

Opozorilo: Neuradno prečiščeno besedilo predpisa predstavlja zgolj informativni delovni pripomoček, glede katerega organ ne jamči odškodninsko ali kako drugače.

Neuradno prečiščeno besedilo Pravilnika o nivojskih prehodih obsega:

- Pravilnik o nivojskih prehodih (Uradni list RS, št. 55/19 z dne 13. 9. 2019),
- Pravilnik o dopolnitvi Pravilnika o nivojskih prehodih (Uradni list RS, št. 110/22 z dne 19. 8. 2022).

PRAVILNIK o nivojskih prehodih

(neuradno prečiščeno besedilo št. 1)

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen (vsebina)

(1) Ta pravilnik določa pogoje za določitev kraja križanja železniške proge in javne ali nekategorizirane ceste, njegovega tehničnega zavarovanja ter prostorske, gradbene, prometne, tehnične in varnostne pogoje na nivojskih prehodih (v nadaljnjem besedilu: NPR).

(2) Pravilnik se uporablja za proge javne železniške infrastrukture, industrijske tire in proge drugih železnic.

2. člen (pomen izrazov)

(1) Izrazi, uporabljeni v tem pravilniku, pomenijo:

1. cestna površina je cestišče znotraj nevarnega območja NPR, namenjeno uporabnikom cestnega prometa;
2. cestni signal je svetlobni znak, ki napoveduje približevanje vlaka oziroma spustitev zapornic ali polzapornic;
3. deljene zapornice so zapornice, ki ločeno in časovno zakasnjeno zapirajo najprej desno, nato pa še levo polovico cestišča v smeri vožnje;
4. izklopno mesto je mesto na progi oziroma tiru pri NPR, zavarovanem z avtomatskimi napravami neposredno na njem oziroma ob križanju ceste in proge, opremljeno z napravo ali napravami za detekcijo tirnih vozil, namenjenimi za izklop zavarovanja z vožnjo, ko jih tirno vozilo prevozi;
5. labirint ograja je namenjena umirjanju prometa pred NPR, namenjenim samo za kolesarje in pešce in preprečuje neposredno prečkanje proge. Naprava mora zapirati celotno cestišče in biti oddaljena od zunanje tirnice tira najmanj 3 m. Prirejena mora biti tudi za funkcionalno ovirane osebe;
6. nadzorno mesto je prometno ali službeno mesto oziroma center vodenja prometa, s katerega se opravlja kontrola delovanja avtomatskih naprav na zavarovanih NPR z daljinsko kontrolo;
7. nevarno območje NPR je cestna površina med osema skrajnih tirov proge, razširjena od osi skrajnih tirov za 3 m, kot je prikazano na sliki iz Priloge 1, ki je sestavni del tega pravilnika;

8. nivojski prehod je prehod javnih in nekategoriziranih cest čez železniško progo v istem nivoju in ne vključuje dostopov na perone in službenih prehodov;
9. povprečni letni dnevni promet je povprečni letni dnevni promet cestnih vozil in vlakov (v nadaljnjem besedilu: PLDP);
10. približevalno območje je del proge oziroma tira pri NPr, zavarovanem z avtomatskimi napravami, od začetka vklopnega mesta na progi do NPr, po katerem se vlak približuje NPr;
11. razdalja od najbližje, prve ali zadnje tirnice je razdalja, ki se meri od notranjega roba glave zunanje tirnice;
12. vklopno mesto je mesto na progi oziroma tiru, ki je toliko oddaljeno od NPr, zavarovanega z avtomatskimi napravami, da zagotavlja celoten proces zavarovanja NPr. Opremljeno je z napravami za detekcijo tirnih vozil;
13. zapornice in polzapornice so sestavljene iz droga in pogona. Drog zapornice v spodnji vodoravni legi zapira celotno cestišče, drog polzapornice pa polovico cestišča v smeri vožnje;
14. zaporno bruno je zaklenjen drog, ki fizično preprečuje prehod čez NPr.

(2) Drugi izrazi, uporabljeni v tem pravilniku, pomenijo enako, kot jih določajo predpisi o cestah, predpisi o pravilih cestnega prometa, predpisi o varnosti v železniškem prometu in predpisi o železniškem prometu.

3. člen **(določitev števila in najmanjših razdalj med sosednjimi NPr)**

(1) Število NPr mora biti omejeno na najnujnejši obseg, pri čemer se število obstoječih NPr zmanjšuje z:

1. gradnjo izvennivojskih križanj;
2. ureditvijo povezovalnih cest med NPr in preusmeritvami cestnega prometa na najbližji NPr ali izvennivojsko križanje.

(2) Razdalja med dvema NPr ali med NPr in izvennivojskim križanjem ne sme biti manjša od 2000 m.

(3) Ne glede na prejšnji odstavek je razdalja med obstoječima NPr ali med obstoječim NPr in izvennivojskim križanjem na progah lahko manjša od 2000 m, če:

1. je dolžina povezovalne poti, po kateri se preusmerja promet z enega NPr, ki se ukinja, na drugi prehod, daljša od 4000 m, merjeno od prehoda od ene do druge strani proge;
2. prometa ni mogoče preusmeriti na drugi nivojski prehod ali izvennivojsko križanje zaradi pravnih ali drugih ovir, cesta čez ta prehod pa je edina povezava.

(4) Obstoječi NPr v naselju, ki je namenjen samo pešcem, ne sme biti bližje kot 500 m od najbližjega mesta, na katerem je pešcem omogočeno nivojsko ali izvennivojsko prečkanje proge.

4. člen **(pogoji za gradnjo nadomestnih povezovalnih cest)**

Pri gradnji nadomestnih povezovalnih cest mora biti normalni prečni profil in obremenitev povezovalne ceste najmanj enaka profilu in obremenitvi ceste, ki se preusmerja na drug prehod.

5. člen

(območje NPr)

Območje NPr je del cestišča, ki sega 3 m od osi skrajnih tirov proge.

6. člen (gradnja in vzdrževanje NPr)

NPr mora biti zgrajen in vzdrževan tako, da železniški in cestni promet potekata varno in nemoteno ter da je prehod cestnih vozil s predpisano dovoljeno hitrostjo neoviran na celotni širini vozišča oziroma je zagotovljeno varno prečkanje pešcev in kolesarjev. Vzdrževani morajo biti tudi morebitne kolesarske steze, pločniki, bankine in naprave za odvod meteornih voda.

7. člen (oddaljenost križišč in krožnih križišč od NPr)

(1) Kadar je za NPr križišče ali krožno križišče, mora biti dolžina dela ceste od meje nevarnega območja NPr do mesta predpisane zaustavitvene linije najmanj za 3 m več kot je dopustna največja dolžina vozil ali skupine vozil na tej cesti.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek so lahko križišča in krožna križišča tudi bližje, vendar mora biti varnost prometa urejena z ustrežno prometno signalizacijo.

8. člen (tehnične zahteve in pogoji za ceste na območju NPr)

(1) Prečni profil ceste znotraj meje nevarnega območja NPr ne sme biti ožji, kot pred in za NPr.

(2) Horizontalna signalizacija na območju NPr mora biti izvedena skladno s predpisi s področja prometne signalizacije in prometne opreme na cestah.

(3) Tehnične zahteve ceste znotraj meje nevarnega območja NPr morajo biti pri gradnji, obnovi ali nadgradnji železniške ali cestne infrastrukture usklajene s predpisi s področja projektiranja cest.

(4) Niveleta ceste znotraj meje nevarnega območja NPr ne sme imeti vertikalnih lomov. Pri obstoječih NPr na progah, ki so v krivini in je nadvišanje tirov večje kot 50 mm, je treba ob prvi obnovi ali nadgradnji železniške proge ali ceste izvesti zaokrožitev cestne nivelete oziroma prestaviti NPr v premo železniške proge, NPr ukiniti ali nadomestiti z izvenivojskim križanjem. NPr, pri katerih je nadvišanje proge večje od 50 mm, morajo biti označeni s prometnim znakom »neravno vozišče«.

9. člen (kot križanja ceste in proge na NPr)

(1) Križanje ceste s progo na NPr mora biti čim bližje pravemu kotu, pri čemer kot ne sme biti manjši od 75°.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek je na zavarovanem NPr križanje ceste z železniško progo izjemoma dopustno pod kotom, manjšim od 75°, vendar ne manjšim od 45°, če so podani zelo zahtevni pogoji za gradnjo ceste.

(3) Upravljavce ceste mora čez NPr, ki gradbeno niso urejeni tako, da zagotavljajo tudi varno prečkanje koles, tem udeležencem s prometno signalizacijo prepovedati vožnjo čez NPr.

10. člen **(pogoji odvisnosti med semaforji in napravami NPr)**

(1) Kadar je križišče cest, na katerem je promet urejen z napravami za dajanje svetlobnih prometnih znakov – semaforji, oddaljeno manj kot 50 m od NPr, zavarovanega z avtomatskimi napravami, mora biti:

1. med semaforjskimi napravami na križišču in avtomatskimi napravami za zavarovanje NPr vzpostavljena taka medsebojna tehnična odvisnost, da se najpozneje ob vklopu zavarovanja NPr signalizira taka ureditev prometa, ki omogoča udeležencem v cestnem prometu, ki so na nevarnem območju NPr, da čim hitreje varno zapustijo to območje;
2. med okvaro ali izključitvijo semaforjske naprave prometna ureditev taka, da je cesta, ki prečka progo, prednostna ne glede na kategorijo cest, ki se križajo.

(2) Tehnično rešitev za posamezen NPr v skladu s prejšnjim odstavkom skupno določita upravljavec ceste in upravljavec železniške infrastrukture v fazi projektiranja.

11. člen **(merila za gostoto cestnega prometa)**

Cestni promet na NPr je:

1. redek – PLDP je do 500 vozil;
2. srednji – PLDP je od 501 do 2500 vozil;
3. gost – PLDP je od 2501 do 7000 vozil;
4. zelo gost – PLDP je nad 7001 vozili.

12. člen **(merila za gostoto železniškega prometa)**

Železniški promet je zelo gost, če je PLDP več kot 70 vlakov.

13. člen **(oddaljenost NPr za železniškim signalom)**

Razdalja med glavnim signalom in zavarovanim NPr za njim mora biti najmanj 50 m.

14. člen **(delovanje NPr, kadar cel vlak ne prevozi NPr)**

(1) Kadar je lokacija predvidenega mesta zaustavitve vlaka na progi taka, da bi vlak med postankom zasedal NPr, mora biti zavarovanje NPr vklopljeno toliko časa, dokler vlak v celoti ne sprostí NPr.

(2) Pri gradnjah in nadgradnjah obstoječih NPr mora biti njihovo zavarovanje izvedeno tako, da bo zavarovanje NPr vklopljeno toliko časa, dokler vlak v celoti ne sprostí NPr.

II. TEHNIČNI POGOJI

15. člen (cestni signal)

(1) Cestni signal, ko je vklopljeno zavarovanje, napoveduje približevanje tirnega vozila oziroma spustitev drogov zapornic ali polzapornic v spodnjo (vodoravno) lego.

(2) Luči cestnega signala sta ugasnjeni, kadar zavarovanje NPr ni vklopljeno, ob vklopu zavarovanja pa izmenično utripata.

(3) Velikost, oblika, barva, svetlobno odbojne ter kromatične lastnosti cestnega signala so določene v predpisu, ki ureja prometno signalizacijo in prometno opremo na cestah.

16. člen (opremljenost cestnih signalov z napravami za dajanje zvočnih znakov)

(1) Vsaj en cestni signal z vsake strani proge mora biti opremljen z napravami za dajanje zvočnih znakov.

(2) Naprave za dajanje zvočnih znakov se vključijo takoj ob vklopu zavarovanja.

(3) Naprave za dajanje zvočnih znakov se izključijo:

1. pri NPr, zavarovanih samo s cestnimi signali, ko se zavarovanje izklopi in ugasnejo luči na cestnem signalu;
2. pri NPr, zavarovanih s cestnimi signali in zapornicami ali polzapornicami, ko drogov dosežejo spodnjo končno lego.

(4) Če je cestni signal postavljen tudi na levi strani ceste s pločnikom na nivojskem prehodu opremljenem s polzapornicami, se naprava za dajanje zvočnih signalov na tem signalu ne izključi ko drogov dosežejo spodnjo končno lego, ampak šele ko se zavarovanje izklopi in ugasnejo luči na cestnem signalu.

(5) Pri NPr, na katerih je pešcem prepovedan prehod, naprave za dajanje zvočnih znakov niso potrebne.

17. člen (zapornice in polzapornice)

(1) Zapornica ali polzapornica mora biti v odprtem stanju v navpičnem položaju, kot kaže slika 1 iz Priloge 2, ki je sestavni del tega pravilnika, razen na NPr, zavarovanem z mehanskimi zapornicami.

(2) Razdalja med robom vozišča in vertikalno projekcijo najbolj izpostavljenega dela pogona zapornice ali polzapornice pri zgornji končni legi droga ne sme biti manjša kot 0,75 m.

(3) Kadar zapornica ali polzapornica zapira tudi pločnik oziroma kolesarsko stezo, mora biti oddaljenost od roba pločnika oziroma kolesarske površine do vertikalne projekcije najbolj izpostavljenega dela pogona zapornice ali polzapornice pri zgornji končni legi najmanj 0,20 m (pločnik) oziroma 0,25 m (kolesarska steza).

(4) Zapornica ali polzapornica mora biti v stanju zaprto (vodoravna lega) na višini 0,9 do 1,2 m nad voziščem, pločnikom oziroma kolesarsko stezo, kot kaže slika 2a iz Priloge 2 tega pravilnika.

(5) Zagotovljen mora biti prostor za protiuteži zapornic ali polzapornic tako, da te ne ovirajo udeležencev v cestnem prometu.

(6) Drog zapornice ali polzapornice v zaprtem ali odprtem stanju mora biti oddaljen od zunanje tirnice tira najmanj 3 m.

(7) Drog zapornice in polzapornice mora biti iz lahkih materialov in pritrjen na pogon prek lomnega mesta.

(8) Pri napravah za avtomatsko zavarovanje NPr mora biti zlom lomnega mesta kontroliran.

(9) Pogoni zapornic in polzapornic morajo biti konstruirani tako, da so drogovi zapornic in polzapornic zadržani v zgornji in spodnji končni legi.

(10) Zgornja površina temelja pogona zapornic ali polzapornic mora biti nad nivojem vozišča ali pločnika, vendar ne več kot 0,1 m.

III. VARNOSTNI POGOJI

18. člen (pogoji varnega prečkanja NPr)

(1) Udeležencem cestnega prometa mora biti zagotovljeno varno prečkanje NPr ob upoštevanju pravil cestnega prometa in prometne signalizacije in najmanjši hitrosti pri vožnji čez prehod.

(2) Udeleženci cestnega prometa morajo biti s prometno signalizacijo na cesti pravočasno opozorjeni, da se približujejo nezavarovanemu ali zavarovanemu NPr.

19. člen (hitrost cestnih vozil)

Najmanjša hitrost cestnih vozil čez NPr je 15 km/h, razen kadar je treba upoštevati promet cestnih vozil z nižjo omejeno hitrostjo ali NPr zaradi tehničnih elementov ceste ali proge (krajevnih razmer) ne dopušča vožnje najmanj 15 km/h. V teh primerih se upošteva hitrost cestnih vozil 5 km/h.

20. člen (razmejitev NPr)

(1) NPr so lahko zavarovani ali nezavarovani.

(2) Zavarovani NPr so prehodi:

1. ki so opremljeni s cestnimi signali;
2. ki so opremljeni s cestnimi signali in zapornicami ali polzapornicami;
3. ki so opremljeni s cestnimi signali in labirint ograjo;
4. ki so opremljeni z zapornim brunom;

5. pred katerimi železniški delavec zaustavlja cestni promet ali
6. ki so opremljeni z mehanskimi zapornicami.

(3) Na NPr, ki je zavarovan z zapornicami, polzapornicami ali deljenimi zapornicami, mora biti z obeh strani vgrajen najmanj en cestni signal.

(4) Nezavarovani NPr so označeni s prometnim znakom »Andrejev križ«, ki se postavlja v skladu s pravilnikom, ki ureja prometno signalizacijo in prometno opremo na cestah.

21. člen **(obveznost zavarovanja NPr)**

(1) NPr morajo biti zavarovani:

1. če je na cesti promet, večji od 500 vozil PLDP;
2. če je na železniški progi promet, večji od 70 vlakov PLDP;
3. če na nezavarovanih NPr ni mogoče doseči ustreznega preglednostnega prostora;
4. na cestah z rednimi avtobusnimi progami javnega prevoza potnikov;
5. na glavni cesti II. reda in regionalni cesti I. reda;
6. na dvo- ali večtirnih progah.

(2) Pri vseh NPr, ki se na novo zavarujejo, in pri nadgradnjah NPr, ki so zavarovani s cestnim signalom, je treba zgraditi zapornice ali polzapornice razen pri NPr, ki so namenjeni samo pešcem in kolesarjem. Ti so lahko zavarovani samo s cestnim signalom in opremljeni z labirint ograjo. Labirint ograja mora biti oddaljena od zunanje tirnice tira najmanj 3 m.

(3) Ne glede na prejšnji odstavek lahko komisija iz tretjega odstavka 30. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 30/18) zaradi zahtevnih prostorskih, ekonomskih in tehničnih pogojev predlaga ministru, da se NPr zavaruje samo s cestnimi signali.

(4) Če zaradi zahtevnih prostorskih, ekonomskih in tehničnih pogojev ali težkih terenskih razmer na območju NPr ureditev ceste ni mogoča, lahko komisija iz prejšnjega odstavka predlaga ministru, da se NPr zavaruje brez gradbene ureditve cestne površine in ceste.

(5) Za NPr na industrijskih tirih določbe 1., 2., 5. in 6. točke prvega odstavka tega člena niso obvezne.

(6) Upoštevanje določb iz prejšnjega odstavka ni potrebno, kadar je promet na industrijskih tirih urejen tako, da železniški delavec s predpisanim signalnim znakom ustavi cestni promet.

22. člen **(cona prehoda)**

(1) Del ceste od mesta, kjer mora voznik cestnega vozila začeti zavirati, če je to potrebno, da bi se vozilo varno zaustavilo pred prometnim znakom, ki označuje NPr, do mesta, kjer cestno vozilo prevozi območje prehoda tako, da s svojim zadnjim, najbolj izpostavljenim delom zapusti mejo nevarnega območja NPr na strani oddaljevanja od NPr, je cona prehoda (Cp), kot je določeno na sliki 1 iz Priloge 3, ki je sestavni del tega pravilnika.

(2) Cona prehoda (C_p) je vsota dolžine poti ustavljanja cestnega vozila (d_{pu}), dolžine najdaljšega cestnega vozila (d_{cv}) in dolžine NPr (d_p):

$$C_p = d_{pu} + d_{cv} + d_p \text{ [m]}$$

(3) Dolžine poti ustavljanja cestnega vozila v primerjavi z njegovo hitrostjo so prikazane v naslednji preglednici:

Hitrost cestnih vozil	Dolžina poti ustavljanja
50 km/h	28 m
15 km/h	6 m
5 km/h	2 m

(4) Dolžina prehoda (d_p) pri nezavarovanem NPr je najkrajša razdalja:

1. na strani približevanja k NPr med navidezno linijo stojišča prometnega znaka »Andrejev križ« pravokotno na desni rob vozišča in na strani oddaljevanja od NPr do meje nevarnega območja pri pravokotnem križanju, kot je prikazano na sliki 1 iz Priloge 4, ki je sestavni del tega pravilnika, ali
2. na strani približevanja k NPr med navidezno linijo stojišča prometnega znaka »Andrejev križ« pravokotno na vzdolžno os ceste in na strani oddaljevanja od NPr med navidezno linijo iz sečišča med mejo nevarnega območja NPr in desnim robom cestišča pravokotno na vzdolžno os ceste pri topokotnem križanju, kot je prikazano na sliki 2 iz Priloge 4 tega pravilnika, ali
3. na strani približevanja k NPr med navidezno linijo stojišča prometnega znaka »Andrejev križ« pravokotno na vzdolžno os ceste in na strani oddaljevanja od NPr med navidezno linijo iz sečišča med mejo nevarnega območja in navidezno linijo vzporedno z vzdolžno osjo ceste, ki je oddaljena najmanj 3,5 m od desnega roba vozišča oziroma levega roba vozišča, če je ta širši od 3,5 m, pri ostrokotnem križanju, kot je prikazano na sliki 3 iz Priloge 4 tega pravilnika.

(5) Dolžina prehoda (d_p) pri NPr, ki je zavarovan s cestnim signalom in zapornicami ali deljenimi zapornicami:

1. na strani približevanja k NPr med navidezno linijo stojišča cestnega signala pravokotno na desni rob vozišča in na strani oddaljevanja od NPr do zapornic ali deljenih zapornic pri pravokotnem križanju,
2. na strani približevanja k NPr med navidezno linijo stojišča cestnega signala pravokotno na vzdolžno os ceste in na strani oddaljevanja od NPr do zapornic ali deljenih zapornic pri ostrokotnem ali topokotnem križanju.

(6) Dolžina prehoda (d_p) pri NPr, ki je zavarovan s cestnim signalom ali cestnim signalom in polzapornicami:

1. na strani približevanja k NPr med navidezno linijo stojišča cestnega signala pravokotno na desni rob vozišča in na strani oddaljevanja od NPr do meje nevarnega območja pri pravokotnem križanju, ali
2. na strani približevanja k NPr med navidezno linijo stojišča cestnega signala pravokotno na vzdolžno os ceste in na strani oddaljevanja od NPr med navidezno linijo iz sečišča med mejo nevarnega območja NPr in desnim robom cestišča pravokotno na vzdolžno os ceste pri topokotnem križanju, ali

3. na strani približevanja k NPr med navidezno linijo stojišča cestnega signala pravokotno na vzdolžno os ceste in na strani oddaljevanja od NPr med navidezno linijo iz sečišča med mejo nevarnega območja in navidezno linijo vzporedno z vzdolžno osjo ceste, ki je oddaljena najmanj 3,5 m od desnega roba vozišča oziroma levega roba vozišča, če je ta širši od 3,5 m, pri ostrokotnem križanju.

(7) Čas, ki je potreben, da cestno vozilo varno zapusti cono prehoda, se izračuna na podlagi vsote dolžine poti ustavljanja cestnega vozila, dolžine najdaljšega cestnega vozila in dolžine NPr ob upoštevanju hitrosti cestnih vozil iz 19. člena tega pravilnika:

$$tpz = \frac{Cp}{V} [s]$$

pri čemer je:

tpz – čas zapustitve cone prehoda v sekundah;

Cp – cona prehoda v metrih;

V – hitrost cestnega vozila, izražena v m/s.

23. člen (cona zapornic)

(1) Del ceste od mesta, kjer mora voznik cestnega vozila začeti zavirati, če je to potrebno, da bi se vozilo varno zaustavilo pred cestnim signalom, do mesta, kjer cestno vozilo s svojim zadnjim, najbolj izpostavljenim delom prevozi polzapornico, je cona zapornic (Cz).

(2) Cona zapornic (Cz) je vsota dolžine poti ustavljanja cestnega vozila (dpu), dolžine najdaljšega cestnega vozila (dcv) in razdalje med cestnim signalom in polzapornico (dcs):

$$Cz = dpu + dcv + dcs [m]$$

(3) Čas, ki je potreben, da cestno vozilo varno zapusti cono zapornic (tzz), se izračuna na podlagi vsote dolžine poti ustavljanja cestnega vozila (dpu), dolžine najdaljšega cestnega vozila (dcv) in razdalje med cestnim signalom in polzapornico (dcs) ob upoštevanju hitrosti cestnih vozil iz 19. člena tega pravilnika:

$$tzz = \frac{Cz}{V} [s]$$

pri čemer je:

tzz – čas zapustitve cone zapornic v sekundah;

Cz – cona zapornic v metrih;

V – hitrost cestnega vozila izražena v m/s.

24. člen (pot in čas približevanja tirnega vozila k NPr)

(1) Pot približevanja tirnega vozila k NPr je pot od mesta vidnosti na progi do NPr pri nezavarovanih NPr ali od vklopnega mesta na progi pri NPr, zavarovanih z avtomatskimi napravami.

(2) Čas približevanja tirnega vozila (tptv) k NPr je čas, ki ga tirno vozilo z največjo dovoljeno progovno hitrostjo potrebuje za prevoz poti približevanja tirnega vozila k NPr, povečan za varnostni dodatek 6 sekund.

(3) Čas približevanja tirnega vozila k NPr ne sme biti krajši od časa, ki ga potrebuje najdaljše cestno vozilo, da prevozi cono prehoda (Cp) s hitrostjo iz 19. člena tega pravilnika.

IV. NEZAVAROVANI NIVOJSKI PREHODI

25. člen

(označitev nezavarovanih prehodov in elementi preglednostnega prostora)

(1) Nezavarovani NPr morajo biti označeni s predpisano prometno signalizacijo. Imeti morajo zagotovljen preglednostni prostor.

(2) Preglednostni prostor je prostor od mesta vidljivosti na cesti pred NPr do navpične osi prehoda v višini od 1 do 2,5 m nad nivojem vozišča, kjer morajo imeti udeleženci v cestnem prometu zagotovljen pregled do mesta vidnosti na progi z obeh strani NPr na višino najmanj 1,5 do 4 m nad zgornjim robom tirnice (GRT) enotirne proge čez NPr, kot je prikazano na sliki iz Priloge 5, ki je sestavni del tega pravilnika.

(3) Mesto vidljivosti (A) je tisto mesto na cesti, s katerega mora imeti udeleženec cestnega prometa pri približevanju k NPr glede na dovoljeno hitrost na cesti zagotovljen pregled do mesta vidnosti na progi. Mesto vidljivosti je na razdalji dolžine poti ustavljanja pred prometnim znakom »Andrejev križ«.

(4) Mesto vidnosti (B) je tisto mesto na progi, najmanj toliko oddaljeno od NPr, na katerem mora imeti udeleženec cestnega prometa z mesta vidljivosti na cesti možnost opaziti prihajajoče tirno vozilo in svoje vozilo pred prometnim znakom »Andrejev križ« zaustaviti. Mesto vidnosti se določi z izračunom poti približevanja tirnega vozila.

(5) Vsebina tretjega in četrtega odstavka tega člena je prikazana na sliki iz Priloge 6, ki je sestavni del tega pravilnika.

(6) Na nezavarovanih prehodih se svetlobni utripalniki postavljajo v skladu s pravilnikom, ki ureja prometno signalizacijo in prometno opremo na cestah.

26. člen

(pot približevanja tirnega vozila)

(1) Na nezavarovanih NPr mora biti čas približevanja tirnega vozila (tp) najmanj 6 sekund daljši od časa zapustitve cone prehoda (tzp) za cestna vozila.

(2) Pot približevanja tirnega vozila k NPr (stv) je zmnožek največje dovoljene progovne hitrosti tirnih vozil (vtvmax) in časa približevanja tirnega vozila (tp) ter znaša:

$$stv = v_{tvmax} \times t_p [m]$$

27. člen (omejitev hitrosti glede na preglednost)

(1) Na nezavarovanih NPr se s pogledom s ceste z mesta vidljivosti ugotovi preglednostni prostor za hitrosti cestnih vozil 50 km/h.

(2) Hitrost cestnih vozil čez nezavarovane NPr je treba omejiti s prometnim znakom »omejitev hitrosti«. Če preglednostni prostor za hitrosti cestnih vozil 50 km/h ni zagotovljen, se mora pred NPr postaviti prometni znak »ustavi«.

28. člen (pogoji zagotavljanja varnega prečkanja NPr v primeru zaustavitve cestnega vozila pri prometnem znaku »ustavi«)

Za zagotovitev varnega prevoza cestnega vozila čez nezavarovani NPr, kadar se vozilo popolnoma ustavi pred prometnim znakom »ustavi«, mora biti z mesta zaustavitve, ki je v tem primeru hkrati mesto vidljivosti, zagotovljena taka oddaljenost mesta vidnosti, da je čas približevanja tirnega vozila z upoštevanjem varnostnega dodatka 6 sekund daljši od časa vožnje najdaljšega vozila po coni prehoda s hitrostjo cestnih vozil 5 km/h.

29. člen (preglednostni prostor na NPr samo za pešce)

Za nezavarovane NPr samo za pešce je preglednostni prostor ustrezen, če imajo pešči pri prečkanju proge z razdalje 3 m od osi skrajnega tira tak pregled na progo, da lahko z normalno hojo brez nevarnosti prečkajo nivojski prehod pred vlakom.

V. ZAVAROVANI NIVOJSKI PREHODI

30. člen (avtomatske naprave za zavarovanje NPr)

(1) Avtomatske naprave za zavarovanje NPr so signalnovarnostne naprave, ki morajo zagotavljati zavarovanje prometa v vseh prometnotehnoloških situacijah na progih in cesti.

(2) Pri projektiranju avtomatskih naprav za zavarovanje NPr je treba oceniti razmere na NPr in izračunati čase, ki zagotavljajo pravočasen vklop zavarovanja pred prihodom vlaka na NPr, ob upoštevanju največje dovoljene progovne hitrosti.

31. člen (vklop zavarovanja)

Zavarovanje NPr se vklopi:

1. z vožnjo vlaka čez vklopno mesto;
2. s postavitvijo vozne poti na nadzornem mestu;

3. s postavitvijo vozne poti na nadzornem mestu in zasedbo pripadajočega vklopnega mesta;
4. z izdajo ukaza za vklop zavarovanja na nadzornem mestu;
5. z ročnim stikalom na NPr.

32. člen (izklop zavarovanja)

- (1) Zavarovanje NPr se izklopi:
1. z vožnjo vlaka, ko v celoti prevozi izklopno mesto;
 2. z izdajo ukaza za izklop na nadzornem mestu;
 3. z ročnim stikalom na NPr;
 4. samodejno po preteku najmanj 300 sekund (5 minut) od vklopa zavarovanja v primeru, ko vlak pred pretekom tega časa ne prevozi izklopnega mesta. Pri predvidenem postanku pred NPr (postajališče) se čas samodejnega izklopa ustrezno podaljša.

(2) Samodejni izklop mora biti onemogočen, kadar je izpolnjen vsaj eden od naslednjih pogojev:

1. če je na približevalnem območju predvideno mesto zaustavitve vlaka (postajališče, glavni signal), razen za NPr, katerih delovanje se kontrolira s kontrolnim signalom;
2. če avtomatska naprava za zavarovanje NPr omogoča izklop zavarovanja z izdajo ukaza na nadzornem mestu.

(3) Pri gradnji novih NPr brez kontrolnih signalov mora biti samodejni izklop onemogočen in omogočen izklop zavarovanja z izdajo ukaza avtomatski napravi za zavarovanje NPr na nadzornem mestu.

(4) Na NPr, kjer je omogočen izklop zavarovanja z nadzornega mesta, mora biti zagotovljeno javljanje vklopljenega zavarovanja.

(5) Na NPr, kjer je omogočen tudi vklop zavarovanja z nadzornega mesta, mora biti zagotovljeno javljanje lege drogov zapornic ali polzapornic.

(6) Pri obstoječih NPr mora biti zahteva iz 1. točke prvega odstavka tega člena izpolnjena pri prvi nadgradnji ali obnovi proge, odseka proge ali NPr.

33. člen (viri energetskega napajanja naprav za zavarovanje NPr)

Avtomatske naprave morajo biti napajane s stalnim energetskega virom iz javnega omrežja ali iz napajalnih delov drugih signalnovarnostnih naprav. Poleg tega morajo imeti rezervni vir napajanja, ki omogoča pravilno delovanje še najmanj osem ur po izpadu stalnega napajanja.

34. člen (spuščanje drogov zapornic ali polzapornic pri izpadu celotnega napajanja)

Pri avtomatskih napravah za zavarovanje NPr s cestnimi signali in zapornicami ali polzapornicami se morajo drogov zapornic ali polzapornic pri izpadu napajanja samodejno spustiti v spodnjo, vodoravno lego.

35. člen

(delovanje na dvotirnih progah)

(1) Če na zavarovanem NPR s cestnimi signali in zapornicami ali polzapornicami na dvotirni progi, kjer je zavarovanje NPR že vklopljeno, pride do vklopa zavarovanja NPR še za drugi vlak, morajo zapornice ali polzapornice ostati zaprte do prevoza obeh vlakov čez izklopne kontakte.

(2) Če je med odpiranjem zapornic ali polzapornic prišlo do ponovnega vklopa, se mora odpiranje izvesti do konca, po končanem odprtju pa se mora ponovno začeti celoten potek vklopa zavarovanja, pri čemer morajo cestni signali delovati neprekinjeno.

(3) Zavarovanje NPR na dvotirnih progah mora biti izvedeno tako, da deluje avtomatsko tudi pri vožnjah po nepravem tiru.

36. člen (kontrola delovanja avtomatskih naprav na NPR)

- (1) Kontrola delovanja avtomatskih naprav na NPR se opravlja z:
1. daljinsko kontrolo, kadar se delovanje naprave kontrolira z zasedenega prometnega ali nadzornega mesta, ali
 2. kontrolnimi signali, kadar delovanje naprave kontrolira strojevodja prek signalnega znaka kontrolnega signala.

(2) Med kontrolnim signalom in pripadajočim NPR na progi ne sme biti še drugega zavarovanega NPR, ki se ne kontrolira z istim kontrolnim signalom.

(3) Če kontrolni signal kontrolira dva zaporedna NPR, mora biti to na stebru kontrolnega signala označeno tako, kot je to predpisano v pravilniku, ki ureja signalizacijo v železniškem prometu.

(4) Na NPR, katerih delovanje se kontrolira s kontrolnim signalom, razdalja med obstoječima zaporednima NPR, ki bi se kontrolirala z istim kontrolnim signalom, ne sme biti večja od 1000 m.

(5) NPR, katerih delovanje se kontrolira s kontrolnim signalom, se ob izpolnitvi pogojev, predpisanih s tem pravilnikom, lahko vgrajujejo samo na regionalnih progah.

37. člen (NPr, ki imajo poleg vozišča še površine za pešce in kolesarje)

(1) Če so pred oziroma za NPR na pločniku površine za kolesarje in pešce ločene ali če pločnik in kolesarska steza potekata skupaj, morajo biti ločitev teh površin na območju NPR označena z ločilno neprekinjeno črto.

(2) Površine, namenjene pešcem in kolesarjem, se lahko opremijo z dodatnimi cestnimi signali oziroma labirint ograjami.

(3) Površine za pešce morajo biti pred NPR opremljene z ustreznimi taktilnimi opozorilnimi oznakami, skladno s standardom SIST 1186/2016.

38. člen (zavarovanje NPR z zapornim brunom)

(1) NPr na nekategoriziranih cestah in gozdnih cestah z občasnim sezonskim prometom ter začasni NPr so lahko zavarovani z zaklenjenim zapornim brunom čez celotno vozišče. Promet čez NPr poteka tako, kot za posamezen NPr določi upravljavec.

(2) Uporabniki morajo biti z načinom uporabe seznanjeni na krajevno običajen način.

39. člen (postavitev cestnega signala)

(1) Cestni signal mora biti postavljen skladno s Pravilnikom o cestni signalizaciji in prometni opremi na cestah.

(2) Na NPr, ki so zavarovani z zapornicami ali polzapornicami, mora biti cestni signal postavljen 1 do 1,5 m pred zapornico ali polzapornico.

40. člen (luči cestnih signalov)

(1) Luči cestnih signalov zasvetijo takoj ob vklopu zavarovanja.

(2) Luči cestnih signalov ugasnejo potem, ko zapornice ali polzapornice dosežejo zgornjo končno lego oziroma sklep vlaka zapusti izklopno mesto (v primeru zavarovanja s cestnimi signali).

41. člen (predzvonjenje)

(1) Predzvonjenje je zvočno opozarjanje udeležencev v cestnem prometu na približevanje vlaka k NPr.

(2) Čas predzvonjenja (tpzv) pri NPr, zavarovanih s polzapornicami ali deljenimi zapornicami, je enak času zapustitve cone zapornic (tmz).

(3) Čas predzvonjenja (tpzv) pri NPr, zavarovanih z zapornicami, je enak času zapustitve cone prehoda (tzp).

(4) Čas predzvonjenja ne sme biti krajši od 15 sekund.

42. člen (čas vklopa zavarovanja)

(1) Na zavarovanem NPr samo s cestnimi signali mora biti zavarovanje vklopljeno najmanj 21 sekund (čas predzvonjenja 15 sekund + 6 sekund) pred prihodom vlaka na NPr oziroma najmanj toliko časa več, da je čas približevanja vlaka k NPr 6 sekund daljši od časa zapustitve nevarnega območja pri vožnji najdaljšega cestnega vozila po coni prehoda s hitrostjo 15 ali 5 km/h.

(2) Čas približevanja tirnega vozila »tp« je čas od trenutka avtomatskega vklopa zavarovanja do prihoda tirnega vozila na NPr.

43. člen **(dviganje in spuščanje zapornic ali polzapornic)**

(1) Spuščanje zapornic ali polzapornic se začne po izteku časa predzvonjenja in praviloma traja 10 sekund, vendar ne manj kot 8 sekund in ne več kot 12 sekund.

(2) Dviganje polzapornic se začne po prevozu vlaka čez izklopno mesto in praviloma traja 8 sekund, vendar ne manj kot 6 sekund.

44. člen **(čas vklopa zavarovanja pred prihodom vlaka)**

(1) Zavarovanje na NPr mora biti vklopljeno pravočasno. Zagotoviti je treba, da se lahko cestno vozilo pred NPr ustavi ali varno zapusti nevarno območje NPr, če je cestno vozilo ob navozu vlaka na vklopno mesto na razdalji, ki je manjša od dolžine poti ustavljanja cestnega vozila pred mestom, kjer se mora cestno vozilo ustaviti in počakati na prevoz vlaka.

(2) Na NPr, zavarovanem s cestnimi signali in zapornicami ali polzapornicami, mora biti zavarovanje vklopljeno:

1. na enotirnih progah najmanj 31 sekund pred prihodom vlaka, pri čemer so upoštevani najmanj 15 sekund svetlobnega in zvočnega opozarjanja udeležencev v cestnem prometu na približujoče se tirno vozilo (čas predzvonjenja), spuščanje zapornic ali polzapornic, ki traja 10 sekund, in 6 sekund rezervnega časa;
2. na dvotirnih progah najmanj 39 sekund pred prihodom vlaka na NPr, pri čemer so upoštevani najmanj 15 sekund svetlobnega in zvočnega opozarjanja udeležencev v cestnem prometu na začetek spuščanja zapornic ali polzapornic, 10 sekund spuščanja zapornic ali polzapornic, 6 sekund rezervnega časa in še 8 sekund preostalega časa zaradi posebnosti na dvotirnih progah pri vožnji dveh vlakov po sosednjih tirih.

(3) Na NPr, ki so zavarovani z deljenimi zapornicami, je treba upoštevati še čas zakasnitve do začetka spuščanja zapornic na strani oddaljevanja od NPr. Čas zakasnitve do začetka spuščanja drugega para deljenih zapornic se izračuna:

$$tzad = tzp - tpozv [s]$$

pri čemer je:

tzad – čas zadrževanja do začetka spuščanja drugega para deljenih zapornic;

tzp – čas zapustitve cone prehoda;

tpzv – čas predzvonjenja.

(4) Če so čez NPr, ki je zavarovan z deljenimi zapornicami, speljane kolesarska steza oziroma površine, namenjene pešcem, se začetek spuščanja deljenih zapornic na strani oddaljevanja od NPr ne zakasni. Čas predzvonjenja je v tem primeru enak času zapustitve cone prehoda.

45. člen **(čas približevanja tirnega vozila NPr-u)**

(1) Čas približevanja tirnega vozila NPr, zavarovanemu s cestnimi signali, ne sme biti krajši od vsote časa predzvonjenja (tpzv) in varnostnega rezervnega časa 6 sekund. Pri NPr, zavarovanem s cestnimi signali in zapornicami ali polzapornicami, čas približevanja (tp)

ne sme biti krajši od vsote časa predzvonjenja (tpzv), varnostnega rezervnega časa 6 sekund in časa spuščanja drogov zapornic ali polzapornic (tspz). Na dvotirnih in vzporednih progah je treba temu času prišteti še preostali čas 8 sekund (čas dviganja zapornic ali polzapornic).

(2) Oddaljenost vklopnega mesta (lvm) na progi na približevalnem območju pred NPr se izračuna kot zmnožek časa približevanja tirnega vozila prehodu (tp) in največje progovne hitrosti tirnih vozil vtv_{max}:

$$lvm [m] = vtv_{max} [m/s] \times tp [s]$$

(3) Oddaljenost vklopnega mesta lvm na progi na približevalnem območju pred NPr, na katerih se delovanje kontrolira s kontrolnim signalom, se izračuna kot vsota zavorne razdalje in razdalje, ki jo naredi tirno vozilo z največjo progovno hitrostjo v 7,2 sekunde:

$$lvm = zavorna\ razdalja [m] + 7,2 [s] \times v_{max} [m/s]$$

46. člen **(obvezna uporaba zapornic ali deljenih zapornic)**

Uporaba zapornic ali deljenih zapornic skupaj s cestnimi signali je obvezna pri križanjih s cestami, katerih smerno vozišče obsega dva ali več prometnih pasov.

47. člen **(največja dopustna oddaljenost dveh prog na enem NPr)**

NPr na dvotirnih ali večtirnih oziroma vzporednih progah, katerih medsebojna oddaljenost je vključno z mejo nevarnega območja manjša od 22 m, morajo biti zavarovani z eno samo napravo, ki se vključuje za vožnje po vseh tirih iz vseh smeri.

48. člen **(označba višinskega profila)**

(1) Pred NPr na elektrificiranih progah mora biti označena najvišja dovoljena višina cestnih vozil, ki smejo prečkati nivojski prehod. Označba višine je sestavljena iz žice, ki poteka vzporedno z nivojem vozišča, nad osjo ceste pa je opozorilna tabla z napisom »POZOR Visoka napetost Smrtno nevarno« in opozorilnim znakom za nevarnost pred električno napetostjo – rdečo lomljeno puščico. Oblika in mere opozorilne table so določene v Prilogi 7, ki je sestavni del tega pravilnika.

(2) Na NPr samo za pešce oziroma kolesarje ni treba postavljati višinskega profila.

[Priloga 1: Meja nevarnega območja](#)

[Priloga 2: Prikaz zapornic, polzapornic in deljenih zapornic](#)

[Priloga 3: Prikaz cone prehoda in cone zapornic](#)

[Priloga 4: Dolžina prehoda pri nezavarovanih prehodih](#)

[Priloga 5: Preglednostni prostor pri nezavarovanih prehodih](#)

[Priloga 6: Preglednostni prostor pri nezavarovanih prehodih z mestom vidljivosti na cesti oziroma progi](#)

[Priloga 7: Oblika in mere višinskega profila](#)

Pravilnik o nivojskih prehodih (Uradni list RS, št. [55/19](#)) vsebuje naslednje prehodne in končne določbe:

»VI. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

49. člen

(mehanske naprave za zavarovanje NPr)

Mehanske naprave za zavarovanje NPr se nadomestijo z ustrežnejšo rešitvijo (ukinitev, izvennivojsko križanje, avtomatske naprave za zavarovanje) ob prvi nadgradnji proge.

50. člen

(prehodno obdobje za izpolnitev zahtev)

(1) Kadar sta dva ali več NPr na manjši razdalji od 2000 m, se NPr ukine tako, da bo razdalja med dvema NPr najmanj 2000 m, najpozneje:

1. ob prvi rekonstrukciji cest znotraj 2000 metrov in po zgraditvi povezovalne ceste, ki omogoča preusmeritev;
1. po zgraditvi izvennivojskega križanja v bližini NPr.

(2) Na nezavarovanih NPr, kjer je kot križanja manjši kot 75°, je treba zahtevan kot križanja doseči ob prvi rekonstrukciji odseka ceste, na katerem je NPr.

(3) Obstoječe NPr, pri katerih je čas posameznega zavarovanja daljši od 5 minut, je treba uskladiti s tem pravilnikom ob prvi nadgradnji proge.

51. člen

(dokončanje projektov)

Projekti, začeti pred uveljavitvijo tega pravilnika, se dokončajo v skladu z določbami Pravilnika o nivojskih prehodih (Uradni list RS, št. 49/16), vendar le, če se končajo najpozneje tri leta od uveljavitve tega pravilnika.

52. člen

(prenehanje uporabe)

Z dnem uveljavitve tega pravilnika se preneha uporabljati Pravilnik o nivojskih prehodih (Uradni list RS, št. 49/16).

53. člen
(začetek veljavnosti)

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

Pravilnik o dopolnitvi Pravilnika o nivojskih prehodih (Uradni list RS, št. [110/22](#)) vsebuje naslednjo prehodno in končno določbo:

»PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA

2. člen
(rok za izpolnitev)

Zahteva iz novega šestega odstavka 32. člena pravilnika mora biti izpolnjena najpozneje do 31. decembra 2030.

3. člen
(začetek veljavnosti)

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