

B&B

VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

# DIPLOMSKO DELO

PETER PŠENICA



B&B  
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija  
Program: Promet  
Modul: Železniški promet

## **POSTOPKI NAROČANJA VLAKOVNIH POTI**

Mentor: Jovan Kek, univ. dipl. ing. teh. prometa  
Lektor: prof. Anica Kus

Kandidat: Peter Pšenica

Kranj, junij 2008

## IZJAVA

»Študent Peter Pšenica izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom Jovana Keka, univ. dipl. ing. tehnologije prometa .«

Diplomsko delo je lektoriral (a) prof. Anica Kus

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne 12. junij 2008

Podpis: \_\_\_\_\_

## **ZAHVALA**

Zahvaljujem se mentorju g. Jovanu Keku za številne nasvete, usmeritve in pomoč pri izdelavi diplomske naloge.

Hvala ožjim sodelavcem podjetja Slovenske železnice, d.o.o. - PE vodenje prometa s katerimi smo v številnih pogovorih razglabljali o potrebnih prilagoditvah in spremembah delovnih procesov ter skupaj analizirali številne hipoteze.

Posebno zahvala pa izrekam ženi Veroniki za razumevanje, podporo in vzpodbudo v času študija ob delu.

## POVZETEK

Promet se kot eden ključnih dejavnikov sodobnih gospodarstev iz leta v leto zaradi zahtev po vedno večji mobilnosti in povpraševanju po prevozu tako ljudi kot blaga vse bolj povečuje. Sodoben prometni sistem, v katerem je v Evropi zaposlenih več kot 10 milijonov ljudi, mora biti izdelan tako, da bo zadostil zahtevam širitve in trajnostnega razvoja.

Prav zaradi obsežnih naložb v promet in zaradi njegove odločilne vloge v gospodarskem razvoju je bila določena skupna evropska prometna politika s svojimi specifičnimi pravili. Postavljena je bila strategija uresničevanja enotnega evropskega železniškega sistema.

Kot predpogoj za oživljanje železnic je nova prometna politika odprla pot neodvisnemu in transparentnemu upravljanju z železniško infrastrukturo ter prihodnji regulirani konkurenci med železniškimi družbami.

V tako imenovano »Belo knjigo«, kjer so zapisane osnovne usmeritve Evropske prometne politike do leta 2010, so ob pozivu k preoblikovanju železnic te odločilne korake oživljanja in spreminjanja železniških sistemov poimenovali **»čas za odločitev«**.

Čas za odločitev pa je nastopil tudi v Republiki Sloveniji. Zakonske osnove so prilagojene evropskim zakonskim aktom, železniško podjetje je prestrukturirano, postavljene pa so tudi osnove za trženje javne železniške infrastrukture.

Upravljanje z javno železniško infrastrukturo je bilo v letu 2007 z novim Zakonom o železniškem prometu zaupano podjetju Slovenske železnice, d.o.o. od katerega se pričakuje, da bo po najboljših močeh tržišilo kapacitete javne železniške infrastrukture ter z vlaganjem ubrane uporabnine prispevalo k obnovi in modernizaciji železniške infrastrukture.

Prav naročanje in dodeljevanje vlakovnih poti sta postopka, ki zahtevata preoblikovanje obstoječe in uveljavljene tehnologije dela na način, ki zagotavlja prost pristop novim operaterjem in zagotavlja nediskriminatornost ob naročanju vlakovnih poti.

V diplomski nalogi so opisani dosednji načini naročanja in dodeljevanja vlakovnih poti ter predlagani novi postopki. Predlagane so nove rešitve v tehnologiji dela, kar zahteva delno preoblikovanje območij dejavnosti posameznih poslovnih enot ali služb podjetja Slovenske železnice d.o.o. Pri tem pa so bili kot osnovno vodilo upoštevani ekonomski, socialni in delovni pogoji, katerih zagotavljanje predstavlja osnovne temelje za konkurenčno in zdravo poslovanje enotnega železniškega podjetja.

## KLJUČNE BESEDE

- »**vlakovna pot**« je zmogljivost transportne infrastrukture, potrebna za vožnjo vlaka med dvema krajema ob določenem času;
- »**dodelitev**« pomeni dodelitev vlakovne poti, ki jo Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije dodeli prosilcu;
- »**upravljavec javne železniške infrastrukture**« je pravna oseba, ki je odgovorna za gospodarjenje z infrastrukturo in njeno vzdrževanje ter vodenje prometa na njej;
- »**prosiliec**« je prevoznik ali mednarodno poslovno združenje ali druga pravna oseba, ki zaradi javnega ali komercialnega interesa potrebuje vlakovno pot.

## ABSTRACT

As a key economic factor transport acquires a growing importance year by year since the increasing mobility and demands both for passenger and goods carriage. The contemporary traffic system, with more than 10 million employees in Europe, needs to meet the increasing demand for rail network enlargement and sustainable development.

In fact due to extensive investments in transport system and its key role in economic development a common European transport policy with its distinctive regulations was established. The aim was to create a common strategy for European rail transport system.

As a precondition for the rail transport reorganisation the new transport policy promotes an independent and transparent rail infrastructure management policy, as well as assures potential regulated competition among rail companies.

In the adopted "White Paper: European Transport Policy for 2010" the EU Commission stipulated precise targets by the year 2010 and defined European transport policy main directions. The crucial measures, which intend to renew and optimise rail transport system, are adopted in a paper called **"Time to Decide"**.

Time to Decide is imperative also for the Republic of Slovenia. Slovenian legal framework is adjusted to European legislation, the rail company is restructured and foundations for marketing Public Railway Infrastructure are in place.

According to the new law on the rail traffic, adopted in 2007, the Public Railway Infrastructure management is implemented by Slovenian Railways Ltd., which has to take every possible measure for marketing Public Railway Infrastructure capacities, as well as to achieve rail infrastructure modernisation by investing User Fee Charge for that purpose.

Ordering and Train Path Allocation are procedures that require renovation of existing and emerging organisational management to promote competition and insure a non-discriminatory strategy for Train Path Allocation.

The current paper will discuss the existing strategies for Train Path Allocation, as well as will propose new measures in that area. Suggested new solutions on organisational management require partial modifications in operation of separate units or services within Slovenian Railways Ltd., with regard to wider socio-economic context. The economic and social environments, as well as working conditions are the main foundations for assuring competitive and manageable operation of the entire railway company.

## KEY WORDS:

- “**Train path**” is the transport infrastructure capacity necessary for a train movement between two places at a definite time period.
- “**Allocation**” means assigning a train path allocated to the transport operator.
- “**Public Railway Infrastructure Manager**” is a legal entity responsible for public railway infrastructure maintenance and traffic management.
- “**Applicant**” is an undertaking or an international business association or any other legal entity, which, due to public or commercial interests, needs a train path.



## KAZALO

<b>1</b>	<b>UVOD.....</b>	<b>7</b>
1.1	Predstavitev problema .....	7
1.2	Predstavitev okolja .....	8
1.3	Predpostavke in omejitve .....	11
1.4	Metode dela .....	11
<b>2</b>	<b>TRŽENJE TIRNIH KAPACITET.....</b>	<b>12</b>
2.1	Trženje javne železniške infrastrukture .....	12
2.2	Postopki naročanja in dodeljevanja vlakovnih poti v Sloveniji .....	14
2.3	Postopki naročanja in dodeljevanja vlakovnih poti v tujini .....	15
2.4	Kritična analiza .....	17
<b>3</b>	<b>PREDLOG NOVE ORGANIZIRANOSTI UPRAVLJAVCA JŽI.....</b>	<b>18</b>
3.1	Nova organizacijska struktura upravljavca JŽI .....	18
3.2	Predlog nove organiziranosti poslovne enote vodenja prometa .....	19
3.2.1	Služba za vodenje prometa:.....	21
3.2.2	Služba za trženje javne železniške infrastrukture:.....	21
3.2.3	Služba za tehnologijo in predpise:.....	22
3.2.4	Splošna gospodarska služba:.....	22
<b>4</b>	<b>NOVI POSTOPKI NAROČANJA IN DODELJEVANJA VLAKOVNIH POTI23</b>	
4.1	Postopek pridobivanja vlakovnih poti .....	23
4.2	Naročilo konstrukcije vlakovne poti .....	25
4.3	Izdelava in usklajevanje konstrukcije vlakovne poti.....	31
4.3.1	Izdelava konstrukcije vlakovne poti za novo voznoredno dobo in usklajevanje s prosilcem .....	31
4.3.2	Izdelava konstrukcije začasnih zahtev in usklajevanje s prosilcem.....	31
4.3.3.	Rezervacija konstruiranih in usklajenih vlakovnih poti.....	32
4.4	Vloga za dodelitev vlakovne poti .....	33
4.4.1	Naročilo vlakovne poti.....	34
4.4.2	Postopki izdaje vlog za dodelitev vlakovne poti za novo voznoredno obdobje.....	34
4.4.3	Postopki izdaje začasnih zahtev za dodelitev vlakovnih poti.....	35
4.5	Dodelitev vlakovne poti .....	35
4.5.1	Postopki naročanja za novo voznoredno obdobje.....	36
4.5.2	Postopki dodeljevanja vlakovnih poti na osnovi začasnih zahtev.....	37
4.6	Časovni prikaz naročanja, konstruiranja in dodeljevanja vlakovnih poti. ....	37

---

4.7	Infrastruktura z omejenimi zmogljivostmi.....	38
4.8	Dodeljevanje vlakovnih poti za vzdrževanje, modernizacijo in obnovo JŽI .	39
4.9	Neuporaba naročenih vlakovnih poti .....	39
4.10	Pritožbeni postopek .....	40
4.11	Informacijska podpora .....	40
4.12	Obveščanje o spremembah v vlakovnem prometu.....	42
<b>5</b>	<b>ZAKLJUČEK.....</b>	<b>44</b>
5.1	Ocena učinkov.....	44
5.2	Pogoji za uvedbo .....	45
5.3	Možnosti nadaljnjega razvoja .....	46
	<b>LITERATURA IN VIRI.....</b>	<b>47</b>
	<b>KAZALO SLIK.....</b>	<b>48</b>
	<b>KRATICE IN AKRONIMI .....</b>	<b>48</b>

# 1 UVOD

Izjemen gospodarski pomen prometa v vseh oblikah gospodarjenja se zaradi vse večjega povpraševanja po prevozi vse bolj povečuje. Prometna gneča na določenih področjih in na določenih transportnih poteh, ki se je pričela pojavljati v Evropi že v devetdesetih letih, danes že močno ogroža gospodarsko konkurenčnost.

Sodoben prometni in ekonomsko sprejemljiv sistem mora biti izdelan tako, da zadosti zahtevam širitve in trajnostnega razvoja. Agresivno in močno gospodarsko rast, ki omogoča popolno izkoriščanje notranjih trgov in globalizacijsko trgovanje ni mogoče graditi brez učinkovitega prometnega sistema.

Prav zaradi obsežnih naložb v promet in zaradi njegove odločilne vloge v gospodarskem razvoju skupna evropska prometna politika določa ukrepe, ki jih je potrebno izvesti do leta 2010. Eden izmed ključnih ukrepov je tudi ponovna oživitev železnic.

## 1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Če želimo, da bi prevoz po železnici postal dovolj konkurenčen in zanimiv, je prva prednostna naloga Republike Slovenije prenovitev in posodobitev železniške infrastrukture, ki v obstoječem zastarelem stanju zavira razvoj gospodarstva in države v celoti. V železniškem prometu je potrebno odpreti tako mednarodne kot tudi nacionalne trge tako v potniškem kot v tovornem prometu, kar pa mora biti zaradi zagotavljanja varnosti primerno organizirano in usklajeno. Ponovno oživljanje železnic pomeni konkurenco med železniškimi družbami, saj bi prihod novih železniških podjetij lahko pomagal podpreti konkurenco v prometni veji.

Diplomsko delo obravnava opis elementov, ki obsegajo postopke trženja kapacitet javne železniške infrastrukture Republike Slovenije, ki so na enak način predpisani in ustaljeni tudi v državah EU. V diplomskem delu je v nadaljevanju opisana specifična organiziranost podjetja Slovenske železnice, d.o.o. ter njen trenutni pomen pri trženju infrastrukturnih kapacitet, opisani pa so tudi odnosi z Agencijo za železniški promet Republike Slovenije ter predstavljene nove predloge organiziranosti enotnega podjetja, ki poleg gospodarjenja z javno železniško infrastrukturo hkrati izvaja še prevozniško dejavnost.

V diplomskem delu je opisan tudi predlog, kako organizirati dostop in trženje javne železniške infrastrukture na način, ki vseskozi transparentno in nediskriminatorsko zagotavlja enakopravnost med vsemi uporabniki železniške infrastrukture. Natančno so predstavljeni tudi novi postopki naročanja in dodeljevanja vlakovnih poti ter odnosi med prevozniki, dodeljevalnim organom za vlakovne poti in upravljavcem javne železniške infrastrukture.

Namen diplomskega dela je predstaviti problematiko, ki se pojavlja ob vstopu novih operaterjev na področje JŽI in hkrati prikazati rešitve in organizacijske spremembe, ki bi na najmanj boleč način zagotavljale upoštevanje zakonskih določil in načel enovitega železniškega podjetja.

V diplomskem delu so prav tako natančno opisani in pojasnjeni predlogi nove organiziranosti poslovne enote Vodenje prometa, ki skupaj s poslovno enoto Vzdrževanje infrastrukture predstavlja upravljavca javne železniške infrastrukture. Zaradi boljšega razumevanja so natančno opredeljeni vsi na novo predlagani tehnološki procesi naročanja konstrukcije vlakovnih poti, naročanja in dodeljevanja vlakovnih poti, operativni procesi koriščenja storitev ter enotni in povsem transparentni načini zaračunavanja uporabnine.

## 1.2 PREDSTAVITEV OKOLJA

V zgodovino rasti in razvoja železniškega prometa v Evropi je bil neposredno vključen tudi razvoj železnic na Slovenskem, ki je bistveno pripomogel k naglemu gospodarskemu razvoju naših krajev. Železnica je omogočala prevoz surovin, gradbenega materiala in končnih proizvodov zaradi česar so se mesta in naselja ob železniških progah naglo razvijala.

Cesarska Avstrija, kateri so pripadale tudi slovenske pokrajine, je tako kot druge takratne naprednejše države pospešeno gradila železniške proge. Največji projekt, za katerega je od zamisli do njegove uresničitve preteklo razmeroma malo časa, je bil načrt izgradnje železnice med Dunajem in Trstom, ki so jo poimenovali »Južna železnica«, družbo, ki je gradila progo, pa Südbahn Gesellschaft. Proga je vodila iz Dunaja preko pogorja Semmering do Graza, nato pa iz Avstrije preko Štajerske, Kranjske in Notranjske do Trsta.

S postopnim dograjevanjem proge do Trsta, predvsem pa izgradnjo priključne Gorenjske proge, povezave tedanje Ogrske preko Pragerskega in Središča ter Pivke s pristaniščem Rijeka, je železniška mreža na Slovenskem že v devetnajstem stoletju dobila obliko, kakršno ima v grobih obrisih še danes.

Velik pomen pri izgradnji prog so imele tudi priprave na prvo svetovno vojno, potek vojne in nove državne ureditve, ki so nastale.

Velik prispevek pri modernizaciji prog so z izgradnjo elektrifikacije dodale tudi takratne Italijanske železnice, ki so leta 1936 priključile na svoj sistem elektrificiranih prog tudi progi do Postojne in Reke z enosmernim sistemom 3000 V. S tem sistemom napetosti je Slovenija nadaljevala elektrifikacijo svojih prog. Na mejah z Avstrijo in Hrvaško pa se proge slovenskih železnic srečajo z drugimi električnimi sistemi napajanja vozne mreže.

Močan pečat v razvoju železnic v Sloveniji so od prve svetovne vojne do leta 1991 prispevale Jugoslovanske železnice. V celoti je bila ukinjena parna vleka, vpeljani sta bili elektro in dizel vleka, opravljena pa je bila tudi elektrifikacija in posodobitev glavnih prog.

Žal pa je bilo to obdobje zaznamovano tudi s tem, da so bile ukinjene številne stranske proge ali pa je bil zaradi razmaha avtobusnih povezav in širitve osebnih vozil na številnih stranskih progah ukinjen potniški promet.



Slika 1: Omrežje javne železniške infrastrukture Republike Slovenije  
 Vir: Arhiv Slovenskih železnic d.o.o., 2008

Po letu 1991 so se Slovenske železnice odcepile od Jugoslovanskih železnic, se osamosvojile in postale samostojna železniška uprava v okviru Evropskih železnic. Z nastankom novih državnih meja so bile proge na polotoku Istra pripojene železniškemu podjetju Republike Hrvaške.



Slika 2: Znak slovenskih železnic  
 Vir: Arhiv Slovenskih železnic d.o.o., 2008

Danes so Slovenske železnice oblikovane kot družba z omejeno odgovornostjo, še vedno v lasti države Republike Slovenije. V osnovi družbo sestavljajo poleg skupnih-štabnih služb dve poslovni enoti, katerih osnovna dejavnost je prevozniška dejavnost, poslovna enota, ki zagotavlja vleko, eksploatacijo voznih sredstev,

vzdrževanje tehnične neoporečnosti vlečnih in vlečenih železniških vozil in dve poslovni enoti, ki skupaj nastopata v vlogi upravljavca javne železniške infrastrukture Republike Slovenije.



Slika 3: Organigram dejavnosti podjetja Slovenske železnice, d.o.o.  
Vir: Peter Pšenica, 2008

Po osamosvojitvi se v Sloveniji močno trudimo izboljšati kakovost storitev, ki pa je v večini primerov pogojena z visokimi investicijami in primernimi tehničnimi sredstvi. Nakupi novih vlečnih vozil, hitrih vlakov in potniških garnitur so pripomogli k naglemu preskoku in izboljšavi storitev.

Težje rešljiv problem pa danes predstavljajo zastarele proge in drugi infrastrukturni objekti, ki jih dolga desetletja nismo primerno vzdrževali in dovolj hitro posodabljali. Zato je vlada RS pripravila in sprejela nujne razvojne projekte, ki opredeljujejo načrtan razvoj železniškega sistema in infrastrukture. Osnovni pogoji, ki pripomorejo k pristopu novih strateških partnerjev, ki so pripravljeni vlagati v posodobitev železniške infrastrukture, pa so aktivno in transparentno trženje infrastrukturnih kapacitet, sprostitve pristopa na JŽI ter načrtno vlaganje v izboljšanje stanja javne železniške infrastrukture v celoti.

### 1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

V diplomskem delu so upoštevana določila, opredeljena v veljavnem Zakonu o železniškem prometu in pripadajočih uredbah, upoštevane pa so tudi trenutne razmejitve pristojnosti in aktivnosti med Javno agencijo za železniški promet RS, Direkcijo za železniški promet RS in Slovenskimi železnicami, d.o.o..

Nadalje so v diplomskem delu upoštevane predpostavke, da so zagotovljena sredstva za posodobitev komunikacijskih orodij, programske opreme in prisotna pozitivna strateško-politična volja za prilagoditev organizacije dela v prejšnjem odstavku omenjenih podjetjih.

V diplomskem delu se ne analizira in razglablja ali je organiziranost podjetja Slovenske železnice, d.o.o. primerna glede na določila evropskih direktiv, pač pa se sprejema dejstvo, da je to enotno podjetje, ki izvaja tako funkcijo upravljavca kot prevoznika.

Opozoriti je potrebno na dejstvo, da je vsebina diplomskega dela usmerjena predvsem na predstavitev tehnologije naročanja vlakovnih poti, konstrukcije voznega reda, priprav vlakovni poti, ter vseh postopkov, ki so vezani na naročila, dodelitev, realizacijo in zaračunavanje uporabnine za javno železniško infrastrukturo.

V diplomskem delu niso upoštevani osnovni pogoji, ki jih morajo izpolnjevati prosilci, prevozniki, in tudi ne pogoji, ki jih mora zagotavljati upravljavec železniške infrastrukture. Smatra se, da so osnovni pogoji za pristop na javno železniško infrastrukturo izpolnjeni.

Osnovno vodilo v nadaljevanju opisanih predlogov temelji na čim bolj optimalni organiziranosti, ki upošteva veljavne zakonske osnove in načela ter osnovne cilje podjetja, hkrati pa razširja dejavnost vodenja prometa, ki se pojavlja v novi funkciji upravljavca javne železniške infrastrukture Republike Slovenije.

### 1.4 METODE DELA

V diplomskem delu so uporabljene naslednje raziskovalne metode:

- metoda opisovanja,
- metoda analize in sinteze,
- metoda primerjanja,
- metoda kompilacije – navajanje že znanih dejstev,
- statistična metoda.

## 2 TRŽENJE TIRNIH KAPACITET

### 2.1 TRŽENJE JAVNE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

Železnice v razvitem svetu so v zadnjem desetletju zaradi nagle gospodarske rasti in zasičenosti vseh vrst prometnih sistemov ponovno začele pridobivati na pomenu. Prav zaradi obsežnih naložb v promet in zaradi njegove odločilne vloge v gospodarskem razvoju, skupna evropska prometna politika določa ukrepe, ki jih je potrebno izvesti do leta 2010. Eden izmed ključnih ukrepov je tudi ponovna oživitev železnic.

V železniškem prometu je potrebno odpreti tako mednarodne kot tudi nacionalne trge - tako v potniškem kot v tovornem prometu, kar pa mora biti zaradi zagotavljanja varnosti primerno organizirano in usklajeno.

Temeljni kamen za začetke prenov skupnih nacionalnih železniških podjetij in uveljavljanje strategij za regulirano odpiranje trgov je bil položen že leta 1991 z evropsko direktivo, v kateri so bile opisane zahteve o vodenju ločenih računov za upravljanje železniške infrastrukture in izvajanje železniških prevoznih storitev. S tem je bila odprta pot k neodvisnemu in transparentnemu upravljanju ter k prihodnji konkurenci med železniškimi družbami.

Sveženj ukrepov, ki je stopil v veljavo leta 2001, so na področju trženja železniške infrastrukture opredeljevale tri bistvene direktive:

- Direktiva Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic, ki predvideva določene pravice dostopa v mednarodnem železniškem prometu za prevoznike v železniškem prometu, kar pomeni, da železniško infrastrukturo lahko uporabljajo številni uporabniki.
- Direktiva Sveta 95/19/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in zaračunavanju uporabnin za uporabo železniške infrastrukture, ki je opredelila širši okvir za dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti.
- Direktiva evropskega parlamenta in sveta 2001/14/ES, ki določa predvsem dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, zaračunavanje uporabnine za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanje varnostnega spričevala.

Da bi se za vsa prevozniška podjetja v železniškem prometu lahko zagotovil pregleden in nediskriminatoren dostop do javne železniške infrastrukture, je bilo dogovorjenih nekaj bistvenih izhodišč, na katerih temelji nediskriminatornost in celoten način trženja kapacitet javne železniške infrastrukture:

- vse potrebne informacije za uresničevanje pravic dostopa morajo biti objavljene v dokumentu "Program omrežja";
- sistemi zaračunavanja uporabnine in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti naj omogočajo enak in nediskriminatoren dostop za vse prevoznike v železniškem prometu in naj kolikor mogoče pošteno in nediskriminatorno izpolnjujejo potrebe vseh uporabnikov in vseh načinov prevoza;



- sistemi zaračunavanja uporabnine in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti morajo spodbujati upravljavce železniške infrastrukture, da kar najbolj izkoristijo svojo infrastrukturo;
- upravljavci javne železniške infrastrukture morajo zagotavljati, da se infrastrukturne zmogljivosti dodeljujejo na takšen način, da se odraža potreba po ohranjanju in izboljšanju stopnje zanesljivosti storitev;
- sistemi zaračunavanja uporabnine za uporabo železniške infrastrukture in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti naj omogočajo pravično konkurenco pri zagotavljanju prevoznih storitev v železniškem prometu;
- upoštevati se morajo poslovne zahteve tako prosilcev za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti kot upravljavca železniške infrastrukture;
- upravljavci železniške infrastrukture naj se pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti kar najbolj prilagajajo, vendar v skladu z izpolnjevanjem razumnih zahtev prosilca;
- sistemi zaračunavanja uporabnine in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti morajo upoštevati učinke naraščajoče preobremenjenosti infrastrukturne zmogljivosti in končno pomanjkanje zmogljivosti;
- za zagotovitev najboljše ponudbe je za prevoznike v železniškem prometu zaželeno, da je zagotovljen nadzor uporabe infrastrukturnih zmogljivosti;
- upravljavci infrastrukture morajo za uvedbo primernih in pravičnih stopenj uporabnin za uporabo infrastrukture oceniti stroškovne faktorje pri obratovanju infrastrukture in izračunati vrednost svojih sredstev;
- za učinkovito upravljanje ter pravično in nediskriminatorno uporabo železniške infrastrukture je treba ustanoviti regulatorni organ, ki nadzoruje uporabo predpisov in deluje kot pritožbeni organ.

Na osnovi zgoraj opisanih načel držav članic EU so bile marca 2007 sprejete spremembe Zakona o železniškem prometu, ki natančno določa pogoje za izvajanje prevoznih storitev v železniškem prometu. Zakon opredeljuje javno železniško infrastrukturo, njen status in pogoje za pristop nanjo, vlogo in naloge upravljavca javne železniške infrastrukture, naloge in pristojnosti dodeljevalnega, varnostnega in regulatornega organa ter naloge in pristojnosti neodvisnega preiskovalnega organa.

Na osnovi omenjenega zakona je bila v aprilu 2008 izdana nova Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na javni železniški infrastrukturi. V njej je natančno določen način uporabe kriterijev ter pomen posameznega kriterija za dodeljevanje vlakovne poti na javni železniški infrastrukturi in postopek njenega dodeljevanja.

V skladu z direktivo 2001/14 je natančno opisano tudi vrednotenje kriterijev za določanje višine uporabnine za uporabo infrastrukture, varščine, postopek zaračunavanja varščine in uporabnine, načina plačevanja in evidentiranja vplačil ter oprostitev plačevanja in nadzor nad plačevanjem uporabnine.

## 2.2 POSTOPKI NAROČANJA IN DODELJEVANJA VLAKOVNIH POTI V SLOVENIJI

V Republiki Sloveniji so z določili Zakona o železniškem prometu in Uredbo o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na javni železniški infrastrukturi ter objavo Programa omrežja Republike Slovenije postavljeni temelji za začetek uspešnega in nediskriminatornega trženja javne železniške infrastrukture.

Od leta 2002 do danes so se sprejemala različna zakonska določila in podzakonski akti ter skladno prilagajala pravna organiziranost nacionalnega železniškega podjetja Slovenske železnice.

Danes so na osnovi Zakona o železniškem prometu osnovne vloge v zvezi s trženjem javne železniške infrastrukture razdeljene med:

- **Upravljavca javne železniške infrastrukture**

Vzdrževanje javne železniške infrastrukture in vodenje železniškega prometa na njej je obvezna gospodarska javna služba, ki jo opravlja upravljavec na podlagi posebne pogodbe o opravljanju gospodarsko javne službe. Dejavnost obsega predvsem vzdrževanje javne železniške infrastrukture in vodenje železniškega prometa na javni železniški infrastrukturi. Varnostno pooblastilo za varno načrtovanje, vzdrževanje in delovanje železniške infrastrukture, vključno z vzdrževanjem signalnovarnostnih naprav in vodenjem prometa, je dodeljeno podjetju Slovenske železnice, d.o.o..

- **Javno agencijo za železniški promet**

Vlada Republike Slovenije je ustanovila Javno agencijo za železniški promet za opravljanje funkcij varnostnega organa, organa za dodeljevanje vlakovnih poti, določanje uporabnine, sprejemanje voznega reda omrežja in zagotavljanje številnih drugih nalog, ki so navedena v Zakonu o železniškem prometu.

- **Prevozniška podjetja**

Prevozniška podjetja so gospodarske družbe, katerih glavna dejavnost je opravljanje oziroma zagotavljanje prevoznih storitev v železniškem prometu in imajo za zagotavljanje omenjenih storitev licenco ter zagotavljajo vleko vlakov, ali pa je to gospodarska družba, ki opravlja vleko vlakov in ima za zagotavljanje te storitve licenco. V letu 2007 so bile v Republiki Sloveniji kot prevoznik registrirane le Slovenske železnice, d.o.o., ki nastopajo v vlogi prevoznika s Poslovno enoto tovorni promet in Poslovno enoto potniški promet. V letu 2008 pa sta dodatno pridobili varnostno spričevalo še dve avstrijski podjetji.

Postopki naročanja vlakovnih poti tečejo sicer v duhu zakonskih določil in na osnovi dogovorov sklenjenih med AŽP in upravljavcem, vendar še vedno po postopkih predpisanih v Priročniku za naročanje vlakovnih poti iz leta 2003. V priročniku opisana tehnologija naročanja vlakovnih poti je bila predpisana na osnovi takratnih zakonskih osnov in je upoštevala le nacionalne prevoznike. Zagotavljanje dostopa tujih prevozniških podjetij in prosto dodeljevanje vlakovnih poti različnim prosilcem ni bilo upoštevano.

Vlakovne poti za voznoredno obdobje 2007/2008 so bile naročene pri AŽP, upravljavec je izdelal program omrežja in vozni red omrežja RS, Agencija za železniški promet pa je dodelila vlakovne poti.

Pri celotnem postopku pa konkurence tujih prosilcev in prevoznikov še ni bilo, kar pomeni, da zagotavljanje prostega dostopa in nediskriminatornosti še ni vplivalo na utečene postopke in na posledice. Konsenzi med posameznimi poslovnimi enotami v skupnem podjetju in soglasja med upravljavcem in prevozniki so bili vedno prisotni, težave in nesoglasja med različnimi interesi prevoznikov in upravljavcev so se rešili na nivoju matičnega podjetja.

Celoten potek naročanja in dodeljevanja vlakovnih poti poteka za nov vozni red preko oddelka za vozni red, začasne zahteve in izrednosti pa preko Centralne transportne operative, ki kot štabna služba zastopa tako interese upravljavca, kot prevoznika.

Na osnovi realizacije prevoženih kilometrov ter določene in objavljene formule za obračunavanje uporabnine v Programu omrežja, se mesečno zaračunava uporabnina in namensko usmerja za vzdrževanje infrastrukture.

Postopki so do dodelitve prvega varnostnega spričevala tujemu operaterju in do sprejema prvih vlog za naročilo konstrukcije vlakovnih poti tekli po ustaljenih poteh, brez večjih pretresov in brez obremenjenosti s transparentnostjo aktivnosti.

Z zagotovitvijo konkurence na področju izvajanja železniških prevozov pa je potrebno zagotavljati enakovreden odnos do vseh registriranih prevoznikov, upoštevati enakopravnost pri naročanju postopkov in storitev, zagotavljati varovanje podatkov, transparentno evidentirati vse procese in hkrati skrbeti za gospodarno trženje javne železniške infrastrukture. Vse navedeno pa zahteva vpeljavo številnih organizacijskih in tehnoloških sprememb v podjetju Slovenske železnice, d.o.o..

## **2.3 POSTOPKI NAROČANJA IN DODELJEVANJA VLAKOVNIH POTI V TUJINI**

Naročanje in dodeljevanje vlakovnih poti je v zahodnih državah evropske skupnosti uveljavljeno in utečeno že vrsto let. Temu primerno so tudi natančno predpisani in upoštevani postopki naročanja in dodeljevanja.

Postopki so predpisani in podprti z zakonsko in podzakonsko osnovo. Izdelani so tehnološki procesi, izdelana primerna tehnična podpora s primerno programsko opremo. Natančno so razmejena operativna področja nadziranja in upravljanja z infrastrukturnim omrežjem od področja vodenja prometa. Utečeni so postopki sodelovanja med upravljanjem z infrastrukturnimi kapacitetami, vodenjem prometa in željami prevoznikov, ki naročajo storitve na osnovi objavljenih katalogov storitev.

V tujini posvečajo velik poudarek načrtovanju strategij razvoja in načrtovanju investicijskih del na infrastrukturi, načrtovanju modernizacije in pravočasnem upoštevanju infrastrukturnih omejitev pri sestavi voznega reda omrežja.

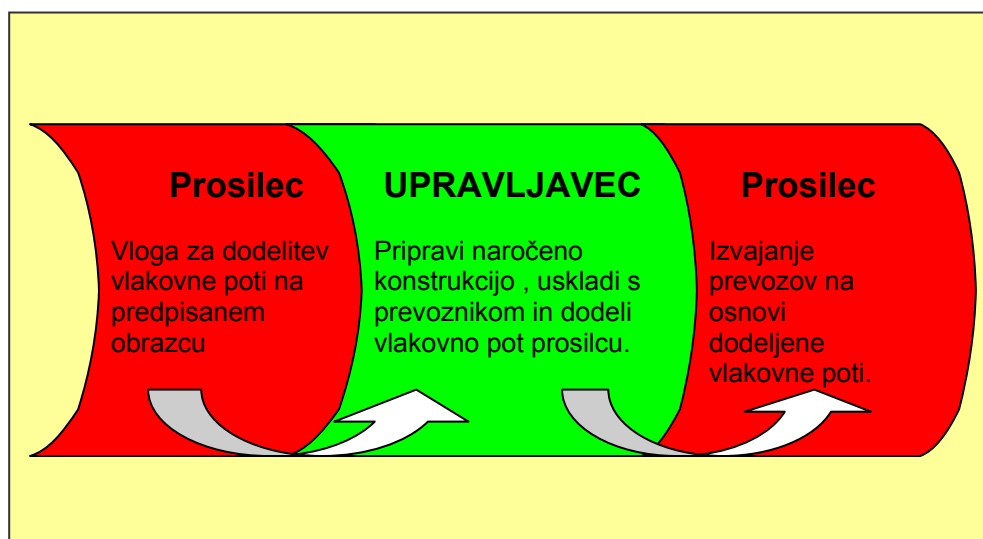
O predvidenih delih so obveščena prevozniška podjetja že v Programu omrežja, kasneje pa ob naročanju vlakovnih poti. Večina rednega vzdrževanja in investicijskih del se izvaja v času, ko to dopuščajo proste kapacitete, v nočnem času ter ob praznikih in nedeljah.

Na transportnem trgu se iz leta v leto pojavlja vse večja konkurenca med prevozniki. Registrirana so številna prevozniška podjetja. V Nemčiji je trenutno registriranih 368 prevoznških podjetij, v Avstriji 24 ter na Madžarskem 12.

Osnovna značilnost organiziranosti tujih podjetij, ki se bistveno razlikuje od zakonske ureditve v Republiki Sloveniji je, da je dejavnost upravljavca organizacijsko povsem transparentna in ločena od dejavnosti prevoznišтва.

Značilno za večino sistemov je tudi, da je nekdanjim železniškim podjetjem – infrastrukturnim upravljavcem, poleg funkcije upravljavca železniške infrastrukture, dodeljena tudi funkcija dodeljevalnega organa za dodeljevanje vlakovnih poti.

Zaradi omenjenega dejstva, da upravljavci javnih železniških infrastruktur v tujini prosilcem lahko dodeljujejo vlakovne poti, je v primerjavi z organiziranostjo v Republiki Sloveniji postopek naročanja, konstruiranja in dodeljevanja vlakovnih poti precej krajši in enostavnejši.



Slika 4: Naročanje in dodeljevanje vlakovnih poti

Vir: Peter Pšenica, 2008

Funkcije upravljavca in prevoznika so organizacijsko in pravno povsem ločene. S tem je zagotavljanje transparentnosti procesov, porabe ubrane uporabnine in zagotavljanje nediskriminatornosti do prevoznikov povsem nesporno.

## 2.4 KRITIČNA ANALIZA

Z analizo je bilo ugotovljeno, da se na področju trženja JŽI pojavljajo naslednje težave:

- trenutno veljavni podzakonski akti – pravilniki ne razmejujejo dolžnosti upravljavca in prevoznika. Odgovornost je porazdeljena na skupna podjetja, glede na staro organiziranost;
- določila novih predpisov, ki jih je izdala AŽP, se bodo pričeli uporabljati 14.12.2008. Priročniki za dejavnosti upravljavca in priročniki dejavnosti prevoznikov so še v pripravi. V najboljšem primeru bodo uveljavljeni z novim voznim redom 2008/2009;
- zaračunava se le osnovna uporabnina za vlake v tovornem prometu;
- v podjetju Slovenske železnice organizacijsko in pravno še ni oblikovana primerna poslovna enota, ki bi predstavljala upravljavca;
- Poslovna enota vodenje prometa še ne predvideva posebne službe, ki bi združevala aktivnosti v zvezi s trženjem infrastrukturnih zmogljivosti. Tako široka in pomembna dejavnost, kot je trženje infrastrukturnih kapacitet, je organizirana z oddelkom za vlakovne poti, ki ga sestavljata le dva delavca;
- dejavnost centralne transportne operative mora biti povsem transparentna in preoblikovana v operativno upravljavca javne železniške infrastrukture;
- baza podatkov v informacijskem sistemu slovenskih železnic je skupna, programska oprema prevoznikov pa se prepleta s programsko opremo upravljavca. Razmejitev še niso realizirane in s tem ni zagotovljeno varovanje podatkov;
- ni še oblikovana nova tehnologija dela ob naročanju vlakovnih poti in vključevanja v plan prometa vlakov;
- programska oprema za pospešitev postopkov naročanja, evidentiranje, konstrukcijo voznega reda, usklajevanja s prevozniki, potrditve, naročila vlakovne poti, dodelitve in vpeljave vlaka še ni dokončno pripravljena in je v izdelavi.

Rezultate kritične analize v diplomskem delu združujemo v tri kritična področja, katerih rešitve so predlagane v naslednjih poglavjih naloge:

- Opredelitev in organiziranost upravljavca JŽI v podjetju SŽ, d.o.o.;
- Preoblikovanje organiziranosti in dejavnosti PE za vodenje prometa;
- Določitev postopkov naročanja konstrukcije vlakovnih poti, konstruiranja, naročanja in dodeljevanja vlakovnih poti.

### **3 PREDLOG NOVE ORGANIZIRANOSTI UPRAVLJAVCA JŽI**

Način opravljanja obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja in modernizacije obstoječe železniške infrastrukture ter vodenja železniškega prometa na njej je določen s posebno uredbo. Upravljavec mora zagotavljati in izpolnjevati kriterije kot so: varnost, zanesljivost in urejenost železniškega prometa ter zagotoviti organizacijo vzdrževalnih in rekonstrukcijskih del.

Izvajanje omenjenih aktivnosti je v podjetju Slovenske železnice, d.o.o. razdeljeno med Poslovno enoto za vzdrževanje infrastrukture in Poslovno enoto vodenje prometa. Ti dve poslovni enoti sta si po organizacijski strukturi enakovredni, med njima pa ni določene ali razmejene odgovornosti.

V organizacijski strukturi je potrebno točno definirati, katera od omenjenih poslovnih enot prevzame, s pooblastilom poslovodstva podjetja, nosilno vlogo upravljavca in vlogo koordinatorja med tematsko povsem razmejenima področjema. Poslovna enota, ki prevzame nosilno vlogo, mora združevati in koordinirati tudi aktivnosti štabnih služb.

Za uspešno trženje infrastrukturnih storitev je potrebno izvesti nekatere nujne spremembe v organiziranosti podjetja. Te se kažejo predvsem na treh nivojih:

- na makro organizacijskem nivoju podjetja je potrebno natančno oblikovati povsem neodvisno in samostojno delovno enoto ali pooblastiti obstoječo PE, ki v skupnem podjetju SŽ, d.o.o. predstavlja upravljavca javne železniške infrastrukture;
- v PE vodenje prometa je potrebno razmejiti področja izvajanja vodenja prometa od področij trženja JŽI;
- centralno transportno operativno je potrebno opredeliti kot operativni organ v vlogi upravljavca, s koordinacijsko in nadzorno funkcijo.

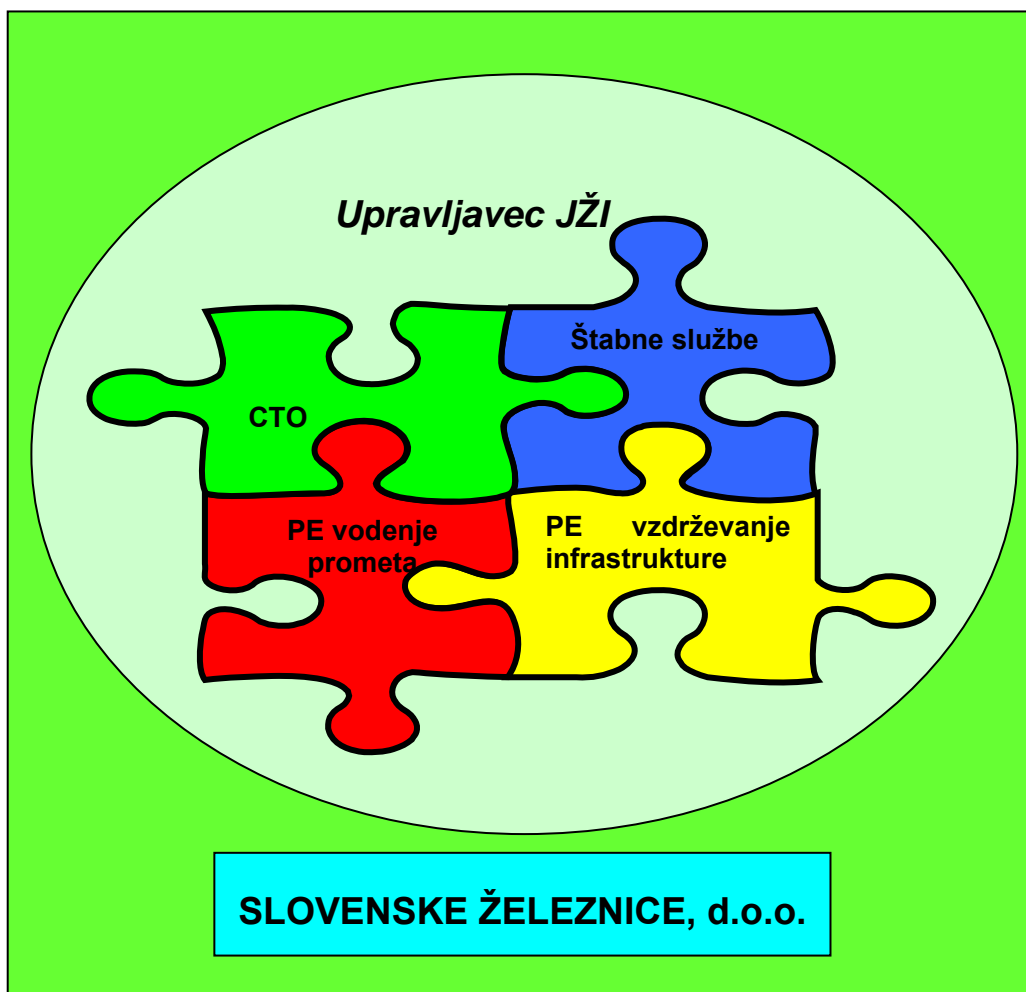
Z upoštevanjem zgoraj navedenih predlogov bi bila nesporno zagotovljena koordinacija med različnimi poslovnimi subjekti podjetja Slovenske Železnice, združeni pa bi bili tudi delovni procesi trženja infrastrukturnih storitev

#### **3.1 NOVA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA UPRAVLJAVCA JŽI**

Predlog nove organiziranosti delovne enote, ki bo v podjetju SŽ, d.o.o. opravljala funkcijo upravljavca, temelji na trenutno veljavnih slovenskih zakonskih osnovah in ne posega v predloge sprememb teh zakonskih osnov, ravno tako pa ne posega v večje spremembe organiziranosti podjetja Slovenske železnice.

Osnovno vodilo v nadaljevanju opisanih predlogov temelji na čim bolj optimalni organiziranosti, ki upošteva veljavne zakonske osnove, načela ter osnovne cilje podjetja.

Predlagana rešitev razširja dejavnost PE vodenja prometa in jo postavlja v funkcijo nosilca aktivnosti upravljavca in koordinatorja med sestavnimi poslovnimi enotami in službami podjetja, ki na nek način tudi sodelujejo v skupnem procesu trženja JŽI.



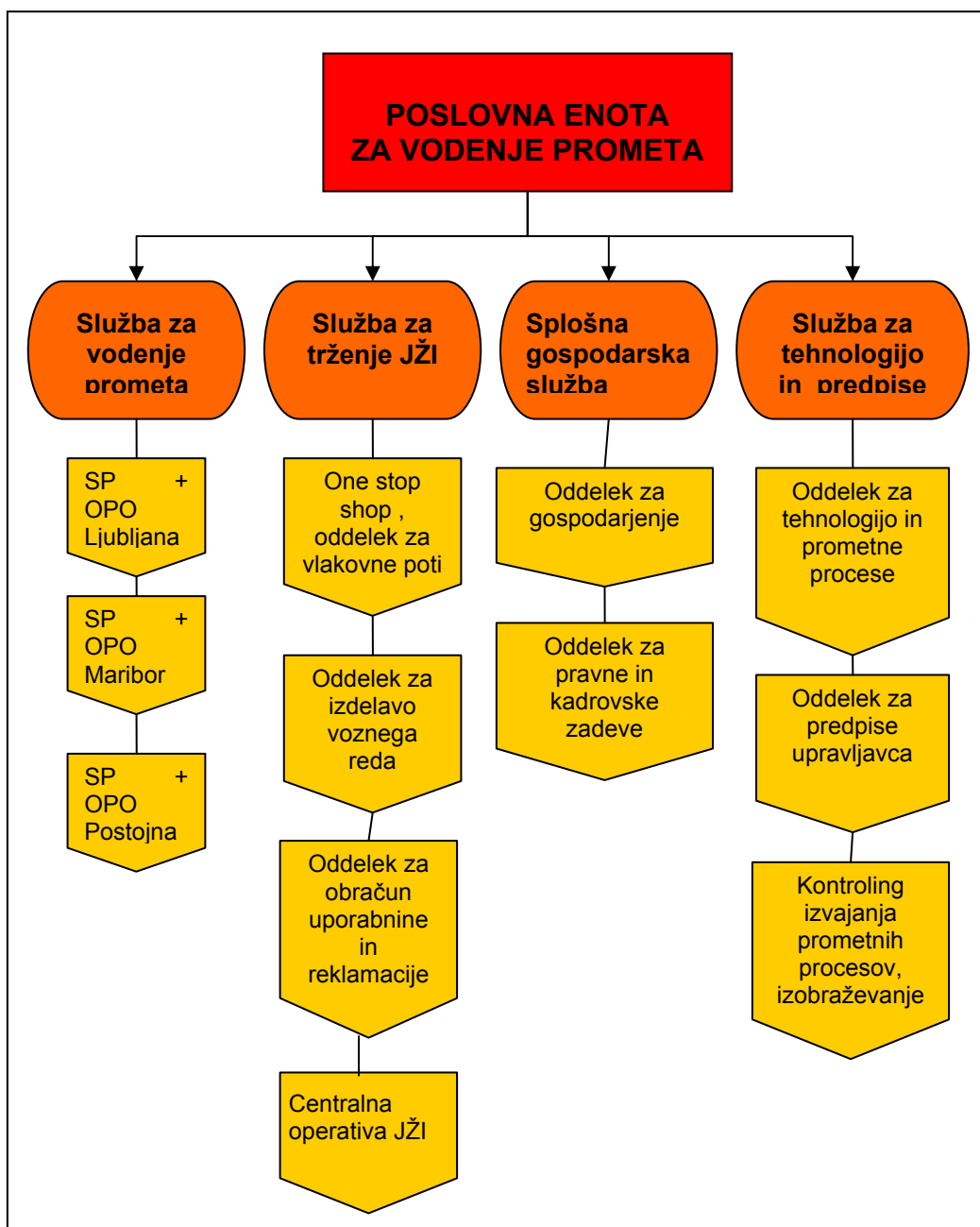
Slika 5: Upravljavec javne železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji  
Vir: Peter Pšenica, 2008

### 3.2 PREDLOG NOVE ORGANIZIRANOSTI POSLOVNE ENOTE VODENJA PROMETA

Hkrati z aktivnim sodelovanjem pri preoblikovanju podjetja Slovenske železnice in implementacijo novih načel prostega dostopa do železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji je potrebno skladno z načeli, ki jih nalagajo zakonski akti, preoblikovati tudi organiziranost PE za vodenja prometa, ki opravlja funkcijo upravljavca JŽI in je v poslovno-partnerskem odnosu z uporabniki infrastrukturnih kapacitet.

V nadaljevanju opisani predlog temelji predvsem na preoblikovanju tistega dela poslovne enote, ki se ukvarja s trženjem JŽI. V predlogu so točno razmejena in porazdeljena delovna področja posameznih enot.

Oblikovanje prikazane strukture močno pogojujejo tudi omejene kadrovske kapacitete, ki jih povečujemo le minimalno, predvsem s prerazporeditvami znotraj podjetja. Predlog temelji na hipotezi čim manjših posegov pri preoblikovanju obstoječe organiziranosti in na harmonizaciji delovnih procesov s ciljem zagotavljanja aktualnih zakonskih določil.



Slika 6: Organigram Poslovne enote za vodenje prometa  
Vir: Peter Pšenica, 2008



### 3.2.1 Služba za vodenje prometa

Službo za vodenje prometa sestavljajo na prvem nivoju tri prometne sekcije: Ljubljana, Postojna in Maribor, na drugem nivoju prometne operative in na tretjem nivoju nadzorne postaje s podrejenimi prometnimi službenimi mesti.

Osnovna in primarna dejavnost enot na vseh nivojih službe za vodenje prometa je zagotavljanje varnega vodenja železniškega prometa na način, ki ga predpisujejo prometni predpisi, priročniki in dogovorjeni tehnološki procesi med prevozniki in upravljavcem.

Dejavnost službe za vodenje prometa obsega:

- izvajanje voznega reda omrežja;
- vodenje prometa vlakov;
- vodenje, koordiniranje in izvajanje usklajenega procesa dela na prometnih mestih;
- koordinacijo in nadzor nad delom prevoznikov, ki mora biti v skladu z zakonskimi in podzakonskimi določili, ki urejajo varnost v železniškem prometu.

### 3.2.2 Služba za trženje javne železniške infrastrukture

Osnovna naloga službe za trženje javne železniške infrastrukture je trženje razpoložljivih kapacitet javne železniške infrastrukture in zagotavljanje prostega dostopa do infrastrukturnih objektov.

S trženjem vlakovnih poti in trženjem dodatnih storitev, služba za trženje JŽI predstavlja upravljavca javne železniške infrastrukture in vzdržuje kontakte s poslovnimi partnerji, ki želijo koristiti infrastrukturne zmogljivosti. Obvladovanje celotnih procesov trženja JŽI zagotavljajo 4 oddelki, katerih dejavnost se dopolnjuje in prepleta:

- **Oddelk za vlakovne poti in enotna kontaktna točka**

Organizacija trženja infrastrukturnih storitev, koordiniranje del med oddelki, priprava pravnih podlag in procesov trženja, sodelovanje v delovnih skupinah RNE, priprava programa omrežja, sklepanje pogodb o pristopu, vzdrževanje poslovnih vezi s strankami, reševanje reklamacijskih postopkov.

»Vse na enem mestu« ali »One stop shop« je samostojen del oddelka, ki predstavlja kontaktno točko za stranke, ki želijo pristopiti na javno železniško infrastrukturo ali pa jo že koristijo.

Zagotavlja prve kontakte s stranko, ki želi začeti postopek dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti. Osnovne naloge enotne kontaktne točke so, da strankam ponudi informacije v zvezi s celotno ponudbo proizvodov in storitev upravljavcev infrastrukture, vključno s cenami ter usmerja stranke na prave kontaktne osebe, ki pokrivajo posamezna področja upravljanja gospodarsko javne službe vzdrževanja javne železniške infrastrukture ter

vodenja železniškega prometa. Enotna kontaktna točka je del mednarodne mreže kontaktnih točk, ki naj bi strankam kar najbolj olajšala dostop do železniških omrežij Evropske skupnosti.

- **Oddelek za vozni red**

Sprejem letnih in mesečnih naročil za konstrukcijo voznega reda, priprava in mednarodno usklajevanje voznega reda omrežja, usklajevanje naročil in osnutkov voznih redov z naročniki, priprava voznorednih pripomočkov in dokumentov, vzdrževanje baze podatkov o infrastrukturi in suprastrukturi, potrebnih za pripravo voznega reda omrežja, analiza in izraba kapacitet javne železniške infrastrukture ter priprava analiz in predlogov za povečanje prepustnosti so nekatere od osnovnih dejavnosti oddelka za vozni red.

- **Centralna operativa JŽI**

Centralna transportna operativa SŽ se mora preoblikovati v takšni obliki, da se loči dejavnosti upravljavca od dejavnosti prevoznika.

Osnovna dejavnost novo oblikovane centralne operative upravljavca JŽI je nadzor nad operativnim izvajanjem prometa na mreži JŽI, sprejem začasnih naročil in razdeljevanje že dodeljenih tras, informiranje pogodbenih partnerjev, koordiniranje del in odstopanj, organiziranje reševanja izrednosti, nadzor in koordiniranje nad izvajanjem vzdrževalnih in obnovitvenih del na JŽI, sodelovanje s sosednjimi operativami upravljavcev ter zagotavljanje evidentiranja navedenih procesov.

- **Oddelek za ubiranje uporabnine**

Ustanovi se nov oddelek za ubiranje uporabnine, katerega osnovne dejavnosti so priprava temeljev za izdelavo in izdajo kataloga storitev, priprava tehnoloških procesov, transparentnega ubiranja uporabnine, zajem podatkov realizacije naročil, izdaja računov za uporabo osnovnih, dodatnih in drugih storitev in vodenje statističnih evidenc, skupaj z oddelkom za vlakovne poti pa reševanje reklamacijskih zahtevkov.

### **3.2.3 Služba za tehnologijo in predpise:**

Strokovne delavce, ki se ukvarjajo s tehnologijo dela v vodenju prometa, s pripravo gradiv za izdelavo predpisov upravljavca in izvajajo poučevanje delavcev, ki opravljajo varno in zanesljivo vodenje prometa, je potrebno združiti v posebno službo poslovne enote vodenje prometa, ki jo sestavljajo oddelki:

- oddelek z tehnologijo in prometne procese;
- oddelek za predpise upravljavca;
- nadzor nad izvajanjem delovnih procesov in izobraževanje izvršilnih delavcev upravljavca.

### **3.2.4 Splošna gospodarska služba:**

Splošna gospodarska služba se ne preoblikuje. Osnovna dejavnost ostaja v obstoječem obsegu.

## 4 NOVI POSTOPKI NAROČANJA IN DODELJEVANJA VLAKOVNIH POTI

### 4.1 POSTOPEK PRIDOBIVANJA VLAKOVNIH POTI

Pred vsako vožnjo vlaka po JŽI je potrebno pridobiti odločbo o dodelitvi vlakovne poti na JŽI, ki jih na osnovi predpisanih vlog za dodelitev dodeljuje Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije. Agencija mora pri tem upoštevati naslednje, z zakonom predpisane dejavnike za dodeljevanje vlakovnih poti:

- dodeljevanje vlakovnih poti vsem prosilcem brez razlikovanja;
- zagotavljanje konkurenčnosti pri izvajanju železniških storitev;
- zanesljivost in kakovost storitev;
- zagotavljanje vlakovnih poti na učinkovit in gospodaren način.

Glede na način pristopa na JŽI v Republiki Sloveniji moramo postopke ločiti na tri različne načine pristopa:

- **prvi pristop na JŽI in prvo naročanje vlakovnih poti;**

Stranke vzpostavijo preko enotne kontaktne točke upravljavca javne železniške infrastrukture, ali pa direktno, kontakt z Javno agencijo za železniški promet Republike Slovenije. Po izpolnitvi predpisanih pogojev in pridobitvi varnostnega spričevala se sklene pogodba o pristopu z upravljavcem javne železniške infrastrukture in preko Javne agencije za železniški promet izvede naročilo vlakovnih poti.

- **utečeni postopki letnega in mesečnega naročanja vlakovnih poti;**

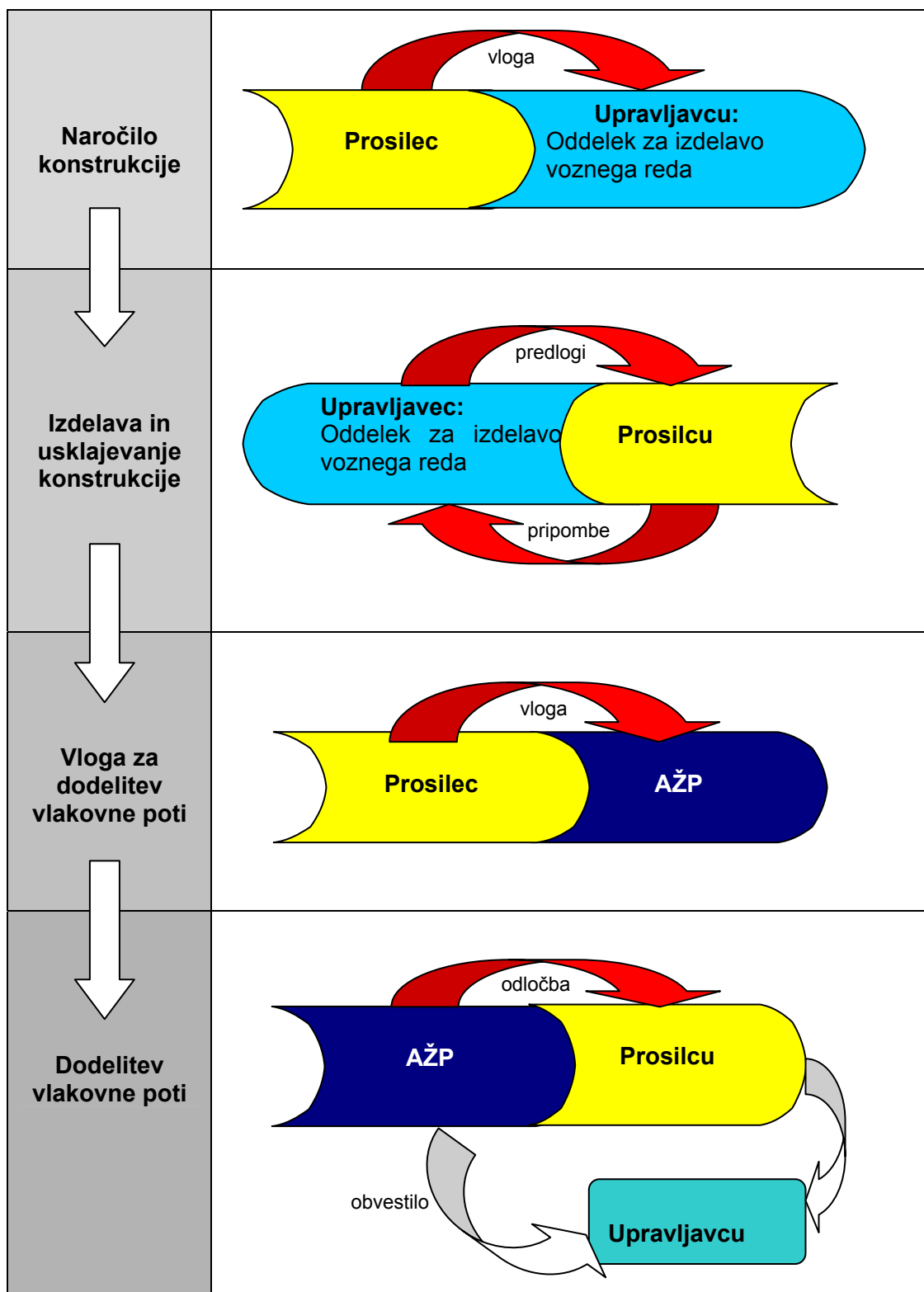
Prosilci, ki že obvladajo postopke naročanja vlakovnih poti, praviloma konstrukcijo vlakovne poti naročijo direktno pri upravljavcu JŽI in na osnovi pripravljene in usklajene konstrukcije izdelajo vlogo za dodelitev vlakovne poti in jo naslovijo na Javno agencijo za železniški promet Republike Slovenije.

- **postopki naročanja začasnih zahtev.**

Prevozniki naročajo uporabo že v predhodnih postopkih dodeljenih vlakovnih poti glavnemu prometnemu dispečerju centralne operative JŽI.

Dokaj zapleten postopek za pridobitev vlakovne poti razdelimo na štiri področja:

- naročilo konstrukcije vlakovne poti, ki jo v pisni obliki na predpisanem obrazcu posreduje prosilec upravljavcu JŽI;
- izdelava in usklajevanje konstrukcije vlakovne poti, ki jo upravljavec JŽI pripravi in uskladi s prosilcem;
- izdaja vloge za dodelitev vlakovnih poti, ki jo na osnovi pripravljene in z upravljavcem JŽI usklajene konstrukcije vlakovne poti izdela in naslovi prosilec na AŽP;
- izdaja odločbe o dodeljeni vlakovni poti, ki jo na osnovi izpolnjene vloge prosilca in usklajene konstrukcije glede na infrastrukturne zmožnosti izda AŽP.



Slika 7: Postopki naročanja in dodeljevanja vlakovnih poti  
Vir: Peter Pšenica, 2008

Naročilo in priprava konstrukcije pri upravljavcu JŽI se opravi že pred izdajo vloge za dodelitev vlakovne poti. S tem se pridobi na času, saj ni potrebno čakati na postopek izstavitve zahteve AŽP upravljavcu za pripravo konstrukcije.

## 4.2 NAROČILO KONSTRUKCIJE VLAKOVNE POTI

### Pomen konstrukcije

Za vsako novo naročilo ali spremembo že dodeljene vlakovne poti mora biti izdelana konstrukcija vlakovne poti, ki je izdelana na osnovi naročila prosilca in je usklajena z aktualnim voznim redom omrežja. Konstrukcija vlakovne poti pomeni konstrukcijo vlakovne poti, ki jo na osnovi prosilčeve vloge za dodelitev vlakovnih poti pripravi upravljavec.

Konstruiranje vlakovnih poti se opravlja pri upravljavcu JŽI v novoustanovljeni službi za trženje JŽI, konkretno v oddelku za pripravo voznega reda. Konstrukcija voznega reda za novo ali spremenjeno vlakovno pot se opravi tako, da se na najboljši način izkoristi železniška infrastruktura in pri tem upoštevajo želje prosilcev.

Pri konstrukciji vlakovnih poti pa se morajo upoštevati naslednja načela:

- vlakovne poti se konstruirajo na osnovi zaporedja glede na sprejem naročil;
- pravočasno naročene konstrukcije imajo prednost pred nepravočasnimi naročili;
- s pogodbami naročene konstrukcije imajo prednost pred novimi naročili;
- redne konstrukcije imajo prednost pred izrednimi;
- daljše relacije vlakovnih poti imajo prednost pred krajšimi;
- višji rang vlakov ima prednost pred nižjim rangom vlakov.

Za kakovostno pripravo konstrukcije vlakovne poti je od naročnika izdelave konstrukcije potrebno pridobiti osnovne podatke za pripravo konstrukcije. Za vsako pripravo konstrukcije vlakovne poti mora prosilec izdati pisno vlogo, na za to predpisanem obrazcu.

### Izdaja naročila konstrukcije

Prosilci, ki potrebujejo vlakovno pot na JŽI, posredujejo naročilo za konstrukcijo vlakovnih poti upravljavcu JŽI.

Naročilo konstrukcije vlakovne poti izda prosilec v pisni obliki, na predpisanem, javno objavljenem obrazcu. Omenjena vloga se praviloma zaradi hitrejšega prenosa vpisanih podatkov praviloma izda v elektronski obliki, lahko pa tudi v natisnjenem izvodu v formatu A4.

Upravljavcu JŽI morajo biti z naročilnico konstrukcije posredovani sledeči podatki :

- vrsta vlaka;
- relacija vlaka;
- koledar vožnje vlaka;
- maksimalna hitrost vlaka;
- vrsta, število in uvrstitev vlečnih vozil;
- dolžina in masa vlaka;
- vrsta zavore in zavorni učinek;
- zahtevani okvirni podatki o odhodu iz izhodne postaje, z vmesnimi postanki in aktivnostmi in o prihodu na končno postajo;
- eventualne dodatne zahteve.

Naročilo se pošlje na predpisanem obrazcu »Vloga za konstrukcijo vlakovne poti in dodatnih storitev«, v elektronski ali tiskani obliki, lahko preko AŽP, preko nacionalne enotne kontaktne točke na naslov, ali direktno na oddelk za vozni red pri PE vodenje prometa. Sprejem vloge evidentirajo zaposleni oddelka za izdelavo voznega reda v »Knjigo naročil konstrukcije vlakovnih poti in dodatnih storitev.

### **Postopki naročanja konstrukcije vlakovnih poti za nov vozni red**

Postopki naročanja za novo voznoredno obdobje se delijo na spodaj opisan način:

- **Redni postopek:**

Redni postopki naročanja vlakovnih poti, ki naj bi bile vključene v nov vozni red omrežja, pričnejo teči od največ 12 mesecev do najmanj osem mesecev pred uveljavitvijo voznega reda. Prosilci, ki želijo naročiti konstrukcijo vlakovne poti, ki bo upoštevana v naslednjem letnem voznem redu omrežja, pošljejo vlogo za konstrukcijo vlakovne poti najkasneje do drugega ponedeljka v mesecu aprilu tekočega leta (X - 8 mesecev ).

- **Skrajšan postopek:**

Prosilci pošljejo upravljavcu naročilo konstrukcije vlakovnih poti najkasneje 30 dni pred predvideno redno spremembo voznega reda omrežja. Upravljavec v roku 5 dni obvesti prosilca o možnosti konstrukcije vlakovne poti.

- **Spremembe naročenih, usklajenih a še ne dodeljenih vlakovnih poti**

Prosilci, ki želijo (od X - 8 do X - 5) spremeniti že usklajeno konstrukcijo za novo voznoredno obdobje, pošljejo novo naročilo konstrukcije vlakovne poti z opisanimi spremembami že usklajene konstrukcije za novo voznoredno obdobje upravljavcu najkasneje 30 dni pred predvideno redno spremembo voznega reda omrežja.

- **Spremembe, odpovedi že dodeljenih vlakovnih poti**

Prosilci, ki želijo spremeniti dodeljeno in v novem voznem redu omrežja upoštevano vlakovno pot (od X - 2 do X), pošljejo naročilo konstrukcije vlakovne poti z opisanimi spremembami že usklajene, oziroma dodeljene vlakovne poti za novo voznoredno obdobje upravljavcu najkasneje 30 dni pred predvideno redno spremembo voznega reda omrežja.

**Postopki začasnih naročil konstrukcij in sprememb vlakovnih poti:**

Naročila za izdelavo konstrukcij voznih poti, ki se izvedejo do 5 dni pred želeno vožnjo po javni železniški infrastrukturi se imenujejočasne zahteve za naročila ali v uveljavljenem mednarodnem strokovnem jeziku »ad hoc« naročila.

Začasna zahteva za naročilo konstrukcije pomeni zahtevo za konstrukcijo vlakovne poti, ki je ni mogoče zahtevati med normalnim postopkom priprave časovnega načrta, ker ni znana dovolj zgodaj.

Postopki začasnih naročanj konstrukcije voznega reda se delijo na različne vrste in so zato potrebni različni postopki naročanj:

- **Prosilcem, ki še nimajo dodeljenih vlakovnih poti:**

Prosilci, ki potrebujejo vlakovno pot na JŽI RS, pošljejo začasno zahtevo za konstrukcijo vlakovnih poti za letni vozni red upravljavcu – oddelek za vozni red.

- **Prosilcem, ki že imajo dodeljene vlakovne poti:**

Prosilci, ki potrebujejo vlakovno pot na JŽI RS, pošljejo ad hoc naročilo za konstrukcijo vlakovnih poti v predpisani obliki upravljavcu – oddelek za vozni red, v izrednih primerih pa na centralno operativno JŽI.

- **Spremembe in odpovedi začasnih zahtev konstrukcij voznega reda:**

Sprememba vlakovne poti pomeni s strani prosilca zahtevana sprememba osnovnih podatkov o obstoječi vlakovni poti, ki privede do odstopanja od že konstruirane vlakovne poti, dodeljene, voznoredno veljavne vlakovne poti, ki ima za posledico novo konstrukcijo vlakovne poti ali odpoved vlakovne poti.

Prosilci, ki želijo spremembo ali odpoved vlakovne poti, pošljejo začasno zahtevo za naročilo sprememb ali odpovedi na predpisanem obrazcu upravljavcu – oddelek za vozni red, v izrednih primerih pa na centralno operativno JŽI.

Podatki o naslovniku:

Podatki o prosilcu:

## VLOGA ZA KONSTRUKCIJO VLAKOVNE POTI IN DODATNIH STORITEV

**Tabela 1 Podatki o želeni vlakovni poti**

Vrsta vlaka	Številka vlaka	Ime vlaka	Obstoječa trasa	Interna oznaka	Relacija		
					Od:	Do:	Preko:

**Tabela 2 Podatki o obratovalnem času za želeno vlakovno pot (koledar vožnje)**

N*	Čas odhoda in službeno mesto	Koledar vožnje	Dodatni dnevi vožnje	Ne vozi ob
----	------------------------------	----------------	----------------------	------------

**Tabela 3 Podatki o obratovalnem času za nadomestno vlakovno pot**

Ad1.1				
-------	--	--	--	--

**Tabela 4 Podatki o postankih za želeno vlakovno pot**

N*	Službeno mesto	Čas (od – do)	Tir in lokacija	Aktivnosti/posebnosti
Ad1.				

**Tabela 5 Podatki o postankih za nadomestno vlakovno pot**

Ad1.1				
-------	--	--	--	--

**Tabela 6 Tehnični podatki o vlaku**

N*	Od službenega mesta	$V_{max}$	Lok. 1	Lok 2	Lok 3	Masa	Obrem. os / tm	Dolžina	Vrsta zavor e	Zavorni odstote k
Ad1.									2	

**Tabela 7 Naročilo dodatnih storitev –dostop do drugih infrastrukturnih zmogljivosti**

**Tabela 8 Podatki o listinah in priloge k zahtevi za dodelitev vlakovne poti**

Slika 8: Vloga za konstrukcijo vlakovne poti in dodatnih storitev  
Vir: Peter Pšenica, 2008



### KNJIGA NAROČIL KONSTRUKCIJE VLAKOVNIH POTI IN DODATNIH STORITEV

SPREJEM			NAROČILO				ODGOVOR		
Zap. št.	Podatki o naročniku	Datum sprejema	Vrsta vlaka	vrsta naročila	Vsebina naročila	Naročilo dodatnih storitev	Datum Posredovanega odgovora	Predlagana konstrukcija	Usklajeno, rezervirano, dodeljeno
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

1. v stolpcu se evidentira vsako sprejeto naročilo pod zaporedno številko na predpisanem elektronskem obrazcu. Po vsakem sprejemu naročila mora biti pošiljatelju avtomatsko poslan odgovor o sprejemu in evidentiranju naročila v knjigi naročil konstrukcije vlakovnih poti s številko zaporednega vpisa.
2. v stolpcu se evidentira skrajšana oznaka naročnika iz naročilnice in osnovni podatki naročnika.
3. v stolpcu se evidentira datum prejema elektronskega naročila (avtomatsko).
4. v stolpcu se evidentira kataloške trase navedene v naročilnici z navedbo številke vlaka in vrste – potniški, tovorni.....
5. v stolpcu se evidentira vrsta naročila iz naročilnice:
  - študija trase; naročilo študije, pred ponudba trase...;
  - letno, mesečno, začasne zahteve;
  - naročilo konstrukcije: novo, spremembe, odpoved, storniranje...

6. v stolpcu se evidentira vsebina naročila iz naročilnice

7. v stolpcu se evidentira naročilo dodatnih storitev iz naročilnice

8. v tem stolpcu se evidentira datum, ko je bil odgovor naročniku posredovan (avtomatsko)

9. v tem stolpcu so opisani vsi podatki pripravljene, predlagane vlakovne poti in dodatnih storitev.

10. v tem stolpcu se vpiše čas, ko je prejemnik sprejel ponudbo o vlakovni poti, ter kasneje evidentira:

- odgovor prejemnika, če se s ponudbo strinja ali ne;
- če je ponudba rezervirana ali ne;
- če je od AŽP dodeljena vlakovna pot.

*Slika 9: Knjiga naročil konstrukcije vlakovnih poti in dodatnih storitev  
Vir: Peter Pšenica, 2008*

## **4.3 IZDELAVA IN USKLAJEVANJE KONSTRUKCIJE VLAKOVNE POTI**

### **4.3.1 Izdelava konstrukcije vlakovne poti za novo voznoredno obdobje in usklajevanje s prosilcem**

#### **Redni postopek:**

Upravljavec sprejme in evidentira naročilo konstrukcije in opravi konstrukcijo vlakovne poti. Usklajevanje z drugimi upravljavci se izvede na mednarodnih konferencah. Sprejeta naročila z izdelanimi in usklajenimi osnutki voznega reda omrežja posreduje v pregled AŽP (X - 5), prosilcem pa pošlje osnutek voznega reda.

#### **Spremembe naročenih, a še ne dodeljenih vlakovnih poti**

Upravljavec sprejme in evidentira vlogo za spremembo konstrukcije, upošteva želeno spremembo, konstruira vlakovno pot, izdelava osnutek spremenjenega voznega reda in prosilca v roku 5 dni obvesti o predlaganih spremembah. Upravljavec sprejeta naročila sprememb z izdelanimi osnutki voznega reda omrežja najmanj 15 dni pred uveljavitvijo novega voznega reda omrežja posreduje v pregled AŽP. Prosilci na osnovi izdelanega in usklajenega osnutka voznega reda pošljejo vlogo za dodelitev vlakovnih poti na AŽP najmanj 15 dni pred uveljavitvijo novega voznega reda omrežja.

#### **Spremembe že dodeljenih vlakovnih poti**

Upravljavec sprejme in evidentira vlogo za spremembo že dodeljene konstrukcije. Upravljavec, upoštevajoč želje in predloge prosilca, konstruira vlakovno pot, izdelava osnutek spremenjenega voznega reda in ga posreduje prevozniku. Upravljavec sprejeta naročila sprememb z izdelanimi osnutki voznega reda omrežja najmanj 15 dni pred uveljavitvijo novega voznega reda omrežja posreduje v pregled AŽP.

### **4.3.2 Izdelava konstrukcije začasnih zahtev in usklajevanje s prosilcem**

#### **Prosilcem, ki še nimajo dodeljenih vlakovnih poti:**

Prosilci, ki potrebujejo vlakovno pot na JŽI, posredujejo začasno zahtevo za konstrukcijo vlakovnih poti za letni vozni red upravljavcu – oddelku za vozni red, v izrednih primerih glavni operativi JŽI. Upravljavec sprejme in evidentira naročilo, izdelava konstrukcijo vlakovne poti, uskladi osnutek s prosilcem in najkasneje v roku 3 (treh) delovnih dni osnutek voznega reda, ki ga skupaj z naročilom konstrukcije posreduje AŽP in prosilcu. Prosilci na osnovi izdelanega in usklajenega osnutka voznega reda, pošljejo vlogo za dodelitev vlakovnih poti na AŽP.

#### **Prosilcem, ki že imajo dodeljene vlakovne poti:**

Upravljavec sprejme in evidentira naročilo, opravi konstrukcijo vlakovne poti, uskladi osnutek s prosilcem. Na osnovi naročila, izdelanega in usklajenega osnutka

voznega reda upravljavec razdeli že dodeljene razbremenilne vlakovne poti v okviru razpoložljivih infrastrukturnih kapacitetah voznega reda omrežja.

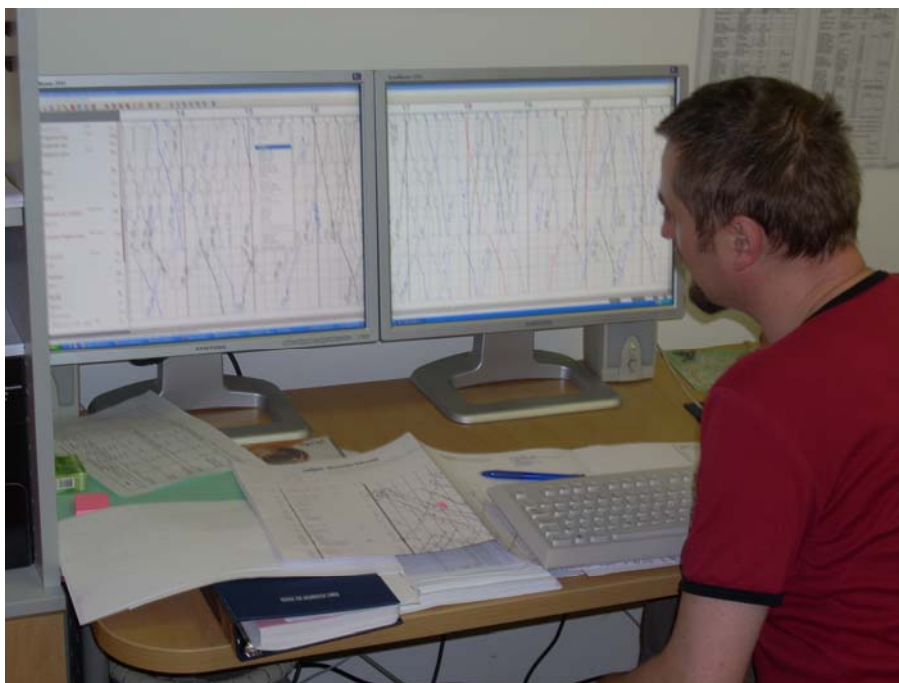
- **Spremembe in odpovedi začasnih zahtev konstrukcij voznega reda:**

Upravljavec sprejme in evidentira naročilo, opravi konstrukcijo vlakovne poti, uskladi osnutek s prosilcem. Na osnovi naročila spremembe ali odpovedi upravljavec razdeli že dodeljene razbremenilne vlakovne poti v okviru razpoložljivih infrastrukturnih kapacitetah voznega reda omrežja, oziroma jih odpove.

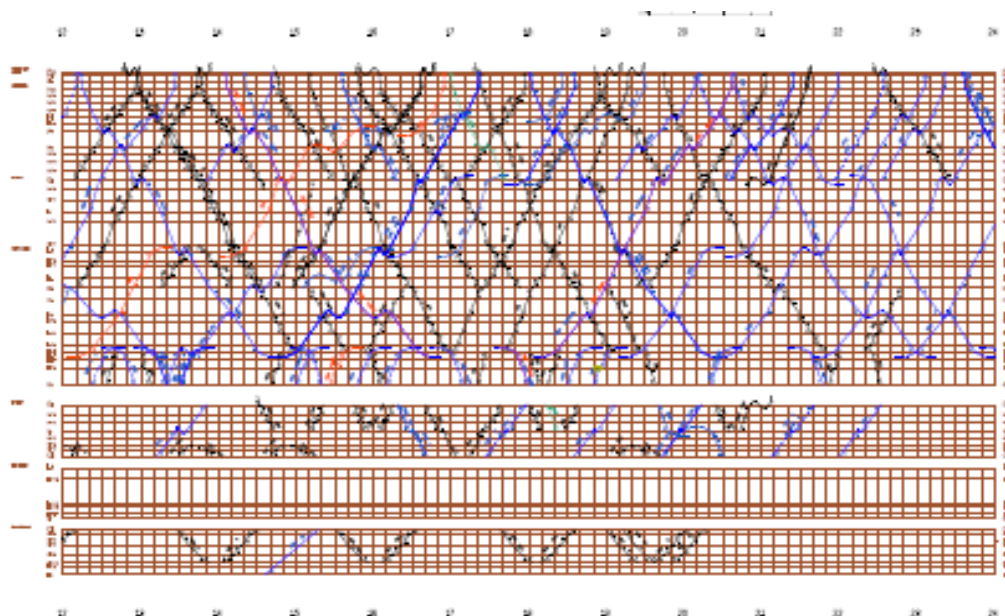
#### 4.3.3. Rezervacija konstruiranih in usklajenih vlakovnih poti

Vlakovna pot, katere konstrukcija je bila izdelana in usklajena na osnovi naročila, je od dneva potrdila s strani prosilca rezervirana za naslednja obdobja:

- naročilo za novo voznoredno obdobje izvedeno po rednem postopku do X - 8 rezervirano do dodelitve vlakovne poti (najkasneje X - 2);
- naročilo, posredovano za novo voznoredno obdobje, izvedeno po skrajšanem postopku, rezervirano do dodelitve vlakovne poti (najkasneje X - 2);
- naročila začasnih zahtev, rezervirana od dneva potrditve usklajene konstrukcije do dodelitve vlakovne poti, oziroma maksimalno 15 dni.



*Slika 10: Konstruktor voznega reda pri svojem delu  
Vir: Peter Pšenica, 2008*



Slika 11: Pripravljen vozni red v grafični obliki  
Vir: Arhiv Slovenskih železnic, d.o.o., 2008

#### 4.4 VLOGA ZA DODELITEV VLAKOVNE POTI

Prevoznik lahko opravlja vožnjo na JŽI, če je njemu ali drugemu prosilcu, za katerega opravlja prevoz, dodeljena vlakovna pot. Brez dodeljene vlakovne poti pristop na javno železniško infrastrukturo ni dovoljen. Začetek postopka pri AŽP se prične, ko prosilec izda vlogo za dodelitev vlakovne poti.

Pred postopkom naročanja in dodeljevanja vlakovnih poti morajo biti izpolnjeni pogoji, ki jih natančno opisuje Zakon o železniškem prometu, Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na javni železniški infrastrukturi (Ur. list št. 38, z dne 18.4.2008) in Program omrežja Republike Slovenije:

Za prevzem vlog in vodenje postopka dodeljevanja vlakovnih poti je pristojna Javna agencija za železniški promet RS.

V postopku priprave pogojev za dodelitev naročenih vlakovnih poti s spodaj opisanimi aktivnostmi sodeluje tudi upravljavec JŽI:

- s konstrukcijo novih vlakovnih poti;
- s pripravo in posledicami sprememb vlakovnih poti;
- s pripravo posledic odpovedi vlakovnih poti;
- pripravo osnutkov voznih redov in
- pripravo osnutkov voznega reda omrežja JŽI.

#### 4.4.1 Naročilo vlakovne poti

Osnovni pogoj za začetek postopka dodelitve vlakovne poti je naročilo vlakovne poti poimenovano »Vloga za dodelitev vlakovne poti«, ki jo prosilec naslovi na organ za dodeljevanje vlakovnih poti - AŽP. Obliko in vsebino obrazca predpisuje AŽP.

Vloga za dodelitev vlakovne poti mora vsebovati vse podatke, ki jih v skladu z zakonskimi določili objavi upravljavec v Programu omrežja. Z vlogo za dodelitev vlakovne poti se najavijo mednarodne in nacionalne vlakovne poti.

Za mednarodno vlakovno pot, ki poteka v tranzitu prek JŽI, lahko prosilci vložijo vlogo pri AŽP ali pri tujem infrastrukturnem upravljavcu tistih držav, po katerih ta vlakovna pot poteka ali pri nacionalni enotni kontaktni točki.

AŽP obravnava samo popolne vloge za dodelitev vlakovne poti, ki jih prosilci oziroma tuji infrastrukturni upravljavci vložijo pravočasno. Za popolno se šteje tista vloga, ki je podana na obrazcu in so ji priložena vsa dokazila, ki izkazujejo, da prosilec izpolnjuje osnovne pogoje.

Če prosilec pravočasno vloži nepopolno ali nerazumljivo vlogo, ga AŽP v roku petih dni po prejemu vloge pisno, po elektronski pošti ali po faksu pozove, da v roku 14 dni vlogo dopolni, sicer takšna vloga v postopku dodeljevanja vlakovnih poti ni obravnavana.

Vlogo za dodelitev vlakovne poti izda prosilec v pisni obliki, na predpisanem, v PO objavljenem obrazcu. Vlogo se naslovniku praviloma posreduje v elektronski obliki, lahko pa tudi v tiskani obliki, kar pa podaljša postopek. V vlogi so vpisani vsi zahtevani podatki in opisana dokazila o izpolnjenih pogojih, ki jih zahteva dodeljevalni organ za uspešno dodelitev vlakovne poti.

Podatke o voznem redu vlaka, za katerega vlakovno pot prosilec zaprosi in ki jih prosilec potrebuje za sestavo vloge za dodelitev vlakovne poti, prosilec pridobi s konstrukcijo vlakovne poti. Vsi podatki, ki jih navedejo prosilci v vlogi za dodelitev vlakovnih poti, so tajni in jih AŽP ne sme brez privolitve prosilca posredovati tretjim osebam ali uporabljati za kakšen drug namen, razen v primeru, če je to potrebno za izvedbo postopka licitacije.

#### 4.4.2 Postopki izdaje vlog za dodelitev vlakovne poti za novo voznoredno obdobje

##### Redni postopek:

Redni postopki naročanja vlakovnih poti, ki naj bi bile vključene v nov vozni red omrežja, pričnejo teči od največ 12 mesecev do najmanj osem mesecev pred uveljavitvijo voznega reda. Prosilci, ki želijo naročiti vlakovno pot, ki bo upoštevana v naslednjem letnem voznem redu omrežja, pošljejo vlogo za dodelitev vlakovne poti najkasneje do drugega ponedeljka v mesecu aprilu tekočega leta (X - 8 mesecev).

### **Spremembe naročenih, a še ne dodeljenih vlakovnih poti**

Prosilci, ki želijo (od X - 8 do X - 5) spremeniti že usklajeno konstrukcijo za novo voznoredno obdobje, pošljejo novo naročilo vlakovne poti z opisanimi spremembami za novo voznoredno obdobje na AŽP najkasneje 30 dni pred uveljavitvijo voznega reda omrežja.

### **Spremembe že dodeljenih vlakovnih poti**

Prosilci, ki želijo spremeniti dodeljeno in v novem voznem redu omrežja upoštevano vlakovno pot (od X - 2 do X), pošljejo naročilo vlakovne poti z opisanimi spremembami za novo voznoredno obdobje AŽP najkasneje 30 dni pred predvideno redno spremembo voznega reda omrežja.

#### **4.4.3 Postopki izdaje začasnih zahtev za dodelitev vlakovnih poti**

Postopki izdaje začasnih zahtev za dodelitev vlakovnih poti se delijo na različne vrste in zahtevajo različne postopke:

- **Prosilcem, ki še nimajo dodeljenih vlakovnih poti:**

Prosilci na osnovi izdelanega in usklajenega osnutka voznega reda pošljejo vlogo za dodelitev vlakovnih poti na AŽP.

- **Prosilcem, ki že imajo dodeljene vlakovne poti:**

Prosilci začasno zahtevo za vlakovno pot naslovijo upravljavcu – oddelek za vlakovne poti, v izrednih primerih pa glavni operativi JŽI.

- **Spremembe in odpovedi začasnih zahtev za vlakovne poti:**

Prosilci začasno zahtevo za spremembo ali odpoved vlakovne poti naslovijo upravljavcu – oddelek za vlakovne poti, v izrednih primerih pa glavni operativi JŽI.

## **4.5 DODELITEV VLAKOVNE POTI**

Pri postopku dodeljevanja vlakovne poti mora AŽP upoštevati naslednja z zakonom predpisana načela:

- načelo konkurenčne nevtralnosti;
- načelo učinkovitega izkoriščanja javne železniške infrastrukture in
- načelo poštenosti in nediskriminatornosti.

Pri odločanju o prejetih vlogah bo AŽP ravnala v skladu z načelom poštenosti in nediskriminatornosti ter tako vse prejete vloge za dodelitev vlakovne poti obravnavala brez razlikovanja.

Celotni postopek mora temeljiti na načelu konkurenčne nevtralnosti, kar pomeni enako obravnavanje vlog vseh prosilcev, s tem da se pri zagotavljanju ustreznih vlakovnih poti, ob upoštevanju učinkovitosti in gospodarnosti, lahko dá pri nasprotujočih si zahtevah prednost potrebam, ki so v javnem interesu.

Ob dodeljevanju vlakovnih poti se mora vseskozi upoštevati tudi načelo čim bolj učinkovitega in optimalnega izkoriščanja JŽI.

Z odločbo se pravočasne in popolne vloge za dodelitev vlakovnih poti zavrnejo, če se v postopku dodelitve ugotovi, da določene vlakovne poti niso možne ali če je pravico do dodelitve vlakovne poti po uporabi dodatnih dejavnikov, oziroma po izvedbi postopka licitacije dosegel drug prosilec.

Prosilec, ki mu je bila vloga za dodelitev vlakovne poti zavrnjena zaradi nezadostnih zmogljivosti, lahko zahteva, da se ta vloga ponovno prouči ob naslednji prilagoditvi voznega reda omrežja.

Zoper odločbo o dodelitvi vlakovne poti, ki jo je izdala AŽP, se lahko prosilci pritožijo.

Pritožba ni dovoljena, če sta AŽP in prosilec med postopkom dodelitve vlakovne poti sodelovala v postopku reševanja sporov in je sporazumna rešitev glede predmeta pritožbe vključena v odločbo.

Z vložitvijo pritožbe se ne zadrži izvršitev izpodbijane odločbe.

AŽP prizna odločbo tujega infrastrukturnega upravljavca o dodelitvi mednarodne vlakovne poti, če:

- prosilec izpolnjuje pogoje;
- če je odločba v skladu z zapisniki mednarodnih vlakovnih konferenc na katerih je sodelovala AŽP.

#### **4.5.1 Postopki naročanja za novo voznoredno obdobje**

Postopke dodeljevanja vlakovnih poti za novo voznoredno obdobje se delijo na spodaj opisan način:

- **Redni postopek:**

Na osnovi vloge za dodelitev vlakovne poti in pripravljenih in usklajenih osnutkov voznega reda AŽP prosilcu dodeli vlakovno pot in razbremenilno vlakovno pot ter izda odločbo (X - 2).

- **Skrajšan postopek:**

Na osnovi vloge za dodelitev vlakovne poti in pripravljenih in usklajenih osnutkov voznega reda AŽP prosilcu dodeli vlakovno pot in razbremenilno vlakovno pot ter izda odločbo vsaj 15 dni pred uveljavitvijo novega voznega reda omrežja oziroma sprememb.

- **Spremembe naročenih, a še ne dodeljenih vlakovnih poti**

Na osnovi vloge za dodelitev spremenjenih vlakovnih poti in pripravljenih in usklajenih sprememb osnutkov voznega reda AŽP prosilcu dodeli vlakovno pot in izda odločbo.



- **Spremembe že dodeljenih vlakovnih poti**

Na osnovi vloge za dodelitev spremenjenih vlakovnih poti in pripravljenih in usklajenih sprememb osnutkov voznega reda AŽP prosilcu dodeli vlakovno pot in izda odločbo vsaj 15 dni pred uveljavitvijo sprememb

#### **4.5.2 Postopki dodeljevanja vlakovnih poti na osnovi začasnih zahtev**

- **Prosilcem, ki še nimajo dodeljenih vlakovnih poti:**

Na osnovi vloge za dodelitev vlakovnih poti in pripravljenih in usklajenih osnutkov voznega reda AŽP prosilcu dodeli vlakovno pot in razbremenilno vlakovno pot ter izda odločbo.

- **Prosilcem, ki že imajo dodeljene vlakovne poti:**

Na osnovi naročila vlakovne poti in izdelanega in usklajenega osnutka voznega reda AŽP dodeli vlakovne poti, upravljavec pa na osnovi razpoložljivih kapacitet infrastrukture razdeli vlakovne poti.

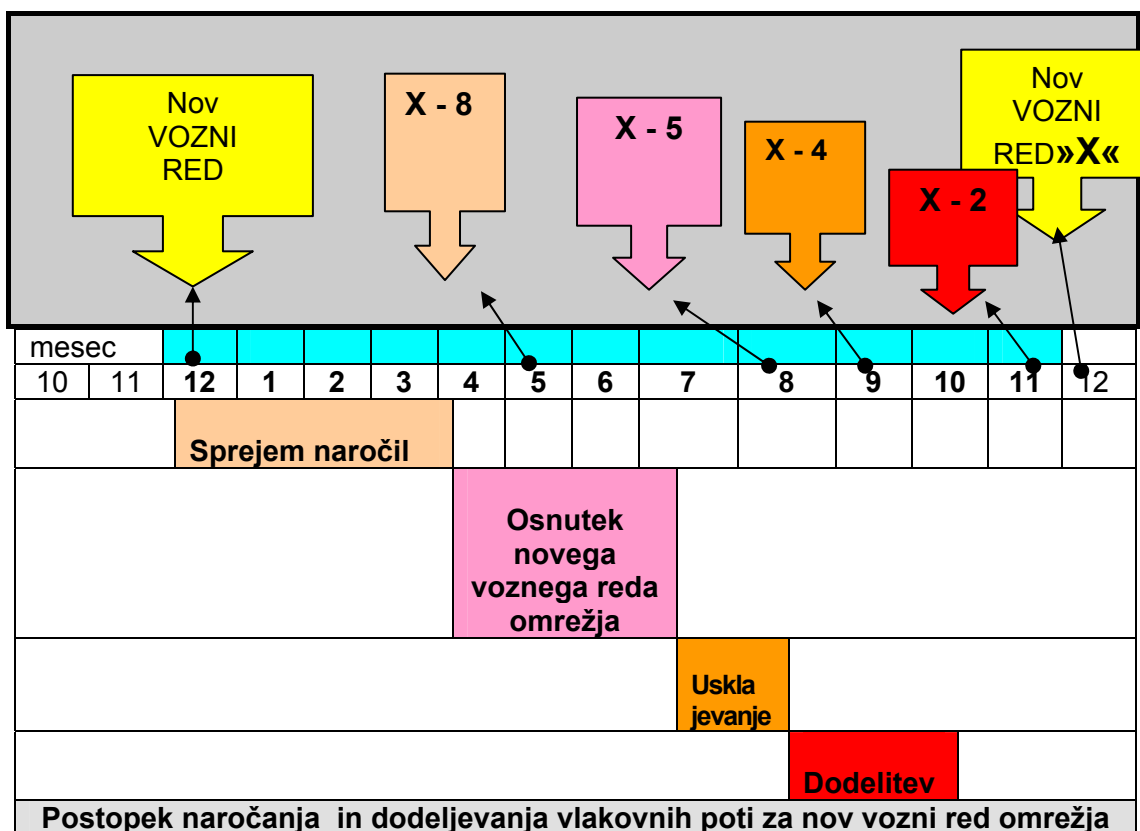
## **4.6 ČASOVNI PRIKAZ NAROČANJA, KONSTRUIRANJA IN DODELJEVANJA VLAKOVNIH POTI.**

Prosilci, upravljavec in AŽP morajo v postopku naročanja konstrukcije, usklajevanja, naročanja vlakovnih poti in dodeljevanje vlakovnih poti upoštevati naslednja načela in zakonsko določene roke;

- vozni red omrežja se spremeni enkrat letno, ob 24. uri drugo soboto v decembru in se lahko deli na zimsko in letno obdobje;
- rok za predložitev vlog za dodelitev vlakovnih poti AŽP, ki naj bi bile upoštevane pri sestavi novega voznega reda omrežja, je največ 12 in najmanj 8 mesecev pred začetkom veljavnosti novega voznega reda omrežja;
- najmanj 5 mesecev pred uveljavitvijo novega voznega reda omrežja uskladi s prosilci in pripravi osnutek novega voznega reda omrežja in ga dostavi v pregled AŽP;
- pripravljen osnutek posreduje AŽP v potrditev in najmanj 30-dnevno obravnavo prosilcem in drugim zainteresiranim poslovnim partnerjem;
- natančni roki in poteki posameznih postopkov dodeljevanja vlakovnih poti, ki jih je potrebno upoštevati, so opisani v veljavnem Programu omrežja.

O dodelitvi vloge za začasno zahtevo za dodelitev vlakovne poti odloči AŽP čim hitreje, v vsakem primeru pa najpozneje v petih delovnih dneh in o odločitvi obvesti pisno, po elektronski pošti ali po faksu prosilca in upravljavca JŽI.

Natančnejše roke in časovni raspored vseh aktivnosti v zvezi z naročanjem in dodeljevanjem vlakovnih poti opredeli upravljavec za vsako voznoredno obdobje v Programu omrežja JŽI.



Slika 12: Časovni termini naročanja in dodeljevanja vlakovnih poti  
Vir: Peter Pšenica

## 4.7 INFRASTRUKTURA Z OMEJENIMI ZMOGLJIVOSTMI

Če po opravljenem usklajevanju AŽP ne more zadostiti vsem zahtevam in ne more dodeliti vseh naročenih vlakovnih poti oziroma ne more zadostiti potrebam, mora tisti odsek JŽI, na katerem se je omejena zmogljivost pojavila, takoj razglasiti za infrastrukturo z omejeno zmogljivostjo.

To lahko naredi tudi za odsek ali del javne železniške infrastrukture, za katerega je mogoče predvideti, da bo v obdobju naslednjih desetih letih postal infrastruktura z omejenimi zmogljivostmi.

Če je odsek ali del JŽI razglašen za infrastrukturo z omejeno zmogljivostjo, izvede AŽP analizo zmogljivosti, razen če se že izvaja načrt razširitve zmogljivosti.

Če uporabnina za JŽI ne omogoča razširitve zmogljivosti odseka ali dela JŽI, ki je razglašen za infrastrukturo z omejeno zmogljivostjo, lahko AŽP pri dodeljevanju

vlakovne poti poleg dejavnikov iz prejšnjega odstavka uporabi kot dodatne dejavnike pri njihovem vrednotenju dodatno še:

- pomembnost prevozne storitve za širšo skupnost glede na drugo storitev, ki bi bila zaradi tega neizvedljiva, ob upoštevanju posledic;
- pomembnost prevozne storitve prevoza blaga glede na izvajanje mednarodnih železniških storitev prevoza blaga.

Če na infrastrukturi z omejenimi zmogljivostmi tudi po izvedenem postopku usklajevanja ni mogoče dodeliti vlakovne poti, ker prevozniki, ki jo zahtevajo, na podlagi kriterijev in njihovega vrednotenja dosegajo izenačeno pravico do dodelitve, jih mora AŽP pozvati, da ponudijo za posamezni vlakovni odsek čim večjo uporabnino.

Vlakovno pot mora AŽP dodeliti tistemu, ki mu je ponudil najvišjo uporabnino.

#### **4.8 DODELJEVANJE VLAKOVNIH POTI ZA VZDRŽEVANJE, MODERNIZACIJO IN OBNOVO JŽI**

Opisani postopki naročanja in dodeljevanja vlakovnih poti se morajo uporabljati za vse vožnje vlakov, vključno za vožnje vlakov, namenjenih za vzdrževanje, modernizacijo in obnovo JŽI, saj se s tem zagotavlja nediskriminatorni odnos do različnih izvajalcev vzdrževalnih in obnovitvenih del ter se hkrati z zaračunavanjem uporabnine omejuje nepotrebna in neekonomična uporaba vlakovnih poti za potrebe vzdrževanja in modernizacije.

#### **4.9 NEUPORABA NAROČENIH VLAKOVNIH POTI**

Upravljaavec JŽI mora redno in sprotno obveščati AŽP o izkoriščenosti in uporabi dodeljenih vlakovnih poti.

AŽP na osnovi utemeljenih vzrokov, infrastrukturne zmogljivosti, ki so bile dodeljene prosilcu z vlakovno potjo, katere prosilec ni izkoristil ali uporabil, dodeli drugemu prosilcu.

Če je prosilec, kateremu je bila z vlakovno potjo dodeljena infrastrukturna zmogljivost, v nepretrganem obdobju treh zaporednih mesecev izkoristil dodeljeno zmogljivost manj kot 75-odstotno, mora to vlakovno pot v preostalem obdobju dati na razpolago AŽP.

To določilo se ne upošteva, če je vzrok neizkoriščenosti takšen, na katerega prosilec ni mogel vplivati. Neizkoriščena zmogljivost se dá na razpolago, ne da bi imel prvotni prosilec (lastnik vlakovne poti) pravico do povrnitve kakršnih koli stroškov.

Preden AŽP ponudi na razpolago infrastrukturne zmogljivosti drugim prosilcem, mora na dokazen način obvestiti prvotnega naročnika vlakovne poti o nameri odvzema vlakovne poti in mu omogočiti, da pojasni vzroke za neizkoriščenost.

## 4.10 PRITOŽBENI POSTOPEK

O pritožbi zoper odločbo o dodelitvi vlakovne poti, ki jo je izdala AŽP, odloča Ministrstvo za promet Republike Slovenije.

Odločba, s katero AŽP prosilcu ni dodelila vlakovne poti oziroma mu je dodelila vlakovno pot v nasprotju z njegovimi stališči in soglasjem, se lahko izpodbija s pritožbo iz naslednjih razlogov:

- če je upravljavec JŽI v Programu omrežja objavil kriterije za dodelitev vlakovne poti in njihovo vrednotenje oziroma prednostna merila v nasprotju z določbami nacionalne zakonodaje in temeljnimi načeli, določenimi v Programu omrežja;
- če je AŽP pri dodelitvi vlakovne poti uporabila kriterije za dodelitev vlakovne poti in njihovo vrednotenje oziroma prednostna merila v nasprotju z določbami nacionalne zakonodaje in temeljnimi načeli in načinom, objavljenim v Programu omrežja;
- če je razglasitev infrastrukture opredeljena kot infrastruktura z omejenimi zmogljivostmi v nasprotju z določbami nacionalne zakonodaje;
- če AŽP pri dodelitvi vlakovne poti ni ravnala v skladu z določbami nacionalne zakonodaje in postopki, opredeljenimi v Programu omrežja;
- če prosilca ni zastopal zakoniti zastopnik ali, če pooblaščenec ni imel ustreznega pooblastila;
- če odločba ni v skladu s sporazumno rešitvijo, doseženo v posredovalnem postopku.

Prosilec lahko vloži pisno pritožbo v roku 15 dni po prejemu Odločbe za dodelitev vlakovne poti. Ministrstvo za promet mora o pritožbi odločiti najpozneje v roku dveh mesecev po prejemu pritožbe.

## 4.11 INFORMACIJSKA PODPORA

V podjetju Slovenske železnice se ubadamo s problemom, kako na novo organizirati številne aktivnosti na področju trženja JŽI kot so: naročanje, konstruiranje, dodeljevanje in zaračunavanje vlakovnih poti. Pri tem pa je potrebno upoštevati omejena finančna sredstva ter omejeno število kadrov.

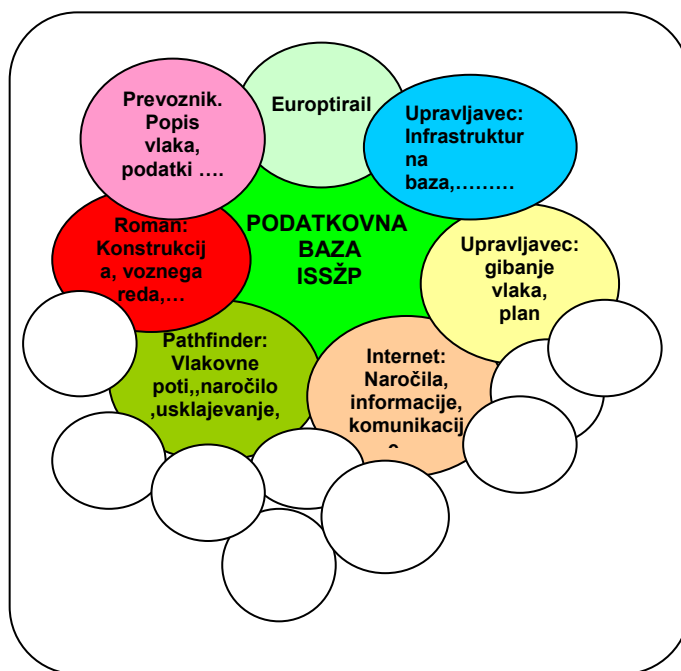
Upoštevaje izkušnje iz tujine, pregleda njihovega obvladovanja trženja železniške infrastrukture in v prejšnjem odstavku navedena dejstva, ki pogojujejo usmeritve organiziranosti upravljavca v Republiki Sloveniji, smo prišli do sklepa, da je dobro obvladovanje vseh procesov trženja JŽI mogoče le s primerno informacijsko podporo.

Na tem področju smo slovenski upravljavci v prednosti. Imamo številne možnosti uporabe pridobljenih izkušenj drugih upravljavcev, ki se s to problematiko ubadajo že vrsto let. Analize delovanja večjih, močnejših sistemov so pokazale, da se največ težav pri skupnem obvladovanju celotne dejavnosti trženja javne železniške infrastrukture pojavlja zaradi postopnega oblikovanja informacijskih programov po različnih delovnih področjih, kar je privedlo do omejenega pretoka informacij med sistemi, ki pa morajo biti v določenih segmentih med seboj povezani.

Ugotavlja se, da so področja preveč razdrobljena in hkrati zaradi svoje ozkosti in zaprtosti sistema, ki ga pokrivajo, težko združljiva. S širitvijo zahtev po novih programskih opremah so se pod vplivom različnih nekoordiniranih interesov zadovoljevanja potreb, oblikovala informacijska orodja, ki so dosegla za svoje področje primerno učinkovitost, vendar so nezdružljiva s skupnim, povezovalnim sistemom za trženje infrastrukturnih kapacitet.

Na področju skupnosti evropskih držav se pojavljajo in razvijajo tudi različni skupni informacijski sistemi, katerih razvojni nameni so usmerjeni v združevanje informacijskih sistemov posameznih upravljavcev, poenotenje procesov s tendenco prostega pretoka informacij med državami Evropske skupnosti. Žal pa aktivnosti na teh področjih niso vedno usmerjene le v skupno korist enotnega obvladovanja procesov trženja železniške infrastrukture, pač pa tudi v zadovoljevanje strateških interesov različnih združenj, organizacij, podjetij in koncernov, ki se ukvarjajo z dejavnostmi, ki so na nek način povezane z železniškim prometom.

Omenjene analize in razmišljanja so nas pripeljala do zasnove osnovne organiziranosti in oblikovanja primerne informacijske podpore. Predlog temelji na obstoječi tehnični in programski opremi informacijskega sistema slovenskih železnic, na primernih povezavah ali omejitvah, ki bi zadovoljevale potrebe pretoka informacij.



Slika 13: Povezanost programske opreme  
Vir: Peter Pšenica

Sistem hkrati združuje, razdvaja, omejuje ali povezuje številne različne procese celotnega sistema. Osnovne ideje oblikovanja informacijskega sistema temeljijo na skupni bazi podatkov, katero polnijo vsa področja in zvrsti, ki kakorkoli sodelujejo v procesih izvajanja železniškega prometa in iz katere posamezna področja črpajo potrebne podatke.

## 4.12 OBVEŠČANJE O SPREMEMBAH V VLAKOVNEM PROMETU

<b>POGOJI ZA ZAČETEK VKLJUČITVE VLAKA V PLAN PROMETA</b>		
<b>Aktivnost</b>	<b>izvajalec</b>	<b>Informacija o izvedeni aktivnosti</b>
<b>Dodelitev vlakovne poti</b>	<b>AŽP</b>	Prosilec, prevoznik, upravljavec
<b>Priprava plana prometa vlakov:</b> - letna, mesečna, začasne zahteve - izrednosti	<b>Upravljavec:</b>  Oddelek za vozni red Centralna operativa JŽI	Izvršilne službe prevoznikov in upravljavcev
<b>Sestava in posredovanje pisnega obvestila o planu prometa vlakov:</b> - letna, mesečna, začasne zahteve. - izrednosti	<b>Upravljavec:</b>  Oddelek za vozni red Centralna operativa JŽI	Izvršilne službe prevoznikov in upravljavcev
<b>IZVEDBA VOŽNJE VLAKA</b>		
<b>Formiranje vlaka, popis, sestava, zagotavljanje zahtevanih podatkov upravljavcu</b>	<b>prevoznik</b>	upravljavec
<b>Priprava prometne dokumentacije in postavljanje vlakovne poti</b>	<b>upravljavec</b>	prevoznik
<b>Evidentiranje gibanja vlaka in opravil pri vlaku</b>	<b>upravljavec</b>	prevoznik

Slika 14: Procesi obveščanja o prometu vlakov  
Vir: Peter Pšenica, 2008

Hkrati z obvladovanjem procesov naročanja, konstrukcije in dodeljevanja vlakovnih poti je potrebno dograditi in natančno opredeliti način obveščanja v proces vpletenih izvršilnih delavcev, ki sodelujejo v operativnih procesih zagotavljanja izvajanja železniškega prometa.

Osnova delovanja sistema je stalnost obveščanja in spoštovanje zaporedja procesov. Pravilna izvedba in predpisano zaporedje delovnega procesa pogojuje začetek naslednjega procesa.

Pogoj za popolno zagotavljanje obvladovanja in spremljanja vlakovnega prometa je spoštovanje načela, da mora biti vsaka vlakovna vožnja odobrena z dodelitvijo vlakovne poti.

Poleg tega pa je potrebno zagotavljati izvedbo naslednjih pogojev:

- o dodelitvi vlakovne poti morajo biti obveščeni prevoznik, prosilec in upravljavec;
- upravljavec mora o vsakih spremembah voznega reda omrežja obveščati vse vpletene, ki sodelujejo pri izvajanju prometa vlakov;
- prevozniki morajo vseskozi zagotavljati kontaktne osebe za obveščanje o spremembah v prometu vlakov, ki prevzamejo odgovornost nadaljnega posredovanja obvestila na vsa pripadajoča delovna mesta;
- izvedba sestave in vožnje vlaka mora potekati na osnovi dodeljenih pogojev s strani AŽP in na osnovi določil pogodbe o pristopu med prevoznikom in upravljavcem.

## 5 ZAKLJUČEK

### 5.1 OCENA UČINKOV

V nalogi predstavljene, obravnavane in predlagane procese lahko o oceni učinkov strnemo na štiri bistvena področja:

- **Sprostitev dostopa tujih prevoznikov na področje JŽI;**

V tako imenovano »Belo knjigo«, kjer so zapisane osnovne usmeritve Evropske prometne politike do leta 2010, so leta 2001, pod naslov »Pravljica ali napoved«, zapisali naslednje stališče: »Železniške družbe imajo enake pogoje dostopa do železniškega omrežja, ki jih določajo infrastrukturni upravljavci, zmogljivosti so določene v realnem času za celotno evropsko omrežje, načela določanja cen so usklajena«.

V Republiki Sloveniji smo že leta 2001 pristopili k uveljavljanju smernic razvoja evropske železniške politike, vendar so bili šele v letu 2007 s prilagoditvijo zakonodaje in izdelavo podzakonskih aktov izpolnjeni pogoji za vsestransko izvajanje procesov trženja javne železniške infrastrukture.

V diplomskem delu je predlaganih in predstavljenih nekaj ukrepov, ki jih je potrebno še sprejeti, da bodo s tem doseženi želeni učinki zagotavljanja nediskriminatornosti in prostega pristopa na JŽI.

- **Jasna opredelitev opravljanja funkcije upravljavca JŽI znotraj enotnega sistema Slovenske železnice, d.o.o.;**

Z opredelitvijo natančne vloge upravljavca znotraj pravne družbe Slovenske železnice, d.o.o. bodo izpolnjeni pogoji gospodarnega, koordiniranega upravljanja z javno železniško infrastrukturo. Doseženi bodo pričakovani tržni učinki, povečan znesek ubrane uporabnine in s tem zagotovljen proces vzdrževanja in razvoja kapacitet javne železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji.

S sklepom uprave, ki določa kateri deli družbe Slovenske železnice, d.o.o., predstavljajo upravljavca JŽI, s pooblastilom vodilnega poslovnega področja ali poslovne enote, da opravlja funkcijo upravljavca ter imenovanjem vodilne odgovorne osebe bodo postavljeni osnovni temelji za zagotavljanje izvajanja zakonskih pooblastil in gospodarno trženje infrastrukture.

- **Razširitev dejavnosti in spremembe v organizaciji PE vodenje prometa;**

Organiziranost Poslovne enote vodenje prometa, katere dejavnost predstavlja večji del dejavnosti upravljavca, je v najkrajšem času nujno potrebno preoblikovati.

Dostop na JŽI je sproščen, vlakovne poti za novo voznoredno obdobje se s strani tujih operaterjev naročajo.

V najkrajšem času bo potrebno kontinuirano zagotavljati storitve, obvladovati procese naročanja in konstruiranja vlakovnih poti, ter na osnovi realizirane uporabe JŽI izstavljati račune za uporabnino.



To bo moč doseči in vseskozi zagotavljati le s pravilno organiziranim delom, razmejitvijo področij trženja in načrtovanja od procesov izvajanja vodenja prometa.

Pričakovani učinki spremenjene organiziranosti bodo popolno obvladovanje posameznih področij ter novih delovnih procesov z minimalno povečanim številom zaposlenih, ter zagotavljanje enakopravnosti in nediskriminatornosti.

Glavni učinek prenovitve procesov dela in organiziranosti pa bo izboljšanje izrabe infrastrukturnih kapacitet, večji prihodki iztrženi od ubrane uporabnine za koriščenje infrastrukturnih kapacitet, s tem pa bodo predvsem možne večje investicije v vzdrževanje in posodabljanje javne železniške infrastrukture..

- **Obvladovanje procesov naročanja in dodeljevanja vlakovnih poti**

Naročanje in dodeljevanje vlakovnih poti v državi s tako specifično organiziranostjo dodeljevalnega organa (AŽP) in specifično organiziranostjo upravljavca, ki predstavlja sestavni del podjetja, ki hkrati opravlja tudi prevozniško dejavnost, lahko zaradi neupoštevanja enakopravnosti med prevozniki in zagotavljanja nediskriminatornosti postane velik problem.

Spremenjena organiziranost in delovanje PE za vodenje prometa bo zagotavljala spoštovanje načel, ki jih predpisuje evropska direktiva 2001/14. Učinki bodo predvsem obvladovanje procesov enakopravnega naročanja vlakovnih poti, konstruiranja vlakovnih poti in enotnega zaračunavanja storitev.

Kvantitativna ocena učinkov, ki jih prinese upoštevanje v nalogi predlaganih ukrepov je lahko zgolj informativna in temelji predvsem na hipotezah, izkušnjah in rezultatih, ki so jih dosegali v času uveljavljanja trženja infrastrukturnih kapacitet sosednji upravljavci JŽI.

Z upoštevanjem predlaganih ukrepov in posledično z bolj gospodarnim dodeljevanjem vlakovnih poti, bi lahko z obstoječimi infrastrukturnimi kapacitetami povečali propustnost prog, bolje obvladovali procese vodenja prometa ter obvladovali nadzor nad prometom in trženjem.

## 5.2 POGOJI ZA UVEDBO

Za uvedbo predlaganih rešitev pa je potrebno izpolniti pogoje kot so:

- imenovanje upravljavca znotraj skupnega podjetja Slovenske železnice, d.o.o.;
- preoblikovanje, razširitev dejavnosti PE vodenje prometa;
- oblikovanje nove službe za trženje vlakovnih poti z organiziranostjo in povezovanjem pripadajočih oddelkov;
- prerazporeditev kadrov znotraj sistema;
- dodatno izobraževanje kadrov;
- razmejitev in omejitev programske opreme med prevozniki in upravljavci;
- izdelava in uporaba novih informacijskih orodij, ki so kompatibilna z orodji partnerjev v sosednjih državah;

- izdelava nove programske opreme v celotnem procesu naročanja in dodeljevanja vlakovnih poti;
- vzpostavitev modernega sistema za sprotno izračunavanje opravljenih storitev in izdajo računov.

### 5.3 MOŽNOSTI NADALJNJEGA RAZVOJA

Postopki trženja infrastrukturnih storitev so v Republiki Sloveniji v začetni fazi, a je kljub temu dejavnost trženja osnovne uporabnine potrebno razširiti na čim bolj pestro ponudbo uporabe dodatnih infrastrukturnih objektov in naprav ter na trženje dodatnih storitev.

Nekaj dodatnih in drugih storitev je že opredeljenih v Programu omrežja Republike Slovenije, vendar pogoji za kontinuirano trženje in zagotavljanje še niso povsem izpolnjeni. Prav zaradi osnovnih organizacijskih težav pri obvladovanju procesov trženja dodatnih storitev le-teh v tekočem voznorednem obdobju še ne zaračunavamo.

Razširitev ponudb storitev bi v bodoče morala biti usmerjena predvsem v :

- povečevanje propustnosti prog;
- povečanje propustnosti mejnih postaj in zmogljivosti postaje Koper;
- stimuliranje uporabe vlakovnih poti po stranskih, manj obremenjenih progah;
- trženje infrastrukture TK omrežja;
- trženje uporabe informacijskega sistema in programske opreme;
- trženje in distribucijo električne energij in tekočih goriv;
- trženje drugih objektov in naprav, ki so zanimiva za opravljanje prevozniške dejavnosti.

Razvoj mora biti v začetni fazi usmerjen predvsem v osvajanje v evropskem prostoru uveljavljenih procesov ponudbe in čim bolj gospodarno trženje javne železniške infrastrukture, kar zagotavljajo predvsem povezani informacijski sistemi in uporaba skupnih informacijskih orodij.

## LITERATURA IN VIRI

### Knjige:

- Komisija evropskih skupnosti (2001) Bela knjiga-Evropska prometna politika za 2010, COM 2001, Bruselj 12.9.2001,

### Zakonski akti :

- Zakon o železniškem prometu - ZZelP ( Ur.l. RS, št. 44/07 ),
- Zakon o varnosti v železniškem prometu - ZVZelP ( Ur.l. RS, št. 61/07 ),
- Zakon o javnih agencijah (Ur.l. RS, št. 52/02 in 51/04),
- Uredba o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na javni železniški infrastrukturi (Ur.l. RS št. 26/01, 91/01, 38/08),
- Uredba o spremembah in dopolnitvah Uredbe o organih v sestavi ministrstev (Ur.l. RS, št. 41/07 ),
- Uredba o načinu opravljanja obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja javne železniške infrastrukture in vodenja železniškega prometa (Ur.l. RS, št. 115/07),
- Akt o ustanovitvi družbe Slovenske železnice, d.o.o. (137. redna seja vlade RS z dne 27.09.2007 ),
- Sklep o spremembah in dopolnitvah sklepa o ustanovitvi Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije ( Ur.l. RS, št. 54/07 ),

### Interno gradivo podjetja Slovenske železnice, d. o. o.:

- Navodilo za izdelavo in uporabo voznega reda omrežja, december 2007
- Priročnik za naročanje vlakovnih poti in napovedovanje prometa vlakov, marec, 2003
- Program omrežja Republike Slovenije 2008,
- Program omrežja Republike Slovenije 2009,

### Spletne strani:

- [http://www.slo-zeleznice.si/sl/infrastruktura/program omrežja/program omrežja republike slovenije za leto 2009/](http://www.slo-zeleznice.si/sl/infrastruktura/program%20omrežja/program%20omrežja%20republike%20slovenije%20za%20leto%202009/), dne 15.05.2008
- [http://www.railnetaustria.at/en/OneStopShop/Network Statement 2008/index.jsp](http://www.railnetaustria.at/en/OneStopShop/Network%20Statement%202008/index.jsp), 02.02.2008
- [http://www.db.de/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur\\_schiene/netz/netzzugang/snb2008/nutzungsbedingungen\\_2008.html](http://www.db.de/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur_schiene/netz/netzzugang/snb2008/nutzungsbedingungen_2008.html), 04.05.2008

## KAZALO SLIK

Slika 1: Omrežje javne železniške infrastrukture Republike Slovenije .....	9
Slika 2: Znak slovenskih železnic.....	9
Slika 3: Organigram dejavnosti podjetja Slovenske železnice, d.o.o. ....	10
Slika 4: Naročanje in dodeljevanje vlakovnih poti .....	16
Slika 5: Upravljavec javne železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji .....	19
Slika 6: Organigram Poslovne enote za vodenje prometa .....	20
Slika 7: Postopki naročanja in dodeljevanja vlakovnih poti .....	24
Slika 8: Vloga za konstrukcijo vlakovne poti in dodatnih storitev .....	28
Slika 9: Knjiga naročil konstrukcije vlakovnih poti in dodatnih storitev .....	30
Slika 10: Konstruktor voznega reda pri svojem delu .....	32
Slika 11: Pripravljen vozni red v grafični obliki .....	33
Slika 12: Časovni termini naročanja in dodeljevanja vlakovnih poti .....	38
Slika 13: Povezanost programske opreme .....	41
Slika 14: Procesi obveščanja o prometu vlakov.....	42

## KRATICE IN AKRONIMI

<b>JŽI RS:</b>	Javna železniška infrastruktura Republike Slovenije
<b>PE:</b>	Poslovna enota
<b>AŽP:</b>	Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije
<b>SŽ:</b>	Slovenske železnice, d.o.o.
<b>X</b>	Začetni dan veljavnosti novega voznega reda omrežja