premikalnemu vodji sporočiti predvideno delo in ga opozoriti na morebitne posebnosti, ki bi lahko ogrožale delo ali osebno varnost premikalnih delavcev.

Ko je na postaji vse pripravljeno za vožnjo premikalnega sestava na industrijski tir, izroči vlakovni odpravnik premikalnemu vodji, poleg razporeda premika, še ključa raztirnika R-1 in R-2 ter da dovoljenje za začetek oskrbovanja. Premikalni vodja da znak in premikalni sestav odpelje proti industrijskemu tiru, kjer se pri cepni kretnici »c« obvezno ustavi. Po postavitvi raztirnika in cepne kretnice v lego za dovoljeno vožnjo, premikalni sestav nadaljuje vožnjo do raztirnika R-2, kjer se ponovno ustavi. Premikalni vodja odide na industrijski tir in se osebno prepriča, če je tam vse pripravljeno za nemoteno oskrbovanje oziroma, če je tir št. 2 prost za uvoz premikalnega sestava. Ko to ugotovi, odklene raztirnika R-2 ter ga postavi v lego za dovoljeno vožnjo in na njegov znak premikalni sestav previdno nadaljuje vožnjo na prevzemno mesto.

Premikalna skupina dostavljene vagone takoj zavaruje proti samo premaknitvi oziroma uteku. Če so na industrijskem tiru tudi vagoni za odvoz na postajo, jih premikalna skupina pripravi za odvoz na postajo. Po končanem oskrbovanju in po opravljenem preizkusu zračne zavore premikalnega sestava, ki se vrača na postajo, premikalni vodja da znak za odhod po zveznem tiru do dostavnega tira, kjer se

premikalni sestav umakne preko cepne kretnice »c«. Premikalni vodja opravi predpisano zavarovanje industrijskega tira in premikalni sestav nadaljuje vožnjo do km 1+000, kjer se ponovno ustavi pri telefonski omarici, ki je tu nameščena. Premikalni vodja po telefonu pokliče vlakovnega odpravnika in zahteva postavitev premikalne vozne poti na postajo. Če prometna situacija na postaji to dovoljuje, vlakovni odpravnik postavi premikalno vozno pot in po signalnem znaku 27: »Premik dovoljen«, ki ga kaže premikalni signal za zavarovanje tirne poti 18D, premikalni sestav nadaljuje vožnjo na postajne tise.

Ko premikalni vodja Merkurja oziroma vratar Merkurja odpre vhodna vrata, se smatra, da premikalno osebje železnice z oskrbovanjem industrijskega tira lahko začne in da je na industrijskem tiru vse pripravljeno za oskrbovanje, še zlasti kar zadeva varnost premika in ljudi. Slednje se smatra tudi takrat, ko premikalnega vodje Merkurja ni. Za posledice, ki bi nastale zaradi nepravilno odprtih vhodnih vrat (nezadostno odprta, nepritrjena, ipd.) je odgovorno osebje Merkurja.

Zaradi varnega oskrbovanja tudi v času, ko premikalna skupina Merkurja ne dela, mora premikalni vodja Merkurja priprave za oskrbovanje, po določilih prejšnjih odstavkov (z izjemo vključitev zunanje razsvetljave in odpiranja vhodnih vrat), opraviti še pred prekinitvijo službe.



*Slika 8 :Odvoz vagonov iz industrijskega tira Merkur Kranj  
Vir: Ivo Bajec; junij 2007*

### 3.2.10 Premik vlečnih vozil HSŽ na tirih, kjer to redno ni predvideno

Kadar Merkur zaradi okvare premikalnega stroja ali iz drugih razlogov naroči železnici, da opravi še dostavo vagonov v skladišče zaradi nakladanja in razkladanja, železnica to delo, če je le mogoče, opravi. V teh primerih se mora oskrbovanje industrijskega tira in premik na njem opraviti na naslednji način:

- Vožnja premikalnega sestava, s katerim se vagoni dovažajo na prevzemno mesto vagonov se opravi na že opisan način. Če je le mogoče, naj v takih primerih (zaradi nadaljnjega premika) lokomotiva na industrijski tir vagona vleče;
- Po prihodu premikalnega sestava na prevzemno mesto vagonov, sestavi delavec Merkurja (premikalni vodja oziroma drug odrejen delavec) razpored premika, iz katerega mora biti razvidno, kateri vagoni se morajo odpeljati z nakladalnih oziroma razkladalnih mest in kateri izmed teh se lahko odpeljejo na postajo oziroma so pripravljeni za odvoz (številke vagonov in številka tira, na katerem stojijo), za pripeljane vagona pa mora biti razvidno, na kateri tir oziroma na katera nakladalna mesta se morajo dostaviti (številka vagona in na kateri tir oziroma nakladalno razkladalno mesto se mora dostaviti);
- Premikalni vodja Merkurja oziroma drug pooblaščen delavec, ki ga odredi vodja skladiščne dejavnosti, mora o nameravanem premiku z lokomotivo železnice obvestiti vse, na tirih in v območju tirov industrijskega tira zaposlene delavce ter urediti, da prenehajo z nakladanjem in razkladanjem vagonov ter le-te pripravijo za premik (zapreti vrata vagonov, zavarovati stvari na še ne naloženih in na še ne razloženih vagonih proti premikanju, urediti, da vagoni ne bodo enostransko naloženi, odstraniti z vagonov in od tira stvari - pripomočke, ki so jih rabili pri teh delih, cestna vozila in dvigala itd.) ter se odstranijo z vagonov in od tira. Poskrbeti pa mora tudi, da promet cestnih vozil na področju industrijskega tira omeji oziroma ustavi;
- Premikalni vodja železnice seznaniti premikača svoje premikalne skupine in strojevodjo o predvidenem delu in o načinu, kako se bo opravil premik, nakar ga odredi in vodi;
- Premik na industrijskem tiru se mora opraviti previdno, še zlasti previdno pa je premikati na delih tirov pred skladiščem in v samem skladišču. Da ne pride do poškodb stvari ali ogrožanja osebne varnosti tamkaj zaposlenih delavcev, se mora premikalni vodja pred začetkom premika v skladišču še osebno sam prepričati, da je vse pripravljeno za varen premik;
- Če se premik s strojem železnice opravlja v delovnem času premikalne skupine Merkurja, je premikalni vodja Merkurja dolžan urediti zavarovanje vseh potnih prehodov in dostopov na tir, obvestiti vse delavce in vodje dvigal o nameravanem premiku ter v vsem poskrbeti za varnost premika in ljudi. Premikalnemu vodji železnice je premikalni vodja Merkurja dolžan dajati navodila o dostavi in za zagotavljanje varnega premika;
- Ne glede na dolžnosti premikalnega vodje Merkurja, se mora premikalni vodja železnice sam osebno prepričati o tem, da so zagotovljeni vsi pogoji za varen premik;
- Pri premiku v skladišče mora premikalni vodja odrediti premikača, ki bo hodil v primerni oddaljenosti pred vozili (ne glede na smer vožnje), le-ta bo uravnaval

hitrost premikanja, z ustno piščalko pa tudi opozarjal tamkaj zaposlene delavce na nevarnosti;

- Če vhodna vrata v skladišče niso odprta, se s premikom v skladišču ne sme začeti;
- Če premikalno osebje Merkurja ni zasedlo potnih prehodov (to je takrat, ko premikalno osebje Merkurja ni v službi ali pa je zaposleno pri drugih opravilih), potem zasedejo potne prehode, čez katere se bo premikalo, premikači železnice, za kar poskrbi premikalni vodja železnice;
- Po končanem premiku mora premikalna skupina železnice (odgovoren je premikalni vodja) vagona, ki jih je na posamezne tere dostavila, zavarovati zoper samo premaknitev in utek. Sredstva za zavarovanje mora dati na razpolago premikalni vodja Merkurja.

Železnica se ne obvezuje, da bo dostavljala pripeljane vagona v skladišče v takem vrstnem redu, kot so razkladalna oziroma nakladalna mesta za posamezne vrste stvari (blaga), temveč bo v skladišče dostavila vagona v takem vrstnem redu, kot so bili pripeljani na prevzemno mesto.

V primeru, ko železnica dostavlja vagona tudi v skladišče, vlečno vozilo Merkurja UNIMOG ne sme premikati, premik pa vodi premikalni vodja železnice.

### 3.2.11 Primopredaja službe

Zaradi nemotenega odvijanja premikalne službe se mora na delovnem mestu premikalnega vodje na industrijskem tiru Merkur opraviti pisna in ustna primopredaja službe, po prekinitvi službe pa samo pisna.

Pisna primopredaja službe se vpisuje v posebno knjigo primopredaje službe. Primopredaja službe mora vsebovati naslednje točke:

- Datum in čas primopredaje službe;
- Stanje vseh tirov (prosti, zasedeni), za zasedene tere je točno navesti, s čim so zasedeni (vagoni za nakladanje, razkladanje, odvoz itd.), zapore tirov in počasne vožnje;
- Vagoni, ki še niso dostavljeni za nakladanje in razkladanje;
- Stanje premikalne lokomotive in kako je opremljena z gorivom;
- Spremembe v službenem razporedu;
- Neizvršena dela;
- Stanje kretnic in kretniških signalov;
- Stanje ročnih cokel ter njihova polnoštevilnost;
- Drugi podatki in obvestila, ki so pomembni za neovirano nadaljevanje dela.

*Predal:*

*Prevzel:*

\_\_\_\_\_  
(podpis delavca, ki službo preda)

\_\_\_\_\_  
(podpis delavca, ki službo prevzame)

### 3.2.12 Vožnja premikalnega vozila Merkurja na železniške tire postaje Kranj

Premikalno vozilo Merkurja redno ne vozi na postajne tire. Kadar pa bi bilo to izjemoma potrebno, se vožnja lahko opravi pod naslednjimi pogoji:

- Dovoljenje za vožnjo na postajne tire in premik po njih da vlakovni odpravnik postaje Kranj za vsak primer posebej delavcu postaje, ki bo stroj spremljal iz industrijskega tira (od raztirnika R-2 naprej);
- Premikalno vozilo Merkurja mora od raztirnika R-2 dalje spremljati delavec postaje, ki ga je za spremljanje in vodenje premika določil vlakovni odpravnik. Železniški delavec, ki spremlja vozilo ima pravico do vožnje na vozilu, kjer daje ustrezne signalne znake, ki jih mora strojevodja brezpogojno upoštevati;
- Premikalno in strojno osebje Merkurja mora imeti ustrezen strokovni izpit iz železniških predpisov in določil pravilnika o varstvu pri delu na železnicah (tudi tistih, ki veljajo za elektrificirane proge);
- V času premika oziroma vožnje po postajnih tirih mora biti premikalno osebje in vozilo opremljeno s predpisanimi signalnimi sredstvi in se mora glede časa in kraja premika v vsem podrežati železniškemu delavcu, ki vodi premik vse od odhoda od raztirnika R-2 naprej, pa do povratka nazaj na industrijski tir (znotraj raztirnika R-2);
- Za vožnjo premikalnega vozila Merkurja po postajnih tirih mora HSŽ Ljubljana izdati posebno soglasje.

## 3.3 VZDRŽEVANJE INDUSTRIJSKEGA TIRA MERKUR KRANJ

### 3.3.1 Splošna določila za vzdrževanje

V skladu z določbami Zakona o varnosti v železniškem prometu je Merkur kot lastnik industrijskega tira, obvezen le-tega tudi vzdrževati in opravljati stalen nadzor nad stanjem oziroma sposobnostjo industrijskega tira tako, da bo na njem zagotovljen varen železniški promet.

Ker je industrijski tir priključen na tirno omrežje SŽ, veljajo za njegovo vzdrževanje enaki predpisi kot so predpisani na SŽ in sicer:

- Pravilnik o vzdrževanju zgornjega ustroja (Pravilnik 314);
- Pravilnik o vzdrževanju spodnjega ustroja (Pravilnik 315)

Vzdrževanje industrijskega tira kot celote obsega naslednje vrste vzdrževalnih del:

- a) redno in investicijsko vzdrževanje tirov (zgornji in spodnji ustroj), propustov, kretnic, tirnih zaključkov, nivojskih prehodov in vse opreme tirov kot so razne signalne oznake, nagibna kazala, hektometri idr.;
- b) redno in investicijsko vzdrževanje signalnih in varnostnih naprav na industrijskem tiru kot so kretniške ključavnice zaklenjenih kretnic in naprave za zavarovanje odcepa (raztirnik) in cestno-prometnih znakov na nivojskih prehodih;

- c) opravljanje stalnega strokovnega nadzora nad stanjem industrijskega tira, to je rednih pregledov tirov, kretnic in varnostnih naprav.

Za vzdrževanje industrijskega tira in naprav na njem po prejšnjih točkah (razen naprav, ki jih v smislu pogodbe o medsebojnih razmerjih pri uporabi industrijskega tira na industrijskem tiru obvezno vzdržuje železnica) neposredno skrbi in je odgovoren Merkur.

Vzdrževalna dela in popravila naprav na industrijskem tiru naroča Merkur pri pristojni službi HSŽ.

### **3.3.2 Opravljanje vzdrževalnih del**

Glede na to, da Merkur nima na voljo strokovne delovne skupine za opravljanje del rednega in investicijskega vzdrževanja tirov in kretnic, se za ta dela, za vsako leto ali pa za stalno, sklene posebna vzdrževalna pogodba z ustrežno službo na SŽ Ljubljana ali pa s katerokoli drugo, za ta dela pooblaščen družbo ali podjetjem.

V vzdrževalno pogodbo ni všteto vzdrževanje tirnih in varnostnih naprav, ki je urejeno s pogodbo o medsebojnih razmerjih pri uporabi industrijskega tira in ga železnica na račun Merkurja obvezno opravlja. Nekatera vzdrževalna dela pa kljub temu opravlja Merkur sam, s svojo delovno silo in sredstvi.

## **4. KADROVSKE IN SPLOŠNE ZADEVE**

### **4.1 POSEBNI ZDRAVSTVENI POGOJI, KI JIH MORAJO IZPOLNJEVATI DELAVCI, ZAPOSLENI NA INDUSTRIJSKEM TIRU**

Na podlagi določb 89. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu, se za delavce, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa na tirih industrijskega tira, določajo posebni zdravstveni pogoji ter način ugotavljanja in preverjanja teh pogojev v skladu z enotnimi merili, ki veljajo za delavce HSŽ, kar urejuje Pravilnik o posebnih zdravstvenih pogojih, ki jih morajo izpolnjevati delavci, ki neposredno sodelujejo v železniškem prometu.

#### **4.1.1 Posebni zdravstveni pogoji**

Enotna merila glede posebnih zdravstvenih pogojev, ki veljajo za delavce HSŽ so v celoti veljavna tudi za delavce Merkurja, kateri opravljajo železniški promet.

Delavci, ki neposredno sodelujejo pri premiku na industrijskem tiru morajo biti zdravstveno sposobni za opravljanje dela. Delavci se štejejo za zdravstveno sposobne, če izpolnjujejo posebne zdravstvene pogoje, ki so podani v nadaljnjih točkah tega poglavja.

Posebni zdravstveni pogoji delavcev se ugotavljajo s poprejšnjimi zdravstvenimi pregledi, zdravstvena sposobnost pa se preverja med delom s periodičnimi in z izrednimi zdravstvenimi pregledi.

Ugotavljanje posebnih zdravstvenih pogojev in preverjanje zdravstvene sposobnosti delavcev opravlja specializirana zdravstvena organizacija. Specializirane zdravstvene organizacije za ta dela so določene od republiškega upravnega organa, ki je pristojen za zdravstvo.

Ugotavljanje posebnih zdravstvenih pogojev in preverjanje zdravstvene sposobnosti delavcev se opravlja na podlagi splošnega zdravstvenega stanja, duševne zmožnosti, stanja sluha, stanja vida in razločevanje barv.

Delavec, pri katerem se s poprejšnjim, periodičnim ali izrednim zdravstvenim pregledom ugotovi, da ne izpolnjuje posebnih zdravstvenih pogojev, ali pri katerem se ugotovijo obolenja oziroma predpisane kontraindikacije, se šteje za zdravstveno nesposobnega za opravljanje del njegovega delovnega mesta, dokler traja ta nesposobnost.

O trajanju zdravstvene nesposobnosti delavca odloča specializirana zdravstvena organizacija, ki je ugotovila zdravstveno nesposobnost.

#### **4.1.2 Delovna mesta s posebnimi zdravstvenimi pogoji**

Posebne zdravstvene pogoje morajo izpolnjevati delavci, ki so razporejeni na naslednja delovna mesta za opravljanje del v železniškem prometu (velja tudi za

delavce, ki poleg drugih del opravljajo tudi dela v železniškem prometu in ne glede, ali to opravljajo redno ali samo občasno) in sicer:

1. Premikač
2. Premikalni vodja
3. Strojvodja za premik

Ovisno od stopnje udeležbe pri opravljanju del, ki so pomembna za varnost prometa oziroma železniškega premika so dela, pri katerih delavci neposredno sodelujejo pri prometu – premiku železniških vagonov na industrijskem tiru, razvrščena v kategorije.

Glede na kategorijo del, v katero so razvrščeni in po posebnih zdravstvenih pogojih, potrebnih za opravljanje posameznih del, so delavci iz prvega odstavka te točke pri zdravstvenem pregledu razvrščeni v zdravstvene skupine.

#### **4.1.3 Predhodni zdravstveni pregledi**

Na predhodni zdravstveni pregled za ugotovitev posebnih zdravstvenih pogojev mora kadrovska služba poslati delavca v naslednjih primerih:

- pred sklenitvijo delovnega razmerja oziroma pred razporeditvijo delavca na delo
- pred napotitvijo delavca na šolanje ali strokovno usposabljanje za opravljanje dela

Navedeno velja tudi za delavce, ki se začasno razporedijo k posameznim delom.

#### **4.1.4 Obdobni zdravstveni pregledi**

Preverjanje zdravstvene sposobnosti delavcev z obdobjimi zdravstvenimi pregledi se mora opraviti v naslednjih časovnih obdobjih:

- vsako leto za delavce, ki opravljajo dela I. kategorije (premikače);
- vsako drugo leto za delavce, ki opravljajo dela II. kategorije (premikalni vodja, strojevodja za premik)

Rok za naslednji obdobji zdravstveni pregled začne teči od dneva opravljenega predhodnega, obdobjnega ali izrednega zdravstvenega pregleda.

#### **4.1.5 Izredni zdravstveni pregledi**

Preverjanje zdravstvene sposobnosti delavcev z izrednimi zdravstvenimi pregledi se opravi tudi pred iztekom rokov, v naslednjih primerih:

- a) pred razporeditvijo k delom, za katera se zahteva višja zdravstvena skupina od skupine, ki je predvidena za dela, ki jih je delavec dotlej opravljal;
- b) po vsaki začasni nesposobnosti za delo zaradi bolezni ali okvare, ki je trajala dalj kot 60 dni;



- c) če je podan utemeljen sum, da delavec uživa alkohol ali jemlje mamila in psihoaktivna zdravila;
- d) pri oteženi poklicni prilagoditvi delavca na delu;
- e) po hujši poškodbi delavca;
- f) po vsaki nesreči, ki jo delavec povzroči po svoji krivdi;
- g) če je trajala delavcu prekinitve dela pri nepretrgoma dalj kot 6 mesecev;
- h) na osebno delavčevo zahtevo;
- i) če se utemeljeno sumi, da delavec ne izpolnjuje posebnih zdravstvenih pogojev za opravljanje posameznih del.

#### **4.1.6 Postopek ugotavljanja posebnih zdravstvenih pogojev in preverjanja zdravstvenih sposobnosti**

Za pošiljanje delavcev na zdravstvene preglede skrbi kadrovska služba Merkurja in pristojna služba, ki napoti delavca na zdravstveni pregled. Pred pošiljanjem delavca na zdravstveni pregled mora poslati specializirani zdravstveni organizaciji, ki bo opravila pregled potrebne podatke o vrsti del, delovnih pogojih in delovnem mestu za dela, katera bo opravljal, oziroma podatke o delih katera delavec že opravlja.

Pri napotitvi delavca na izredni zdravstveni pregled se mora navesti v zahtevi za pregled razloge za napotitev.

Na obdobjni zdravstveni pregled se mora napotiti delavca najmanj 30 dni pred iztekom roka.

Na predhodni, obdobjni ali izredni zdravstveni pregled se ne sme napotiti delavec, če je začasno nezmožen za delo oziroma vse dokler traja ta nezmožnost.

Pred napotitvijo delava na zdravstveni pregled mora delavec pred začetkom pregleda imeti zagotovljenih najmanj 12 ur počitka.

Na podlagi izvidov opravljenega pregleda in druge razpoložljive medicinske dokumentacije da specializirana zdravstvena organizacija, ki je opravila zdravstveni pregled, poda oceno o tem, ali delavec izpolnjuje zdravstvene pogoje.

Izvide pregleda in oceno zdravstvene sposobnosti sporoči specializirana zdravstvena organizacija pismeno pristojni službi, ki je delavca napotila na pregled.

Če se pri zdravstvenem pregledu ugotovi, da delavec ne izpolnjuje predpisanih zdravstvenih pogojev, mora specializirana zdravstvena organizacija to takoj sporočiti pristojni službi Merkurja.

V oceni o zdravstveni sposobnosti delavca mora zdravstvena organizacija navesti, ali je z opravljenim zdravstvenim pregledom ugotovila, da je delavec zdravstveno sposoben opravljati posamezna dela.

Če se z zdravstvenim pregledom ugotovi, da delavec ne izpolnjuje predpisanih zdravstvenih pogojev, mora biti v oceni navedeno, ali je delavec trajno ali začasno nezmožen opravljati posamezna dela.

Zdravstvene preglede izvaja specializirana zdravstvena ustanova, za katero je ugotovljeno, da izpolnjuje pogoje za opravljanje zdravstvenih pregledov.

#### 4.1.7 Evidenca zdravstvenih pregledov

V zvezi z zdravstvenimi pregledi sta kadrovska služba oziroma služba varstva pri delu, glede na svojo pristojnost, dolžna:

- a) voditi register oziroma ustrezno evidenco del in delavcev, ki neposredno sodelujejo v železniškem prometu na industrijskem tiru. Iz evidence morajo biti vidni najmanj naslednji podatki:
  - splošni podatki o delavcu: ime, očetovo ime, priimek, spol, rojstni podatki, poklic, strokovna izobrazba, delovno mesto in skupna delovna doba;
  - podatki o posebnih zdravstvenih in psiholoških pogojih (zdravstvena in psihološka skupina), ugotovljenih pri sprejemu, periodičnih, specialističnih in komisijjskih pregledih (diagnoza in šifra obolenja), datum opravljenega pregleda in datum, do katerega mora biti opravljen naslednji pregled (redni ali izredni),
  - k evidenci morajo biti priloženi izkazi (sporočila) o pregledih (rednih in izrednih).
- b) Voditi rokovnik za obdobje zdravstvene preglede zaposlenih delavcev;
- c) Dajati specializirani zdravstveni organizaciji, katera je odgovorna za opravljanje zdravstvenih pregledov podatke o delovnem procesu in delovnih pogojih delavcev, ki so po tem poslovnem redu zavezani zdravstvenim pregledom.

Kadrovska služba mora o izvidih zdravstvenih in psiholoških pregledih (rednih in izrednih) pismeno obvestiti vodjo skladiščne dejavnosti.

#### 4.1.8 Delovna mesta na industrijskem tiru, z večjo nevarnostjo za poškodbe in zdravstvene okvare

Na industrijskem tiru so naslednja delovna mesta oziroma dela, kjer je večja nevarnost za poškodbe ali zdravstvene okvare delavcev:

- Premikač
- Premikalni vodja
- Strojvodja dizelskih vlečnih vozil

Na predhodno navedena delovna mesta se v skladu s predpisi o varstvu pri delu, lahko razporedijo delavci, ki poleg splošnih pogojev za sklenitev delovnega razmerja izpolnjujejo še posebne pogoje v zvezi s starostno dobo, spolom, zdravstveno in psihološko sposobnostjo ter strokovno usposobljenostjo, za kar sta odgovorni kadrovska služba in služba varstva pri delu.

#### **4.1.9 Preverjanje delovne zmožnosti delavcev, ki neposredno sodelujejo v železniškem prometu na industrijskem tiru**

Preverjanje delovne zmožnosti delavcev, ki obsega preverjanje zdravstvene in duševne zmožnosti, se opravlja pred nastopom dela in med delom ter obsega:

- Ugotavljanje splošnega, telesnega in duševnega stanja delavca ter
- Ugotavljanje zdravstvene sposobnosti delavca.

Preverjanje delovne zmožnosti se opravlja na naslednjih delovnih mestih:

- Premikač
- Premikalni vodja
- Strojvodja za premik

Preverjanje delovne zmožnosti delavcev opravljajo za to zadolženi in odgovorni delavci Merkurja in služba varstva pri delu. Preverjanje se na predlog službe varstva pri delu opravlja tudi s sodelovanjem zdravstvenega osebja.

#### **4.1.10 Ugotavljanje splošnega telesnega in duševnega stanja delavca pred nastopom službe**

Pred nastopom dela mora delavec, ki nastopa delo, izjaviti svojemu neposrednemu vodji, ali se počuti sposobnega za delo. Če neposredni vodja po zunanjem videzu delavca oceni, da ni utrujen, izčrpan ali vidno bolan, potem delavec lahko nastopi delo.

Če neposredni vodja oceni, da delavec ni sposoben za delo, ker kaže znake hude utrujenosti, izčrpanosti, zaspanosti ali bolezni, ali pa če delavec sam izjavi, da se ne čuti sposobnega za delo, mu vodja ne dovoli nastopiti delo in ga obvezno pošlje na zdravniški pregled.

#### **4.1.11 Ugotavljanje prisotnosti alkohola pri delavcih**

Preizkus se lahko opravi ob sumu, da je delavec pod vplivom alkohola ali pa po prehodno dogovorjenih akcijah, kjer se opravi preizkus vseh, takrat v železniškem prometu zaposlenih delavcev.

Z alkotestom so vodje ali od njih pooblašteni delavci obvezni ugotoviti prisotnost alkohola v krvi pri delavcu, ki je v vinjenem stanju oziroma je podan sum, da je pred delom ali med delom užival alkohol.

Delavca, pri katerem je alkotest pokazal prisotnost alkohola v krvi, pa tudi delavca, ki je odklonil preiskavo z alkotestom, mora neposredni vodja takoj odstraniti z dela (ogrožanje varnosti prometa, njegove osebne varnosti in osebne varnosti drugih delavcev) ter zadevo ustrezno primeru obravnavati.

#### **4.1.12 Ugotavljanje uživanja psihoaktivnih zdravil**

Kadrovska služba je dolžna spremljati tudi uživanje psihoaktivnih zdravil pri delavcih, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa na industrijskem tiru. V ta namen se mora dogovoriti z zdravstveno organizacijo, ki takega delavca zdravi, da jo o zdravljenju delavca s psihoaktivnimi zdravili sproti obvešča. Kadrovska služba vodi o takih delavcih posebno evidenco ter se v zvezi z delom takega delavca ravna po napotkih zdravnika in o tem obvešča vodjo skladišča.

Delavec, ki se zdravi s psihoaktivnimi zdravili ali preparati, ki povzročajo stranske učinke, na kar ga mora pred izdajo recepta opozoriti zdravnik, mora sam na tako zdravljenje opozoriti vodjo transporta, le-ta pa o tem obvesti kadrovsko službo ter se glede dela takega delavca ravna po napotkih, ki jih izda zdravnik in služba varstva pri delu (med zdravljenjem odstranitev od dela v premikalni službi in podobno). Če delavec o tem, da se zdravi s takimi zdravili, ne obvesti svojega vodjo, je sam odgovoren za vse posledice, ki bi zaradi tega nastale.

### **4.2 STROKOVNA IZOBRAZBA DELAVCEV**

#### **4.2.1 Posebna strokovna usposobljenost**

Na delovna mesta, na katerih delavci neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa (premika) na industrijskem tiru ali pa ta dela organizirajo ter izvajajo kontrolo, se lahko razporedijo le delavci, ki izpolnjujejo pogoje za pridobitev poklica po pravilnik 646.

#### **4.2.2 Izobraževanje delavcev za opravljanje del in nalog v železniškem prometu na industrijskem tiru**

Izobraževanje (usposabljanje in redno poučevanje) delavcev za opravljanje del in nalog v železniškem prometu (premik) na industrijskem tiru organizira in izvaja HSŽ - Služba za izobraževanje, na podlagi pogodbe o medsebojnem sodelovanju pri usposabljanju in permanentnem izobraževanju delavcev, ki sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa na industrijskem tiru in sicer za vse delavce, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa na industrijskem tiru (premič, premikalni vodja in strojevodja za premik).

#### **4.2.3 Pogoji za pridobitev strokovne izobrazbe, strokovni in periodični izpiti in redno poučevanje**

Pogoji za pridobitev strokovne izobrazbe za posamezna dela in naloge (poklice), programi za usposabljanje za posamezna dela, redno poučevanje ter izvajanje strokovnih in periodičnih izpitov so predpisani s programom Službe za izobraževanje HSŽ Ljubljana.

Za redno poučevanje pa se morajo upoštevati tudi določbe pogodbe o medsebojnem sodelovanju pri usposabljanju in permanentnem izobraževanju delavcev, ki sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa na industrijskem tiru.

#### **4.2.4 Evidenca strokovnega usposabljanja in preverjanja znanja**

Evidenco o strokovnih izpitih (teoretični in praktični) ter o rednih in izrednih periodičnih izpitih vodi oddelek za izobraževanje v kadrovske službi. Da se osebju omogoči stalno obnavljanje svojega znanja, mora vodja varstva pri delu skrbeti, da vsak delavec prejme potrebne pripomočke (pravilnike, navodila) za opravljanje svojih delovnih nalog.

### **4.3 ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI IN ZDRAVJA DELAVCEV PRI OPRAVLJANJU DEL NA SKUPNEM DELOVIŠČU**

Na deloviščih znotraj industrijskega tira, kjer delavci Merkurja opravljajo delo skupaj in istočasno z delavci drugih družb, morajo ti s pisnim sporazumom in uredbo o začasnih gradbiščih ter deloviščih določiti skupne ukrepe za zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu ter določiti odgovornega delavca, ki bo nadziral izvajanje teh ukrepov.

Služba za varstvo pri delu mora o začetku del na skupnem delovišču obvestiti Inšpekcijo dela najmanj 15 dni pred začetkom del, pri katerih obstajajo večje nevarnosti za poškodbe in zdravstvene okvare. Hkrati, mora vse delavce drugih družb, ki opravljajo dela na skupnem delovišču, pisno seznaniti z navodili glede varnosti in zdravstvenih tveganjih pri opravljanju tega dela.

#### **4.3.1 Osebna varstvena sredstva in oprema**

Delavci, ki opravljajo delo v železniškem prometu na industrijskem tiru, morajo imeti na razpolago zaščitna sredstva in opremo s katero lahko zavarujejo svoj organizem ali dele telesa, če nevarnost ali škodljivost ni mogoče odstraniti z drugimi varstvenimi ukrepi pri delu.

Sredstva in oprema za osebno varnost pri delu se mora uporabljati namensko. Uporabniki, ki so jim ta sredstva in oprema dodeljeni, pa jo morajo vzdrževati in čuvati v brezhibnem stanju.

Če delavec sredstva in opreme ne uporablja namensko, se smatra, da s takim ravnanjem ogroža svojo osebno varnost in varnost drugih delavcev. Delavca, ki kljub opozorilom ne izpolnjuje obveznosti do uporabe varstvenih sredstev in opreme, odstrani nadrejeni delavec z dela za toliko časa dokler te obveznosti ne bo izpolnjeval.

Delavec, ki pri delu ne uporablja predpisanih varstvenih sredstev in opreme ali pa te pri delu uporablja nenamensko, stori hujšo kršitev delovne obveznosti. Zoper takega delavca se sproži disciplinski postopek. Materialna odgovornost za uničena ali poškodovana varnostna sredstva in opremo po krivdi delavca, se ugotavlja po merilih ustreznega pravilnika Merkurja za ugotavljanje škode.

Delavec mora biti seznanjen in poučen o pravicah in obveznostih v zvezi z varnostnimi sredstvi in opremo. O izdanih sredstvih, ki jih prejmejo delavci, se vodi evidenca za vsakega delavca posebej.

## **4.4 SIGNALNA SREDSTVA PREMICALNEGA OSEBJA**

Premikalno osebje mora biti opremljeno s signalnimi sredstvi, ki so predpisana s signalnim pravilnikom (signalna zastavica, signalna ustna piščalka in signalna svetilka).

## **4.5 PREGLED DELOVNIH NALOG DELAVCEV PRI OPRAVLJANJU DELA NA INDUSTRIJSKEM TIRU**

### **4.5.1 Vodja premika - premikalni vodja**

Premikalni vodja neposredno vodi in nadzira vsa premikalna dela na območju industrijskega tira, pri tem pa je odgovoren predvsem za naslednje:

- skrbi za varen in ekonomičen premik na industrijskem tiru;
- skrbi za zavarovanje vagonov zoper utek in samo premaknitev na tirih, kamor so postavljeni;
- vodi delo premikalne skupine;
- skrbi za varen premik in pravočasno obveščanje premikalnih in drugih delavcev, ki so zaposleni (nakladanje in razkladanje vagonov), o nameravanem premiku na tirih;
- odreja način zavarovanja pri premiku in za pravilno izvajanje zaviranja;
- opravlja pregled nakladov v vagonih glede na varen premik (enakomeren naklad, zavarovanje naklada, zapiranje in pritrjevanje vrat itd.);
- opravlja nadzor nad pravilno rabo sredstev za premik, zaustavljanje oziroma zavarovanje vagonov, sredstev in opreme za varno delo;
- izvaja in nadzira ukrepe za varnost delavcev pri premiku, kakor tudi tretjih oseb;
- neposredno odreja dela premikalnemu osebju;
- skrbi za pravočasno dostavo vagonov na manipulativna mesta in za odvoz letih;
- skrbi za redni dnevni pregled kretnic in tirov ter poskrbi za odstranjevanje manjših napak;
- pozimi skrbi za odstranjevanje snega in ledu ter ta dela vodi in nadzira;
- sodeluje pri delu komisije za ugotavljanje vzroka izrednega dogodka;
- skrbi za pravočasno zavarovanje nivojskih potnih prehodov;

### **4.5.2 Premikač**

Premikač opravlja sledeča dela in naloge:

- sodeluje pri delu premikalne skupine, pri čemer postavlja kretnice za premikalne vozne poti, spenja in odpenja vagone, zavira vagone z ročnimi zavorami in jih zavaruje proti uteku s coklami na manipulativnih tirih;
- pri premikalnih voznjah daje strojevodji potrebne signale za uravnavanje hitrosti ali ustavitvev;

- opravlja zavarovanje nivojskih prehodov pri premiku čez nje;
- čisti in maže vse kretnice na območju tirov, sodeluje pa tudi pri dnevnih pregledih;
- opravlja tudi ostala dela, ki mu jih odredi premikalni vodja;
- sodeluje s premikalnim vodjem pri pregledu vagonov glede čistoče in stanja vagonov pri prevzemu oziroma vrnitvi na postaji;

#### 4.5.3 Strojevodja za premik

Strojevodja za premik opravlja sledeča dela in naloge:

- upravlja s premikalnim dvopotnim vozilom ali premikalno lokomotivo
- opravlja vse premikalne vožnje na industrijskem tiru po nalogu oziroma v sodelovanju s premikalnim vodjem oziroma s premikalno skupino;
- pred začetkom dela pregleduje in ugotavlja stanje vlečnega vozila glede njegove brezhibnosti;
- ugotavlja okvare na vozilu in skrbi, da se le-te odpravijo, manjše okvare pa odpravlja sam;
- redno kontrolira in opravlja mazanje, menjavo olja, goriva in pregled električnih in signalnih naprav ter zavor na vlečnem vozilu;
- skrbi za potrebne ukrepe pred odstavitvijo premikalnega vozila (zavrtje, odvzem kontaktnih ključev itd.);
- skrbi za pravočasno nabavo goriva.

#### 4.6 SKUPNE DOLOČBE

Z določili poslovnega reda industrijskega tira Merkur Kranj morajo biti dokazno seznanjeni delavci, ki so razporejeni na dela, kjer neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa in vzdrževanju industrijskega tira ter delavci, ki ta dela organizirajo ali pa jih nadzirajo.

Delavci ostalih služb, ki samo delno oziroma posredno sodelujejo pri opravljanju železniškega transporta oziroma imajo z njim opravka samo v toliko, da skrbijo za sprejem novih delavcev, njih strokovno usposabljanje za varnost pri delu ali pa so zaposleni pri ročnem premiku, pa morajo biti seznanjeni le s tistimi določili poslovnega reda, ki zadevajo njihovo službo. V ta namen mora vodja službe varstva pri delu izročiti ustrezno število poslovnih redov tudi tem službam.

Vodja skladišča mora vse popravke, dopolnila in spremembe poslovnega reda industrijskega tira Merkur Kranj dokazno izročiti vsem, ki jim je bil poslovni red izročen.

Popravke, dopolnila in spremembe poslovnega reda odobrava organ, ki je poslovni red sprejel. Z dnem, ko poslovni red začne veljati prenehajo veljati vsa do tedaj izdana navodila in odredbe, ki so v nasprotju s tem poslovnim redom in so bile izdane v zvezi z opravljanjem železniškega prometa na industrijskem tiru. Po sprejemu poslovnega reda industrijskega tira Merkur Kranj, je treba en izvod le-tega dostaviti tudi šefu nadzorne postaje Kranj

## 5. POVEČANJE OBSEGA DELA NA INDUSTRIJSKEM TIRU MERKUR KRANJ

### 5.1 TRENUTNI OBSEG DELA NA INDUSTRIJSKEM TIRU

Na industrijskem tiru Merkur Kranj se od leta 2004 beleži konstanten porast obsega dela. Tako se je na primer obseg dela povečal iz 816 razloženih in naloženih vagonov v letu 2004 na 692 razloženih ali naloženih vagonov v prvih treh mesecih leta 2007. V primeru nadaljnjega porasta obsega dela, kar je glede na interes naročnikov prevoza za pričakovati, je predviden obseg dela v letu 2007 okrog 2500 razloženih in naloženih vagonov.

	NALOŽENO	RAZLOŽENO	SKUPAJ
LETO 2004	21 vg/587 ton	795 vg/36.709 ton	<b>816</b>
LETO 2005	27 vg/712 ton	1130 vg/53.237 ton	<b>1157</b>
LETO 2006	130 vg/4.051 ton	1949 vg/89.460 ton	<b>2097</b>
JANUAR 2007	27 vg/820 ton	210 vg/9.486 ton	<b>237</b>
FEBRUAR 2007	30 vg/806 ton	210 vg/9.473 ton	<b>240</b>
MAREC 2007	3 vg/83 ton	212 vg/9.609 ton	<b>215</b>
<b>LETO 2007</b>	<b>300</b>	<b>2200</b>	<b>2500</b>

*Tabela 1 :Opravljenno delo na industrijskem tiru Merkur Kranj  
Vir: Ivo Bajec; junij 2007*

V predhodni tabeli je za leto 2007 podan predviden obseg dela na industrijskem tiru, ki bo glede na poslovne načrte uporabnika najverjetneje tudi realizira.

Kmalu po končani rekonstrukciji industrijskega tira Merkur Kranj konec leta 2003 se je ugotovilo, da je predelovalna sposobnost industrijskega tira izkoriščena v celoti oziroma so se zaradi porasta obsega dela v letu 2006 pojavljala občasna ozka grla.

Zaradi zasedenosti industrijskega tira so nedostavljeni vagoni čakali sprostitev industrijskega tira in možnost razkladanja ali nakladanja na postaji Kranj, s tem pa povzročili dodaten strošek uporabniku Merkur Kranj, ki je v letu 2006 plačal 25.442,00 EUR vagonске stojnine.

Glede na uporabno dolžino industrijskega tira, tehnološki proces dela industrijskega tira Merkur Kranj in železniške postaje Kranj ter trenutno organizacijo dela na industrijskem tiru in na železniški postaji Kranj, predelovalna sposobnost industrijskega tira znaša 10 – 15 vagonov na dan, kar pa je v veliki meri odvisno od vrste pošiljke – tovora, ki prispe in se razloži na industrijskem tiru.

Če upoštevamo vsa predhodno navedena dejstva, lahko ob optimalni organizaciji dela na industrijskem tiru Merkur Kranj ter železniški postaji Kranj, letno razložimo in naložimo približno 2200 vagonov.



V prvih treh mesecih leta 2007 je bilo zaradi zasedenosti industrijskega tira Merkur Kranj nedostavljenih 291 vagonov, ki so lastniku industrijskega tira povzročili 19.579 EUR dodatnih stroškov. Glede na trenutno dinamiko in obseg dela bo strošek vagonске stojnine v letu 2007 verjetno znašal okrog 80.000 EUR.

LETO	Dostavljeno za razkladanje	Nedostavljeno za razkladanje zaradi prezasedenosti ind. tira	Zaračunana stojnina
2004	795	0	0
2005	1130	0	0
2006	1949	451	25.442.- EUR
Vsak delovni dan v letu 2006 sta ostala na postaji Kranj zaradi slabe organizacije tehnologije dela ali prezasedenosti tirov na industrijskem tiru Merkur 2 vagona, za katera je bila potem zaračunana vagonска stojnina.			
JANUAR, FEBRUAR, MAREC 2007	632	291	19.579,- EUR
V prvih treh mesecih ali v 71 delovnih dneh leta 2007 pa so zaradi povečanja dela – prihoda vagonov - ostali na postaji Kranj nedostavljeni povprečno 4 vagoni na dan.			

*Tabela 2 :Obseg dela na industrijskem tiru v času od 2004 - 2007  
Vir: Ivo Bajec; junij 2007*

Predhodno navedene ugotovitve dobesedno narekujejo nujno rešitev problema, saj se nezadovoljstvo lastnika in uporabnika industrijskega tira povečuje iz dneva v dan.

Zaradi navedenih dejstev in dolgoletnega poznavanja problematike je tudi tema diplomskega dela usmerjena k rešitvi problema.

## **5.2 MOŽNE REŠITVE IN UKREPI ZA POVEČANJE OBSEGA DELA NA INDUSTRIJSKEM TIRU**

Možne rešitve in ukrepi za povečanje obsega dela na katerem koli manipulativnem mestu železnico so:

- izboljšanje organizacije dela;
- posodobitev tehnologije dela in tehnološkega procesa;
- povečanje nosilnosti vagonov;

- povečanje uporabne dolžine nakladalno-razkladalnih tirov;

Glede na že navedena dejstva in upoštevajoč karakteristike tovora – blaga za razkladanje in nakladanje ter specifične lastnosti posameznih razkladalnih in nakladalnih mest na industrijskem tiru, je možnosti za povečanje obsega dela, ki so tudi realno izvedljiva v bistvu zelo malo.

### **5.2.1 Organizacija dela na industrijskem tiru**

Z spremembo - izboljšanjem trenutne organizacije dela ni pričakovati bistvenega povečanja obsega dela, saj se je v preteklih desetih letih organizacija dela večkrat spreminjala in po mnenju večine pristojnih tudi bistveno izboljšala oziroma približala optimalni.

### **5.2.2 Tehnološki proces dela**

Glede tehnologije dela in z obzirom na značilnosti tovora in lastnosti nakladalno – razkladalnih mest, je možna posodobitev posameznih nakladalnih in razkladalnih mest, s čimer se lahko ob idealnih pogojih (dinamika prihoda vagonov, vozni red, organizacija dela železnice, ipd..) doseže povečanje obsega dela za 15 – 20 %, kar pomeni povečanje števila predelanih vagonov za 500 vagonov letno. Glede na trend rasti obsega dela bi bila posodobitev tehnološkega procesa, sicer pomembna, a le delna rešitev problema.

### **5.2.3 Povečanje nosilnosti vagonov**

Povečanje nosilnosti vagonov zaradi ustaljenih navad, pogodbeno dogovorjenih lastnosti tovora, ki v glavnem pride iz držav Evropske skupnosti ter tehničnih značilnosti proge Ljubljana – Jesenice in industrijskega tira Kranj – Naklo – Merkur trgovina, ne pride v poštev, saj je večina vagonov že naloženih do največje dovoljene obremenitve vagona.

### **5.2.4 Povečanje uporabne dolžine industrijskega tira Merkur Kranj**

Glede na uporabno dolžino in predelovalno sposobnost industrijskega tira Merkur Kranj je povečanje uporabne dolžine tira optimalna rešitev, ki lahko ob posodobitvi tehnologije dela zadošča za daljše časovno obdobje.

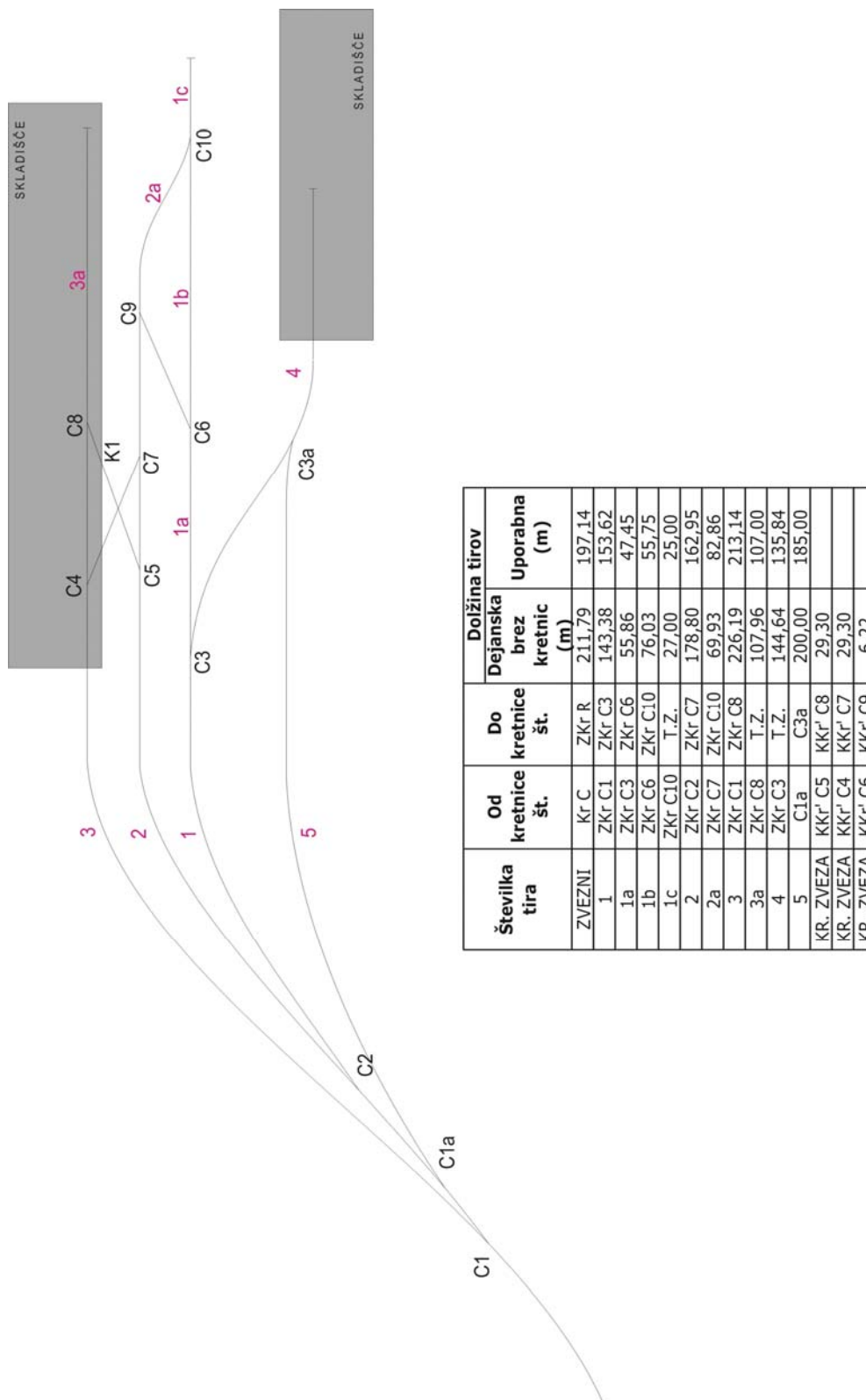
Glede na vse značilnosti in lastnosti organizacije in tehnologije dela v podjetju Merkur trgovina, ki je predvidena tudi za prihodnje obdobje, ter ob upoštevanju krajevnih razmer je izbrana rešitev – zgraditev novega razkladalnega tira 5 v dolžini 200 metrov z uporabno dolžino 185 m, kar omogoča razkladanje dodatnih 10 vagonov na dan oziroma povečanje obsega dela za približno 1500 vagonov na letni ravni.

Lokacija oziroma predvidena trasa novega tira številka 5 je vzporedno s tirom številka 1. Na predvideni trasi novega tira se trenutno nahaja dovozna pot in razkladalni prostor, ki pa je v glavnem prazen oziroma je zelo slabo izkoriščen.

Predvideni nov tir zahteva izgradnjo 200 metrov tira z vso pripadajočo opremo ter vgraditev dveh novih kretnic C1a in C3a. Investicija v izgradnjo novega tira številka 5 se povrne v nekaj letih samo s prihranjenimi stroški vagonске stojnine, ki znašajo 80.000 EUR letno.

Če upoštevamo povečan obseg dela za približno 1500 vagonov letno, ki ga bo novo zgrajeni tir številka 5 omogočil, in s tem povečan dobiček podjetja, je investicija upravičena in tudi nujno potrebna.

V primeru odločitve o izgradnji novega tira je potrebno že ob odobritvi projektne dokumentacije postaviti novo organizacijo dela in tehnološki proces na industrijskem tiru Merkur Kranj, ter ju uskladiti z organizacijo dela in tehnološkim procesom Slovenskih železnic, katere bo v določenih segmentih, ravno tako potrebno posodobiti in prilagoditi novi tirni situaciji in predelovalni sposobnosti industrijskega tira Merkur Kranj.



Shema 2 : Tirna situacija Industrijskega tira Merkur Kranj po dograditvi novega tira šte. 5  
Vir: Ivo Bajec; junij 2007

## 6. ZAKLJUČEK

Pri zbiranju gradiva in izdelavi diplomskega dela sem spoznal, da so industrijski tiri zelo pomemben in tehnološko zahteven del transportne storitve tako za železnico, kot tudi za uporabnike storitev.

Kljub navedeni trditvi je za industrijske tire v Sloveniji značilno, da jih je bilo zelo veliko ukinjenih v obdobju po letu 1980, ko železnica kot sistem ni več sledila tehnološkemu napredku, ki ga je doživljal cestni transport. Industrijske tire in s tem transport blaga po železnici so v glavnem obdržala večja in velika podjetja, ki so v preteklosti vložili velika finančna sredstva v izgradnjo industrijskih tirov, ali pa so zaradi geografske lege in z njimi povezani značilnostmi, na nek način »prisiljeni« uporabljati storitve železniškega transporta.

V obdobju po letu 2000 je v Evropi in tudi v Sloveniji zaznati vedno pogostejša razmišljanja o »renesansi« industrijskih tirov. Pojav povečanega interesa za prevoz blaga po železnici temelji predvsem na vse večji skrbi za ohranjanje zdravega okolja ter skrbi za varnejši, udobnejši in hitrejši cestni promet, ki postaja predvsem zaradi povečanega transporta tovora, iz leta v leto manj prijazen, hiter in varen za uporabnike.

V zadnjih letih je opaziti, da lastnik in uporabnik industrijskega tira Merkur Kranj poskuša preusmeriti čim več blaga iz cestnega v železniški transport, vendar kljub opravljeni rekonstrukciji industrijskega tira v letu 2003, komaj 4 leta kasneje doživlja omejitve in povečane stroške zaradi nezadostne predelovalne sposobnosti industrijskega tira.

Rešitev problema, ki je nakazana v diplomskem delu, bi morala biti jasen pokazatelj tako lastniku Merkur trgovina Naklo, kot tudi Slovenskim železnicam, ki opravljajo vlogo prevoznika in upravljavca infrastrukture.

Ne glede na trenutni odnos Holdinga Slovenske železnice in s tem države Slovenije, ki je lastnik javne železniške infrastrukture, do industrijskih tirov, bo dejstvo, da mora država Slovenija od 01.01.2007 dalje nuditi »Prost dostop vsem prevoznikom do javne železniške infrastrukture« direktno vplivalo na ponovni razvoj industrijskih tirov v Sloveniji.

## LITERATURA

### 1. Knjige:

1. Anton Pepevnik, Organiziranje železniškega prometa I in II; Višja prometna šola Maribor, 2005
2. Janez Jontes, Uporaba železniških signalno varnostnih naprav, Slovenske železnice, Ljubljana, 1999.
3. Ljubo Žerak: Proge in progovne naprave v železniškem prometu

### 2. Ostala literatura:

1. Statistični podatki in poročila o obsegu dela Slovenskih železnic
2. Zakon o varnosti v železniškem prometu
3. Postajni poslovni red I. in II. del postaje Kranj
4. Jovan Kek, univ. dipl. ing. tehnologije prometa, zapiski predavanj iz predmetov: Signalno varnostne in telekomunikacijske naprave, Organizacija železniškega prometa, Proge in progovne naprave; B&B, d.o.o, Kranj - 2006

### 3. Internetne strani

1. <http://www.slo-zeleznice.si>
2. <http://www.vlada.si>

## KAZALO SLIK

Slika 1: Železniška postaja Kranj.....	10
Slika 2: Priključek industrijskega tira Merkur Kranj – km 3+184,90.....	10
Slika 3 :Dostavljanje vagonov na prevzemno mesto .....	11
Slika 4 :Priključek industrijskih tirov Merkur Kranj na zvezni tir; km 0+239 .....	12
Slika 5 :Potni prehod na industrijskem tiru Merkur Kranj .....	21
Slika 6 :Vlečno vozilo Slovenskih železnic serije 643 - 031 .....	22
Slika 7 :Premikalno dvopotno vozilo Mercedes Benz - UNIMOG .....	24
Slika 8 :Odvoz vagonov iz industrijskega tira Merkur Kranj .....	38

## KAZALO SHEM

Shema 1: Tirna situacija industrijskega tira Merkur Kranj.....	13
Shema 2: Tirna situacija industrijskega tira Merkur Kranj po dograditvi novega tira številka 5.....	56

## KAZALO TABEL

Tabela 1 :Opravljeno delo na industrijskem tiru Merkur Kranj .....	52
Tabela 1 :Obseg dela na industrijskem tiru v času od 2004 - 2007 .....	53

## SEZNAM IN POMEN KRATIC

- DE - delovna enota
- DO - delovna organizacija
- HSŽ - Holding Slovenske železnice, d.o.o.
- KN - kilo Newton
- PE - poslovna enota
- ST - splošna tarifa
- SVTK - signalno varnostne in telekomunikacijske naprave
- SŽ - Slovenske železnice, d.d.
- UKV - Ultra kratko valovne naprave
- ŽG - Železniško gospodarstvo Ljubljana (do leta 1991)