

MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

Na temelju članka 76. stavka 7. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (»Narodne novine«, br. 82/13., 18/15. i 110/15.), ministar mora, prometa i infrastrukture donosi

PRAVILNIK

O NAČINU I UVJETIMA ZA SIGURNO ODVIJANJE I UPRAVLJANJE ŽELJEZNIČKIM PROMETOM

I. TEMELJNE ODREDBE

Opće odredbe i pojmovi

Članak 1.

Ovim Pravilnikom propisuju se način i uvjeti za sigurno odvijanje željezničkog prometa i upravljanje željezničkim prometom na željezničkoj infrastrukturi u Republici Hrvatskoj.

Članak 2.

Odredbe ovog Pravilnika primjenjuju se na funkcionalni podsustav »odvijanje i upravljanje prometom« kako je određeno zakonom kojim se uređuje sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava, a odgovarajuće se primjenjuju na industrijske kolosijeke i na kolosijeke u morskim lukama, lukama unutarnjih voda i u robnim terminalima.

Članak 3.

(1) Odredbe ovog Pravilnika propisane za vlakove za prijevoz stvari (u daljnjem tekstu: teretni vlakovi) odnose se i na pomoćne i radne vlakove te na vozila za posebne namjene s vlastitim pogonom kada prometuju kao vlak.

(2) Odredbe ovog Pravilnika propisane za zaprežnu i voznu lokomotivu vrijede i za lokomotive pri vožnji u sprezi, pri čemu odredbe propisane za zaprežnu lokomotivu vrijede za vodeću lokomotivu kod vožnje u sprezi.

(3) Odredbe ovog Pravilnika propisane za uređaje za osiguranje željezničko–cestovnih prijelaza (u daljnjem tekstu: ŽCP) u potpunosti se primjenjuju i na uređaje za osiguranje pješačkih prijelaza.

Članak 4.

(1) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik donose opće akte s detaljnim odredbama o sigurnom odvijanju i upravljanju željezničkim prometom u skladu sa svojim sustavom upravljanja sigurnošću.

(2) Upravitelj infrastrukture dužan je za svaki kolodvor izraditi Poslovni red kolodvora kojim se detaljno propisuje obavljanje poslova u vezi s reguliranjem željezničkog prometa. Osim odredaba kojima se propisuju poslovi u nadležnosti upravitelja infrastrukture, u Poslovnim redovima kolodvora propisuju se sljedeće zajedničke odredbe koje su dužni primjenjivati i željeznički prijevoznici o:

a) signalno-sigurnosnim uređajima (u daljnjem tekstu: SS uređaji) i stabilnim kapacitetima kolodvora

b) načinu primitka i otpreme vlaka iz kolodvora

c) kolosijecima u kolodvoru i njihovoj namjeni

d) manevriranju u kolodvoru i na otvorenoj pruzi

e) tehnološkom vremenu za izvršenje pojedinih operacija s vlakovima (osim za kolodvore koji izrađuju Tehnološki proces rada kolodvora)

f) posluživanju industrijskih kolosijeka

g) prometu vlakova do određenog mjesta na otvorenoj pruzi i

h) organizaciji rada u uvjetima prekida službe u službenim mjestima.

(3) Upravitelj infrastrukture dužan je objaviti na svojim službenim internetskim stranicama izvadak iz zajedničkih odredaba Poslovnih redova kolodvora.

(4) Željeznički prijevoznici za potrebe obavljanja poslova iz svog djelokruga izrađuju vlastite poslovničke koje su dužni dostaviti upravitelju infrastrukture.

Članak 5.

(1) Pojedini pojmovi u ovom Pravilniku imaju sljedeće značenje:

1. *Dopuštena infrastrukturna brzina* je najveća brzina kojom vlakovi smiju voziti na željezničkoj pruzi odnosno dijelu željezničke pruge ovisno o projektiranoj građevinskoj brzini i stvarnoj tehničkoj uporabnoj sposobnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava.

2. *Dvokolosiječni promet* je promet koji se odvija na pruzi s dva kolosijeka na kojoj vlakovi istog smjera voze po kolosijeku određenome za taj smjer.

3. *Gurani vlak* je vlak kod kojeg vučno vozilo nije na čelu vlaka ili se tim vozilom ne upravlja s čela vlaka.

4. *Izvršni radnik* je radnik koji obavlja poslove vezane uz sigurnost željezničkog sustava na kojima neposredno sudjeluje u odvijanju željezničkog prometa.
5. *Jednokolosiječni promet* je izmjenični promet vlakova suprotnog smjera po istom kolosijeku.
6. *Krnji kolosijek* je kolosijek koji je samo s jedne strane vezan sa susjednim kolosijekom i čiji kraj završava signalom kraja krnjeg kolosijeka, a na glavnom kolosijeku i prsobranom.
7. *Najveća dopuštena brzina vlaka* je najveća brzina kojom vlak smije voziti na pruzi ili njezinu dijelu, a propisana je voznim redom, pisanim nalogom ili je signalizirana signalima.
8. *Ograničena brzina* je brzina niža od dopuštene kojom se smije voziti preko dijela pruge, uvjetovana njezinim tehničkim stanjem ili brzina kojom se smije voziti preko skretnica, uvjetovana njihovom konstrukcijom i načinom osiguranja. Ta brzina propisana je voznim redom i ona je najveća dopuštena brzina za taj dio pruge za koji je propisana.
9. *Postotak kočenja* je postotni odnos kočne mase i ukupne mase vlaka.
10. *Potiskivani vlak* je vlak s vučnim vozilom na čelu vlaka koji je na svom kraju potiskivan drugim vučnim vozilom kojim se ne upravlja s čela vlaka.
11. *Potrebni postotak kočenja* je postotak kočenja koji se unaprijed određuje za svaki vlak.
12. *Proba kočenja* je postupak kojim se utvrđuje ispravnost kočnica i njihova spremnost za djelovanje u vlaku.
13. *Prometna operativa* je organizacijska jedinica upravitelja infrastrukture kojoj je zadaća osiguranje učinkovitosti željezničkog prometa u slučaju odstupanja od voznog reda.
14. *Pružno vozilo* je željezničko vozilo za posebne namjene koje između dvaju kolodvora ne vozi pod uvjetima za vožnju vlakova odnosno manevarskih sastava.
15. *Put proklizavanja* je dio pruge iza signala kod kojeg se vlak mora najkasnije zaustaviti. Na putu proklizavanja nisu istodobno dopuštene druge vožnje i on mora biti slobodan.
16. *Rasporedni odsjek* je dio pruge između dvaju rasporednih kolodvora.
17. *Stvarni postotak kočenja* je stvarni postotni odnos kočne mase vlaka i ukupne mase vlaka.
18. *Uređaj za vođenje vlaka* je SS uređaj i komunikacijski uređaj na vučnom vozilu koji omogućuje nadzor i sigurno upravljanje vožnjom vlaka.
19. *Vlak* je sastavljeni i spojeni niz željezničkih vozila s jednim ili više vučnih vozila, ili samo vučno vozilo, odnosno više međusobno spojenih vučnih vozila, koji prometuju pod određenim brojem ili oznakom, označen signalnim znakom čelnog i završnog signala.
20. *Vodeće vozilo* je prvo vozilo u smjeru kretanja vlaka iz kojeg se upravlja vožnjom i kočenjem vlaka.

21. *Vozni put* je dio pruge po kojem će se obaviti vožnja vlaka. Za vlak koji se zaustavlja vozni put obuhvaća i put proklizavanja, osim kod ulaska na krnji ili zauzeti kolosijek. Vozni put za manevarske sastave naziva se manevarski vozni put.

22. *Vozni red* je skup podataka koji određuju sva planirana kretanja vlakova na određenoj željezničkoj infrastrukturi tijekom razdoblja za koji isti vrijedi.

23. *Vožnja u sprezi* je vuča vlaka s dva ili više vučnih vozila kojima se upravlja iz vodećeg vučnog vozila.

24. *Vučeno vozilo* je željezničko vozilo bez vlastitog pogona ili željezničko vozilo s isključenim vlastitim pogonom.

25. *Vučno vozilo* je pogonsko vozilo koje se može samostalno kretati i vući druga vozila koja se na njega mogu priključiti.

26. *Zaustavni put* je propisani najveći dopušteni put potpunog kočenja na pruzi odnosno na pružnoj dionici za vlak koji vozi najvećom dopuštenom brzinom. Duljina zaustavnog puta, ovisno o brzini na pruzi, može biti 700, 1000 ili 1500 metara. Zaustavni put određuje upravitelj infrastrukture i dužan ga je objaviti u Izvješću o mreži.

(2) Ostali pojmovi koji se koriste u ovom Pravilniku imaju značenja utvrđena zakonom kojim se uređuje sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava, zakonom kojim se uređuje željeznica ili se objašnjavaju kod njihovog prvog spominjanja u ovom Pravilniku.

Željezničke pruge i kolosijeci

Članak 6.

(1) Željeznička pruga (u daljnjem tekstu: pruga) je sastavni dio željezničke infrastrukture koju u tehničkom smislu čine dijelovi željezničkih infrastrukturnih podsustava nužni za sigurno, uredno i nesmetano odvijanje željezničkog prometa, kao i zemljište ispod pruge s pružnim pojasom i ostalim zemljištem koje služi uporabi i funkciji tih dijelova infrastrukturnih podsustava te zračni prostor iznad pruge u visini 12 metara, odnosno 14 metara kod dalekovoda napona većeg od 220 kV, mjereno iznad gornjeg ruba tračnice, a u prometno-tehnološkom smislu cjelina koju čine kolodvori, kolodvorske zgrade i otvorena pruga s drugim službenim mjestima (stajališta, otpremništva i drugo).

(2) Kolodvorsko područje je prostor između ulaznog signala s jedne strane do ulaznog signala s druge strane, a gdje tih signala nema, kolodvorsko područje je prostor između prvih ulaznih skretnica s obje strane. Područje izvan kolodvorskih područja naziva se otvorena pruga.

(3) Pružni kolosijek je kolosijek između prvih ulaznih skretnica dvaju susjednih kolodvora. Kolodvorski dio pružnog kolosijeka je dio kolosijeka na području kolodvora između prve ulazne skretnice i ulaznog signala.

(4) Kolodvor i otpremništvo opremljeni su potrebnim kolosijecima koji se nazivaju kolodvorskim kolosijecima. Kolodvorski kolosijeci mogu biti glavni i sporedni.

- (5) Glavni kolosijek je kolosijek namijenjen za prihvat i otpremu vlakova.
- (6) Glavni prolazni kolosijek je kolodvorski kolosijek koji čini izravno produljenje pružnog kolosijeka.
- (7) Nepravilan glavni prolazni kolosijek je glavni prolazni kolosijek na koji vlak zbog njegove konstrukcije ulazi vožnjom u pravac, a izlazi vožnjom u skretanje ili obrnuto.
- (8) Sporedni kolosijek je kolosijek u kolodvoru koji se ne koristi za kretanje vlaka. Teretni vlakovi se mogu iznimno primati i otpremati sa sporednih kolosijeka uz propisivanje posebnih sigurnosnih mjera od strane upravitelja infrastrukture.
- (9) Više kolosijeka iste vrste i namjene čini skupinu kolosijeka.
- (10) Industrijski kolosijek je željeznička infrastruktura koja nije javno dobro u općoj uporabi, a koja je izravno ili neizravno povezana sa željezničkom infrastrukturom koja je javno dobro u općoj uporabi.
- (11) Kolosijeci u kolodvoru i otpremništvu označavaju se arapskim brojevima tako da prvi kolosijek ispred kolodvorske zgrade nosi broj 1., a drugi kolosijeci redom brojeve 2., 3., 4., itd.. U specifičnim uvjetima kolosijeci mogu biti i drugačije brojčano označeni. Ako je neki kolosijek podijeljen na više dijelova, osim broja dobiva i slovnu oznaku a, b, c, itd..

Službena mjesta na pruzi

Članak 7.

(1) Na pruzi postoje sljedeća službena mjesta:

- a) kolodvori
- b) otpremništva
- c) odjavnice
- d) rasputnice i
- e) stajališta.

(2) Pojedina službena mjesta na otvorenoj pruzi mogu imati nekoliko namjena (npr. službeno mjesto istodobno može biti i stajalište i otpremništvo).

(3) Kolodvor je službeno mjesto na pruzi s najmanje jednom skretnicom iz kojeg se izravno ili daljinski regulira promet vlakova.

(4) Prema zadaći u reguliranju prometa postoje:

a) rasporedni kolodvor – kolodvor u kojem se, osim poslova propisanih za kolodvor, uvode u promet i otkazuju vlakovi

b) ranžirni kolodvor – kolodvor u kojem se sastavljaju i rastavljaju teretni vlakovi i koji je opremljen posebnom skupinom kolosijeka i/ili postrojenjem za manevriranje

c) međukolodvor – kolodvor koji se nalazi između dvaju rasporednih kolodvora

d) odvojni kolodvor – kolodvor iz kojeg se regulira prelazak vlakova s jedne na drugu odvojnu prugu i

e) kolodvor prelaska s dvokolosiječne na jednokolosiječnu prugu – kolodvor u kojem se regulira prelazak željezničkih vozila s dvokolosiječne na jednokolosiječnu prugu i obrnuto.

(5) Odjavnica je službeno mjesto na otvorenoj pruzi iz kojeg se regulira slijeđenje vlakova u odjavnom razmaku. Slijeđenje vlakova u odjavnom razmaku regulira se automatski putem uređaja.

(6) Rasputnica je službeno mjesto na otvorenoj pruzi u kojem se odvaja druga pruga.

(7) Otpremništvo je službeno mjesto na otvorenoj pruzi namijenjeno za utovar i istovar stvari.

(8) Stajalište je službeno mjesto u kojem se vlakovi za prijevoz putnika zaustavljaju u skladu s voznim redom samo radi ulaska i izlaska putnika, a u kojem vlak za prijevoz putnika može početi ili završiti vožnju.

II. NAMJENA, VRSTE I OZNAČAVANJE VLAKOVA

Namjena vlakova

Članak 8.

Vlakovi mogu imati sljedeću namjenu:

a) vlakovi za prijevoz putnika

b) teretni vlakovi i

c) vlakovi za potrebe upravitelja infrastrukture.

Vrste vlakova

Članak 9.

(1) Vlakovi za prijevoz putnika su:

- a) motorni vlak
- b) motorni vlak s nagibnom tehnikom
- c) vlakovi klasičnog sastava
- d) lokomotivski vlak, uključivši i prazne motorne garniture i
- e) pokusni vlak.

(2) Teretni vlakovi su:

- a) vlak za prijevoz tereta
- b) lokomotivski vlak i
- c) pokusni vlak.

(3) Vlakovi za potrebe upravitelja infrastrukture su:

- a) vozila za posebne namjene s vlastitim pogonom kada prometuju kao vlak
- b) mjerni vlak
- c) radni vlak
- d) pomoćni vlak i
- e) pokusni vlak.

Članak 10.

(1) Vlak može biti redovan ili izvanredan. Redovnim vlakom smatra se svaki vlak koji vozi svakodnevno i svaki vlak za koji je voznim redom utvrđeno kalendarsko vrijeme njegove vožnje (kalendar prometa). Svi drugi vlakovi su izvanredni vlakovi.

(2) Osnovnim vlakom smatra se svaki redovni ili izvanredni vlak, osim vlaka po izvanrednom zahtjevu podnositelja (ad hoc), kojem je vozni red unaprijed utvrđen i objavljen u voznom redu.

(3) Izvanredni vlak može biti:

- a) vlak po potrebi – vlak za koji u postojećem voznom redu postoji vozni red, ali se on u promet uvodi po potrebi

b) podijeljeni vlak – vlak za koji se koristi vozni red nekog osnovnog vlaka

c) posebni vlak – vlak koji vozi povremeno po posebnom voznom redu. Vozni red posebnog vlaka objavljuje se postojećim voznim redom ili se izrađuje za odnosnu situaciju i

d) kontingentni vlak – vlak uveden u promet po posebnom kontingentu brojeva; to može biti izvanredni vlak za prijevoz putnika iz unutarnjeg prometa te izvanredni teretni vlak iz unutarnjeg ili međunarodnog prometa; kontingentni vlak ima svoj vozni red ili se za njega koristi vozni red pogodnog vlaka na odgovarajućoj voznoj relaciji; kontingent međunarodnih teretnih vlakova objavljuje se u voznom redu; kontingent vlakova iz unutarnjeg prometa objavljuje se u općem aktu upravitelja infrastrukture kojim se propisuje označavanje vlakova.

(4) Ako vlak po potrebi, podijeljeni vlak ili posebni vlak ne može voziti pod uvjetima iz stavka 3. ovog članka, onda se za takav vlak koristi vozni red najpogodnijeg vlaka, a elementi voznog reda koji su drugačiji propisuju se pisanim nalogom.

Članak 11.

U slučaju odstupanja od voznog reda odnosno kod operativnog reguliranja prometa vlakova, upravitelj infrastrukture određuje koji vlakovi imaju prednost u odnosu na druge vlakove. Vlakovi za prijevoz putnika moraju imati prednost u odnosu na sve ostale vlakove.

Označavanje vlakova

Članak 12.

(1) Vlakovi na prugama u Republici Hrvatskoj označavaju se arapskim brojevima koji se sastoje od najviše pet znamenaka.

(2) Jednim brojem može biti označen samo jedan vlak.

(3) Vlak se označava samo jednim brojem na cijeloj voznoj relaciji.

(4) Put vlaka od polaznog do odredišnog službenog mjesta predviđen voznim redom smatra se voznom relacijom vlaka.

(5) Broj vlaka formira se tako da se iz broja može odrediti pripadnost međunarodnom ili unutarnjem prometu, vrsta prijevoza, rang i smjer kretanja vlaka.

(6) Upravitelj infrastrukture dužan je općim aktom detaljnije propisati način označavanja vlakova.

III. SKRETNICE, SS UREĐAJI I SPORAZUMIJEVANJE U PROMETU

Položaj i označavanje skretnica

Članak 13.

- (1) Skretnica je konstrukcija gornjeg pružnog ustroja koja međusobno povezuje dva ili više kolosijeka i koja omogućuje prelazak vozila odnosno vlaka s jednog kolosijeka na drugi kolosijek bez zaustavljanja.
- (2) Skretnicom se može rukovati iz središnjeg mjesta pomoću odgovarajućeg uređaja ili na samom mjestu.
- (3) Kod skretnica razlikujemo redovan i pravilan položaj.
- (4) Redovan položaj je propisani položaj u koji skretnica mora biti postavljena kada se preko nje ne predviđa vožnja.
- (5) Pravilan položaj je položaj u koji skretnica mora biti postavljena za predstojeću vožnju vlaka odnosno vozila. Kada se vožnja mora obaviti preko skretnice koja je u redovnom položaju, onda se taj položaj smatra pravilnim položajem.
- (6) Skretnica bez obzira na položaj mora biti tehnički ispravna i jezičci (prijevodnice) moraju biti priljubljeni uz glavnu tračnicu.
- (7) Skretnice u službenim mjestima označavaju se arapskim brojevima počevši od broja 1, od početne prema krajnjoj točki pruge, a po potrebi mogu imati dodatne slovne oznake te mogu biti posebno označene po kolosiječnim skupinama.

Osiguranje skretnica

Članak 14.

- (1) Osiguranim skretnicama smatraju se:
 - a) skretnice kojima se rukuje i koje se zabravljaju iz središnjeg mjesta
 - b) skretnice kojima se rukuje na samom mjestu, a zabravljaju se iz središnjeg mjesta i
 - c) skretnice kojima se rukuje i koje se zaključavaju na samom mjestu.
- (2) Skretnice koje se ne zabravljaju odnosno zaključavaju u skladu s odredbama iz stavka 1. ovog članka smatraju se neosiguranim, osim kada je skretnica osigurana ambulantom bravom.
- (3) Vozni put preko skretnica na glavnim kolosijecima i otvorenoj pruzi mora biti osiguran bočnom zaštitom u skladu s odredbama propisa kojim se propisuju tehnički uvjeti kojima moraju udovoljavati željeznički infrastrukturni podsustavi.

(4) Osigurane skretnice dijele se na:

– pouzdano pritvrđene skretnice – skretnice koje se postavljaju i zabravljaju iz središnjeg mjesta ili se postavljaju na samom mjestu, a zabravljaju se iz središnjeg mjesta i u takvoj su tehničkoj ovisnosti s glavnim signalima da oni mogu signalizirati signalni znak za dopuštenu vožnju samo ako su skretnice postavljene za određeni vozni put u pravilan položaj. Te skretnice moraju biti opremljene i mehaničkim ili električnim kontrolnim zasunom koji kontrolira pravilno priljubljivanje jezička uz glavnu tračnicu i održava jezičak u tome položaju sve dok se ne razriješi blokirani vozni put; sve skretnice uključene u SS uređaj smatraju se pouzdano pritvrđenima bez obzira na to postavljaju li se skupno ili pojedinačno i onda kada se postavljaju na samom mjestu okretanjem ručice ako pokazivači na postavnici signaliziraju da su skretnice u pravilnom položaju i ako samo nakon toga glavni signal može signalizirati signalni znak za dopuštenu vožnju

– pouzdano zaključane skretnice – skretnice koje se postavljaju i zaključavaju skretničkom bravom izravno na samom mjestu, a u ključevnoj su ovisnosti s glavnim signalima tako da glavni signali signaliziraju signalni znak za dopuštenu vožnju samo ako su skretnice postavljene u pravilan položaj i u tome položaju zaključane, a ključ zaključane skretnice zabavljen u SS uređaju i

– pritvrđene skretnice, koje se dijele na:

a) skretnice koje se postavljaju i zabravljaju iz središnjeg mjesta ili se postavljaju na samom mjestu, a zabravljaju se iz središnjeg mjesta i u takvoj su tehničkoj ovisnosti s glavnim signalima da oni mogu signalizirati signalni znak za dopuštenu vožnju samo ako su skretnice postavljene za određeni vozni put u pravilan položaj, a nemaju mehanički ili električni kontrolni zasun odnosno skretnice uključene u SS uređaj kod kojih nakon skupnog postavljanja skretnica pojedinačnim tasterima ili okretanjem ručice na samom mjestu glavni signal ne može signalizirati signalni znak za dopuštenu vožnju i

b) skretnice koje se postavljaju i zaključavaju skretničkom bravom izravno na samom mjestu, a nisu u ključevnoj ovisnosti s glavnim signalima.

(5) Skretnica osigurana ambulantnom bravom smatra se privremeno osiguranom skretnicom. Najveća dopuštena brzina preko takve skretnice vožnjom uz jezičak ne smije biti veća od 20 km/h.

Neispravnost skretnica

Članak 15.

(1) Kada na osiguranoj skretnici dođe do neispravnosti, skretnica se smatra neosiguranom sve dok se ta neispravnost ne otkloni. Skretnica se smatra neosiguranom i za vrijeme dok je isključena iz SS uređaja zbog izvođenja radova na njemu ili na samoj skretnici. Skretnica se smatra neosiguranom onda kada je nije moguće osigurati u voznom putu na propisani način.

(2) Presijecanje skretnice je nasilno mijenjanje njezina položaja vožnjom niz jezičak.

(3) Upravitelj infrastrukture dužan je općim aktom propisati postupak kod presječene i neispravne skretnice.

(4) O presjeku skretnice u nezaposjednutim službenim mjestima i na otvorenoj pruzi strojovođa je dužan obavijestiti dispečera za telekomandu (u daljnjem tekstu: TK– dispečer) ili prometnika vlakova prvog susjednog zaposjednutog službenog mjesta.

(5) Ambulantna brava postavljena na skretnicu koja se nalazi u kolodvorskom području skida se za vožnje niz jezičak. Ambulantna brava postavljena na skretnicu koja se nalazi na otvorenoj pruzi ne skida se za vožnje niz jezičak, ali osoblje vlaka je dužno prije prelaska preko tako osigurane skretnice provjeriti položaj skretnice na temelju obavijesti dobivene od TK– dispečera odnosno prometnika vlakova.

SS uređaji

Članak 16.

(1) S obzirom na tehničko–tehnološka rješenja, u uporabi su mehanički, elektromehanički, relejni i elektronički SS uređaji te SS uređaji sastavljeni kao kombinacija pojedinih dijelova navedenih vrsta uređaja.

(2) Sukladno mjestu primjene u uporabi su sljedeći SS uređaji:

a) uređaji za osiguranje službenih mjesta

b) uređaji za osiguranje prometa u međukolodvorskom području (pružni uređaji)

c) uređaji za osiguranje ŽCP–a

d) uređaji za središnje upravljanje prometom (uređaji daljinskog upravljanja)

e) uređaji za prijenos podataka i djelovanje na vlak su autostop uređaj (u daljnjem tekstu: AS uređaj) i Europski sustav upravljanja i nadzora vlakova (ETCS)

f) uređaji za automatizaciju ranžirnih kolodvora i

g) uređaji za dopunsku zaštitu.

(3) Uređaji za osiguranje prometa u međukolodvorskom području su automatski pružni blok (u daljnjem tekstu: APB) i međukolodvorska ovisnost (u daljnjem tekstu: MO).

(4) Uređaj APB je SS uređaj za osiguranje više uzastopnih vožnji i onemogućavanje istodobnih vožnji vlakova suprotnog smjera po istom pružnom kolosijeku između dva susjedna kolodvora.

(5) Uređaj MO je SS uređaj za ostvarivanje ovisnosti izlaznih signala dvaju susjednih kolodvora ili izlaznog signala kolodvora i glavnog signala susjednog službenog mjesta te za kontrolu slobodnosti prostora između ovisnih signala. Međukolodvorski prostor s uređajem

MO može biti podijeljen prostornim signalima automatske odjavnice na odjavne prostorne odsjeke, pri čemu se promet uzastopnih vlakova odvija na temelju automatske promjene signalnih znakova na jednoznačnim prostornim signalima.

(6) Uređaji za osiguranje ŽCP–a su SS uređaji za zatvaranje ŽCP–a te davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili samo davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka.

(7) Uređaji za središnje upravljanje prometom odnosno uređaji telekomande (u daljnjem tekstu: TK– uređaji) su uređaji za središnje daljinsko upravljanje i nadzor nad stanjem SS uređaja na pruzi ili na dijelu pruge.

(8) Automatski prolazni režim (u daljnjem tekstu: APR) je dio SS uređaja koji omogućuje da vlak nailaskom na određeno mjesto na otvorenoj pruzi automatski postavlja prolazni vozni put kroz sljedeće službeno mjesto.

(9) Detaljniji opisi tehničko–tehnološke opremljenosti svakog od službenih mjesta opremljenih SS uređajima na pruzi s TK– uređajem ili bez njega te postupci izvršnog osoblja vezani za rukovanje tim uređajima propisani su naputcima za rukovanje SS uređajima odnosno TK– uređajima. Navedene naputke izrađuje i donosi upravitelj infrastrukture.

Sporazumijevanje u prometu

Članak 17.

(1) Kod obavljanja prometnih poslova sporazumijevanje se obavlja usmeno ili pomoću sredstava komunikacije. Sredstva komunikacije moraju biti dio službenog zatvorenog sustava komunikacija u kojem je moguće sporazumijevanje isključivo ovlaštenih radnika upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika te nije moguća komunikacija s neslužbenim osobama. Iznimno, moguća je uporaba i onih uređaja koji omogućuju komunikaciju izvan željezničkog sustava, ali ti uređaji moraju biti izvedeni tako da su neslužbena i službena komunikacija tehnički razdvojene.

(2) Sporazumijevanje sredstvima koja omogućuju pouzdano registriranje priopćenja smatra se dokaznim sporazumijevanjem. Dokaznim sporazumijevanjem smatra se i sporazumijevanje uz nazočnost svjedoka.

(3) Pod svjedokom podrazumijeva se izvršni radnik prisutan prijenosu priopćenja između dvaju službenih mjesta odnosno dvaju izvršnih radnika. Svjedok može biti izvršni radnik službenog mjesta iz kojeg se daje priopćenje ili iz drugog službenog odnosno radnog mjesta.

(4) Sljedeća priopćenja moraju se davati dokazno i upisati u predviđene evidencije:

a) davanje dopuštenja i odbijanje primitka vlakova i pružnih vozila

b) davanje odjava

c) davanje prednajave izvršnom radniku za osiguranje prometa na ŽCP–ima za osiguranje ŽCP–a i

d) nalozi koji se daju sredstvima sporazumijevanja umjesto pisanim nalogima.

IV. ODREDBE O MANEVRIRANJU

Članak 18.

(1) Pod manevriranjem podrazumijeva se svako pokretanje vozila koje nije vožnja vlaka, a koje se obavlja radi njihova premještanja s jednog mjesta na drugo, rad oko kvačenja, otkvačivanja, usporavanja i zaustavljanja tog kretanja te osiguranje vozila od samopokretanja.

(2) Svako pokretanje vlaka nakon zaustavljanja, ako nije nastavak vožnje vlaka, smatra se manevriranjem.

(3) Kretanje pojedinačnih ili zakvačenih vozila koje nije vožnja vlaka naziva se manevarskim kretanjem.

(4) Manevarsko kretanje može biti:

a) manevarska vožnja – vuča ili guranje vozila vučnim vozilom

b) odbacivanje – ubrzavanje guranih vozila koja nisu zakvačena za manevarski sastav do određene brzine i naglo zaustavljanje manevarske vožnje pri čemu nezakvačena vozila nastavljaju kretanje

c) spuštanje – manevarsko kretanje kod kojeg se vozila na kolosijeku koji leži u padu ili pomoću posebnog postrojenja za spuštanje ubrzavaju odnosno spuštaju

d) lokomotivska vožnja – kretanje samog vučnog vozila ili vučnog vozila s najviše 12 osovina vučenih vozila koja su automatski kočena

e) kretanje prijenosnicom ili okretnicom i

f) premještanje vozila pomoću odgovarajućeg sredstva ili postrojenja.

(5) Manevarskim kretanjem ne smije se ugroziti vožnja vlaka ili drugo manevarsko kretanje.

(6) Kod manevarskih kretanja samog vučnog vozila strojovođa se mora nalaziti u prvoj upravljačnici, osim ako je vozilo praćeno pratiteljem koji se nalazi na prednjem dijelu vučnog vozila u smjeru kretanja. Kod manevarskih kretanja motornog vlaka, strojovođa se obavezno mora nalaziti u prvoj upravljačnici u smjeru kretanja.

(7) Lokomotivska vožnja bez pratnje može se obavljati onda ako je zadovoljen jedan od sljedećih uvjeta:

a) ako je kolodvor opremljen graničnim kolosiječnim signalima odnosno manevarskim signalima za zaštitu voznog puta

b) ako je vidljivost takva da strojovođa može vidjeti ručne signalne znakove kolodvorskog osoblja ili

c) ako razglas ili mobilna sredstva sporazumijevanja omogućuju davanje zapovijedi za pojedine dijelove manevarskog kretanja.

(8) U kolodvorima opremljenima graničnim kolosiječnim signalima odnosno manevarskim signalima za zaštitu voznog puta područje kretanja za lokomotivsku vožnju bez pratnje određuje se usmeno. U drugim kolodvorima područje kretanja određuje se usmeno i pismeno rasporedom manevriranja.

(9) Raspored manevriranja ne smije biti uručen strojovođi prije nego što je osiguran manevarski vozni put za početak odnosno vožnje, tako da uručenje rasporeda manevriranja strojovođi znači istodobno i zapovijed za početak lokomotivske vožnje.

(10) Nakon početka lokomotivske vožnje daljnje zapovijedi za manevarsko kretanje daju se na jedan od sljedećih načina:

a) signalnim znakovima graničnih kolosiječnih signala ili manevarskih signala za zaštitu voznog puta

b) ručnim signalnim znakovima ili

c) neposredno usmeno, razglasom ili mobilnim sredstvima za sporazumijevanje.

(11) Zapovijed izvršnog radnika koji postavlja skretnice za lokomotivsku vožnju vrijedi samo za njegovo skretničko područje. Ako se lokomotivska vožnja obavlja preko više skretničkih područja, zapovijed se daje od jednog do drugog skretničkog područja. Ako strojovođa ne primi zapovijed za vožnju, mora stati ispred međnika prve skretnice sljedećeg skretničkog područja i čekati na zapovijed. Ako se dvije ili više lokomotiva kreću jedna za drugom, zapovijed se daje pojedinačno za svaku lokomotivsku vožnju. Lokomotive koje istodobno izlaze ili ulaze u lokomotivski depo moraju biti međusobno zakvačene.

(12) Manevarska kretanja na kolodvorskom području dopuštena su samo do signala koji označava granicu manevarskih kretanja, a u kolodvorima bez ulaznih signala samo do međnika prve ulazne skretnice. Dalje od signala granice manevarskih kretanja odnosno od međnika prve ulazne skretnice manevarska kretanja smiju se obavljati samo po posebnim mjerama propisanim člankom 33. ovog Pravilnika.

(13) Manevarska kretanja na ŽCP-ima smiju se obavljati samo kada se na odnosnim ŽCP-ima osigura promet.

(14) Organizaciju manevarskog rada za svaki pojedini kolodvor propisuje upravitelj infrastrukture u dogovoru sa željezničkim prijevoznicima.

(15) Upravitelj infrastrukture dužan je propisati uvjete za sva manevarska kretanja za svaki pojedini kolodvor.

Brzina manevarskog kretanja

Članak 19.

- (1) Dopuštena manevarska brzina je do 30 km/h. Ako je manevarska brzina preko skretnica manja od 30 km/h, takva brzina mora biti upisana u voznom redu i Poslovnom redu kolodvora. Brzina manevarskog kretanja odnosno manevarska brzina mora se prilagoditi tako da se manevarski sastav može sigurno zaustaviti na željenom mjestu.
- (2) Pri vožnji izvršnog radnika na čelnoj ili bočnoj stubi lokomotive odnosno guranog vagona, manevarska brzina ne smije biti veća od 20 km/h.
- (3) Pri manevarskim kretanjima po kolosijecima između kojih se nalaze peroni ispod kojih ne postoje pothodnici i gdje može doći do povrede trećih osoba, manevarska brzina ne smije biti veća od 10 km/h. Po takvim kolosijecima dopuštene su samo manevarska i lokomotivska vožnja. Manevarska vožnja guranjem dopuštena je samo ako se na čelu manevarskog sastava nalazi izvršni radnik.
- (4) Kod manevarskih kretanja guranjem kada je preglednost ograničena, ispred manevarskog sastava mora ići izvršni radnik te davati odgovarajuće signalne znakove, a manevarska brzina ne smije biti veća od 5 km/h.

Manevarski vozni putovi

Članak 20.

- (1) Prije svakog pokretanja vozila pri manevriranju mora se osigurati manevarski vozni put.
- (2) Manevarski vozni put osigurava izvršni radnik upravitelja infrastrukture ili po potrebi izvršni radnik željezničkog prijevoznika.
- (3) Za pravilan položaj skretnica na manevarskom voznom putu odgovoran je izvršni radnik koji postavlja skretnice.
- (4) Za provjeru cijelog manevarskog voznog puta odgovoran je izvršni radnik koji postavlja skretnice odnosno izvršni radnik koji nalaže pokretanje vozila.
- (5) Ako skretnice imaju skretničke signale, izvršni radnik koji nalaže pokretanje vozila, strojovođa na čelu manevarskog sastava odnosno izvršni radnik na čelu guranog manevarskog sastava moraju paziti signaliziraju li signali da je skretnica u pravilnom položaju te u protivnom moraju poduzeti mjere za zaustavljanje kretanja.

Članak 21.

Prije manevarskog kretanja izvršni radnik koji nalaže pokretanje vozila mora se uvjeriti:

- a) da je manevarski vozni put slobodan

- b) da stalni signali, skretnice, iskliznice, prijenosnice, okretnice, mostovi vagonskih vaga, itd. dopuštaju manevriranje
- c) da su sredstva za zaustavljanje uklonjena s manevarskog voznog puta
- d) da je promet na ŽCP–u osiguran u skladu s odnosnim pravilima za vlak
- e) da su motke za uzemljenje uklonjene, a napon u kontaktnoj mreži uključen
- f) da na manipulativnim kolosijecima nema osoba i stvari
- g) da su pri predgrijavanju i provjeri kočnica stabilnim postrojenjem uklonjene signalne ploče, kabele i zračni vodovi i
- h) da su vozila u manevarskom sastavu međusobno zakvačena, a vozila koja ostaju na kolosijeku da su osigurana od samopokretanja.

Manevriranje vozilima zaposjednutima putnicima

Članak 22.

(1) Manevriranje vozilima zaposjednutima putnicima dopušteno je pod sljedećim uvjetima:

- a) sva vrata na vozilima moraju biti zatvorena i
- b) krajnja čelna vrata te krajnje prijelaznice na prvom i posljednjem vagonu moraju biti podignute, pomične ograde zatvorene i mjevovi pričvršćeni.

(2) Uvjeti iz stavka 1. ovog članka moraju biti zadovoljeni i prije nego što se otkvači vozilo koje ostaje na kolosijeku.

Sporazumijevanje pri manevriranju

Članak 23.

(1) Zapovijed za manevriranje prometnik vlakova daje izvršnom radniku koji nalaže pokretanje vozila pismeno ili usmeno. Na prugama opremljenim TK– uređajima (u daljnjem tekstu:TK–pruga) sporazumijevanje se obavlja isključivo sredstvima dokaznog sporazumijevanja.

(2) Kada manevriranje obavljaju izvršni radnici željezničkog prijevoznika, sporazumijevanje je obavezno usmeno i pismeno rasporedom manevriranja.

(3) O početku i završetku odnosno o obavljenim pojedinim manevarskim zadacima, izvršni radnik koji nalaže pokretanje vozila izvješćuje prometnika vlakova te mu vraća ispostavljeni raspored manevriranja.

(4) Signalni znakovi za pojedina manevarska kretanja moraju se davati sve dok ne nastane potreba za promjenom vrste kretanja.

(5) Pri manevriranju na ravnom kolosijeku, izvršni radnici kada daju signalne znakove kod manevriranja moraju se nalaziti na strani strojovođe, a u horizontalnom luku na njegovoj unutarnjoj strani.

(6) O neispravnosti manevarskih signala strojovođa mora biti dokazno obaviješten jednom za trajanja smjene.

Ranžiranje

Članak 24.

(1) Ranžiranje je manevriranje vagonima vlakova u kolodvorima u kojima ti vlakovi po voznom redu završavaju vožnju, a koje za cilj ima sastavljanje novih vlakova za pojedine odredišne kolodvore.

(2) Ranžiranje je dozvoljeno samo u kolodvorima koji su radi zadovoljavanja potrebnih tehničkih i prometno–tehnoloških uvjeta opremljeni barem sa:

a) uređajem za manevriranje posebne konstrukcije preko kojeg se vagoni djelovanjem sile gravitacije upućuju na odgovarajući kolosijek (spuštalica)

b) kolosijekom potrebne duljine koji nije u voznom putu vlakova (izvlačnjak) i/ili

c) skupinom kolosijeka koji su namijenjeni isključivo za manevriranje.

(3) Upravitelj infrastrukture dužan je općim aktom propisati tehničke i prometno–tehnološke uvjete te odrediti popis kolodvora u kojima je dopušteno ranžiranje. Navedeni popis kolodvora objaviti će se u Izvješću o mreži.

Kvačenje i otkvačivanje vozila

Članak 25.

(1) Kvačenje vozila dopušta se samo istom vrstom kvačila. Iznimno je dopušteno kvačenje vozila s različitim vrstama kvačila uporabom pomoćnog kvačila.

(2) Povezivanje vagona teretom dopušteno je iznimno kod izvanrednih pošiljaka.

Članak 26.

(1) Kvačenje vozila obavlja stručno osposobljen izvršni radnik.

(2) Pri kvačenju vozila koja su u mirovanju s vozilima koja se dodaju tim vozilima, izvršni radnik koji obavlja kvačenje čeka između kolosiječnih tračnica dolazeće vozilo. Brzina dolazećih vozila ne smije biti veća od 5 km/h, a međusobna udaljenost vozila u mirovanju i dolazećih vozila pri ulasku izvršnog radnika koji obavlja kvačenje između kolosiječnih tračnica ne smije biti manja od 20 metara.

(3) Kvačenje lokomotive opremljene plugom za čišćenje snijega, vagona gdje teret ili vagonski dijelovi prelaze čelne strane vagona odnosno odbojnice i slično, obavlja se samo kada vozila miruju.

Članak 27.

(1) Pri kvačenju vučnog vozila za vlak uvijek se koristi kvačilo vučnog vozila. Neuporabljeno kvačilo mora se objesiti na za to određeni držač. Na čelu i na kraju vlaka kvačilo treba staviti na vlačnu kuku, a ako to nije moguće onda ga treba staviti na za to predviđeni držač na prsnoj gredi vozila.

(2) Kopču kvačila treba pri zakopčavanju na kuku dobro utisnuti kako ne bi ispala tijekom vožnje. Kopča kvačila ne smije se stavljati na kuku na koju je već nabačena kopča vlastitog kvačila.

(3) Neuporabljene zračne poluspojnice obavezno se moraju staviti na odgovarajuće držače.

(4) Izvršni radnici koji obavljaju poslove kvačenja i otkvačivanja vozila pri pritezanju kvačila paze da se vozila tako čvrsto kvače odnosno pritežu da se opruge odbojnika na vodoravnom kolosijeku lagano stisnu, što se postiže okretanjem navojnog vretena kvačila dva puta po dodirivanju odbojnika. Navedeni postupak obavezan je:

a) kod vlakova za prijevoz putnika

b) kod međusobno zakvačenih dizelskih i električnih lokomotiva i

c) kod lokomotive koja je zakvačena za vagon, osim lokomotive koja potiskuje vlak (u daljnjem tekstu: potiskivalica).

(5) Kod teretnih vlakova i kod potiskivalice vijčano kvačilo priteže se toliko da kvačilo bude lagano zategnuto odnosno da se odbojnici samo dodiruju.

(6) Kada se prijelaznice ne rabe za prelazak iz vagona u vagon, ogradu treba podići iz ležišta i skloniti je. Mjehovi se moraju sklopiti i pričvrstiti kukama s obje strane uz čelnu stranu vagona, a zatim prijelaznice treba podići i pričvrstiti. Zabranjeno je pri otkvačivanju vagona ostaviti da ograde i mjehovi vise ili da budu nedostatan i nesigurno pričvršćeni.

(7) Željeznički prijevoznik mora osigurati da se krajnja čelna vrata prvog i posljednjeg vagona u vlaku ne mogu otvoriti.

Članak 28.

(1) Izvršni radnik koji obavlja kvačenje i otkvačivanje smije ući među vagone da bi obavio otkvačivanje samo dok vagoni miruju.

(2) Postupak pri otkvačivanju obavlja se sljedećim redoslijedom:

- nakon što strojovođa isključi električno napajanje predaje ručicu za prekid strujnog kruga za napajanje električnom energijom izvršnom radniku koji obavlja otkvačivanje vozila
- razdvojiti sve električne vodove između vozila koja se razdvajaju
- izvući i objesiti kabel za grijanje na njegov držač
- izvući i objesiti kabel daljinske kontrole i razglasa putničkih vagona na njegov držač
- otkopčati i razdvojiti mjehove
- otvoriti, podići i pričvrstiti prijelaznice
- zatvoriti čelne slavine glavnog i napojnog zračnog voda onih vozila koja se razdvajaju
- razdvojiti spojnice glavnog i napojnog zračnog voda
- zakvačiti kočničke spojnice za njihove držače
- otvoriti čelnu slavinu glavnog zračnog voda vagona odnosno skupine vagona koja ostaje u mjestu te nakon ispuštanja zraka čelnu slavinu glavnog zračnog voda zatvoriti i
- skinuti kvačilo s vlačne kuke susjednog vozila i zakvačiti ga za njegov držač.

(3) Kod kvačenja redoslijed radnji je obrnut od redoslijeda pri otkvačivanju, s time što se najprije zakvači kvačilo, zatim spojnice i tek nakon toga smiju se otvoriti zračne slavine. Prije spajanja spojnica vučnog vozila izvršni radnik koji obavlja kvačenje otvaranjem čelne slavine mora ispustiti kondenzat iz glavnog zračnog voda vučnog vozila i ukloniti nečistoće iz glava kočničkih spojnica.

(4) Prije spajanja kabela za napajanje električnom energijom izvršni radnik koji obavlja spajanje mora od strojovođe preuzeti ručicu za prekid strujnog kruga. Preuzimanjem ručice za prekid strujnog kruga potvrđuje se da je isključeno napajanje električnom energijom.

(5) Otkvačivanje vagona za vrijeme guranja dopušteno je samo pri spuštanju i odbacivanju vagona kada se obavezno rabe motke ili vilice za otkvačivanje kojima se rukuje sa zemlje izvan kolosijeka.

(6) Zabranjeno je otkvačivanje s vagonskih stuba za vrijeme guranja.

Članak 29.

Izvršni radnici koji obavljaju kvačenje i otkvačivanje vozila i tom prilikom spajaju ili razdvajaju priključne vodove za opskrbu vagona električnom energijom moraju biti osposobljeni u skladu s odredbama općeg akta o grijanju/klimatiziranju putničkih vagona kojeg je dužan donijeti željeznički prijevoznik.

Članak 30.

Za postupke koji se odnose na kvačenje i otkvačivanje vučnih vozila kod vlakova odgovoran je željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture, svaki za svoje vlakove.

Uvjeti za manevriranje

Članak 31.

(1) Za vrijeme manevriranja u službenim mjestima i na industrijskim kolosijecima koji se odvajaju s otvorene pruge, ako za vrijeme manevriranja nije dopušten ulazak vlaku odnosno prijelaz vlaka preko odvojne skretnice, glavni signali moraju signalizirati signalni znak »Stoj«.

(2) U kolodvoru zaštićenom prilaznim signalima ne smije se dati dopuštenje za prijem vlaka sve dok se ne završi manevriranje kojim se zadire u vozni put vlaka.

Članak 32.

Manevriranje na ulaznim kolosijecima jednokolosiječne i dvokolosiječne pruge dopušteno je redovno do signala granice manevriranja.

Članak 33.

(1) Manevriranje iza signala granice manevriranja dopušteno je po prethodnom odobrenju susjednog kolodvora. Odobrenje se daje samo u uvjetima zatvorene pruge.

(2) Odobrenje za manevriranje iza signala granice manevriranja daje se pisanim nalogom izvršnim radnicima koji obavljaju manevriranje. U pisanom nalogu navodi se prema kojem je susjednom kolodvoru dopušteno manevriranje te do kojeg se vremena (sat i minuta) dopušta manevriranje.

(3) O završetku manevriranja iza signala granice manevriranja izvršni radnici koji obavljaju manevriranje obavještavaju prometnika vlakova.

Članak 34.

(1) Na elektrificiranim prugama manevriranje električnim vučnim vozilom dopušteno je do signala granice manevriranja odnosno do signalne oznake »Početak izoliranog preklopa« ako je dalje od te oznake napon u voznom vodu isključen.

(2) Za vrijeme dok je isključen napon u voznom vodu otvorene pruge, ako signalna oznaka »Početak izoliranog preklopa« nije s kolodvorske strane zaštićena signalom granice manevriranja, kod manevarskih vožnji prema otvorenoj pruzi strojovođa električnog vučnog vozila mora biti obaviješten pisanim nalogom o tome da je manevarska vožnja dopuštena samo do signalne oznake »Početak izoliranog preklopa«.

V. PRAVILA O KOČENJU

Opće odredbe o kočenju

Članak 35.

(1) Vlak mora biti kočen kočnicama u neprekinutom sustavu kočenja automatskim zračnim kočnicama, tako da se kočnicama u svim vozilima istovremeno upravlja iz vodećeg vozila, a kočnice se mogu staviti u djelovanje i s pojedinih vozila u vlaku te djeluju automatski kada se vlak raskine (u daljnjem tekstu: automatske kočnice).

(2) Vlak se uz automatske kočnice može dodatno kočiti još i elektromagnetnim (u daljnjem tekstu: Mg), elektrodinamičkim (u daljnjem tekstu: E), hidrodinamičkim (u daljnjem tekstu: H) i drugim kombinacijama kočnica.

Članak 36.

(1) Kod svakog vlaka mora se osigurati toliko ispravnih i djelatnih automatskih kočnica da od ukupne mase vlaka bude kočen najmanje onaj dio koji je potreban da se vlak može zaustaviti na duljini propisanog zaustavnog puta.

(2) Zaustavni put određuje se ovisno o dopuštenoj infrastrukturnoj brzini, organizaciji prometa i karakteristikama pruge za svaku prugu odnosno pružnu dionicu.

(3) Upravitelj infrastrukture dužan je objaviti u voznom redu podatke o potrebnim postotcima kočenja za svaki vlak, koje koristi prijevoznik kako bi osigurao nužnu učinkovitost kočenja vlaka.

Članak 37.

(1) Ispravnu automatsku kočnicu moraju imati radna vučna vozila i posljednje vučeno vozilo u vlaku.

(2) U teretnom vlaku, iza zadnjeg vozila s ispravnom automatskom kočnicom, može biti samo jedno vozilo bez takve kočnice. Sigurnost prometa kod načina otpreme takvog vozila propisana je odredbama iz članka 77. ovog Pravilnika. Navedeno vozilo ne smije biti vučno vozilo, vozilo natovareno opasnim tvarima i vozilo zaposjednuto osobama.

Članak 38.

(1) Provjera ispravnosti automatskih kočnica obavlja se prije polaska vlaka iz mjesta u kojem započinje vožnju te u sljedećim situacijama:

a) nakon svake promjene upravljačkog mjesta s kojeg se upravlja kočenjem vlaka, osim kod motornih vlakova koji dalje voze u istom sastavu

b) nakon dodavanja vozila u vlak

c) nakon svakog razdvajanja vlaka odnosno nakon ostavljanja jednog ili više vozila koja se nalaze na kraju vlaka

d) nakon sastavljanja dvaju ili više vlakova

e) nakon zatvaranja glavnog zračnog voda na jednom ili više mjesta radi otklanjanja neispravnosti kočnice na vlaku i

f) nakon svake promjene strojovođe koji upravlja kočenjem vlaka, osim ako se međusobna primopredaja obavlja izravno na vodećem vozilu.

(2) Željeznički prijevoznik ne smije ispostaviti Izvješće o primopredaji vlaka dok nije utvrdio ispravnost kočnica u vlaku te osigurao potrebnu kočnu masu (u daljnjem tekstu: PKM) vlaka.

(3) Ako izvršni radnik tijekom prolaska vlaka primijeti da kočnice na vlaku nisu otkočene na pojedinim ili na grupi vozila odnosno da su kočni umetci zapaljeni te ako posumnja da kotači vozila zbog ravnih mjesta na površini kotrljanja prejako udaraju o tračnicu, odmah o tome obavještava prometnika vlakova u prvom sljedećem kolodvoru, a ako je to moguće, poduzima mjere da se vlak odmah zaustavi i da se obavi pregled vozila u čiju se ispravnost sumnja.

Probe kočenja

Članak 39.

(1) Na vlaku se obavlja provjera ispravnosti automatskih kočnica i drugih kočnica ako se te kočnice računavaju u stvarnu kočnu masu (u daljnjem tekstu: SKM). Proba kočenja obavlja se i na manevarskim sastavima i pružnim vozilima.

(2) Vrste proba kočenja su:

a) A – potpuna proba kočenja kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnica svih kočenih vozila u vlaku

b) B – pojedinačna proba kočenja kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnica svakog kočenog vozila dodanog vlaku

c) C – priključna proba kočenja kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnice prvog kočenog vozila koje se nalazi iza mjesta razdvajanja odnosno kvačenja za vlak; na motornim garniturama pri tome se provjerava kočenje i otkočivanje kočnice na prvom postolju do upravljačnice u smjeru vožnje vlaka i

d) D – proba prolaznosti glavnog zračnog voda kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnice posljednjeg kočenog vozila u vlaku.

(3) Probe kočenja B, C i D zajednički se nazivaju skraćenim probama kočenja.

(4) Probu kočenja obavljaju strojovođa i drugi stručno osposobljeni izvršni radnik. Na vlaku za prijevoz putnika sastavljenom od jedne ili više motornih garnitura, probu kočenja obavlja

strojovođa samostalno. Ako se potpuna proba kočenja obavlja stabilnim postrojenjem, istu na svim vlakovima obavlja drugi stručno osposobljeni izvršni radnik samostalno.

Članak 40.

Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture dužni su općim aktom, svaki za svoje vlakove, propisati detaljniji postupak obavljanja probe kočenja kod svih vrsta vlakova.

Članak 41.

Proba kočenja na motornoj garnituri ili na vlaku sastavljenom od više motornih garnitura iste serije obavlja se iz upravljačnice iz koje će se upravljati vlakom.

Potpuna proba kočenja

Članak 42.

(1) Kod vlaka za prijevoz putnika koji se sastoji od jedne ili više motornih garnitura te kod lokomotivskog vlaka vrijedi potpuna proba kočenja koja se obavlja prije dolaska na područje kolodvora.

(2) Ako vozilo za posebne namjene s vlastitim pogonom vozi samo bez vučenih vozila, proba kočenja evidentirana kod prijema vozila u radnom listu vozila vrijedi 24 sata. Ako motorno vozilo vuče vučena vozila, proba kočenja obavlja se pomoću tog vozila i evidentira se u popratnim ispravama vlaka.

Članak 43.

Potpuna proba kočenja obavlja se u sljedećim slučajevima:

- a) u polaznom kolodvoru nakon sastavljanja vlaka
- b) kada se vozna lokomotiva na sastavljeni vlak priključuje 24 sata i više nakon već obavljene potpune probe kočenja
- c) kada je vlak sastavljen od jedne ili više motornih garnitura, a vrijeme proteklo od prethodne potpune probe iznosi 24 sata i više
- d) nakon zadržavanja vlaka u službenom mjestu ili na otvorenoj pruži pri vanjskoj temperaturi od $-15\text{ }^{\circ}\text{C}$ i nižoj od nje dulje od sat vremena, proba se tada obavlja neposredno prije polaska vlaka; navedena proba ne mora se obaviti onda kada je tijekom zadržavanja vlaka potpuna proba bila obavljena najviše sat vremena prije polaska vlaka i
- e) na vlaku čije su kočnice bile prepunjene zbog čega se otkočivanje nije moglo obaviti vučnim vozilom nego otkočnim uređajima na vozilima.

Postupak kod potpune probe kočnja

Članak 44.

Tijekom obavljanja potpune probe kočnja potrebno je:

– glavni zračni vod vlaka napuniti zrakom tlaka 5 bara

– s obje strane vlaka obaviti provjere kako bi se utvrdilo da su:

a) vozila pravilno priključena na glavni zračni vod (provjera kočničkih spojnica i čelnih slavina)

b) napojni zračni vodovi i elektrovodovi elektropneumatske (u daljnjem tekstu: ep) kočnice spojeni

c) rasporednici uključeni

d) vozila otkočena

e) mjenjači kočne sile i vrste kočnice u odgovarajućem položaju

f) kočni umetci propisane debljine (minimalno 10 milimetara u polaznom kolodvoru)

g) dijelovi koji mogu utjecati na rad protukliznih uređaja neoštećeni

h) brzači pražnjenja glavnog zračnog voda uključeni

i) brtvljenosti glavnog zračnog voda zadovoljavajuće (provjera sluhom) i

j) povlačne kazaljke manometra maksimalnog tlaka vagona s R kočnicom i kočnim umetcima od sivog lijeva u položaju 0.

– provjeriti zabrtvljenost glavnog zračnog voda vlaka, pri čemu pad tlaka u glavnom zračnom vodu ne smije biti veći od 0,3 bara u minuti kod vlakova za prijevoz putnika odnosno 0,4 bara u minuti kod teretnih vlakova

– s obje strane vlaka provjeriti zakočenost vlaka na način da se tlak zraka u glavnom zračnom vodu smanji na 4,5 bara te provjeri zakočenost vozila u vlaku; također treba provjeriti ispravnost uključivanja visokog stupnja kočnja vagona za prijevoz putnika kod kočnica R s kočnim umetcima od sivog lijeva kao i stanje položaja mjenjača kočne sile kod teretnih vagona s automatskim mjenjačem »prazno – tovareno«

– s obje strane vlaka provjeriti otkočenost vlaka na način da se upravljački kočnik postavi u vozni položaj te provjeri otkočenost vozila u vlaku; kod vagona za prijevoz putnika treba provjeriti i kočnicu R s kočnim umetcima od sivog lijeva putem manometra maksimalnog tlaka kao i ispravnost ep kočnice i sustava za odgađanje djelovanja kočnice za opasnost i

– provjeriti funkcioniranje brzača pražnjenja glavnog zračnog voda te ručnih ili pritvrđenih kočnica.

Skraćene probe kočenja B, C i D

Članak 45.

(1) Pojedinačna proba kočenja B kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje vozila dodanih vlaku, obavlja se i u sljedećim slučajevima:

a) na vozilima gdje su kočnice ponovno uključene nakon što su prethodno bile isključene iz tehničkih ili eksploatacijskih razloga

b) na vozilima na kojima su kočnice otkočene vlastitim otkočnim uređajima

c) na vozilima na kojima je promijenjen položaj mjenjača vrste kočnice ili položaj mjenjača kočne sile ili

d) na vozilima na kojima se pri manevriranju uključuju automatske kočnice.

(2) Na motornim vlakovima se izvodi priključna proba kočenja C.

(3) Priključna proba kočenja C na vlaku sastavljenom od vagona obavlja se na prvom kočnom vagonu iza vučnog vozila u sljedećim slučajevima:

a) nakon promjene vučnog vozila na čelu vlaka

b) nakon smjene strojovođe, osim ako se primopredaja službe obavlja na vučnom vozilu ili

c) ako uređaj za stlačivanje zraka (kompresor) na vučnom vozilu ne radi 30 minuta ili više zbog isključivanja motora ili napona ili iz drugih razloga, a pritom prije toga nije bilo primijenjeno kočenje ili su kočnice popustile.

(4) Priključna proba kočenja C na motornim garniturama obavlja se u sljedećim slučajevima:

a) nakon rastavljanja vlaka sastavljenog od dviju ili više motornih garnitura, i to na svim garniturama koje nastavljaju vožnju iz kojih se nije upravljalo vožnjom vlaka

b) nakon spajanja dviju ili više garnitura na svima priključenim garniturama ili

c) nakon smjene strojovođe, osim onda ako se primopredaja službe obavlja u upravljačnici.

(5) Proba prolaznosti glavnog zračnog voda D obavlja se u sljedećim slučajevima:

a) nakon isključivanja jednog vozila ili više njih iz bilo kojeg dijela vlaka

b) nakon uvrštavanja potiskivalice, ako je prije toga bila obavljena potpuna proba kočenja ili

c) nakon rastavljanja vlaka na dva dijela, i to kod onog dijela vlaka koji nastavlja vožnju s istim vučnim vozilom u istom smjeru.

(6) Pojedinačna proba kočenja B i proba prolaznosti glavnog zračnog voda D obavljaju se nakon uvrštavanja jednog ili više vozila na jednom ili više mjesta u vlaku.

(7) Priključna proba kočenja C i proba prolaznosti glavnog zračnog voda D obavljaju se u sljedećim slučajevima:

a) nakon spajanja dvaju vlakova na kojima je prije toga u roku kraćem od 24 sata bila izvedena potpuna proba kočenja

b) nakon promjene upravljačkog mjesta upravljačnice odnosno nakon izmjene mjesta vučnog vozila zbog promjene voznog smjera

c) nakon ponovnog spajanja glavnog zračnog voda koji je bio prekinut odnosno nakon zamjene kočničke spojnice na jednom ili na nekoliko mjesta u vlaku

d) nakon rastavljanja vlaka na dva dijela, i to kod onog dijela vlaka koji nastavlja vožnju s novim vučnim vozilom

e) nakon kvačenja vozne lokomotive u kolodvoru u kojem je vlak sastavljen, a prije toga je u roku kraćem od 24 sata bila izvedena potpuna proba kočenja ili

f) nakon kvačenja vozne lokomotive na vlak koji, nakon što je prethodno raspušten u krajnjem ili usputnom kolodvoru, nastavlja vožnju u istom sastavu, pod uvjetom da je prije toga u roku kraćem od 24 sata bila izvedena potpuna proba kočenja.

Dužnosti strojovođe

Članak 46.

Strojovođa je odgovoran za ispravnost kočnice vučnog vozila i ne smije pokrenuti vlak dok nije obavljena proba kočenja i dok nije preuzeo popratne isprave vlaka.

Članak 47.

(1) Strojovođa se mora osobno uvjeriti u to da je vučno vozilo ispravno zakvačeno i priključeno za prvi vagon, a kod zaprežne lokomotive za voznu lokomotivu.

(2) Ako kod lokomotive odnosno motorne garniture dođe do promjene strojovođinog upravljačkog mjesta, vlak se osigurava aktiviranjem automatske kočnice te isključivanjem kočnika na upravljačkom mjestu koje se više neće upotrebljavati.

Članak 48.

(1) Za zaustavljanje vlaka primjenjuje se postupno kočenje, pri čemu se vlak na željenom mjestu zaustavlja postupnim ispuštanjem zraka iz glavnog zračnog voda.

(2) Kada se vlak zbog nepredviđene situacije mora zaustaviti na najkraćem mogućem putu kočenja, primjenjuje se brzo kočenje.

(3) Strojovođa je dužan za vrijeme vožnje provjeriti učinak automatskih kočnica primjenom prvog stupnja kočenja u sljedećim slučajevima:

a) nakon polaska vlaka iz polaznog kolodvora odnosno iz kolodvora gdje je došlo do izmjene sastava ili kočenja vlaka, i to na prvom pogodnom mjestu (to ne vrijedi za motorne vlakove) ili

b) za vrijeme nepogodnih vremenskih prilika kod kojih može doći do stvaranja leda na dijelovima kočnica kod dulje vožnje bez zaustavljanja.

(4) Za reguliranje brzine vlaka u prvom redu koristi se dinamička kočnica.

(5) Uporaba direktne kočnice vučnog vozila dopuštena je:

a) pri manevriranju

b) kada vučno vozilo vozi kao lokomotivski vlak

c) za reguliranje brzine vlaka i

d) za osiguravanje vučnog vozila od samopokretanja.

(6) Kada se vlak koji je kočen automatskim kočnicama zaustavi u službenom mjestu ili na otvorenoj pruzi, isti mora biti zakočen automatskom kočnicom.

Članak 49.

(1) Pri temperaturama od $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ i nižima ili ako pada sitni snijeg, djelovanje kočnica u vlaku strojovođa mora provjeriti uvođenjem manjeg stupnja kočenja barem jednom u 30 minuta vožnje nakon posljednjeg kočenja. Na vlakovima s disk–kočnicama i na vlakovima s kočnim umetcima od kompozitnih materijala to je potrebno obavljati svakih 10–15 minuta. Navedeni stupnjevi kočenja ne smiju biti manji od 0,8 bara.

(2) Pri zadržavanju u kolodvoru pri temperaturama od $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ i nižima, ako je moguće, vlak treba svakih 30 minuta pomicati naprijed–natrag koliko to dopušta duljina kolosijeka. Navedena radnja se izvodi manevarskom vožnjom u dogovoru s prometnikom vlakova.

(3) Kod svakog kočenja na zaleđenim tračnicama potrebno je uključiti uređaj za pjeskarenje.

Članak 50.

(1) Ako se kod automatskog kočenja vlaka pokvari indirektni kočnik na zaprežnoj lokomotivi, strojovođa zaprežne lokomotive odmah poduzima mjere da zaustavi vlak. O kvaru obavještava izvršnog radnika koji obavlja praćenje vlaka i strojovođu vozne lokomotive.

(2) U slučaju iz stavka 1. ovog članka rukovanje kočnicama vlaka preuzima strojovođa vozne lokomotive, a vožnja vlaka podešava se prema signalnim znakovima koje daje strojovođa zaprežne lokomotive, pri čemu vlak smije voziti brzinom propisanom za gurani vlak.

(3) U slučaju iz stavka 1. ovog članka strojovođa ili izvršni radnik koji obavlja praćenje vlaka obavještava prometnika vlakova u prvom sljedećem kolodvoru o neispravnosti. U tom kolodvoru vlak mora stati bez obzira da li je to predviđeno voznim redom te se u njemu mora

obaviti razmjestaj lokomotiva u vlaku na način da ispravna lokomotiva dođe na mjesto zaprežne lokomotive.

Članak 51.

- (1) Svaka potiskivalica mora biti uključena u glavni zračni vod vlaka.
- (2) Automatskim kočnicama rukuje se s čela vlaka. Ručica kočnika potiskivalice postavlja se u isključni (zaprežni) položaj.
- (3) Strojovođa potiskivalice održava radni tlak u glavnim spremnicima kako bi u slučaju potrebe mogao rukovati automatskim kočnicama vlaka iz svog vučnog vozila.
- (4) U slučaju opasnosti strojovođa potiskivalice mora uvesti brzo kočenje i zaustaviti vlak.

Članak 52.

- (1) U slučaju opasnosti strojovođa treba primijeniti brzo kočenje, aktivirati direktnu kočnicu i uređaj za pjeskarenje (ako postoji), pri čemu treba signalizirati »Opasnost, koči«.
- (2) Brzo kočenje uvodi se i u slučajevima opasnosti kojima su prethodili postupno kočenje i otkočivanje.
- (3) Ako se brzo kočenje ne može provesti kočnikom, brzo kočenje treba provesti kočnicom za slučaj opasnosti ili drugim uređajima koji aktiviraju brzo kočenje.
- (4) Ako tijekom kočenja opasnost prestane te vlak nije potrebno zaustavljati, brzo kočenje može biti prekinuto.
- (5) Ako strojovođa zamijeti neočekivano opadanje brzine vlaka i tlaka zraka u glavnom zračnom vodu koje nije on uzrokovao, treba aktivirati brzo kočenje.
- (6) Ako ne postoje uvjeti za zaustavljanje vlaka na tom dijelu pruge strojovođa mora nastojati odgoditi zaustavljanje do odsjeka gdje je zaustavljanje vlaka sigurnije.
- (7) Ako zavedeno brzo kočenje nema dostatan učinak, strojovođa treba aktivirati dopunske kočnice koje su mu na raspolaganju.

Članak 53.

- (1) Lokomotiva s automatskom kočnicom u kvaru čiji je direktni kočnik ispravan može vući vlak najvećom brzinom do 30 km/h do prvog kolodvora u kojem se utvrđuje SKM vlaka i dalje može nastaviti vožnju brzinom koja odgovara stvarnom postotku kočenja.
- (2) Ako dođe do kvara automatske kočnice lokomotive uslijed čega se ne može rukovati direktnim kočnikom, vlak mora biti zaustavljen i odmah mora biti zatražena pomoćna lokomotiva.

Dužnosti izvršnog radnika osposobljenog za probu kočenja

Članak 54.

(1) Izvršni radnik stručno osposobljen za probu kočenja utvrđuje stanje zakočenosti i otkočenosti kočnice izravno ili putem pokazivača stanja kočnice vozila (na vozilima opremljenim istima) te obavlja ostale provjere iz postupka za probu kočenja koje nije u mogućnosti provesti strojovođa, a tiču se neposrednog uvida u stanje kočnice u vlaku. U tu svrhu navedeni izvršni radnik komunicira sa strojovođom tijekom obavljanja probe kočenja, izuzev u slučajevima kada probu kočenja obavlja samostalno (potpuna proba kočenja stabilnim postrojenjem).

(2) Ako se kod teretnih vagona s automatskim mjenjačima kočne sile »prazno – tovoreno« utvrdi da ne koče u jednom od položaja, to je potrebno upisati u Izvješće o sastavu i kočenju vlaka.

Dužnosti ostalih izvršnih radnika

Članak 55.

(1) U polaznom ili usputnim kolodvorima gdje nastanu izmjene u sastavu i kočenju vlaka potrebno je odrediti vrstu kočnice i postaviti mjenjače kočne sile u pravilan položaj.

(2) Ako dođe do kvara na glavnom zračnom vodu i do ispuštanja zraka tako da to ugrožava nastavak vožnje, a smetnje nije moguće otkloniti na mjestu kvara, neispravan dio vlaka treba biti isključen iz glavnog zračnog voda zatvaranjem čelnih slavina ispred tog dijela vlaka. Vožnja se nastavlja brzinom koju omogućuje preostali SKM vlaka.

(3) Na vlaku zakočenom u službenim mjestima ili na otvorenoj pruzi s nagibom 15‰ i više potrebno je svakih 30 minuta provjeravati zakočenost.

Otpremanje neradnih lokomotiva

Članak 56.

(1) Strojovođa koji prati neradnu lokomotivu o ispravnosti njezinih kočnica obavještava izvršnog radnika koji obavlja probu kočenja za vrijeme obavljanja probe kočenja.

(2) Ako je kočni uređaj neradne lokomotive ispravan, on mora biti podešen tako da lokomotiva može biti kočena kao vučeno vozilo u položaju vrste kočnice za vlak kojim se otprema.

Uvrštavanje vagona i izbor vrste kočnice u vlakovima za prijevoz putnika

Članak 57.

(1) Vagoni s kočnicom R velikog učinka mogu se uvrštavati u vlakove s vagonima koji imaju kočnicu brzog djelovanja i postotak kočenja najmanje 105% te u vlakove s teretnim vagonima čija djelotvornost kočnice omogućuje brzine do 120 km/h.

(2) Kod vlakova s P i R kočnicama broj vagona s R kočnicama u jednom vlaku mora iznositi najmanje trećinu ukupnog broja vagona s kočnicama. Ako taj uvjet ne može biti ispunjen iz tehničkih razloga, mjenjači za vrstu kočnice kod vagona s kočnicom velikog učinka moraju biti postavljeni u položaj P.

(3) Za vozne brzine do 120 km/h na vagonima s kočnicama P i na vagonima s kočnicama velikog učinka, mjenjači vrste kočnice postavljaju se u položaj najjačeg djelovanja, brzači pražnjenja glavnog zračnog voda moraju biti uključeni ako je zadovoljen uvjet iz stavka 2. ovog članka, a na vagonima s Mg kočnicom mjenjač vrste kočnice ne postavlja se u položaj R+Mg.

(4) Kod vlaka brzine veće od 120 km/h svi mjenjači vrste kočnica, na vagonima i na lokomotivi, postavljaju se u položaj najjačeg djelovanja, brzači pražnjenja glavnog zračnog voda moraju biti uključeni, a na vagonima s Mg kočnicom mjenjač se postavlja u položaj R+Mg.

(5) Kod vlaka s više od 80 osovina koji je sastavljen od praznih putničkih vagona i vagona za prijevoz automobila, mjenjač vrste kočnice vagona postavlja se u položaj P.

(6) Mjenjač vrste kočnice lokomotive postavlja se u sljedeći položaj:

– položaj G u vlakovima sastavljenima od praznih putničkih vagona i vagona za prijevoz automobila s ukupno više od 80 osovina.

– položaj P odnosno R/P na lokomotivama koje nemaju posebnu oznaku za P (za uračunavanje u SKM uzima se kočna masa za P kočnicu):

a) u vlakovima sastavljenima od praznih putničkih vagona i vagona za prijevoz automobila koji nemaju više od 80 osovina i

b) u vlakovima za prijevoz putnika koji voze brzinama manjima od 100 km/h.

– položaj R odnosno R/P na lokomotivama koje nemaju posebnu oznaku za R (za uračunavanje u SKM uzima se kočna masa za R kočnicu) u vlakovima za prijevoz putnika koji voze brzinama od 100 do 160 km/h.

(7) Putnički vagon s neispravnom zračnom kočnicom se u domovnom kolodvoru ne smije uvrstiti u vlak za prijevoz putnika.

Uvrštavanje vagona i izbor vrste kočnice u teretnim vlakovima

Članak 58.

- (1) Teretni vlakovi koče se kočnicama brzog djelovanja.
- (2) U teretni vlak brzine do 100 km/h kočen kočnicama P, mogu se iznimno dodavati vagoni s kočnicama G, i to do trećine broja vagona s kočnicama P.
- (3) U teretni vlak mogu se dodati vagoni bez kočnica koji imaju samo glavni zračni vod, ali ukupno do najviše 8 osovina.
- (4) Kao kočna masa teretnih vagona sposobnih za brzine do 120 km/h s automatskom kontinuiranom promjenom kočne sile uzima se njihova ukupna masa, ali ne više od napisane vrijednosti kočne mase na vagonima.
- (5) Mjenjač vrste kočnice lokomotive postavlja se u sljedeći položaj:
 - položaj G u teretnim vlakovima kočenima P kočnicama koji voze brzinama manjima od 100 km/h, a ukupna masa im je veća od 500 tona
 - položaj P odnosno R/P na lokomotivama koje nemaju posebnu oznaku za R (za uračunavanje u SKM uzima se kočna masa za P kočnicu):
 - a) u teretnim vlakovima ukupne mase do najviše 500 tona koji su kočeni P kočnicama, bez obzira na brzinu
 - b) u teretnim vlakovima koji voze brzinom od 100 do 120 km/h i
 - c) na potiskivalici.

Kočenje lokomotivskog vlaka

Članak 59.

- (1) Mjenjač vrste kočnice na lokomotivskom vlaku mora biti u položaju najjačeg djelovanja na svim vučnim vozilima koja se nalaze u vlaku.
- (2) Kod vučnih vozila s mjenjačem vrste kočnice u položaju R/P smatra se da je mjenjač vrste kočnice u položaju R.
- (3) Na lokomotivskim vlakovima sastavljenima od više vučnih vozila svaki strojovođa odgovara za ispravnost kočnica na vučnom vozilu na kojem se nalazi. Nakon svake promjene položaja mjenjača vrste kočnice strojovođa provjerava ispravnost kočnica na vučnom vozilu preko manometara i to evidentira u primopredajnoj knjizi vučnog vozila.

(4) Ako se utvrdi da su kočnice na vučnom vozilu neispravne, takvo vučno vozilo ne može se otpremiti u sastavu lokomotivskog vlaka, nego se otprema u skladu s odredbama iz članka 82. ovog Pravilnika.

(5) Lokomotivski vlak može se otpremiti kao:

a) redovni lokomotivski vlak

b) vlak po potrebi

c) posebni vlak ili

d) kontingentni vlak.

(6) Teretni vlak koji u usputnom kolodvoru ostavi sva vučena vozila nastavlja vožnju po istoj trasi, ali kao lokomotivski vlak, u skladu s odredbama iz stavka 1. ovog članka.

(7) Lokomotivski vlakovi predviđeni voznim redom otpremaju se u skladu s elementima određenima tim voznim redom.

Raspored vagona s kočnicama u vlaku

Članak 60.

(1) Kod vlakova za prijevoz putnika, sve kočnice moraju biti ispravne i uključene. Iznimno je dopušteno da vlak za prijevoz putnika najveće dopuštene brzine do 120 km/h može iz polaznog kolodvora imati jedan vagon s neispravnim kočnicama.

(2) Iznimno od odredaba iz stavka 1. ovog članka, kod vlakova za prijevoz putnika koji voze brzinom do 120 km/h, ako se tijekom vožnje iz bilo kojeg razloga isključi kočnica, tada između vagona s ispravnim kočnicama ne smije biti više od dva vagona na kojima su kočnice isključene.

(3) U teretnim vlakovima između dviju ispravnih automatskih kočnica ne smije biti više od 8 nekočenih osovina. Na nagibima većima od 15‰ među posljednjih 10 vagona na kraju teretnog vlaka najmanje 5 vagona mora imati ispravnu automatsku kočnicu.

(4) U teretnim vlakovima brzine veće od 100 km/h ne smije biti više od 50% nekočenih osovina.

(5) Vagoni s kočnicama G i vagoni bez kočnica koji imaju samo glavni zračni vod uvrštavaju se u prednji dio vlaka.

Proračun učinka kočnica vlaka

Članak 61.

Da bi se osigurao potreban učinak kočnica u vlaku, važni su sljedeći elementi:

- ukupna masa vlaka (Q+L) – zbroj mase svih vučenih vozila u vlaku (Q) i mase radnih lokomotiva (L)
- kočna masa (KM) – učinak kočnice praznog ili natovarenog vozila, koji se na vozilu označava u tonama
- SKM vlaka – zbroj kočnih masa svih vučnih i vučenih vozila u vlaku s ispravnim i uključenim kočnicama te ispravno postavljenim mjenjačima za vrstu kočnice i kočnu silu
- PKM vlaka – kočna masa koja se mora osigurati s obzirom na:
 - a) zaustavni put
 - b) brzinu
 - c) mjerodavni nagib i
 - d) vrstu kočnice
- postotak kočenja vlaka (p) – postotni odnos kočne mase i ukupne mase vlaka, a to je onaj faktor kočnog učinka koji se mora osigurati kod vlaka s obzirom na duljinu zaustavnog puta, najveću brzinu vlaka, vrstu kočnice i mjerodavni nagib pruge i
- mjerodavni nagib pruge – to je najveći uspon odnosno najveći pad u promilima (‰) na određenom dijelu pruge, koji se objavljuje u Izvješću o mreži.

Članak 62.

(1) Postotak kočenja određuje upravitelj infrastrukture i za njegov izračun dužan je izraditi tablice za zaustavne putove od 700, 1000 i 1500 metara i objaviti u Izvješću o mreži.

(2) Za svaki vlak u voznom redu treba biti upisan potrebni postotak kočenja.

(3) Potrebni postotak kočenja određuje se na sljedeći način:

- ako je pruga odnosno dio pruge na horizontali – uzima se postotak kočenja za horizontalu i najveću dopuštenu brzinu vlaka
- ako je pruga odnosno dio pruge na padu – uzima se postotak kočenja za mjerodavni pad i najveću dopuštenu brzinu vlaka
- ako je pruga odnosno dio pruge na usponu – uzima se veći postotak kočenja koji se dobiva uspoređivanjem sljedećih veličina:

a) postotka kočenja koji se dobije za mjerodavni uspon – uzima se postotak kočenja za pad čija je veličina jednaka mjerodavnom usponu i brzini od 20 km/h i

b) postotka kočenja koji se dobije za horizontalu i za najveću dopuštenu brzinu vlaka na tome dijelu pruge

– ako pruga odnosno dio pruge ima promjenjiv nagib (horizontala, pad, uspon), tada je mjerodavan najveći postotak kočenja određen u skladu s odredbama iz točaka a) i b) ovog stavka.

(4) Ako se najveća dopuštena brzina vlaka ili nagib nalaze između njihovih veličina navedenih u tablicama iz stavka 1. ovog članka, onda se uzima postotak za najbližu veću brzinu odnosno za najbliži veći nagib pruge koji se nalazi u tablici odnosnog zaustavnog puta. Za brzine manje od 20 km/h mjerodavan je postotak kočenja koji je propisan za brzinu od 20 km/h.

(5) Upravitelj infrastrukture dužan je izraditi i posebne tablice za vlakove kočene zračnim i dopunskim kočnicama (R/P), pri čemu se dopunske kočnice uračunavaju u kočnu masu.

(6) PKM se izračunava po sljedećoj formuli:

$$\text{PKM} = \frac{(Q+L) \times p}{100} \text{ (tona)}$$

Značenje simbola je sljedeće:

PKM – potrebna kočna masa – kočna masa koja se mora osigurati s obzirom na: zaustavni put, brzinu, mjerodavni nagib i vrstu kočnice,

(Q+L) – ukupna masa vlaka (zbroy mase svih vučenih vozila u vlaku – Q i mase radnih

lokomotiva – L),

p – potrebni postotak kočenja vlaka.

(7) Izračunat PKM vlaka u decimalnim brojevima zaokružuje se na prvi veći cijeli broj.

Članak 63.

(1) Kod teretnog vlaka kočenog kočnicama P, SKM vlaka kao zbroj kočnih masa svih vučnih i vučenih vozila u vlaku s ispravnim i uključenim kočnicama te ispravno postavljenim mjenjačima za vrstu kočnice i kočnu silu, vrijedi za vlak dugačak do 500 metara.

(2) Kod teretnog vlaka čija je duljina veća od 500 metara mjerodavan je SKM koji se dobije množenjem kočne mase iz stavka 1. ovog članka određenim korekcijskim faktorom, i to:

a) za vlak dugačak od 501 do 600 metara korekcijskim faktorom 0,95 ili

b) za vlak dugačak od 601 do 700 metara korekcijskim faktorom 0,9.

(3) Kod vlakova za prijevoz putnika SKM utvrđen u skladu s odredbama iz stavka 1. ovog članka vrijedi za vlakove dugačke do 400 metara.

(4) Za vlakove za prijevoz putnika dulje od 400 metara mjerodavan je SKM koji se dobije množenjem kočne mase iz stavka 1. ovog članka određenim korekcijskim faktorima, i to:

a) za vlak dugačak od 401 do 500 metara korekcijskim faktorom 0,92

b) za vlak dugačak od 501 do 600 metara korekcijskim faktorom 0,83 ili

c) za vlak dugačak od 601 do 700 metara korekcijskim faktorom 0,72.

(5) Kod vlakova kočenih ep kočnicom ne primjenjuju se korekcije iz stavka 4. ovog članka.

(6) Kod izračunavanja SKM-a kao mjerodavna kočna masa putničkih vagona uzima se kočna masa napisana na mjenjaču vrste kočnice ili na uzdužnim nosačima vagona pokraj natpisa za kočnicu, za odgovarajući položaj ručice mjenjača vrste kočnice.

(7) Ako kočnica ne radi u visokom stupnju R, mjerodavna je kočna masa za niži stupanj P. Za kočnu masu uzima se vlastita masa vagona ako na vozilu nije napisana kočna masa za položaj P.

(8) SKM vlaka s ep kočnicom i mjenjačem vrste kočnice u položaju R povećava se množenjem faktorom 1,12 onda ako su vagoni opremljeni brzačima pražnjenja glavnog zračnog voda koji su uključeni.

(9) Povećanje množenjem faktorom 1,12 ne provodi se u sljedećim slučajevima:

a) ako ep kočnica nije djelatna odnosno ako ne postoji ep upravljanje s vučnog vozila

b) ako ep kočnica odnosno kontrola ep kočnice nije u skladu s UIC-ovom objavom 541-5 i

c) ako više od 20% vozila nema ep kočnicu ili na njima ep kočnica nije ispravna.

(10) Kada je vlak sastavljen od vagona s brzačima pražnjenja glavnog zračnog voda, tada je SKM jednak zbroju kočnih masa napisanih crvenom bojom za položaj R u sljedećim slučajevima:

a) ako samo na jednom vagonu nema brzača ili je on isključen

b) ako na dvama vagonima nema brzača ili su oni isključeni, ali ti vagoni nisu jedan pokraj drugog ili

c) ako vlak nije kočen ep kočnicom.

(11) Izračun SKM-a u skladu s odredbama iz stavaka od 1. do 7. ovog članka ne odnosi se na kočne mase radnih lokomotiva.

(12) Kod teretnih vagona u SKM uzima se kočna masa zavisno od položaja mjenjača kočne sile (onda ako ga vagoni imaju).

(13) Kada teretni vagoni ne koče u položaju »tovareno«, za izračunavanje SKM–a uzima se kočna masa za položaj »prazno«.

(14) Kod vagona gdje se kočna sila podešava automatski u zavisnosti od opterećenja, kao kočna masa uzima se stvarna ukupna masa vagona. Mjerodavna kočna masa ne smije biti veća od mase koja je označena na uzdužnim nosačima vagona.

(15) Kada teretni vagoni nemaju mjenjače kočne sile, tada se u SKM uzima kočna masa napisana na uzdužnim nosačima. Ako kočna masa nije napisana na vozilu ili ako nije čitljiva, kao kočna masa uzima se vlastita masa vozila zaokružena na prvu nižu cijelu tonu.

(16) Kao kočna masa vučnih vozila uzima se napisana kočna masa koja odgovara položaju mjenjača vrste kočnice G, P ili R.

(17) Povećane kočne mase dobivene istodobnim djelovanjem dopunskih kočnica Mg, E ili H, moraju biti posebno napisane, a uračunavaju se u SKM samo onda ako su upisane u Izvješće o sastavu i kočenju vlaka.

(18) Ako kočna masa na vučnom vozilu nije čitljiva, takvo vozilo ne može se koristiti u prometu.

(19) Ako se izračunom utvrdi da je SKM manji nego PKM, tada je potrebno odrediti brzinu temeljem stvarnog postotka kočenja ili smanjiti ukupnu masu vlaka. Brzina vlaka određuje se na temelju stvarnog postotka kočenja, a smanjena ukupna masa vlaka izračunava se na temelju potrebnog postotka kočenja. Potrebne veličine izračunavaju se na sljedeći način:

a) stvarni postotak kočenja vlaka, p_s

$$p_s = \frac{SKM \times 100}{Q+L} (\%)$$

Dobivena veličina zaokružuje se na prvi manji cijeli broj. Temeljem izračunatog stvarnog postotka kočenja u tablici mjerodavnog zaustavnog puta pronalazi se brzina kojom vlak smije voziti. Ako se dobivena veličina nalazi između veličina postotaka kočenja navedenih u tablici, mjerodavan je manji postotak kočenja iz tablice. Po mogućnosti potrebno je izračunati postotke kočenja za nekoliko dionica na voznoj relaciji vlaka, čime se omogućuje određivanje različitih brzina vlaka u skladu sa stvarnim postotkom kočenja za svaku dionicu posebno.

b) smanjena ukupna masa vlaka, $(Q+L)_{SM}$

$$(Q+L)_{SM} = \frac{SKM \times 100}{p} (\text{tona})$$

Dobivena veličina zaokružuje se na prvi manji cijeli broj.

Značenje simbola navedenih pod točkom a) i točkom b) iz stavka 19. ovog članka je sljedeće:

p_s – stvarni postotak kočenja na temelju kojeg se određuje brzina vlaka,

SKM – stvarna kočna masa – zbroj kočnih masa svih vučnih i vučenih vozila u vlaku s ispravnim i uključenim kočnicama te ispravno postavljenim mjenjačima za vrstu kočnice i kočnu silu,

$(Q+L)$ – ukupna masa vlaka – zbroj mase svih vučenih vozila u vlaku (Q) i mase radnih lokomotiva (L),

$(Q+L)_{SM}$ – smanjena ukupna masa vlaka koja je potrebna zbog toga da se udovolji uvjetu da SKM bude veći nego PKM ili jednak njemu; na temelju smanjene ukupne mase isključuju se nekočeni vagoni iz vlaka,

p – postotak kočenja vlaka – postotni odnos kočne mase i ukupne mase vlaka, a to je onaj faktor kočnog učinka koji se mora osigurati kod vlaka s obzirom na duljinu zaustavnog puta, najveću brzinu vlaka, vrstu kočnice i mjerodavni nagib pruge.

Osiguravanje vlaka ili dijela vlaka od samopokretanja

Članak 64.

(1) Vlak koji se zaustavi na otvorenoj pruzi ili u službenom mjestu osigurava se od samopokretanja na sljedeći način:

a) na pruzi s nagibom do 2,5‰ i zadržavanjem do 30 minuta potrebno je aktivirati direktnu kočnicu vučnog vozila ili

b) na pruzi s nagibom do 2,5‰ i zadržavanjem duljim od 30 minuta te na pruzi s nagibom većim od 2,5‰ bez obzira na zadržavanje, potrebno je aktivirati automatske kočnice cijelog vlaka.

(2) Ako se na otvorenoj pruzi ili u službenom mjestu ostavlja vlak ili dio vlaka bez vučnog vozila odnosno manevarski sastav bez vučnog vozila, osiguravanje od samopokretanja obavlja se na sljedeći način:

a) na pruzi s nagibom do 2,5‰ i zadržavanjem do 60 minuta potrebno je isprazniti glavni zračni vod vlaka, dijela vlaka odnosno manevarskog sastava

b) na pruzi s nagibom do 2,5‰ i zadržavanjem duljim od 60 minuta potrebno je isprazniti glavni zračni vod vlaka, dijela vlaka odnosno manevarskog sastava te pritegnuti prvu i posljednju ručnu odnosno pritvrdnu kočnicu ili

c) na pruzi s nagibom većim od 2,5‰ bez obzira na zadržavanje potrebno je isprazniti glavni zračni vod vlaka, dijela vlaka odnosno manevarskog sastava te pritegnuti sve ručne odnosno pritvrdne kočnice. Vlak, dio vlaka odnosno manevarski sastav koji se ostavlja na otvorenoj pruzi ili u nezaposjednutom službenom mjestu, osim ručnim odnosno pritvrdnim kočnicama mora se osigurati i četirima ručnim zaustavnim papučama postavljenima jednakomjerno duž cijelog sastava vlaka odnosno dvjema ručnim zaustavnim papučama ako se radi o manevarskom sastavu.

(3) Ako na kolosijeku ostaje vučno vozilo bez strojovođe, onda se to vozilo osigurava aktiviranjem direktne kočnice te pritezanjem ručne odnosno pritvrđne kočnice ili opružne kočnice.

(4) Vlak ili dio vlaka, koji zbog iznimnih uvjeta (nestanak napona, raskidanje vlaka, kvar lokomotive i drugo) nije moguće osigurati od samopokretanja automatskim kočnicama, osigurava se od samopokretanja pritezanjem ručnih odnosno pritvrđnih kočnica, i to:

a) na nagibima do 2,5‰ pritezanjem prve i posljednje ručne odnosno pritvrđne kočnice ili

b) na nagibima većima od 2,5‰ pritezanjem svih ručnih odnosno pritvrđnih kočnica.

(5) U teretnom vlaku mora biti potrebna količina ručnih odnosno pritvrđnih kočnica, tako da se osigura sljedeći najmanji postotak kočenja ručnih odnosno pritvrđnih kočnica (p_r):

a) na nagibima do najviše 4‰, $p_r = 2\%$

b) na nagibima od 5‰ do najviše 10‰, $p_r = 5\%$

c) na nagibima od 11‰ do najviše 15‰, $p_r = 7\%$

d) na nagibima od 16‰ do najviše 20‰, $p_r = 10\%$

e) na nagibima od 21‰ do najviše 25‰, $p_r = 12\%$ i

f) na nagibima od 26‰ do najviše 30‰, $p_r = 14\%$.

(6) U vlakovima za prijevoz putnika mora biti osiguran dvostruki postotak kočenja ručnih odnosno pritvrđnih kočnica u skladu s odredbama iz stavka 5. ovog članka za teretne vlakove.

(7) Postotak kočenja ručnih odnosno pritvrđnih kočnica izračunava se pomoću sljedeće formule:

$$p_r = \frac{SKM_r \times 100}{Q} (\%)$$

Značenje simbola je sljedeće:

p_r – stvarni postotak kočenja ručnih odnosno pritvrđnih kočnica,

SKM_r – ukupna kočna masa ručnih odnosno pritvrđnih kočnica vučenih vozila s pribrojenih 10 tona po jednoj ručnoj zaustavnoj papuči iz opreme vučnog/vučnih vozila (manevarske lokomotive imaju 2 ručne zaustavne papuče, a sva ostala vučna vozila po 4 ručne zaustavne papuče),

Q – zbroj mase svih vučenih vozila u vlaku (tona).

(8) Kočna masa ručnih odnosno pritvrđnih kočnica na vagonima s kočnim umetcima od kompozitnih materijala uzima se 50% od veličine ispisane na vagonu.

(9) Izračunata veličina p_r ne smije biti manja od najmanjeg postotka kočenja ručnih odnosno pritvrđenih kočnica za mjerodavni nagib na voznoj relaciji vlaka. Ako nedostaje određena veličina kočne mase, potrebno je dodati u vlak potreban broj vagona s ručnim odnosno pritvrđenim kočnicama tako da se zadovolji najmanji postotak kočenja ručnih odnosno pritvrđenih kočnica.

Kočenje pri manevriranju

Članak 65.

Za smanjenje brzine ili zaustavljanje vozila pri manevriranju koriste se:

- a) kočnice na vozilima
- b) ručne zaustavne papuče i
- c) kolosiječne kočnice na spuštalici.

Članak 66.

(1) Manevarski sastav s više od 40 osovina obavezno se mora kočiti automatskim kočnicama, osim u slučajevima manevriranja na spuštalici i manevriranja odbacivanjem, pri čemu se vozila koja se spuštaju ili odbacuju ne spajaju s glavnim zračnim vodom lokomotive.

(2) Kod vagonске skupine s uključenim automatskim kočnicama potrebno je izvesti skraćenu probu kočenja B, odnosno provjeru kočenja i otkočivanja kočnica te vagonске skupine.

(3) Vozila koja nisu uključena u automatsko kočenje moraju biti otkočena.

Članak 67.

(1) Ako vagonска skupina nije uključena u glavni zračni vod lokomotive, tada se umjesto automatske kočnice koristi direktna kočnica.

(2) Dopušteni broj osovina manevarskog sastava kočen direktnom kočnicom lokomotive izračunava se prema formuli u skladu s odredbama iz članka 68. ovog Pravilnika, ali taj broj ne smije biti veći od 40.

(3) Ako je broj osovina manevarskog sastava veći nego izračunati broj, tada je, zavisno od mjesne situacije, potrebno predvidjeti neku od sljedećih mogućnosti:

a) glavni zračni vod vagonске skupine s uključenim automatskim kočnicama uključiti u glavni zračni lokomotivski vod te izvesti skraćenu probu kočenja B ili

b) za prekobrojne osovine osigurati zaposjedanje ručnih kočnica u skladu s odredbama iz članka 68. ovog Pravilnika.

(4) Kočenje automatskim kočnicama otvaranjem čelne slavine zračnog voda izvršni radnici koji sudjeluju u manevriranju smiju koristiti samo za zaustavljanje zbog opasnosti.

Članak 68.

(1) Dopušteni broj osovina vagona kočenih pri manevriranju direktnom kočnicom lokomotive računa se po sljedećoj formuli:

$$N_{os} = \left(\frac{0,8 \times B \times 100}{p_m} - L \right) : 15$$

Značenje simbola je sljedeće:

N_{os} – dopušteni broj osovina,

B – kočna masa lokomotive za položaj kočnice P (tona),

L – masa lokomotive u službi (tona),

p_m – potrebni postotak kočenja iz tablice kočenja za zaustavni put 400 metara koju je dužan izraditi upravitelj infrastrukture i objaviti u Izvješću o mreži.

(2) Ako se manevrira pretežno s vagonima čija je masa veća od 15 tona po osovini, tada se izračunati broj osovina smanjuje za 30%.

(3) Kod manevarskog sastava čiji je broj osovina kočenih direktnom kočnicom lokomotive veći nego broj izračunat po formuli iz stavka 1. ovog članka, za prekoračeni broj osovina potrebno je zaposjesti ručne kočnice prema sljedećoj tablici:

Za mjerodavni nagib (‰)	Pri dopuštenoj brzini (km/h)			
	15	20	25	30
	po jedna ručna kočnica za odnosni broj osovina			
2	28	28	26	16
3	28	26	20	14
4	28	26	19	13
5	28	26	18	12
6	26	22	16	12
7	24	20	14	10
8	22	18	14	10
10	18	14	12	10
12	14	12	10	8
15	10	10	8	6
17	10	8	8	6
20	8	8	6	6

(4) Kada se manevriranje obavlja na dijelu pruge s nagibom većim od 20‰, svi vagoni moraju se uključiti u zračno kočenje.

(5) Ako manevarski sastav vozi na otvorenoj pruži i industrijskim kolosijecima, tada se dopušteni broj osovina iz ovog članka, kao i proba kočnica propisuju u Poslovnom redu kolodvora I. dio.

Članak 69.

(1) Za kočenje manevarskog sastava koji se ne koči automatskom ili direktnom kočnicom lokomotive koriste se ručne ili pritvrdne kočnice na vozilima.

(2) Pritvrdna kočnica može se koristiti za kočenje pri manevriranju pod sljedećim uvjetima:

a) pokraj kolosijeka mora postojati uređena manevarska staza

b) brzina vozila ne smije biti veća od 5 km/h

c) sve zapreke moraju biti uklonjene s manevarske staze i

d) prostor na kojem se manevrira noću mora biti osvijetljen.

(3) Za pritvrdne kočnice kočna masa ispisana je na uzdužnom nosaču vagona ispod vlastite mase vagona i uokvirena je crvenom bojom.

(4) Odbačena vagonaska skupina zaustavlja se:

a) do 12 osovina ručnom kočnicom s platforme ili ručnom zaustavnom papučom ili

b) više od 12 osovina samo ručnom kočnicom; jednom kočnicom moguće je zaustavljati najviše 12 osovina.

Članak 70.

(1) Ako se manevarski sastav ne može kočiti zračno, ovisno o broju osovina, masi vagona, nagibu kolosijeka i mjesnim prilikama, mora se zaposjesti potreban broj ispravnih i djelatnih ručnih kočnica. Vagoni čija se ručna kočnica zaposjeda, po mogućnosti trebaju imati najveću kočnu masu. Ta odredba vrijedi i za skupinu vagona koja nakon odbacivanja ostaje do lokomotive.

(2) Prije početka manevriranja izvršni radnik koji obavlja poslove manevriranja mora se uvjeriti u ispravnost kočnice koju zaposjeda.

Članak 71.

(1) Pri manevriranju odbacivanjem ili spuštanjem bez uporabe ručne kočnice, neovisno o brzini vagona uspoređenom kočnicom ili uporabom pritvrdnih kočnica, vagoni se moraju zaustaviti ručnim zaustavnim papučama.

(2) Ručne zaustavne papuče koriste se:

- a) radi zaustavljanja spuštenih ili odbačenih vagona ili skupina vagona pri manevriranju i/ili
- b) radi osiguranja vozila odnosno vlakova od samopokretanja onda kada ta vozila odnosno vlakovi miruju.
- (3) Ako u skupini odbačenih vagona nema ispravne ručne kočnice, a takva skupina vagona nailazi na prije odbačeni vagon ili vagon u mirovanju, tada se moraju postaviti dvije ručne zaustavne papuče usporedno na obje tračnice za vagone označene listicom »Pozorno manevrirati«.
- (4) Kočenje pri radu na spuštalici i uputu o uporabi ručne zaustavne papuče propisuje upravitelj infrastrukture, a odredaba uputa moraju se pridržavati i izvršni radnici željezničkih prijevoznika kojih se to tiče.

Kočenje pružnih vozila

Članak 72.

- (1) Prije početka vožnje strojovođa mora provjeriti ispravnost i djelovanje kočnica na svojem vozilu i na dodanim vozilima.
- (2) Pružna vozila po potrebi mogu se zadržavati na otvorenoj pruzi ili u kolodvoru onda ako su pod nadzorom odgovornog izvršnog radnika i od samopokretanja osigurana ručnom kočnicom, ručnom zaustavnom papučom ili podmetačima.

VI. PRIPREMA VLAKA

Sastavljanje vlaka

Članak 73.

U vlak se smiju uvrstiti samo ona vozila koja sukladno sigurnosti prometa udovoljavaju propisanim tehničkim uvjetima i propisima o održavanju tih vozila i koja, prazna ili s teretom, ne prekoračuju dopuštenu masu po osovini, masu po duljinskom metru i profil vozila za prugu, osim ako se prevoze u skladu s posebnim uvjetima prijevoza (izvanredne pošiljke).

Članak 74.

Za tehničku ispravnost i sposobnost željezničkih vozila za uvrštavanje u sastav vlaka za prijevoz putnika i teretnog vlaka odgovoran je željeznički prijevoznik, a kod vlakova za potrebe upravitelja infrastrukture, odgovoran je upravitelj infrastrukture.

Članak 75.

(1) Vozila međusobno spojena samo teretom i više vagona natovarenih predmetima duljima od 36 metara, smatraju se izvanrednom pošiljkom te se uvrštavaju na kraj vlaka.

(2) Vučna vozila koja prekoračuju dopuštenu masu po osovini ili masu po duljinskom metru pruge, ne smatraju se izvanrednim pošiljkama. Upravitelj infrastrukture, ovisno o tehničkim karakteristikama vozila i pruge, određuje broj i raspored takvih vozila u vlaku.

Članak 76.

Vozila natovarena dugačkim teretom (cijevi, šipke, grede, tračnice i slično) koji po duljini ili visini prelazi čelne strane vozila, ne smiju se u vlak uvrštavati do vučnih vozila i do vozila u kojima se prevoze osobe.

Članak 77.

(1) Kod svih vlakova posljednji vagon mora imati ispravnu i djelatnu automatsku kočnicu, a u vlakovima za prijevoz putnika posljednji vagon osim automatske kočnice mora imati ispravnu i ručnu kočnicu i kočnicu za slučaj opasnosti. U teretnim vlakovima među posljednjih 10 vagona barem jedan vagon mora imati ispravnu ručnu odnosno pritvrdnu kočnicu.

(2) Kod vlakova za prijevoz putnika čiji se smjer vožnje mijenja ili se planirano dijele u skladu s odredbama željezničkog prijevoznika propisanim uz vozni red, vagon koji će nakon razdvajanja ili promjene smjera biti posljednji u vlaku mora imati ispravnu ručnu kočnicu i kočnicu za slučaj opasnosti već pri sastavljanju vlaka u polaznom kolodvoru.

(3) Iznimno od odredaba iz stavka 1. ovog članka, vagon s neispravnim glavnim zračnim vodom i vagon s neispravnom kočnicom koji se zbog tehničkog stanja mora uvrstiti kao posljednji u vlaku otprema se samo danju pod sljedećim uvjetima:

a) otprema se vlakom za prijevoz tereta ili lokomotivskim vlakom u kojem mora biti izvršni radnik koji obavlja poslove praćenja vlaka

b) neposredno ispred vagona s neispravnim zračnim vodom mora se nalaziti službeni vagon s ispravnim i uključenim kočnicama ili vučno vozilo i

c) osoblje vlaka pisanim nalogom mora biti obaviješteno o tome da se u sastavu vlaka nalazi vagon s neispravnim zračnim vodom odnosno da posljednji vagon u vlaku ima neispravnu kočnicu.

(4) O otpremi vlaka koji u svom sastavu ima vagon s neispravnim zračnim vodom potrebno je dokazno obavijestiti sve kolodvore na voznoj relaciji. Takav vlak može prometovati samo u kolodvorskom razmaku.

(5) Sigurnosne uvjete za otpremu motornog vlaka s neispravnim zračnim vodom određuje željeznički prijevoznik, a moraju se primjenjivati i odredbe iz stavka 4. ovog članka.

Uvrštavanje vozila u vlakove

Članak 78.

(1) U vlak za prijevoz tereta mogu se uvrstiti vagoni za prijevoz stvari, prazni vagoni za prijevoz putnika odnosno putnički vagoni s pratiteljima pošiljaka, službeni vagon, poštanski vagon, prtljažni vagon, mjerni vagon, vagoni za prijevoz automobila te vozila za posebne namjene koja ispunjavaju uvjete da se mogu uvrštavati u vlak.

(2) Kod prijevoza opasnih tvari željeznički prijevoznici dužni su pridržavati se odredaba propisa koji uređuju međunarodni prijevoz opasnih tvari željeznicom.

Članak 79.

(1) Kod sastavljanja teretnih vlakova teška vozila, sama ili sa svojim međuvagonima, uvrštavaju se u vlak ispred drugih vučenih vozila.

(2) Pod teškim vozilima smatraju se vozila čije su mase po osovini ili po duljinskom metru veće od masa propisanih za odnosnu prugu.

Uporaba i otprema vučnih vozila

Članak 80.

(1) Voznim redom mora se propisati potreban broj lokomotiva za vuču svakog pojedinog vlaka.

(2) Više lokomotiva od propisanih voznim redom može se uporabiti uz suglasnost upravitelja infrastrukture.

(3) Za uporabu više od dviju lokomotiva na čelu i jedne lokomotive na kraju vlaka potrebno je posebno odobrenje upravitelja infrastrukture.

(4) Za vuču jednog vlaka može se uporabiti najviše šest radnih lokomotiva, od čega najviše tri smiju biti električne. Najviše dvije radne lokomotive smiju biti jedna do druge.

(5) Na svakoj radnoj električnoj lokomotivi može biti podignut samo jedan oduzimač struje. Iznimno, dizanje oba oduzimača struje dopušta se kod skidanja leda s kontaktnog voda.

Članak 81.

(1) Lokomotive u uporabi za vuču vlaka nazivaju se radnim lokomotivama, a prema mjestu u vlaku lokomotiva može biti:

a) vozna lokomotiva na čelu vlaka (vozna lokomotiva je lokomotiva koja je zakvačena za prvo vučeno vozilo u vlaku)

b) zaprežna lokomotiva na čelu vlaka, ispred vozne lokomotive

c) međulokomotiva u sredini vlaka ili

d) potiskivalica.

(2) Radna lokomotiva može se nalaziti u vlaku kao međulokomotiva u sljedećim situacijama:

a) redovno, prema voznom redu

b) iznimno, kada se spajaju dva vlaka

c) kod guranja vlaka ili dijela vlaka drugim vlakom ili

d) kod prometovanja radnih i pomoćnih vlakova.

Članak 82.

(1) Vučno vozilo koje se otprema vlakom, a ne koristi se za vuču vlaka, može se uvrstiti u teretni vlak ili vlak za prijevoz putnika samo kao neradno vučno vozilo.

(2) Uvrštavanjem neradnog vučnog vozila u vlak za prijevoz putnika, ne smije se takvom vlaku smanjiti brzina odnosno poremetiti njegov vozni red, osim u slučaju kvara vučnog vozila ili otklanjanja posljedica incidenta, nesreće i ozbiljne nesreće.

(3) Kada se za vožnju vlaka koriste dvije lokomotive na čelu vlaka, ako postoji tehnička mogućnost, vuča vlaka se obavlja vožnjom u sprezi.

(4) U kolodvoru iz kojeg vlak počinje vožnju, a vuča vlaka se ne obavlja vožnjom u sprezi, strojovođa vodećeg vučnog vozila obavještava prometnika vlakova da se vuča vlaka ne obavlja vožnjom u sprezi.

(5) Prometnik vlakova obavještava raspisom sve međukolodvore do prvog rasporednog kolodvora odnosno do prvog odvojnog kolodvora ako vlak u odvojnome kolodvoru prelazi na drugi rasporedni odsjek o tome da odnosni vlak ne vozi u sprezi, a prometnik vlakova rasporednog odnosno odvojnog kolodvora obavještava na isti način sljedeće kolodvore na voznoj relaciji.

(6) Ako u nekome od međukolodvora dođe do promjene zbog koje vožnja u sprezi više nije moguća, prometnik vlakova o tome obavještava sve kolodvore određene u stavku 5. ovog članka.

(7) Spojeni motorni vlakovi za prijevoz putnika uvijek voze u sprezi, osim ako zbog neispravnosti vožnja u sprezi nije moguća, o čemu strojovođa obavještava prometnika vlakova. Nakon toga prometnik vlakova postupa u skladu s odredbama iz stavka 6. ovog članka.

Duljina vlaka

Članak 83.

(1) Najveću duljinu vlaka u metrima na pojedinim prugama određuje upravitelj infrastrukture, a navedeno mora objaviti u Izvješću o mreži. Iznimno, upravitelj infrastrukture može odobriti i promet duljih vlakova uz propisivanje uvjeta prometovanja.

(2) Kod prekoračene duljine vlaka osoblje vlaka obavještava se pisanim nalogom o tome za koje kolodvore taj vlak ima prekoračenu duljinu.

(3) Prilikom davanja redovnih odnosno izvanrednih izvješća o promjenama u prometu vlakova mora se navesti koji vlakovi i za koje kolodvore imaju prekoračenu duljinu.

(4) Najveća moguća duljina vlaka iznosi:

– kod vlakova za prijevoz putnika 500 metara

– kod teretnih vlakova i vlakova koji se sastoje od praznih putničkih vagona

a) 700 metara za brzine do 100 km/h ili

b) 600 metara za brzine veće od 100 km/h do najviše 120 km/h.

Masa vlaka

Članak 84.

(1) Masa vlaka može biti planirana, stvarna i ukupna.

(2) Planirana masa vlaka je masa određena voznim redom u skladu s vučnom silom planirane lokomotive, tehničkim značajkama pruge i planiranim sastavom vlaka.

(3) Stvarna masa vlaka je masa svih vozila uvrštenih u vlak bez mase radnih lokomotiva. Stvarna masa vlaka redovno ne smije biti veća od planirane mase.

(4) Ukupna masa vlaka je zbroj stvarne mase vlaka i mase svih radnih lokomotiva u vlaku.

(5) U iznimnim slučajevima, na temelju zahtjeva željezničkog prijevoznika i suglasnosti prometne operative, stvarna masa može biti veća od planirane mase, ali ne smije biti veća od najveće vučene mase svih lokomotiva uporabljenih za vuču vlaka, s time da moraju biti utvrđeni i novi elementi voznog reda koji se razlikuju od elemenata predviđenih objavljenim voznim redom.

(6) Iznimno od odredaba iz stavka 5. ovog članka, stvarna masa vlaka može biti veća i od najveće vučene mase svih lokomotiva uporabljenih za vuču vlaka za jednosatni režim rada, a mjere za reguliranje prometa takvog vlaka na zahtjev željezničkog prijevoznika propisuje upravitelj infrastrukture.

(7) Najveća vučena masa vozne lokomotive, a pri zaprezi zbroj najvećih vučenih masa vozne i zaprežne lokomotive, ne može biti veća od granične vučene mase lokomotive s obzirom na dopušteno naprezanje vlačnog uređaja.

(8) Pod graničnom vučenom masom lokomotive podrazumijeva se najveća vučena masa koju vozna, a pri zaprezi i zaprežna lokomotiva, mogu vući na raznim usponima s obzirom na dopušteno trajno naprezanje vlačnog uređaja.

Članak 85.

(1) Kada se za vuču vlaka uporabi jedna lokomotiva, masa vlaka ne može biti veća od najveće vučene mase lokomotive, a najveća vučena masa lokomotive ne smije biti veća od granične vučene mase na pruzi kojom vlak vozi.

(2) Ako se vlak zapreže, masa vlaka ne može biti veća od zbroja najvećih vučenih masa vozne i zaprežne lokomotive, a zbroj tih vučenih masa ne smije biti veći od granične vučene mase na pruzi kojom vlak vozi.

(3) Ako se osim vozne lokomotive u sastavu vlaka nalazi i međulokomotiva, masa vlaka ne može biti veća od zbroja najvećih vučenih masa vozne lokomotive i međulokomotive u vlaku. Masa dijela vlaka iza međulokomotive u vlaku ne smije biti veća od granične vučene mase na pruzi kojom vlak vozi.

(4) Ako se vlak potiskuje, masa vlaka ne može biti veća od zbroja najveće vučene mase vozne lokomotive i dijela najvećeg opterećenja potiskivalice. Najveća vučena masa vozne lokomotive ne smije biti veća od granične vučene mase na pruzi kojom vlak vozi.

(5) Ako se vlak zapreže i potiskuje, masa vlaka ne može biti veća od najveće vučene mase vozne i zaprežne lokomotive te dijela najvećeg opterećenja potiskivalice. Zbroj najvećih vučenih masa vozne i zaprežne lokomotive ne smije biti veći od granične vučene mase na pruzi kojom vlak vozi.

(6) Ako se osim vozne lokomotive u sastavu vlaka nalaze i jedna međulokomotiva i jedna potiskivalica, masa vlaka ne može biti veća od zbroja najvećih vučenih masa vozne lokomotive, međulokomotive u vlaku i dijela najvećeg opterećenja potiskivalice.

(7) Ako se osim vozne i zaprežne lokomotive uporabi i jedna međulokomotiva u sastavu vlaka, masa vlaka ne može biti veća od zbroja najvećih vučenih masa svih radnih lokomotiva u vlaku. Najveća vučena masa vozne i zaprežne lokomotive ne može biti veća od granične vučene mase umanjene za dio mase vlaka kojim te lokomotive pomažu u vući međulokomotivi.

(8) Pod spojenim vlakom podrazumijevaju se dva vlaka koji se na nekoj pružnoj dionici spajaju u jedan vlak čija vučena masa svakog dijela vlaka ne može biti veća od najveće vučene mase lokomotiva uporabljenih na pružnoj dionici na kojoj vlak vozi i od granične vučene mase.

(9) Pruge odnosno pružne dionice na kojima se vuča vlakova ne smije obavljati s više lokomotiva koje se nalaze jedna do druge upravitelj infrastrukture objavljuje u Izvješću o mreži.

Članak 86.

- (1) U polaznom kolodvoru vlak se mora sastaviti u vrijeme propisano Poslovnim redom kolodvora II. dio odnosno Tehnološkim procesom rada kolodvora.
- (2) Poslovni red kolodvora II. dio izrađuje upravitelj infrastrukture, a on sadrži odredbe promjenjivog značenja vezane za provedbu voznog reda te tehnologiju rada sukladno tehničkim kapacitetima kolodvora.
- (3) Odredbe Poslovnog reda kolodvora II. dio koje se odnose na izvršne radnike željezničkog prijevoznika, upravitelj infrastrukture dostavlja željezničkom prijevozniku na kojeg se to odnosi. Te odredbe dostavljaju se u obliku izvotka iz Poslovnog reda kolodvora II. dio.
- (4) Tehnološki proces rada kolodvora je opći akt kojim se propisuje organizacija rada u kolodvoru u odnosu na vozni red, a njegov izgled i sadržaj dužan je propisati upravitelj infrastrukture.
- (5) Upravitelj infrastrukture dužan je općim aktom propisati kolodvore za koje se mora izraditi Tehnološki proces rada i objaviti popis kolodvora u Izvješću o mreži.
- (6) Upravitelj infrastrukture izrađuje Tehnološki proces rada kolodvora za kolodvore u kojima pruža potpunu uslugu manevriranja, a u kolodvorima u kojima manevarski rad obavljaju i izvršni radnici željezničkog prijevoznika, Tehnološki proces rada kolodvora izrađuju željeznički prijevoznici u suradnji s upraviteljem infrastrukture.
- (7) Upravitelj infrastrukture dostavlja željezničkom prijevozniku podatke o kolosijecima i vremenu u kojem će željeznički prijevoznik obavljati manevarski rad, na temelju kojih željeznički prijevoznik izrađuje Tehnološki proces rada kolodvora.
- (8) Upravitelj infrastrukture usklađuje vrijeme za sastavljanje i rastavljanje vlakova svakog pojedinog željezničkog prijevoznika te odobrava vrijeme i kolosijeke za provedbu tehnološkog procesa rada svakom prijevozniku, a tako usklađeni tehnološki procesi željezničkih prijevoznika predstavljaju Tehnološki proces rada kolodvora.
- (9) Upravitelj infrastrukture dostavlja željezničkom prijevozniku svoj Tehnološki proces rada kolodvora.
- (10) Osoblje upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika koje sudjeluje u provedbi Tehnološkog procesa rada kolodvora odnosno Poslovnog reda kolodvora II. dio mora se dokazno upoznati s njihovim odredbama.

Signaliziranje kraja vlaka završnim signalnim pločama

Članak 87.

- (1) Svaka lokomotiva, osim manevarske, i svako vozilo za posebne namjene s vlastitim pogonom kao svoju opremu mora imati završne signalne ploče u skladu s odredbama propisa kojim se propisuju signali, signalni znakovi i signalne oznake u željezničkom prometu.

(2) Završne signalne ploče postavljaju se na odgovarajuće držače ili na druga prikladna mjesta na stražnjem dijelu posljednjeg vozila u vlaku, vodeći računa o njihovoj stabilnosti i vidljivom signaliziranju kraja vlaka.

(3) Prometnik vlakova smije otpremiti vlak tek nakon propisnog signaliziranja kraja vlaka.

(4) Svaki željeznički prijevoznik mora propisati postupak stavljanja, preuzimanja i čuvanja završnih signalnih ploča te osoblje zaduženo za postupanje s istima.

Osoblje vlaka

Članak 88.

Minimalno zaposjedanje vlaka osobljem vlaka propisuje se voznim redom ovisno o svojstvima pruge, konstrukcijskim i eksploatacijskim svojstvima vučnog vozila te o prometnim i prijevoznim potrebama kod vlaka.

Članak 89.

(1) Radna vučna vozila moraju za vrijeme vožnje biti zaposjednuta osobljem vučnog vozila, osim onih vozila kojima se izravno upravlja kod vožnje u sprezi. Neradna vučna vozila u vlaku moraju biti zaposjednuta strojovođom.

(2) Kod vučnih vozila s dvije upravljačnice strojovođa se mora za vrijeme vožnje vlaka nalaziti u prvoj upravljačnici u smjeru vožnje.

Članak 90.

(1) Vlak mora biti zaposjednut najmanje jednim izvršnim radnikom koji obavlja poslove praćenja vlaka.

(2) Bez izvršnog radnika koji obavlja poslove praćenja vlaka, ako je vodeće vozilo zaposjednuto dvojicom strojovođa mogu voziti:

a) vlakovi za prijevoz putnika pod uvjetom da je otvaranje i zatvaranje vrata usklađeno s izmjenom putnika i da strojovođa vodećeg vozila može prije polaska vlaka putem odgovarajućih pokazivača utvrditi da su vrata za ulazak odnosno za izlazak putnika zatvorena i

b) teretni vlakovi.

(3) Ako su pruga i vodeće vozilo opremljeni djelatnim radio–dispečerskim uređajima (u daljnjem tekstu: RDU) i AS uređajem ili djelatnim uređajem za vođenje vlaka, vlak može voziti samo sa strojovođom (u daljnjem tekstu: SV–bez).

(4) Ako na pruzi nisu ispunjeni uvjeti za vožnju vlaka SV–bez, a vlak ima izvršnog radnika koji obavlja poslove praćenja vlaka, vučno vozilo može biti zaposjednuto samo strojovođom. Na pojedinim pružnim dionicama lokomotivski vlakovi i vlakovi sastavljeni od praznih

motornih garnitura za prijevoz putnika mogu voziti samo sa strojovođom na vučnom vozilu iako nisu ispunjeni uvjeti za vožnju SV–bez. Navedene pružne dionice upravitelj infrastrukture dužan je objaviti u Izvješću o mreži.

(5) Kod vlakova bez izvršnog radnika koji obavlja poslove praćenja vlaka, njegove poslove koji se odnose na sigurnost prometa obavlja strojovođa.

(6) Prvo vozilo guranog vlaka mora biti zaposjednuto izvršnim radnikom koji obavlja poslove praćenja vlaka koji mora imati signalna ili druga sredstva potrebna za sporazumijevanje sa strojovođom i za upozoravanje sudionika u cestovnom prometu o nailasku vlaka na ŽCP–e koji nisu osigurani uređajima za osiguranje ŽCP–a.

(7) Upravitelj infrastrukture dužan je u Izvješću o mreži objaviti popis pruga odnosno pružnih dionica koje udovoljavaju uvjetima za vožnju vlakova SV–bez.

Članak 91.

(1) Ako tijekom vožnje vlaka u uvjetima SV–bez dođe do neispravnosti RDU–a, strojovođa nastavlja vožnju do prvog sljedećeg kolodvora u kojem mora tražiti zaposjedanje drugim strojovođom ili izvršnim radnikom koji obavlja poslove praćenja vlaka.

(2) Ako dođe do neispravnosti uređaja za upravljanje vučnim vozilom u čelnoj upravljačnici, vlak ne smije nastaviti daljnju vožnju uporabom druge upravljačnice, nego se mora tražiti drugo vučno vozilo za preuzimanje vuče vlaka.

(3) Ako tijekom vožnje dođe do neispravnosti uređaja za upravljanje vučnim vozilom u čelnoj upravljačnici, a u vlaku se nalaze dva vučna vozila zaposjednuta strojovođama, vlak smije nastaviti daljnju vožnju uporabom drugog vučnog vozila do sljedećeg kolodvora najvećom dopuštenom brzinom kao što je to propisano za gurani vlak. U kolodvoru vučna vozila moraju zamijeniti svoja mjesta u vlaku.

(4) Ako je potrebno manevrirati vlakom SV–bez u kolodvoru bez izvršnih radnika koji obavljaju manevarski rad, dužnost izvršnog radnika koji rukovodi manevrom obavlja prometnik vlakova.

Pravo putovanja u upravljačnici vučnog vozila

Članak 92.

(1) U upravljačnici vučnog vozila odnosno upravljačkog vagona osim strojovođa smiju putovati samo željeznički izvršni radnici i druge osobe propisane ovim člankom te osobe koje imaju pisano dopuštenje.

(2) Pisano dopuštenje u obliku dozvole za vožnju u vučnom vozilu ispostavlja na zahtjev, željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture, svaki za vozila u svom posjedu, a sukladno svojim općim aktima. Dozvola za vožnju u vučnom vozilu može glasiti na donositelja ili na ime.

(3) Pod putovanjem u upravljačnici vučnog vozila podrazumijeva se putovanje u upravljačnici zaposjednutoj strojovođom. Putovanje u nezaposjednutoj upravljačnici je zabranjeno.

(4) Pravo putovanja u upravljačnici vučnog vozila bez pisanog dopuštenja imaju sljedeći željeznički izvršni radnici i druge osobe:

a) izvršni radnici koji obavljaju poslove praćenja teretnog vlaka kada u vlaku nema službenog vagona

b) osoblje vlaka za preuzimanje vlaka kada se prevozi vučnim vozilom poslanim za taj vlak

c) osoblje vlaka nakon predaje vlaka kada se vučno vozilo vraća u domovni kolodvor, ako nema odgovarajućeg vlaka za prijevoz putnika

d) radnik koji obavlja rad pod nadzorom

e) izvršni radnici koji sudjeluju u manevriranju

f) stručno osoblje kod pokusne vožnje vučnog vozila

g) članovi povjerenstva za provjeru vučnog vozila, za polaganje stručnog ispita i za istragu izvanrednog događaja

h) službenici ministarstva nadležnog za unutarnje poslove koji putuju radi hitnog službenog posla, ako nema drugog prijevoznog sredstva

i) medicinsko osoblje koje putuje radi pružanja pomoći, ako nema drugog prijevoznog sredstva i

j) inspektor nadležan za sigurnost željezničkog prometa.

(5) Izvršni radnici i druge osobe koje putuju u upravljačnici vučnog vozila moraju biti upisane u popratne isprave odnosnog vlaka. Upisivanje obavlja strojovođa.

VII. BRZINE VLAKOVA

Najveća dopuštena brzina vlaka

Članak 93.

(1) Vlakovima kojima se mora odrediti najveća dopuštena brzina i vlakovima kojima je najveća dopuštena brzina već propisana u voznom redu iz bilo kojeg razloga mora smanjiti, najveća dopuštena brzina propisuje se pisanim nalogom.

(2) Ako je signalima signalizirana dopuštena infrastrukturna brzina manja od brzine propisane voznim redom ili pisanim nalogom, tada strojovođa mora odmah po uočavanju signalizirane dopuštene infrastrukturne brzine zavesti kočenje i voziti brzinom koja je signalizirana.

(3) Kod propisivanja najveće dopuštene brzine ograničavajući elementi su:

- a) dopuštena infrastrukturna brzina na pruzi
- b) vozilo u vlaku koje ima najmanju dopuštenu brzinu
- c) uvjeti kočenja
- d) raspored vozila u vlaku i
- e) prometni i prijevozni uvjeti.

(4) Kod pokusnih vožnji može se odstupiti od najvećih dopuštenih brzina propisanih u skladu s odredbama iz članka 94. ovog Pravilnika, a sigurnosne mjere i organizaciju prometa upravitelj infrastrukture propisuje za odnosnu pokusnu vožnju. Vlakovima kojima se obavljaju pokusne vožnje ne smiju se prevoziti putnici i opasne tvari.

(5) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužni su na zahtjev jedan drugom staviti na raspolaganje podatke o brzini i druge podatke o stvarnom kretanju vlaka.

(6) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužni su na zahtjev inspekcije sigurnosti željezničkog prometa ili drugog mjerodavnog tijela dostaviti podatke o brzini i druge podatke o stvarnom kretanju vlaka.

Članak 94.

Najveća dopuštena brzina vlaka može biti:

– do 250 km/h – za vlak za prijevoz putnika, ako su pruga i vodeće vozilo opremljeni djelatnim uređajem za vođenje vlaka

– do 160 km/h – za vlak za prijevoz putnika, ako su pruga i vodeće vozilo opremljeni djelatnim AS uređajima ili uređajima za vođenje vlaka te ako je pruga opremljena uređajem MO ili APB

– do 120 km/h – za teretni vlak, ako su pruga i vodeće vozilo opremljeni djelatnim AS uređajima ili uređajima za vođenje vlaka te ako je pruga opremljena uređajem MO ili APB

– do 100 km/h:

a) za svaki vlak, ako pruga ili vozilo nema AS uređaj ili uređaj za vođenje vlaka te ako pruga nije opremljena uređajem MO ili APB

b) za vlak kod kojeg se pogonskim uređajima vučnog vozila upravlja iz zadnje upravljačnice, a prednja upravljačnica je zaposjednuta strojovođom koji može upravljati kočenjem vlaka te ako između upravljačnica postoji stalna govorna komunikacija

– do 80 km/h – za vlak koji se potiskuje

– do 60 km/h:

a) za vlak kojem je na čelu uvrštena lokomotiva s učvršćenim plugom za čišćenje snijega, ali samo za vrijeme dok se lokomotiva koristi za čišćenje snijega

b) za vlak koji se potiskuje kada je potiskivalica uključena u zračni vod vlaka i između strojovođe čelne (vozne odnosno zaprežne) lokomotive i potiskivalice ne postoji radijska veza

– do 50 km/h:

a) za vlak kod kojeg se pogonskim uređajima vučnog vozila upravlja iz zadnje upravljačnice, a prednja upravljačnica je zaposjednuta strojovođom koji može upravljati kočenjem vlaka

b) za vlak koji prolazi službeno mjesto u kojem je prekinuta služba, a čiji glavni signali za vrijeme prekida službe ne vrijede ili službeno mjesto nema glavnih signala

– do 30 km/h:

a) za gurani vlak

b) za vlak koji ulazi na glavni krnji kolosijek

c) za vlak koji ulazi na prvi odsjek glavnog kolosijeka podijeljenog na ograničene odsjeke voznog puta kada je osiguran put proklizavanja

d) za materijalni vlak koji se kreće zatvorenom pružnom dionicom

– do 20 km/h:

a) za vlak koji ulazi na prvi odsjek glavnog kolosijeka podijeljenog na ograničene odsjeke voznog puta kada nije osiguran put proklizavanja

b) za teretni vlak koji ulazi na kolosijek koji na izlaznoj strani nema osiguran put proklizavanja

c) za vlak koji ulazi na zauzeti kolosijek

d) za vlak koji ulazi u kolodvor s iznimnom oprežnošću

– do 10 km/h – za gurani vlak dok prelazi preko ŽCP-a koji nije osiguran uređajem za osiguranje ŽCP-a.

Članak 95.

Ako je vodeće vozilo opremljeno AS uređajem ili RDU-om taj uređaj mora biti djelatan za vrijeme vožnje na prugama opremljenim AS uređajima ili RDU-ima, neovisno o najvećoj dopuštenoj brzini vlaka.

Brzine preko skretnica

Članak 96.

- (1) Najveća dopuštena brzina preko skretnica ovisi o tehničkim značajkama i stanju skretnica te vrsti njihova osiguranja.
- (2) Najveća dopuštena brzina preko pritrđenih skretnica za vožnju u pravac jednaka je dopuštenoj infrastrukturnoj brzini za vožnju u skretanje i ne smije biti veća od 50 km/h.
- (3) Najveća dopuštena brzina kod vožnje u pravac preko pouzdano zaključanih i pouzdano pritrđenih skretnica jednaka je dopuštenoj infrastrukturnoj brzini, ako nije ograničena konstrukcijskim značajkama skretnice.
- (4) Ako kod pouzdano zaključanih i pouzdano pritrđenih skretnica, skretnice na središnjem ili izlaznom kolodvorskom području nisu u ovisnosti s ulaznim i izlaznim signalima, a preko njih predstoji vožnja uz jezičak, najveća dopuštena brzina na čitavom kolodvorskom području ne smije biti veća od 50 km/h.
- (5) Najveća dopuštena brzina preko skretnice vožnjom u skretanje kod pouzdano zaključanih i pouzdano pritrđenih skretnica smatra se ograničenom brzinom i redovno je manja od dopuštene infrastrukturne brzine propisane kod vožnje u pravac, ovisno o polumjeru i konstrukcijskim značajkama skretnice.
- (6) U službenom mjestu koje nije opremljeno izlaznim signalima najveća dopuštena brzina preko skretnica ne smije biti veća od 100 km/h.
- (7) Ograničene brzine preko skretnica odgovarajuće se označavaju u voznom redu.
- (8) Kod određivanja brzine preko skretničkog područja odnosno kolodvorskog područja mjerodavna je ona skretnica preko koje se mora voziti najmanjom brzinom.
- (9) Ako je glavni signal koji štiti skretničko područje neispravan, a postoji kontrola da su skretnice u pravilnom položaju, skretnice se smatraju pritrđenima i brzina preko njih ne smije biti veća od 50 km/h.
- (10) Ako nema kontrole pravilnog položaja skretnice koja je uključena u SS uređaj te ako je unikat i/ili duplikat ključa skretničke brave izgubljen, tada za vožnju uz jezičak na takvu skretnicu mora biti postavljena ambulantska brava, a najveća dopuštena brzina preko skretnice ne smije biti veća od 20 km/h.
- (11) Kada vožnja vlaka ograničenom brzinom nije propisana voznim redom, strojovođa se obavještava pisanim nalogom o vožnji ograničenom brzinom tamo gdje signalni znak glavnog signala za vožnju ograničenom brzinom nije predsignaliziran. Ako strojovođa nije obaviješten, glavnim signalom smije se dopustiti vožnja ograničenom brzinom tek nakon što se vlak ispred odnosnog signala zaustavio.
- (12) Ako se preko skretnica mora voziti brzinom manjom od brzine označene u voznom redu, o najvećoj dopuštenoj brzini preko skretnica strojovođa se mora obavijestiti pisanim nalogom u susjednom prethodnom kolodvoru odnosno u kolodvoru u kojem vlak po voznom redu

posljednji puta staje. Ako strojovođa nije obaviješten pisanim nalogom, vlak se mora zaustaviti ispred ulaznog signala odnosno na udaljenosti zaustavnog puta od prve ulazne skretnice tamo gdje službeno mjesto nije zaštićeno ulaznim signalima. Potom se strojovođa pismeno ili sredstvima dokaznog sporazumijevanja mora obavijestiti o vožnji manjom brzinom.

VIII. ORGANIZACIJA PROMETA

Uvođenje vlakova u promet

Članak 97.

- (1) Redovni vlakovi uvode se u promet za čitavo vrijeme trajanja voznog reda i to njegovim stupanjem na snagu ili kod njegove izmjene.
- (2) Izvanredni vlak u promet uvodi se na poseban zahtjev željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture.
- (3) Sva potrebna vučna i vučena vozila za određeni vlak osigurava korisnik trase.
- (4) Redovni teretni vlak otkazuje se na zahtjev korisnika trase, a iznimno na zahtjev upravitelja infrastrukture.

Objavljivanje prometa vlakova

Članak 98.

- (1) Promet vlakova odnosno popis redovnih i izvanrednih vlakova, osim vlakova po izvanrednom zahtjeva podnositelja (ad hoc), objavljuje se stupanjem na snagu voznog reda odnosno pri izmjenama voznog reda tijekom njegova trajanja.
- (2) Upravitelj infrastrukture dužan je općim aktom propisati način i postupke objavljivanja prometa vlakova.

Obavještavanje osoblja vlaka o prometu vlakova i sigurnosnim mjerama

Članak 99.

- (1) O prometu vlakova osoblje vlaka obavještava se voznim redom i rasporedom rada.
- (2) O promjenama u vezi sa sigurnošću i urednošću prometa osoblje vlaka obavještava se pisanim nalogom ili sredstvima dokaznog sporazumijevanja.

(3) Pisani nalog kojim se u službenom mjestu dopušta prolazak vlaka pokraj glavnog signala koji ne vrijedi, u odnosnom službenom mjestu ne smije se predati strojovođi prije nego što su uvjeti za prolazak pokraj signala ispunjeni.

(4) Zapovijedi ili izvješća o mjerama stalnog značenja daju se osoblju vlaka pisanim nalogom samo do roka koji je u zapovijedi propisan, ali ne manje od 10 dana.

(5) Kod predaje pisanog naloga izvršni radnik koji ga predaje osoblju vlaka dužan je i usmeno priopćiti njegov sadržaj.

(6) Ako vlak vozi sa zapregom, strojovođi vozne lokomotive i strojovođi zaprežne lokomotive predaje se po jedan primjerak pisanih naloga ispostavljenih za pružnu dionicu na kojoj vlak vozi sa zapregom. Kod vožnje u sprezi pisani nalog predaje se samo strojovođi prve lokomotive.

Članak 100.

(1) Pisani nalozi istog sadržaja ispostavljaju se u onoliko primjeraka koliko je izvršnih radnika potrebno obavijestiti tim nalogom.

(2) Pisanim nalogom ili sredstvima dokaznog sporazumijevanja obavezno se obavještava i izdaju zapovijedi strojovođi:

a) o tome da stalni odnosno glavni signali ne vrijede, uz obavezno navođenje vrste i oznake signala

b) o iznimnom zaustavljanju u službenom mjestu

c) o iznimnom ulasku, izlasku te ulasku i izlasku u skretanje u kolodvoru u kojem nije predsignalizirana ograničena brzina koju signalizira glavni signal. Ako je najveća dopuštena brzina u pravac jednaka najvećoj dopuštenoj brzini u skretanje, strojovođu nije potrebno obavještavati pisanim nalogom

d) o vožnji nepravilnim kolosijekom i o najvećoj dopuštenoj brzini vlaka pri toj vožnji

e) o laganoj vožnji

f) o najvećoj dopuštenoj brzini vlaka onda kada je ona manja od one propisane voznim redom ili signalizirane signalima

g) o tome da je u službenom mjestu s ograničenim radnim vremenom nastao prekid službe ili da je služba započela u slučaju odstupanja od voznog reda, ako voznim redom nije predviđen prekid odnosno trajanje službe

h) o manevriranju iza signala granice manevriranja odnosno ulaznog signala

i) o zabrani manevriranja iza signalne oznake za početak izoliranog preklopa

j) o neispravnom uređaju za osiguranje ŽCP–a, o iznimno nezaposjednutom ŽCP–u i u slučaju kada se ne može dati prednajava odnosno kada prednajava nije potvrđena; u svim tim slučajevima strojovođa se obavještava da je odnosni ŽCP neosiguran

k) o tome da izvršni radnik za osiguranje prometa na ŽCP–ima osobno osigurava ŽCP s neispravnim uređajem za osiguranje ŽCP–a; u tom slučaju brzina vlaka ne smije biti veća od 20 km/h do prolaska čela vlaka preko takva ŽCP–a

l) o potrebnim sigurnosnim mjerama pri prijevozu izvanredne pošiljke

m) o tome da se u vlaku na kraju nalazi vagon s neispravnim zračnim vodom

n) o privremeno postavljenim prijenosnim signalima za električnu vuču

o) o vožnji vlaka sa spuštanjem oduzimačem struje onda kada to nije signalizirano

p) o zaustavljanju vlaka ispred prilaznog signala zbog čekanja na zapovijed za ulazak u kolodvor

r) o kilometarskom položaju čela odnosno kraja vlaka kojem se pruža pomoć

s) o smetnjama na pružnim i lokomotivskim AS uređajima i određivanju brzine vlaka ako je potrebno

t) o neispravnosti TK– uređaja, uređaja APB i MO, o nevaženju prostornih signala i uvođenju kolodvorskog razmaka

u) o prometu vlakova preko kolodvora koji su iznimno nezaposjednuti

v) o brzini vlaka s neispravnom nagibnom tehnikom i vlaka bez nagibne tehnike koji vozi umjesto voznim redom predviđenog vlaka s nagibnom tehnikom odnosno po trasi vlaka s nagibnom tehnikom

z) o vožnji vlaka po elementima voznog reda drugog vlaka ili

zz) o ulasku vlaka u kolodvor zaletom i spuštanjem oduzimačem struje.

(3) Pisani nalog ispostavlja se najkasnije u kolodvoru u kojem vlak posljednji put ima zadržavanje prije nailaska na pružnu dionicu na koju se odnosi sadržaj naloga. Ako pisani nalog nije bilo moguće ispostaviti u tome kolodvoru, vlak se radi ispostavljanja naloga mora zaustaviti u kolodvoru iza kojeg počinje pružna dionica na koju se odnosi sadržaj naloga.

Organizacija prometa u zimskim uvjetima

Članak 101.

(1) Prije početka zimskog razdoblja moraju se propisati sve mjere za obavljanje prometa u zimskim uvjetima.

(2) Zimsko razdoblje započinje 15. studenog, a završava 15. ožujka.

(3) Upravitelj infrastrukture dužan je općim aktom propisati mjere za čišćenje snijega i leda u kolodvorima i na otvorenoj pruzi najkasnije do 15. listopada za sljedeće zimsko razdoblje.

IX. REGULIRANJE PROMETA VLAKOVA

Temeljni uvjeti za kretanje vlakova

Članak 102.

(1) Na dvokolosiječnim prugama vlakovi moraju redovno voziti kolosijekom koji se nalazi s desne strane u voznom smjeru.

(2) Vožnja vlakova kolosijekom koji se nalazi s lijeve strane u voznom smjeru na dvokolosiječnim prugama smatra se jednokolosiječnim prometom.

Članak 103.

Ako u kolodvorima ili na stajalištima dvokolosiječnih pruga odnosno na zajedničkim stajalištima usporednih pruga putnici moraju radi ulaska u vlak odnosno izlaska iz vlaka prelaziti preko kolosijeka, po tim kolosijecima se prilikom dolaska, zadržavanja i odlaska vlaka za prijevoz putnika ne smiju obavljati nikakve vožnje, osim ako se sigurnost putnika osigura posebnim tehničkim rješenjima.

Članak 104.

(1) Ako je od predsignala dopuštena vožnja brzinom većom od 50 km/h, a vožnja ograničenom brzinom preko skretnica nije predsignalizirana ili nije propisana voznim redom odnosno posebnim nalogom, glavnim signalom smije se dopustiti vožnja ograničenom brzinom samo nakon što se vlak ispred tog signala zaustavio.

(2) Ako se vlak u kolodvoru mora zaustaviti, a zaustavljanje nije određeno voznim redom ili posebnim nalogom, vlak se prethodno mora zaustaviti ulaznim signalom, osim u slučaju kada je predsignaliziran izlazni signal koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju.

Članak 105.

(1) Za reguliranje slijeđenja vlakova u prostornom razmaku, pruge mogu biti podijeljene na:

a) kolodvorske prostorne odsjeke kada dva susjedna kolodvora reguliraju slijeđenje vlakova u kolodvorskom razmaku

b) odjavne prostorne odsjeke u kojima kolodvor i susjedna odjavnica reguliraju slijeđenje vlakova u odjavnom razmaku; kod automatskih odjavnica davanje odjave ostvaruje se automatski kada vlak oslobodi odjavni prostorni odsjek ili

c) blokovne prostorne odsjeke kod kojih se promet uzastopnih vlakova regulira automatskim postavljanjem prostornih signala u položaje koji signaliziraju signalne znakove za zabranjenu odnosno dopuštenu vožnju od strane vlaka.

(2) Ako vlakovi voze slijeđenjem u razmaku prostornih odsjeka u istom prostornom odsjeku i na istom kolosijeku smije se istodobno nalaziti samo jedan vlak.

(3) Vlakovi koji voze na pruži odnosno pružnoj dionici na kojoj se promet vlakova regulira uređajem za vođenje vlakova slijede jedni druge u razmacima određenim tim uređajem, osim ako tehničko rješenje SS uređaja ili organizacija prometa nisu takvi da se slijeđenje vlakova odvija u razmacima prostornih odsjeka.

(4) Promet suprotnih i uzastopnih vlakova regulira se traženjem i davanjem dopuštenja odnosno privole i davanjem odjave. Davanje privole može biti automatsko, ako je takvo tehničko rješenje SS uređaja.

(5) Dopusštenja, najave i odjave daje i prima osobno prometnik vlakova.

(6) Uzastopni vlakovi po istom kolosijeku mogu slijediti jedni druge u razmacima prostornih odsjeka ili u razmacima koje određuje uređaj za vođenje vlaka.

(7) Osim prostornog razmaka, kod slijeđenja vlakova u odjavnom i blokovnom razmaku voznim redom mora se osigurati i razmak u vremenu slijeđenja vlakova kako bi se izbjeglo njihovo zaustavljanje ispred prostornih signala zbog nejednakog vremena vožnje vlakova kroz prostorne odsjeke.

(8) Traženje i davanje dopuštenja odnosno privole obavezno je na jednokolosiječnim prugama i na dvokolosiječnim prugama kod jednokolosiječnog i obostranog prometa, osim kod automatskog davanja privole. Na dvokolosiječnim prugama kod dvokolosiječnog prometa može se iznimno propisati obveza traženja i davanja dopuštenja.

(9) Davanje najave i odjave obavezno je na svim prugama, osim kod automatskog davanja privole.

(10) Na prugama opremljenim uređajem APB i MO pod odjavom podrazumijeva se oslobađanje prostornog odsjeka odnosno prostornog signala po prethodnom vlaku.

(11) Kod nezaposjednutih odvojnih kolodvora i nezaposjednutih rasputnica, slobodnost pojedinih prostornih odsjeka može se utvrditi i video nadzorom.

(12) Kod reguliranja prometa niže navedeni pojmovi imaju sljedeće značenje:

a) križanje – sastajanje dvaju vlakova iz suprotnih smjerova u kolodvorima kod jednokolosiječnog prometa

b) pretjecanje – sastajanje dvaju ili više vlakova istog smjera u kolodvoru jednokolosiječne ili dvokolosiječne pruge iz kojeg se uzastopni vlak otprema ispred prethodnog vlaka i

c) mimoilaženje – sastajanje dvaju vlakova suprotnih smjerova na dvokolosiječnim odnosno usporednim prugama u kolodvoru ili na pruzi, kada jedan i drugi voze svojim određenim kolosijekom, prije i poslije takva sastajanja.

(13) Križanja, pretjecanja i mimoilaženja nazivaju se jednim imenom sastajanja.

Reguliranje prometa vlakova na prugama koje nisu opremljene uređajima APB, MO ili TK– uređajima

Članak 106.

(1) Na prugama koje nisu opremljene uređajima APB, MO ili TK– uređajima obavezno je traženje dopuštenja.

(2) Dopuštenje se traži najranije 10 minuta prije polaska odnosno prolaska vlaka.

(3) Davanje dopuštenja je potvrda sljedećeg kolodvora da nije otpremio i da neće otpremiti suprotni vlak, manevarski sastav ili pružno vozilo u smjeru kolodvora koji traži dopuštenje te da ponuđeni vlak može primiti u kolodvor.

(4) Ako vlak nakon dobivanja dopuštenja neće krenuti u roku od 10 minuta, dopuštenje se mora otkazati.

(5) Kod traženja i davanja dopuštenja u pojedinim slučajevima potrebno je navesti sljedeće:

a) da se u vlaku nalazi izvanredna pošiljka, ako ona prekoračuje tovarni profil i ako na usporednim i dvokolosiječnim prugama nije dopušteno mimoilaženje s drugim vlakovima

b) da se vlak otprema prije vremena ili

c) da vlak ima prekoračenu duljinu.

(6) Za vlak koji se otprema u roku od 10 minuta nakon dolaska vlaka iz suprotnog smjera, dopuštenje se traži istodobno s davanjem odjave za suprotni vlak.

(7) Za vlak koji se otprema neposredno nakon dolaska vlaka iz suprotnog smjera, dopuštenje se može tražiti uvjetno i prije davanja odjave.

(8) Ako pruge idu usporedno samo jednim dijelom, kolodvor koji je zajednički za obje pruge daje upozorenje susjednom kolodvoru jedne i druge pruge kada on otprema vlak s izvanrednom pošiljkom koja prekoračuje tovarni profil u širinu. Kada zajednički kolodvor primi upozorenje od susjednog kolodvora jedne pruge, to upozorenje odmah mora proslijediti susjednom kolodvoru druge pruge.

(9) Kod otpreme uzastopnih vlakova u kolodvorskom razmaku, dopuštenje se traži tek nakon primitka odjave.

(10) Kod prometa uzastopnih vlakova dopuštenje za uzastopni vlak može se tražiti istodobno s najavljuvanjem vlaka sljedećem kolodvoru, pri čemu se dopuštenje za uzastopni vlak daje zajedno s odjavom za prethodni vlak.

(11) Kod otpreme uzastopnih vlakova u odjavnom razmaku, dopuštenje se traži nakon primitka odjave za prethodni vlak od prve sljedeće odjavnice odnosno kolodvora.

(12) Primitak vlaka može se odbiti samo iz prometnih odnosno tehničkih razloga.

(13) Ako je odbijen primitak vlaka, nakon što prestane razlog zbog kojeg je primitak vlaka odbijen, prometnik vlakova u kolodvoru koji je odbio primitak vlaka daje dopuštenje za prethodno ponuđeni vlak.

(14) Odlazak vlaka iz kolodvora mora se prijaviti susjednom kolodvoru i svim službenim i radnim mjestima između njih koja sudjeluju u reguliranju prometa. Prijavljuvanje odlaska vlaka naziva se najava, a daje se odmah nakon odlaska odnosno prolaska vlaka.

(15) Ako je vozno vrijeme između dvaju službenih mjesta manje od 5 minuta, onda kolodvor koji otprema vlak daje obavijest o odlasku vlaka najmanje 5 minuta prije njegova vjerojatnog odlaska. Ta obavijest naziva se prednajava.

Članak 107.

(1) Na ŽCP–ima s uređajima za osiguranje ŽCP–a, sigurnost prometa tim uređajima mora biti osigurana za vrijeme vožnje vlaka preko ŽCP–a.

(2) Iznimno od odredbe iz stavka 1. ovog članka, upravitelj infrastrukture može na pojedinim prugama ili pružnim dionicama voznim redom odrediti da se za pojedine vlakove ne rukuje uređajem za osiguranje ŽCP–a.

(3) Vožnja svakog vlaka ili pružnog vozila mora biti najavljena prednajavom izvršnim radnicima za osiguranje prometa na ŽCP–ima.

(4) Izvršnim radnicima za osiguranje prometa na ŽCP–ima koji nisu zaštićeni glavnim signalima vožnja vlaka ili vozila mora se prednajaviti najmanje 7 minuta prije vjerojatnog odlaska vlaka iz kolodvora. Izvršni radnici za osiguranje prometa na ŽCP–ima primljenu prednavu moraju potvrditi. Na prugama koje nisu opremljene uređajima za registriranje, prednavu se daje u prisutnosti svjedoka.

(5) Najave i prednave koje se daju rasputnicama ili se primaju od njih ne evidentiraju se u susjednim kolodvorima, osim prednave kada izvršni radnik koji zaposjeda rasputnicu iznimno osigurava promet na ŽCP–u.

(6) Glavni signali za izlazak odnosno prolazak vlaka ne smiju se postaviti tako da signaliziraju signalni znak za dopuštenu vožnju ako od izvršnog radnika za osiguranje prometa na ŽCP–ima nije primljena potvrda prednave.

(7) Osiguranje voznog puta i signaliziranje glavnih signala u kolodvoru koji daje prednavu ne ovisi o prednavljivanju službenim i radnim mjestima koja su zaštićena glavnim signalima.

(8) Potvrdu prednajatvanja daju samo izvršni radnici za osiguranje prometa na ŽCP–ima i službena mjesta koja nisu zaštićena glavnim signalima. Potvrda se daje pod brojem s nazivom ŽCP–a odnosno službenog mjesta i prezimenom izvršnog radnika.

(9) Ako sporazumijevanje s izvršnim radnikom za osiguranje prometa na ŽCP–ima nije moguće, prometnik vlakova postupa kao da je ŽCP s uređajem za osiguranje ŽCP–a neosiguran.

(10) Izvršni radnici za osiguranje prometa na ŽCP–ima koji zaposjedaju ŽCP–e na kojima uređaji za osiguranje ŽCP–a nisu ispravni, moraju prije nailaska vlaka ili vozila zaustavljati sudionike u cestovnom prometu sve dok čelo prvog vozila u vlaku ne prijeđe preko ŽCP–a.

Članak 108.

(1) Kolodvori i odjavnice odjavom prethodnom službenom mjestu potvrđuju da je prethodni prostorni odsjek slobodan.

(2) Odjava se uvijek daje samo od jednog do drugog službenog mjesta posebno za svaki vlak, odmah nakon njegova dolaska odnosno prolaska.

(3) Kada je vlak potpuno i cijeli ušao u kolodvor signaliziran signalnim znakom »Kraj vlaka« i kada je za njim ulazni signal postavljen tako da signalizira signalni znak »Stoj«, prometnik vlakova daje odjavu prethodnom kolodvoru.

(4) Ako pruge idu usporedno samo jednim dijelom između dvaju kolodvora, kolodvor koji je otpremio vlak u koji je uvrštena izvanredna pošiljka s prekoračenim tovarnim profilom, nakon primitka odjave od sljedećeg kolodvora mora o tome obavijestiti sljedeći kolodvor na usporednoj pruzi.

(5) Ako je prema najavi prethodnog kolodvora prošlo 5 minuta od vremena vjerojatnog dolaska odnosno prolaska vlaka kroz kolodvor, a vlak nije stigao, službeno mjesto koje očekuje dolazak odnosno prolazak vlaka mora odmah obavijestiti prethodni kolodvor da vlak još nije stigao i to ne čekajući da prethodno službeno mjesto požuri odjavu.

(6) Fonogrami u obliku pitanja ne upisuju se u evidencije, nego se upisuju samo odgovori na pitanja – dopuštenja odnosno zabrane.

Reguliranje prometa vlakova na prugama opremljenima uređajima APB, MO i TK– uređajima

Članak 109.

(1) Promet na prugama opremljenima uređajima APB i MO regulira prometnik vlakova, a na TK– pruzi promet regulira TK– dispečer SS uređajem iz središnjeg mjesta.

(2) Prije otpreme vlaka iz kolodvora na jednokolosiječnoj pruzi i na dvokolosiječnoj pruzi s obostranim prometom, mora postojati privola od susjednog kolodvora. Privola se traži i daje SS uređajem.

(3) Davanjem privole svi prostorni signali na prugama s uređajem APB za odnosni smjer signaliziraju signalni znak za dopuštenu vožnju, dok na prugama koje imaju uređaj MO s automatskim odjavnicama, zaštitni signali za smjer za koji je dana privola signaliziraju signalni znak »Stoj«, a tek nakon što se osigura vozni put za izlaz ili nakon što vlak nagazi određeno mjesto na pruzi signaliziraju signalni znak »Slobodno«.

(4) Davanjem privole onemogućuje se da izlazni signali kolodvora koji je dao privolu signaliziraju signalni znak za dopuštenu vožnju u smjeru kolodvora kojem je dana privola.

(5) Privola se traži samo za prvi vlak radi čije otpreme se mora izmijeniti postojeći smjer vožnje za koji je postojala privola, osim ako je tehničko rješenje SS uređaja takvo da se privola mora tražiti za svaki vlak.

(6) Kolodvor koji traži privolu na zahtjev kolodvora od kojeg se privola traži mora ga obavijestiti za koji je vlak traži.

(7) Na dvokolosiječnoj pruzi kod vožnje po pravilnom kolosijeku privola se ne traži niti daje.

(8) Uzastopni vlak može se otpremiti iz kolodvora nakon što prethodni vlak oslobodi prvi prostorni odsjek.

(9) Dopuštenja za otpremu vlakova moraju se tražiti i davati obavezno u sljedećim slučajevima:

a) za pomoćni vlak

b) za pokusni vlak

c) za vlak s izvanrednom pošiljkom; ako je zabranjeno mimoilaženje takvog vlaka sa drugim vlakovima na pruzi, to je potrebno posebno naznačiti

d) za otpremu vlaka nepravilnim kolosijekom

e) za vlak koji se otprema prije vremena i

f) za vlak s prekoračenom duljinom.

(10) Prometnik vlakova za prijevremenu otpremu vlaka na TK– prugu mora tražiti pristanak TK– dispečera, a za vlak koji se otprema prije vremena s TK– pruge, TK– dispečer traži pristanak prometnika vlakova.

(11) Vlak kojim se prevozi izvanredna pošiljka mora se posebno najaviti sljedećem kolodvoru.

(12) Prije nego što vlak s izvanrednom pošiljkom napusti odnosno ode na TK– prugu, TK– dispečer posebno najavljuje prometniku vlakova odnosno prometnik vlakova TK– dispečeru.

(13) Za uzastopni vlak za koji se ne traži privola, a koji se iz opravdanih razloga ne može primiti u kolodvor, prometnik vlakova na vrijeme mora dati zabranu prethodnom kolodvoru.

(14) Čim se steknu uvjeti za primitak vlaka za koji je dana zabrana, prometnik vlakova daje dopuštenje.

(15) Na dvokolosiječnim prugama na kojima nije propisano traženje i davanje dopuštenja, obavezna je prijava odlaska uzastopnog vlaka.

(16) Upravitelj infrastrukture mora izraditi naputak kojim definira reguliranje prometa, traženje i davanje privole i odjave između TK– dispečera i prometnika vlakova na pruzi koja nije opremljena TK– uređajem.

(17) Na prugama opremljenim uređajima APB i MO, za ŽCP–e koji nisu zaštićeni glavnim signalima vrijede odredbe koje se odnose na davanje najave i prednajave kao i za ŽCP–e koji se nalaze na prugama koje nisu opremljene uređajima APB i MO.

X. PRIMITAK I OTPREMA VLAKA

Opće odredbe o osiguranju voznoga puta

Članak 110.

(1) Nijedan vlak ne smije ući u kolodvor ili iz njega izaći dok se prometnik vlakova odnosno odgovorni izvršni radnik nije uvjerio u pravilan položaj skretnica preko kojih vlak mora proći.

(2) Ulazak vlaka u kolodvor, izlazak iz kolodvora ili ulazak u prostorni odsjek smije se dopustiti samo kada se utvrdi da je za taj vlak osiguran slobodni vozni put za sigurnu vožnju. Za izlazak iz kolodvora pri jednokolosiječnom prometu osim navedenog mora se utvrditi i to da po istom kolosijeku već nije otpremljen drugi vlak, manevarski sastav ili pružno vozilo iz suprotnog smjera.

(3) Vozni put mora biti osiguran od mogućih opasnih vožnji s čela i bočno.

(4) U kolodvoru vlakovi smiju voziti samo po glavnim kolosijecima. Po ostalim kolosijecima u kolodvoru vlakovi smiju voziti samo iznimno, a sigurnost prometa upravitelj infrastrukture dužan je propisati općim aktom.

(5) Skretnica na voznom putu koja nije u tehničkoj ovisnosti s glavnim signalima ili je ta ovisnost privremeno isključena, mora biti osigurana u pravilnom položaju za predstojeću vožnju vlaka uz jezičak skretnice.

(6) SS uređajem ili vizualnim pregledom na samom mjestu utvrđuje se da je vozni put osiguran.

(7) Ako se zbog neispravnosti SS uređaja ne može utvrditi da je vozni put osiguran, čak i u slučaju kada on završava na krnjem ili zauzetom kolosijeku, vlakovi smiju voziti samo ako se sigurnost prometa osigura signalima. U slučaju da se sigurnost prometa ne može osigurati signalima, upravitelj infrastrukture dužan je općim aktom propisati druge mjere osiguranja.

(8) Ako nije osiguran put proklizavanja, a to nije predviđeno voznim redom, mora se postupiti kao da vozni put završava na zauzetom kolosijeku.

(9) Vozni putovi ne smiju se međusobno sjeći, dodirivati ili preklapati, osim na dijelovima koji čine putove proklizavanja.

(10) Duljina puta proklizavanja određuje se ovisno o dopuštenoj infrastrukturnoj brzini i iznosi najmanje:

– 50 metara:

a) iza ulaznih i zaštitnih signala ako je najveća dopuštena brzina do 140 km/h

b) iza izlaznih signala ako je najveća dopuštena brzina do 100 km/h

c) iza prostornih signala

d) iza drugih mjesta kod kojih se vlak mora zaustaviti (međnik, manevarski signal za zaštitu voznog puta, granični kolosiječni signal) ako je najveća dopuštena brzina do 100 km/h

– 75 metara iza ulaznih i zaštitnih signala ako je najveća dopuštena brzina od 141 km/h do 160 km/h

– 100 metara iza izlaznih signala ako je najveća dopuštena brzina od 101 km/h do 140 km/h

– 150 metara iza izlaznih signala ako je najveća dopuštena brzina od 141 km/h do 160 km/h.

(11) Iznimno, upravitelj infrastrukture može propisati kolodvore u kojima se put proklizavanja za vlakove kraće od 150 metara određuje od mjesta zaustavljanja vlaka, pod uvjetom da udaljenost od mjesta zaustavljanja do međnika na izlaznoj strani nije manja od propisane duljine puta proklizavanja.

(12) Odredbe o osiguranju voznih putova za vlakove vrijede i za manevarske sastave koji voze do određene točke na pruzi.

Članak 111.

(1) Svakom redovnom i izvanrednom vlaku, osim vlaku po izvanrednom zahtjevu podnositelja (ad hoc), upravitelj infrastrukture dužan je unaprijed odrediti i propisati redovni ulazni odnosno izlazni kolosijek.

(2) Kada u kolodvor dolazi više vlakova, pojedinim vlakovima određuje se ulazni kolosijek tako da vlakovi koji nemaju zadržavanje prolaze glavnim prolaznim kolosijekom.

(3) Kada se radi o vlakovima za prijevoz putnika, mora se voditi računa da vlak koji ulazi ili izlazi ne ugrožava sigurnost putnika.

(4) Osiguranje voznog puta sadržava slobodnost kolosijeka, kolosiječnog prostora kao zaštitu od bočnih i čelnih vožnji, osiguranje slobodnosti međnika i puta proklizavanja te osiguranje prometa na ŽCP–ima, prekid manevriranja, postavljanje skretnica u pravilan položaj i signaliziranje signalnih znakova za dopuštenu vožnju na signalima u voznom putu.

- (5) Vozni put mora se osigurati na vrijeme kako bi se izbjeglo zaustavljanje ili smanjenje brzine dolazećeg vlaka odnosno kako odlazeći vlak zbog toga ne bi kasnio.
- (6) Izvršni radnici koji postavljaju skretnice odgovorni su za pravilan položaj skretnica u voznom putu.
- (7) Mjesto čuvanja ključeva skretničkih i ambulantskih brava upravitelj infrastrukture dužan je propisati općim aktom.
- (8) U kolodvorima u kojima nema izvršnih radnika koji postavljaju skretnice, skretnice kod osiguranja voznog puta postavlja prometnik vlakova.
- (9) Za pravodobno i potpuno osiguranje voznog puta odgovoran je prometnik vlakova, TK–dispečer na prugama opremljenim TK–uređajima.
- (10) Skretnice u voznom putu u kolodvorima bez relejnih i elektroničkih SS uređaja, izvršni radnici koji postavljaju skretnice postavljaju ih nakon dobivene zapovijedi za osiguranje voznog puta.
- (11) U kolodvorima s pritvrđenim skretnicama i u kolodvorima sa pouzdano zaključanim skretnicama koje u putu proklizavanja nisu u ovisnosti s ulaznim signalima, kod osiguranja voznog puta za ulazak vlaka, skretnice koje se nalaze u putu proklizavanja ostaju u redovnom položaju, a kod križanja i pretjecanja te skretnice postavljaju se za ulazak suprotnog vlaka odnosno za izlazak uzastopnog vlaka.
- (12) Ako skretnica u putu proklizavanja ima takav redovan položaj da vodi na neki kolosijek koji je privremeno zauzet, ona se postavlja u položaj koji vodi na slobodan kolosijek.
- (13) U prometnom uredu i skretničarskoj lokalnoj postavnici na vidljivoj mjestu mora se istaknuti pregled redovnih položaja skretnica.
- (14) U kolodvorima s relejnim i elektroničkim osiguranjem postavljanje i osiguranje voznog puta za ulazak, izlazak i prolazak vlaka te rukovanje signalima obavlja prometnik vlakova.
- (15) Detaljnije odredbe o osiguranju voznog puta u kolodvoru i na otvorenoj pruzi s elektromehaničkim, relejnim i elektroničkim SS uređajima propisane su uputom za rukovanje odnosnim uređajima koju izrađuje upravitelj infrastrukture za svaki pojedini kolodvor i koja je prilog Poslovnom redu kolodvora. Ako je to tehnološki moguće, može se izraditi jedna uputa za više kolodvora i međukolodvorskih prostora na određenoj pružnoj dionici s istovrsnim SS uređajima.
- (16) Za kolodvore koji nisu osigurani relejnim odnosno elektroničkim SS uređajem, odredbe o voznom putu i postupci kod njegovog osiguranja propisani su ovim Pravilnikom.
- (17) Fonogrami za osiguranje voznog puta mogu se, umjesto sredstvima za sporazumijevanje, davati neposredno uz upisivanje u propisane evidencije.

Osiguranje voznoga puta u kolodvorima

Članak 112.

(1) Vozni put za ulazak vlaka koji se zaustavlja u kolodvoru obuhvaća:

– u kolodvoru s ulaznim signalima, a bez graničnih kolosiječnih signala ili s graničnim kolosiječnim signalima, ako se vlak prima na drugi odsjek podijeljenog kolosijeka u smjeru kretanja vlaka:

a) dio pružnog kolosijeka od ulaznog signala do prve ulazne skretnice i određeni kolodvorski kolosijek od prve ulazne skretnice do kolosiječnog izlaznog signala

b) ako kolosiječnog izlaznog signala nema, tada vozni put obuhvaća dio do manevarskog signala za zaštitu voznog puta ili do međnika na izlaznoj strani

c) propisanu duljinu puta proklizavanja iza kolosiječnog izlaznog signala ili manevarskog signala za zaštitu voznog puta ili međnika na izlaznoj strani

– u kolodvoru s ulaznim signalima i graničnim kolosiječnim signalima, ako se vlak prima na prvi odsjek podijeljenog kolosijeka u smjeru kretanja vlaka, dio pružnog kolosijeka od ulaznog signala do prve ulazne skretnice i određeni kolodvorski kolosijek od prve ulazne skretnice do graničnog kolosiječnog signala te propisani put proklizavanja iza graničnog kolosiječnog signala

– u kolodvoru bez ulaznih signala, dio pružnog kolosijeka na ulaznoj strani u duljini propisanog zaustavnog puta do prve ulazne skretnice i kolodvorski kolosijek od prve ulazne skretnice do međnika na izlaznoj strani te propisani put proklizavanja iza međnika

(2) Vozni put za prolazak vlaka kroz kolodvor obuhvaća:

– u kolodvoru s ulaznim signalima, dio pružnog kolosijeka na ulaznoj strani od ulaznog signala do prve ulazne skretnice, kolodvorski kolosijek od prve ulazne do posljednje izlazne skretnice i dio pružnog kolosijeka od posljednje izlazne skretnice do ulaznog signala na izlaznoj strani

– u kolodvoru bez ulaznih signala, dio pružnog kolosijeka na ulaznoj strani u duljini propisanog zaustavnog puta do prve ulazne skretnice, kolodvorski kolosijek od prve ulazne skretnice do posljednje izlazne skretnice i dio pružnog kolosijeka od posljednje izlazne skretnice u duljini propisanog zaustavnog puta na izlaznoj strani

(3) Vozni put za izlazak vlaka obuhvaća:

– u kolodvoru s izlaznim signalima, kolodvorski kolosijek od posljednjeg vozila u vlaku do posljednje izlazne skretnice i dio pružnog kolosijeka od posljednje izlazne skretnice do ulaznog signala na izlaznoj strani

– u kolodvoru bez izlaznih signala, kolodvorski kolosijek od posljednjeg vozila u vlaku do posljednje izlazne skretnice i dio pružnog kolosijeka od posljednje izlazne skretnice u duljini propisanog zaustavnog puta na izlaznoj strani

(4) Osiguranje voznog puta sadržava:

a) osiguranje slobodnosti dijela pružnog kolosijeka na području kolodvora, kolodvorskog kolosijeka od prve ulazne skretnice do graničnog kolosiječnog signala, kolosiječnog izlaznog signala odnosno manevarskog signala za zaštitu voznog puta ili međnika na izlaznoj strani te put proklizavanja

b) osiguranje slobodnosti kolosiječnog prostora između voznog puta i odnosnih zaštitnih signala, zaštitnih skretnica i iskliznica

c) osiguranje slobodnosti međnika između kolosijeka po kojem će se obaviti vožnja i susjednih kolosijeka u kolodvoru

d) postavljanje i osiguranje u pravilnom položaju svih skretnica preko kojih vlak treba prijeći te njihov pregled prije ulaska, izlaska odnosno prolaska vlaka

e) postavljanje u odgovarajući položaj svih skretnica, signala i iskliznica bočne i čelne zaštite vožnje vlaka od drugih mogućih kretanja vlakova, manevarskih sastava ili pružnih vozila

f) osiguranje prometa na ŽCP–ima koji se nalaze na voznom putu i

g) prekidanje manevriranja i kretanja drugih vlakova i vozila koja ugrožavaju vožnju vlaka za koji se osigurava vozni put.

(5) Vlak se u kolodvor mora primiti na slobodan i prohodan kolosijek.

(6) Na zauzet ili djelomično neprohodan kolosijek vlak se može primiti u iznimnim slučajevima pod uvjetom da se na slobodnom ili prohodnom dijelu može smjestiti unutar međnika.

(7) Pod zauzetim kolosijekom podrazumijeva se kolosijek:

a) na kojem se nalaze vozila i predmeti

b) kod kojeg međnik na izlaznoj strani nije slobodan i/ili

c) na kojem se manevarskim ili drugim kretanjima na izlaznoj strani presijeca ili dodiruje put proklizavanja ili se na njemu nalaze vozila.

(8) Pod djelomično neprohodnim kolosijekom podrazumijeva se kolosijek koji je od određenog mjesta neprohodan.

(9) Teretni vlakovi mogu se redovno primiti i na kolosijeku koji na izlaznoj strani zbog zauzetosti međnika ili manevriranja nemaju stalno osiguran put proklizavanja. Navedeno se označava u voznom redu vlaka.

(10) Odredbe ovog članka koje se odnose na osiguranje voznog puta na zauzeti kolosijek moraju se primjenjivati i kod osiguranja voznog puta na djelomično neprohodan kolosijek odnosno na krnji kolosijek onda kada to voznim redom nije predviđeno, ili je voznim redom predviđen ulazak na krnji kolosijek, a on je iznimno djelomično zauzet.

(11) Slobodnost kolosijeka prometnik vlakova provjerava na samom mjestu, posredno uz pomoć izvršnih radnika koji postavljaju skretnice ili preko SS uređaja koji prometniku vlakova omogućuje pouzdanu kontrolu zauzetosti kolosijeka.

(12) Izvršni radnici koji postavljaju skretnice provjeravaju slobodnost kolosijeka na samom mjestu.

(13) Osim zapovijedi za osiguranje voznog puta, prometnik vlakova mora obavijestiti izvršne radnike koji postavljaju skretnice o eventualnim promjenama koje su nastale, i to najkasnije istodobno s davanjem zapovijedi za osiguranje voznog puta.

(14) U kolodvorima osiguranim elektromehaničkim SS uređajem zapovijed za osiguranje voznog puta i za rukovanje glavnim signalima prometnik vlakova daje pomoću središnjeg dijela uređaja, a obavijesti o nastalim promjenama i zapovijedi o mjerama koje se moraju poduzeti daje sredstvima sporazumijevanja.

Ključevi skretnica

Članak 113.

(1) Skretnice mogu biti opremljene jednom ili dvjema bravama, ovisno o tome zaključavaju li se u pravac i u skretanje ili samo u pravac odnosno samo u skretanje.

(2) Svaka skretnička brava mora imati dva ključa, od kojih se unikat nalazi u uporabi, a duplikat u pričuvu.

(3) Duplikati ključeva moraju se čuvati u prostoriji prometnika vlakova odvojeno od unikata. Duplikati ključeva moraju biti posebno plombirani na prikladnom mjestu, a plombiranje ključeva obavljaju izvršni radnici na održavanju SS uređaja.

(4) Duplikat ključa smije se uporabiti ako se unikat ošteti ili uništi. U tome slučaju skretnica se smatra osiguranom.

(5) Ako se unikat ključa izgubi, duplikat se koristi samo radi omogućavanja rukovanja skretnicama. Takva skretnica smatra se neosiguranom i za vrijeme osiguranja voznog puta mora se privremeno osigurati ambulantnom bravom sve dok se izgubljeni ključ ne pronađe ili se brava ne zamijeni novom. Isti postupak provodi se i ako se izgubi duplikat ključa.

(6) Skretnice opremljene bravama moraju uvijek biti zaključane u redovnom položaju, osim ako se preko njih ne očekuje vožnja odnosno ako prilike ne zahtijevaju drugi položaj sukladno Poslovnom redu kolodvora. Odstupanja su dopuštena za vrijeme manevriranja ili čišćenja skretnica po odobrenju radnika koji čuva ključeve.

Rukovanje glavnim kolodvorskim signalima

Članak 114.

- (1) Ulazni i izlazni signali smiju se postaviti tako da signaliziraju signalni znak za dopuštenu vožnju samo kada se prethodno utvrdi da je vozni put vlaka osiguran i da ne postoji nikakva smetnja za siguran ulazak odnosno izlazak vlaka.
- (2) Ulazni i izlazni signal postavlja se tako da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju samo po zapovijedi prometnika vlakova.
- (3) Izlazni signal postavlja se tako da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju kada su ispunjeni uvjeti za otpremu vlaka, i to neposredno prije same otpreme.
- (4) Ulazni signal koji nije u ovisnosti s voznim putom te prostorni signal odjavnice postavlja se tako da signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju tada kada je vlak koji dolazi cijeli prošao pokraj glavnog signala signaliziran signalnim znakom »Kraj vlaka«.

Obavijest o smještaju vlaka unutar međnika

Članak 115.

- (1) Vlak se mora zaustaviti na način da se cijeli smjesti unutar međnika odnosno kolosijeka.
- (2) Vlak je cijeli ušao u kolodvor i smjestio se unutar međnika tada kada je posljednji vagon sa završnim signalom odnosno potiskivalica prošla međnik na ulaznoj strani, a vučno vozilo na čelu vlaka odnosno prvi vagon kod guranih vlakova, stao ispred međnika na izlaznoj strani tako da ne ugrožava ulazak i izlazak drugih vlakova, pružnih vozila ili manevarskih sastava.
- (3) Da je vlak cijeli ušao u kolodvor i smjestio se unutar propisanih međnika odnosno granica odsjeka, prometnik vlakova utvrđuje osobno ili putem izvršnih radnika koji postavljaju skretnice.
- (4) Način na koji se prometnik vlakova obavještava da je vlak cijeli stigao i smjestio se unutar međnika, upravitelj infrastrukture dužan je propisati u Poslovnom redu kolodvora.

Istodoban ulazak i izlazak vlakova

Članak 116.

- (1) Osiguranje voznog puta za istodoban ulazak, izlazak, ulazak i izlazak ili prolazak dvaju ili više vlakova u kolodvoru dopušten je samo ako se vozni putovi tih vlakova ne sijeku, dodiruju ili preklapaju, osim putova proklizavanja.
- (2) Vozni putovi dvaju vlakova sijeku se ili dodiruju ako na postavljenim voznim putovima tih vlakova postoji barem jedna točka u kojoj se preklapaju.

(3) Ako se vozni putovi sijeku ili dodiruju odnosno preklapaju, postupa se na sljedeći način:

a) kod ulaska dvaju vlakova iz istog smjera ili iz suprotnih smjerova, drugom vlaku dopušta se ulazak u kolodvor tek kada je prvi vlak u kolodvoru stao unutar međnika odnosno granica odsjeka svojeg ulaznog kolosijeka

b) kod izlaska dvaju ili više vlakova u istom smjeru, sljedeći vlak otprema se tek kada mu prethodni vlak oslobodi vozni put

c) kod ulaska i izlaska dvaju vlakova, vlak se smije otpremiti iz kolodvora tek kada dolazeći vlak odlazećem vlaku oslobodi odgovarajući izlazni međnik i odgovarajuće skretničko područje, a suprotni vlak prima se tada kada mu odlazeći vlak oslobodi vozni put.

(4) Kod istodobnog dolaska dvaju vlakova, ispred ulaznog signala mora se zaustaviti vlak koji u kolodvoru nema zadržavanje, vlak koji dolazi prugom koja je u padu odnosno vlak s prekoračenom duljinom.

(5) Kod kolodvora koji nemaju ulazne signale, kod istodobnog dolaska dvaju vlakova jedan vlak zaustavlja se postavljanjem crvenog i žutog signalnog lopara na propisanoj udaljenosti ispred prve ulazne skretnice odnosno davanjem signalnog znaka »Stoj« na udaljenosti zaustavnog puta.

(6) Upravitelj infrastrukture dužan je propisati u Poslovnom redu kolodvora detaljniji postupak kod zaustavljanja vlaka ispred ulaznog signala odnosno ispred ulazne skretnice.

Pripreme za primitak vlaka

Članak 117.

(1) Prije dolaska vlaka prometnik vlakova daje zapovijed za pripremu kolosijeka na koji će vlak ući da pravodobno bude slobodan i da se vlak ne zaustavlja ili smanjuje brzinu ispred ulaznog signala odnosno predsignala.

(2) Svakom redovnom i izvanrednom vlaku, osim vlaku po izvanrednom zahtjevu podnositelja (ad hoc), upravitelj infrastrukture dužan je unaprijed odrediti redovni ulazni kolosijek.

(3) Promjenu redovnog ulaznog kolosijeka prometnik vlakova priopćuje izvršnim radnicima koji postavljaju skretnice fonogramom kojim se daje zapovijed za ulazak vlaka, uz naznaku da vlak iznimno ulazi na odnosni kolosijek, pa i tada kada se zapovijed za ulazak daje samo uređajem prije njezina davanja.

(4) Ako strojovođa vlaka koji prolazi kolodvor nije obaviješten o iznimnom ulasku, izlasku te o ulasku i izlasku u skretanje u kolodvoru u kojem nije predsignalizirana ograničena brzina koju signalizira glavni signal, ulazni signal mora signalizirati signalni znak »Stoj«. Kada se prometnik vlakova uvjerio da se vlak zaustavio ispred ulaznog signala, on se postavlja tako da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju.

(5) Kada se u kolodvoru vlak za prijevoz putnika sastaje s drugim vlakom za prijevoz putnika ili s teretnim vlakom, vlak za prijevoz putnika koji dolazi kasnije odnosno teretni vlak prima se na kolosijek koji je udaljeniji od kolodvorske zgrade od onog kolosijeka na koji je primljen vlak za prijevoz putnika koji je stigao prvi u kolodvor. Iznimno, vlak za prijevoz putnika koji dolazi kasnije odnosno teretni vlak, može se primiti na kolosijek koji je bliži kolodvorskoj zgradi, a u tom slučaju upravitelj infrastrukture dužan je u Poslovnom redu kolodvora propisati mjere za sigurnost putnika.

Članak 118.

(1) Kada vlak iznimno ulazi u kolodvor s oprežnošću, njegova brzina ne smije biti veća od 20 km/h.

(2) Kada vlak iznimno mora ući u kolodvor s oprežnošću zbog toga što se dopušta ulazak na kolosijek zauzet vlakom ili vozilima, na kolosijek koji je prohodan samo do određene točke, na kolosijek na kojem vlaku nije osiguran put proklizavanja te iz drugih razloga, prometnik vlakova o tome obavještava strojovođu sredstvima dokaznog sporazumijevanja ili pisanim nalogom preko kolodvora u kojem vlak prije toga ima posljednji put zadržavanje po voznom redu. Odredbe ovog stavka ne primjenjuju se u kolodvorima u kojima ulazni odnosno kolodvorski zaštitni signali mogu signalizirati signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«.

(3) Ako strojovođa nije obaviješten u skladu s odredbama iz stavka 2. ovog članka, ulazni signal mora signalizirati signalni znak »Stoj«. U kolodvorima koji su zaštićeni prilaznim signalima vlak se zaustavlja postavljanjem crvenog signalnog lopara na propisanoj udaljenosti ispred ulazne skretnice te žutog signalnog lopara na udaljenosti zaustavnog puta ispred crvenog signalnog lopara odnosno davanjem signalnog znaka »Stoj« na udaljenosti zaustavnog puta ispred ulazne skretnice. Nakon što se vlak zaustavio u jednom i u drugom slučaju, izaslani izvršni radnik obavještava strojovođu o uzroku ulaska u kolodvor najvećom brzinom do 20 km/h. U tome slučaju ne rukuje se ulaznim signalom.

(4) O ulasku vlaka u kolodvor s oprežnošću te o tome je li strojovođa obaviješten ili nije, pravodobno se obavještavaju izvršni radnici koji postavljaju skretnice. Ako je strojovođa obaviješten, izvršni radnik koji postavlja skretnice dolazećem vlaku daje signalni znak »Lagano«.

(5) Mjesto na kolosijeku do kojeg vlak smije voziti signalizira se signalnim znakom »Stoj«. Signalni znak »Stoj« daje se i na kraju krnjeg kolosijeka kada se vlak iznimno prima na takav kolosijek.

(6) Kod iznimnog primitka vlaka na krnji kolosijek koji je zauzet drugim vlakom ili vozilima postupa se isto kao da se vlak prima na bilo koji drugi zauzeti ili neprohodni kolosijek, bez obzira je li krnji kolosijek redovan ulazni kolosijek za vlak ili nije. Na isti način postupa se i kada na zauzeti ili neprohodni kolosijek ulazi teretni vlak za koji je u voznom redu naznačeno da mu nije osiguran put proklizavanja.

(7) O ulasku vlaka na kolosijek koji je zauzet drugim vlakom usmeno se obavještava i osoblje vlaka koji se nalazi u kolodvoru, uz napomenu iz kojeg smjera ulazi vlak na kolosijek koji je zauzet.

Članak 119.

(1) Ako se očekuje vlak koji po voznom redu ili po zapovijedi prolazi kroz kolodvor bez zadržavanja, a koji se iz bilo kojeg razlog mora zaustaviti u kolodvoru, prometnik vlakova o njegovu zaustavljanju obavještava izvršne radnike koji postavljaju skretnice, a strojovođu sredstvima dokaznog sporazumijevanja ili pisanim nalogom preko onog kolodvora u kojem vlak po voznom redu prije toga posljednji put staje.

(2) U kolodvorima s izlaznim signalima čiji signalni znakovi nisu predsignalizirani i u kolodvorima bez izlaznih signala, za vlak čiji strojovođa sredstvima dokaznog sporazumijevanja ili pisanim nalogom nije obaviješten o iznimnom zaustavljanju, ulazni signal mora signalizirati signalni znak »Stoj«. Ulazni signal smije se postaviti tako da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju tek kada se prometnik vlakova uvjeri da se vlak zaustavio ispred ulaznog signala, i to osobno, preko izvršnog radnika koji postavlja skretnice, ili kada je čuo signalni znak »Pazi« koji je dvaput ponovljen nakon zaustavljanja vlaka ispred ulaznog signala.

(3) U kolodvorima s jednim izvršnim radnikom koji postavlja skretnice, taj izvršni radnik dočekuje vlak na ulaznoj strani i daje signalni znak »Lagano«, a prometnik vlakova daje signalni znak »Stoj«.

(4) U kolodvorima s izvršnim radnicima koji postavljaju skretnice na ulaznoj i izlaznoj strani kolodvora, izvršni radnik na ulaznoj strani daje signalni znak »Lagano«, a prometnik vlakova i izvršni radnik na izlaznoj strani daju signalni znak »Stoj«.

(5) Kod kolodvora u kojima su signalni znakovi izlaznog signala predsignalizirani, izlazni signal mora signalizirati signalni znak »Stoj«. U tome slučaju strojovođu se ne obavještava o iznimnom zaustavljanju.

(6) U kolodvorima koji su zaštićeni prilaznim signalima vlak se zaustavlja postavljanjem crvenog signalnog lopara na propisanoj udaljenosti ispred ulazne skretnice te žutog signalnog lopara na udaljenosti zaustavnog puta ispred crvenog signalnog lopara odnosno davanjem signalnog znaka »Stoj« na udaljenosti zaustavnog puta ispred ulazne skretnice. Nakon što se vlak zaustavio, izaslani izvršni radnik obavještava strojovođu da vlak u kolodvoru staje.

Dolazak i zadržavanje vlaka u kolodvoru

Članak 120.

(1) Svaki vlak mora se zaustaviti najkasnije tako da mu čelo bude ispred signala ispred kojeg se mora zaustaviti.

(2) Vlak za prijevoz putnika zaustavlja se kod signalne oznake »Mjesto zaustavljanja«. Ako signalne oznake nema ili ako vlak treba zaustaviti na drugom pogodnom mjestu, prometnik vlakova ili drugi izvršni radnik kojeg on odredi dočekuje vlak na onom mjestu gdje se vučno vozilo mora zaustaviti vodeći računa o ulasku i izlasku putnika te utovaru i istovaru stvari. Drugi izvršni radnik koji dočekuje vlak daje signalne znakove »Malo naprijed«, »Lagano« i

»Stoj«. Iznimno, ako nitko nije dočekaio vlak, strojovođa mora zaustaviti vlak na kraju perona odnosno uređene površine za ulazak i izlazak putnika.

(3) Teretni vlak zaustavlja se tako da su mu čelo i kraj unutar granice odsjeka odnosno međnika. Ako je potrebno da se teretni vlak zaustavi na određenom mjestu, zapovijed se daje signalnim znakom »Stoj«.

(4) Lokomotivski vlak zaustavlja se ispred službene prostorije prometnika vlakova ako mu nije signalizirano da se zaustavi na drugom mjestu.

(5) Vlak s prekoračenom duljinom smije proći međnik na izlaznoj strani ako mu izvršni radnik s tog mjesta nakon zaustavljanja daje signalni znak »Naprijed«.

(6) Kada se vlak za prijevoz putnika već zaustavio, strojovođa ga ne smije pokrenuti, a prometnik vlakova daje zapovijed za pokretanje tek kada je izlazak odnosno ulazak putnika završen.

Članak 121.

(1) Ako je vlak stigao bez završnog signala, prometnik vlakova ne daje odjavu već o tome obavještava prethodni kolodvor. Kada se utvrdi da je vlak stigao cijeli, daje se odjava.

(2) Ako je vlak prošao bez završnog signala, prometnik vlakova ne daje odjavu već obavještava prethodni i sljedeći kolodvor i sve izvršne radnike koji osiguravaju promet na ŽCP–ima do sljedećeg kolodvora o nedostatku završnog signala.

(3) Prometnik vlakova u sljedećem kolodvoru zaustavlja vlak bez završnog signala iako po voznom redu nema zadržavanje u tome kolodvoru. Ako utvrdi da je vlak stigao cijeli, o tome obavještava prethodni kolodvor i sve izvršne radnike koji osiguravaju promet na ŽCP–ima do tog kolodvora. Nakon toga kolodvori mogu dati odjavu. Takav vlak smije se otpremiti iz kolodvora samo s propisanim završnim signalom.

Članak 122.

(1) Kada se vlak zaustavi u kolodvoru i mora čekati dulje od vremena propisanog voznim redom ili je iznimno zaustavljen, prometnik vlakova o tome obavještava osoblje vlaka osobno, posredovanjem izvršnog radnika ili sredstvima za sporazumijevanje.

(2) Ako se vlak zaustavi zbog potreba osoblja vučnog vozila, strojovođa po zaustavljanju o tome mora obavijestiti prometnika vlakova.

Izniman prolazak odnosno zaustavljanje vlaka u kolodvoru

Članak 123.

(1) Vlak ne smije bez zaustavljanja proći službeno mjesto u kojem po voznom redu ili zapovijedi ima propisano zaustavljanje.

(2) O svakom iznimnom prolasku ili zaustavljanju vlaka prometnik vlakova prije dolaska vlaka obavještava izvršne radnike koji postavljaju skretnice.

(3) Izniman prolazak vlaka koji po voznom redu ili zapovijedi ima propisano zaustavljanje dopušten je:

a) vlaku za prijevoz putnika koji se zaustavlja iz prometnih razloga, ako prometni razlozi ne zahtijevaju zaustavljanje

b) teretnom vlaku ako nema potrebe za zaustavljanjem.

(4) Zapovijed za izniman prolazak vlaka prometnik vlakova daje signalnim znakom »Prolazak slobodan«, koji neprekidno ponavlja u jednakim razmacima od nailaska vlaka na prvu ulaznu skretnicu do prolaska čela vlaka pokraj njega. Navedeni signalni znak daje se u sljedećim slučajevima:

a) vlaku koji po voznom redu ili po pisanom nalogu ima zaustavljanje u kolodvoru, a nema potrebe za zaustavljanjem

b) vlaku koji se po voznom redu ili po pisanom nalogu mora zaustaviti iz prometnih razloga, a nema potrebe za zaustavljanjem

c) vlaku koji po pisanom nalogu nema zaustavljanje u kolodvoru

d) u kolodvorima bez izlaznih signala za prolazak vlaka koji po voznom redu nema zadržavanje.

(5) Nakon što uoči signalni znak »Prolazak slobodan«, strojovođa nastavlja vožnju najvećom dopuštenom brzinom.

(6) Kod vlakova s potiskivalicom nakon uočavanja signalnog znaka »Prolazak slobodan« strojovođa na čelu vlaka daje signalni znak »Popusti kočnice« koji strojovođa potiskivalice ponavlja.

Članak 124.

(1) Prometnik vlakova zaustavlja vlak koji po voznom redu ili zapovijedi nema zadržavanje u kolodvoru u sljedećim slučajevima:

a) ako za odnosni vlak nije primljeno propisano dopuštenje

b) ako na jednokolosiječnoj pruzi još nije stigao vlak iz suprotnog smjera

c) ako se strojovođi mora uručiti pisani nalog

d) ako za prethodni vlak nije dobivena odjava

e) zbog izvanrednih događaja i smetnji koje ugrožavaju daljnju vožnju vlaka

f) ako je obaviješten da vlak nema propisan čelni ili završni signal

- g) ako na vlaku zapazi nedostatak koji ugrožava daljnju vožnju tog ili drugog vlaka ili
- h) ako na dvokolosiječnoj pruzi ili paralelnim prugama nije stigao vlak iz suprotnog smjera 5 minuta ili više nakon predviđenog dolaska, a nije poznato zbog čega.
- (2) Strojovođa zaustavlja vlak koji po voznom redu ili zapovijedi nema zadržavanja u kolodvoru u sljedećim slučajevima:
- a) ako u zaposjednutom kolodvoru koji nije opremljen uređajem APB, MO ili TK– uređajem ne vidi prometnika vlakova ili ako prometnik vlakova ne daje zapovijed za prolazak odnosno izniman prolazak vlaka ili
- b) ako uoči smetnju koja ugrožava sigurnost prometa.

Otprema odnosno prolazak vlaka

Članak 125.

- (1) Strojovođa smije pokrenuti vlak iz kolodvora zaposjednutog prometnikom vlakova samo kada prometnik vlakova izda zapovijed za polazak.
- (2) Zapovijed koju daje prometnik vlakova za polazak, prolazak odnosno izniman prolazak znači da se vlaku dopušta ulazak u prvi sljedeći prostorni odsjek.
- (3) Prometnik vlakova daje zapovijed za polazak, prolazak odnosno izniman prolazak samo ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:
- a) ako je primljeno dopuštenje koje je propisano odnosno ako je primljena odjava za prethodni vlak
- b) ako je odsjek pruge u koji vlak ulazi slobodan
- c) ako je vozni put osiguran
- d) ako je od željezničkog prijevoznika zaprimljeno Izvješće o primopredaji vlaka
- e) ako je obavljeno prednajavljivanje izvršnim radnicima za osiguranje prometa na ŽCP–ima
- f) ako su osoblju vlaka uručene sve popratne isprave vlaka i
- g) ako je kolodvorsko i osoblje vlaka na svojim mjestima, osim kod vlaka za koji se ne daje signalni znak »Spremno za polazak«.
- (4) Kod odlaska i prolaska vlaka prometnik vlakova promatra vlak sve dok posljednje vozilo ne prođe preko posljednje izlazne skretnice odnosno pokraj njega ako postoji mogućnost kontrole kolosijeka pomoću SS uređaja.

Članak 126.

(1) Zapovijed za polazak vlaka daje prometnik vlakova:

a) propisanim signalnim znakom za polazak

b) usmeno ili

c) sredstvima sporazumijevanja ako je kolosijek opremljen izlaznim signalom, samo za teretne vlakove.

(2) Usmenu zapovijed za polazak prometnik vlakova daje osobno strojovođa riječju »Polazak«.

(3) Upravitelj infrastrukture dužan je propisati način i postupak davanja polaska vlakova sredstvima za sporazumijevanje.

(4) U svim TK– kolodvorima, u kolodvorima za vrijeme prekida službe prometnika vlakova i stajalištima, strojovođa osobno odlučuje o polasku vlaka.

(5) Vlak za prijevoz putnika ne smije se otpremiti prije vremena, osim kada je zadržavanje predviđeno zbog prometnih razloga. Vlakovi čiji vozni red nije objavljen korisnicima prijevoza, smiju se otpremiti i prije nego što je to predviđeno voznim redom.

Članak 127.

Vlak koji po voznom redu prolazi kolodvor bez zadržavanja, prometnik vlakova dočekuje stojeći mirno, danju bez signalnog loparića, a noću i danju kada je vidik smanjen s ručnom signalnom svjetiljkom u spuštenom položaju, sa zelenom svjetlošću okrenutom prema vlaku koji prolazi. Ovako dočekan vlak je zapovijed strojovođa da je daljnja vožnja dopuštena.

Obavljanje prometne službe u rasputnici, otpremništvu i na industrijskom kolosijeku

Članak 128.

Obavljanje prometne službe u rasputnici, otpremništvu i na industrijskom kolosijeku upravitelj infrastrukture dužan je propisati općim aktom. Propisane odredbe obavezne su za željezničke prijevoznike koji obavljaju rad u spomenutim mjestima na pruži.

XI. DUŽNOSTI OSOBLJA VLAKA

Vožnja preko ŽCP-a u izuzetnim situacijama

Članak 129.

(1) Strojovođa prije nailaska na ŽCP osiguran uređajem mora zaustaviti vlak i nakon što se uvjeri da sudionici cestovnog prometa ne prelaze preko ŽCP-a, nastaviti vožnju brzinom do najviše 10 km/h dok čelo vlaka ne prijeđe preko ŽCP-a te nakon toga nastaviti vožnju najvećom dopuštenom brzinom u sljedećim slučajevima:

a) ako uređaji za osiguranje ŽCP-a nisu ispravni, a ŽCP nije zaposjednut izvršnim radnikom za osiguranje prometa na ŽCP-ima

b) ako ŽCP-i s uređajima kojima upravljaju izvršni radnici za osiguranje prometa na ŽCP-ima iznimno nisu zaposjednuti

c) ako vožnja nije mogla biti najavljena izvršnim radnicima za osiguranje prometa na ŽCP-ima ili ako najava vožnje nije potvrđena

d) ako se vožnja iza ulaznog ili zaštitnog signala mora nastaviti, a u voznom putu iza tog signala se nalazi ŽCP čiji uređaj za osiguranje ŽCP-a nije ispravan

e) kad kontrolni svjetlosni signal ŽCP-a ne signalizira signalni znak »Uređaj na željezničko – cestovnom prijelazu ispravan«

f) ako će vlak voziti između uključne točke automatskog uređaja za osiguranje ŽCP-a i ŽCP-a dulje od 4 minute i ako između uključne točke automatskog uređaja za osiguranje ŽCP-a i ŽCP-a bude iznimno zaustavljen ili

g) kada je voznim redom predviđeno da se uređajem za osiguranje ŽCP-a ne rukuje.

(2) O stanjima ŽCP-a opisanim u stavku 1. ovog članka pod točkama a), b), c) i d) strojovođa se obavještava sredstvima sporazumijevanja ili pisanim nalogom.

(3) Za vrijeme vožnje vlaka odnosno vozila ispred ŽCP-a iz stavka 1. ovog članka strojovođa mora u više navrata signalnim znakom »Pazi« upozoriti sudionike u cestovnom prometu na nailazak vlaka odnosno vozila.

(4) Najveća dopuštena brzina na ŽCP-u zaposjednutom izvršnim radnikom za osiguranje prometa na ŽCP-ima, na kojem uređaji za osiguranje ŽCP-a nisu ispravni te taj izvršni radnik osobno osigurava ŽCP, ne smije biti veća od 20 km/h sve dok čelo vlaka ne prijeđe preko ŽCP-a. O tome strojovođa mora biti obaviješten sredstvima sporazumijevanja ili pisanim nalogom. Ako se ŽCP nalazi na mjestu s tri ili više kolosijeka osiguranje moraju obavljati dvojica izvršnih radnika za osiguranje prometa na ŽCP-ima, a ako tih izvršnih radnika nema, ŽCP se ne osigurava te se postupa u skladu s odredbama iz stavka 1. ovog članka.

Upravljanje vožnjom vlaka

Članak 130.

- (1) Vožnjom vlaka mora se upravljati iz vodećeg vozila, osim kod guranih vlakova.
- (2) Vožnja vlaka mora se obavljati prema voznom redu, signalnim znakovima, signalnim oznakama i posebnim nalogima.
- (3) Brzina vožnje vlaka ne smije biti veća od najveće dopuštene brzine, a kada je vidljivost u daljinu smanjena (magla, padanje snijega i slično), mora se usklađivati s mogućnostima zapažanja signalnih znakova i signalnih oznaka.
- (4) Vlak smije voziti samo do prvog sljedećeg kolodvora, i to:
 - a) ako za vrijeme vožnje noću na čelu vlaka dođe do neispravnosti svih svjetala, vlak smije nastaviti do prvog kolodvora najvećom dopuštenom brzinom do 20 km/h
 - b) ako na vodećem vozilu dođe do neispravnosti uređaja za davanje zvučnih signala, vožnja vlaka smije se nastaviti do prvog kolodvora najvećom dopuštenom brzinom do 20 km/h
 - c) ako na vodećem vozilu dođe do neispravnosti brzinomjera, vožnja vlaka smije se nastaviti oprezno do prvog kolodvora
 - d) ako na vodećem vozilu dođe do neispravnosti budnika, vožnja vlaka smije se nastaviti do prvog kolodvora najvećom dopuštenom brzinom do 60 km/h ili
 - e) ako vlak zbog neispravnosti vodećeg vozila nastavlja vožnju uporabom drugog vučnog vozila, koje se nalazi u vlaku, vlak smije nastaviti daljnju vožnju do sljedećeg kolodvora najvećom dopuštenom brzinom kao što je to propisano za gurani vlak.
- (5) Ako strojovođa primijeti signalni znak »Lagano«, a pisanim nalogom nije obaviješten o laganoj vožnji, brzinu vožnje mora prilagoditi tako da vlak odnosno željezničko vozilo može stati ispred signalnog znaka »Stoj« ili nastaviti vožnju smanjenom brzinom od mjesta na kojem je eventualno postavljen signalni znak »Početak lagane vožnje«.

Dužnosti osoblja vlaka u polaznom kolodvoru

Članak 131.

Željeznički prijevoznik dužan je prije polaska vlaka popisati vlak, provjeriti pravilnost sastava vlaka i kvačenje, ispravnost tereta, utvrditi masu i duljinu vlaka, postaviti kočne mjenjače u propisani položaj, utvrditi i provjeriti propisanu kočnu masu, provjeriti signaliziranje kraja vlaka te sastaviti Izvješće o sastavu i kočenju vlaka.

Dužnosti osoblja vlaka tijekom vožnje i zadržavanja u međukolodvorima

Članak 132.

(1) Nakon otpreme vlaka bez izvršnog radnika koji obavlja praćenje vlaka, njegove obveze na otvorenoj pruzi i u nezaposjednutim službenim mjestima preuzima strojovođa. Kod vlakova s dvama vučnim vozilima na čelu vlaka dužnost izvršnog radnika koji obavlja praćenje vlaka preuzima strojovođa drugog vučnog vozila.

(2) Strojovođa vodećeg vučnog vozila vozi vlak u skladu s voznim redom i postupka sukladno signalnim znakovima i signalnim oznakama, a kod guranih vlakova signalne znakove strojovođa daje izvršni radnik koji se nalazi na čelu vlaka.

Članak 133.

(1) O svim zapažanjima na otvorenoj pruzi važnim za sigurnost prometa vlaka strojovođa mora obavijestiti prometnika vlakova u sljedećem kolodvoru sredstvima sporazumijevanja ili neposredno.

(2) Kada je vidik u daljinu spriječen te se s propisane daljine vidljivosti ne mogu zapaziti signalni znakovi stalnih signala odnosno ručni signalni znakovi izvršnih radnika koji osiguravaju promet na ŽCP–ima ili kolodvorskog osoblja koji se možebitno daju, brzina vlaka se mora prilagoditi prema mogućnostima zapažanja signalnih znakova i signalnih oznaka.

(3) Za vrijeme vožnje kada je vidik u daljinu spriječen, osobito kod približavanja ŽCP–ima ispred kojih su postavljene pružne opomenice, strojovođa je dužan više puta dati signalni znak »Pazi«.

Članak 134.

(1) Ako glavni signal signalizira zabranjenu vožnju, ako je neosvijetljen ili ako signalizira nejasne signalne znakove, strojovođa zaustavlja vlak ispred tog signala, osim ako nije obaviješten o daljnjem postupku. Nakon što zaustavi vlak, strojovođa sredstvima sporazumijevanja u roku od 3 minute od prometnika vlakova mora zatražiti obavijest o uzroku zaustavljanja.

(2) Uz davanje signalnog znaka »Naprijed« dopušta se prolazak vlaka pokraj glavnog signala koji ne signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju u sljedećim slučajevima:

a) ako se dopuštenje za prolazak pokraj ulaznog ili zaštitnog signala daje neposredno usmeno, nakon obavještavanja daje se signalni znak »Naprijed«, pri čemu obavijest i signalni znak daje izvršni radnik kolodvora ili

b) ako je strojovođa obaviješten preko prethodnog kolodvora o dopuštenju prolaska pokraj ulaznog ili izlaznog signala, prolazak pokraj odnosnog signala dopušten je uz davanje signalnog znaka »Naprijed« pokraj tog signala.

(3) Strojovođa smije nastaviti vožnju vlaka bez davanja signalnog znaka »Naprijed« pokraj glavnog signala koji ne signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju u sljedećim slučajevima:

- a) ako je strojovođa sredstvima dokaznog sporazumijevanja dobio dopuštenje za prolazak pokraj glavnog signala na prugama s TK– uređajem
- b) ako je pisanim nalogom dopušten prolazak pokraj prostornog signala na prugama opremljenim uređajem APB ili TK– uređajem pri čemu se propisuju i uvjeti vožnje iza signala
- c) ako je u kolodvoru u kojem se nalazi odnosni izlazni signal pisanim nalogom ili sredstvima dokaznog sporazumijevanja dopušten prolazak pokraj tog signala.

Članak 135.

- (1) Ako je u voznom redu u kolodvoru označena promjena brzine s veće na manju, strojovođa je dužan brzinu vlaka tijekom vožnje glavnim prolaznim kolosijekom smanjivati tako da nailaskom čela vlaka na posljednju izlaznu skretnicu brzina vlaka bude najviše onolika kolika je najveća dopuštena brzina vlaka za nastavak vožnje.
- (2) Ako je u voznom redu u kolodvoru označena promjena brzine s manje na veću, strojovođa je dužan, nakon što posljednje vozilo u vlaku napusti ulazno skretničko područje, brzinu vlaka tijekom vožnje glavnim prolaznim kolosijekom povećavati tako da ona bude najviše onolika kolika je najveća dopuštena brzina vlaka za nastavak vožnje.

Dužnosti osoblja vlaka kod sporazumijevanja sa susjednim kolodvorima odnosno dispečerom

Članak 136.

- (1) U slučaju potrebe, osoblje vlaka sporazumijeva se s prometnicima vlakova susjednih kolodvora ili prometnim dispečerom, a na TK– prugama s TK– dispečerom preko RDU–a ili drugog sredstva sporazumijevanja.
- (2) Komunikacija između strojovođe i prometnika vlakova sljedećeg kolodvora može se uspostaviti preko RDU–a uz pomoć dispečera koji mora pouzdano utvrditi identitet traženog kolodvora, a zatim uspostaviti vezu sa strojovođom.
- (3) Nakon uspostavljanja veze, strojovođa mora dati sljedeće podatke: broj vlaka, mjesto zaustavljanja (broj signala, kilometarski položaj ŽCP–a ili pruge), uzrok zaustavljanja, ime i prezime.
- (4) Prometnik vlakova nakon primitka obavijesti mora reći puni naziv kolodvora i svoje ime i prezime. Ako je to potrebno, mora se sporazumjeti s prometnikom vlakova prethodnog kolodvora o potrebnim mjerama i zatim dati zapovijed strojovođi o daljnjem postupku.

Članak 137.

- (1) Sva priopćenja koja se prenose preko RDU–a daje i prima strojovođa.
- (2) Obavijest pružnim telefonom o smetnji nastaloj kod vlaka na otvorenoj pruzi osoblje vlaka daje prometniku vlakova sljedećeg kolodvora uz nazočnost prometnika vlakova prethodnog

kolodvora. Prometnik vlakova kojem je predana obavijest mora se prethodno sporazumjeti s prometnikom vlakova u prethodnom kolodvoru o potrebnim mjerama, a nakon toga u njegovoj nazočnosti daje zapovijed osoblju vlaka o daljnjem postupku.

Članak 138.

(1) Svaku zapovijed primljenu od prometnika vlakova, primatelj zapovijedi mora ponoviti zbog provjere je li pravilno primljena.

(2) Prometnik vlakova u susjednom kolodvoru koji je nazočan davanju zapovijedi telefonom upisuje čitav tekst zapovijedi, a kad ga primatelj zapovijedi ponovi, potvrđuje riječju »točno«, nazivom kolodvora, brojem pod kojim je zapovijed evidentirana i svojim imenom i prezimenom.

(3) Ako je zapovijed dana preko RDU–a, strojovođa ponavlja cijeli tekst dane zapovijedi, a prometnik vlakova koji je zapovijed dao potvrđuje točnost prijema na isti način kako je propisano u stavku 2. ovog članka.

Iznimno zaustavljanje vlaka na pruzi

Članak 139.

(1) Strojovođa i drugo osoblje vlaka poduzima radnje za zaustavljanje vlaka ako primijeti smetnju koja bi mogla ugroziti daljnju vožnju njihova ili drugog vlaka.

(2) Ako je kod vlaka primijećena smetnja, osoblje vlaka mora odmah po zaustavljanju pokušati otkloniti smetnju. Ako osoblje vlaka predvidi da će se vlak zadržati dulje od 15 minuta, o tome obavještava prometnike vlakova obaju susjednih kolodvora i po potrebi traži pomoć.

(3) Kod traženja pomoći navodi se razlog zaustavljanja, prohodnost drugog kolosijeka na dvokolosiječnoj ili usporednoj pruzi, kilometarski položaj čela vlaka te kakva je pomoć potrebna.

(4) Ako jedan od prometnika vlakova nije mogao biti obaviješten, dužnost je obaviještenog prometnika vlakova da obavijest o zaustavljanju vlaka te o svim zapovijedima danima osoblju vlaka prenese privremeno nenazočnome prometniku vlakova.

(5) Vlak koji se zaustavi na pruzi mora biti osiguran od samopokretanja.

(6) Ako se radi o smetnji na pruzi osoblje vlaka o njoj odmah obavještava prometnike vlakova obaju susjednih kolodvora. Ako se prometnici vlakova ne mogu obavijestiti, vlak se zaustavlja ispred prve ulazne skretnice u sljedećem kolodvoru iako je ulazak u kolodvor slobodan.

(7) Na dvokolosiječnim i usporednim prugama strojovođa druge sudionike u prometu upozorava na ugroženo mjesto davanjem signalnog znaka »Opasnost, kočii«, uključivanjem i isključivanjem čelnih signala te svih drugih svjetala na čelu vučnog vozila.

Nastavljanje vožnje i povlačenje vlaka s otvorene pruge

Članak 140.

- (1) Nakon nepredviđenog zaustavljanja na pruzi, prema stanju na pruzi ili na vlaku, strojovođa odlučuje o nastavljanju daljnje vožnje.
- (2) Ako je nakon nepredviđenog zaustavljanja na pruzi o tome obaviješten prometnik vlakova u jednom od susjednih kolodvora, vlak smije nastaviti vožnju tek nakon odobrenja prometnika vlakova u sljedećem kolodvoru.
- (3) Kada je zadržavanje trajalo dulje od 30 minuta te se vožnja može nastaviti, a da prethodno o tome nisu obaviješteni prometnici vlakova, daljnja vožnja do prvog pružnog telefona može se nastaviti brzinom do 20 km/h. Kada dođe do telefona, strojovođa postupuje u skladu s odredbama iz stavaka 1. i 2. ovog članka.
- (4) Ako se vlak zaustavljen na otvorenoj pruzi mora vratiti u prethodni kolodvor, vuča tog vlaka obavlja se pomoćnim vučnim vozilom, pri čemu je potrebno postupiti u skladu s odredbama iz članka 154. ovog Pravilnika za vožnju pomoćnog vučnog vozila odnosno pomoćnog vlaka kod pružanja pomoći.
- (5) Ako vlak zaustavljen na pruzi ima upravljačnice na oba kraja vlaka iz kojih se može obaviti vožnja, tada nije potrebno slati pomoćno vučno vozilo po taj vlak. Strojovođa motorne garniture mijenja upravljačnicu i po odobrenju prometnika vlakova prethodnog kolodvora vozi vlak u taj kolodvor. Ako se vuča obavlja lokomotivom, to isto čini strojovođa lokomotive na kraju vlaka po odobrenju prometnika vlakova prethodnog kolodvora.
- (6) Ako sporazumijevanje nije moguće, vlak smije nastaviti vožnju do ulaznog signala odnosno prve ulazne skretnice sljedećeg kolodvora.
- (7) Prednji dio raskinutog vlaka smije nastaviti vožnju samo nakon odobrenja prometnika vlakova sljedećeg kolodvora, uz uvjet da je stražnji dio vlaka osiguran od samopokretanja i po mogućnosti pod nadzorom osoblja vlaka ili izvršnih radnika upravitelja infrastrukture.
- (8) Ako sporazumijevanje nije moguće, prvi dio raskinutog vlaka smije nastaviti vožnju uz uvjet da je preostali dio vlaka osiguran od samopokretanja. Kada ulazni signal signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju, pokrenuti dio vlaka mora se zaustaviti ispred prve ulazne skretnice. Nakon zaustavljanja vlaka strojovođa odnosno drugi izvršni radnik željezničkog prijevoznika obavještava prometnika vlakova o preostalom dijelu vlaka koji je ostao na pruzi.
- (9) Kada vlak nastavlja vožnju u dijelovima ili kada vozi sama lokomotiva, osoblje vlaka o preostalom dijelu vlaka te o njegovu prevlačenju u dijelovima mora obavijestiti sva službena i radna mjesta na međukolodvorskom odsjeku.
- (10) Prometnik vlakova smije dati objavu tek nakon dolaska posljednjeg dijela raskinutog vlaka u jedan od kolodvora.
- (11) Završni signal vlaka koji se dijeli ostaje na dijelu vlaka koji ostaje na pruzi.

(12) Kod vlaka SV–bez, u slučaju prekida zračnog voda, nakon promjene zračne poluspojke, propisana provjera kočnica obavlja se u prvom sljedećem kolodvoru. Strojovođa prije pokretanja vlaka na otvorenoj pruži mora provjeriti djelovanje kočnica, nakon čega nastavlja vožnju do prvog sljedećeg kolodvora brzinom do 20 km/h. Nakon utvrđivanja SKM–a i propisane provjere kočnica, prometnik vlakova propisuje brzinu vlaka, ako je ona manja od brzine propisane voznim redom.

XII. DUŽNOSTI IZVRŠNIH RADNIKA ZA OSIGURANJE PROMETA NA ŽCP–ima

Članak 141.

(1) Izvršni radnik za osiguranje prometa na ŽCP–ima rukuje uređajem za osiguranje ŽCP–a ili u slučaju kvara uređaja osigurava promet na samom ŽCP–u.

(2) Izvršni radnik za osiguranje prometa na ŽCP–ima rukuje uređajem najkasnije 5 minuta prije predviđenog prolaska vlaka ili pružnog vozila.

(3) Kada uređaj za osiguranje ŽCP–a ne radi zbog neispravnosti, izvršni radnik koji njime rukuje odmah o tome obavještava prometnika vlakova u oba susjedna kolodvora.

(4) Kada uređaj za osiguranje ŽCP–a kojim se rukuje na samom mjestu postane neispravan, dok se taj uređaj ne popravi, izvršni radnik za osiguranje prometa na ŽCP–ima mora osobno osiguravati promet na ŽCP–u.

(5) Izvršni radnik za osiguranje prometa na ŽCP–ima koji zaposjeda ŽCP na kojem je uređaj neispravan, u vrijeme propisano stavkom 2. ovog članka zaustavlja cestovni promet. Znakove kojima se zapovijeda zaustavljanje sudionika u cestovnom prometu ispred pruge, taj izvršni radnik smije davati samo ako se nalazi na kolniku tako da ga mogu uočiti svi sudionici u prometu kojima su ti znakovi namijenjeni.

(6) Ako na ŽCP–u promet zaustavlja samo jedan izvršni radnik za osiguranje prometa na ŽCP–ima, sudionike u cestovnom prometu zaustavlja prvo iz jednog, a zatim iz drugog smjera.

(7) Ako na ŽCP–u promet zaustavljaju dva izvršna radnika za osiguranje prometa na ŽCP–ima, znakovi što ih daju moraju biti usklađeni.

(8) Izvršni radnici za osiguranje prometa na ŽCP–ima sudionicima u cestovnom prometu daju signalne znakove na sljedeći način:

a) za obavezno zaustavljanje ispred ŽCP–a – uspravno podignuta ruka s dlanom okrenutim prema naprijed ili mahanje stalnim svjetlom crvene boje uspravno na uzdužnu os kolnika ili

b) za dopušteno kretanje preko ŽCP–a – vodoravna predručena ruka savijena u laktu s otvorenim šakom, i kružno kretanje podlaktice i šake. Navedeni znak može se davati i svjetlošću bilo koje boje.

(9) Izvršni radnik za osiguranje prometa na ŽCP–ima dočekuje vlakove ispred svoje službene prostorije s mjesta s kojeg najbolje može pratiti njihovo kretanje i na kojem ga osoblje vlaka može primijetiti. Izvršni radnik za osiguranje prometa na ŽCP–ima uređajem dopušta promet cestovnim vozilima nakon što se uvjeri osobno ili putem SS uređaja da je vlak cijeli prešao preko ŽCP–a.

(10) Na ŽCP–u s branicima na kojima je dopušteno da branici budu redovno u položaju koji zabranjuje cestovni promet, sudionicima cestovnog prometa mora biti omogućeno traženje dopuštenja za prelazak pruge što propisuje upravitelj infrastrukture. Takve ŽCP–e određuje upravitelj infrastrukture u dogovoru s pravnom osobom koja gospodari cestom.

(11) Izvršni radnik za osiguranje prometa na ŽCP–ima mora uređajem osigurati ŽCP odmah nakon primitka obavijesti o odbjeglih vozilima.

(12) Odredbe koje vrijede za izvršnog radnika za osiguranje prometa na ŽCP–ima vrijede i za sve druge izvršne radnike kada obavljaju poslove propisane za tog izvršnog radnika.

XIII. POSEBNE ODREDBE ZA DVOKOLOSIJEČNE PRUGE

Promet vlakova nepravilnim kolosijekom

Članak 142.

(1) Na dvokolosiječnoj pruzi vlakovi istog smjera voze po kolosijeku koji je određen za taj smjer. Vožnja tim kolosijekom naziva se vožnja pravilnim kolosijekom.

(2) Kada nastupi potreba da neki vlakovi između dvaju ili više kolodvora ne voze po kolosijeku koji je za taj smjer određen, već po kolosijeku koji je namijenjen za promet vlakova iz suprotnog smjera, vožnja tih vlakova naziva se vožnjom po nepravilnom kolosijeku. Za vožnju po nepravilnom kolosijeku primjenjuju se odredbe za jednokolosiječni promet.

(3) Vožnja po nepravilnom kolosijeku može biti predviđena, nepredviđena i iznimna.

Članak 143.

(1) Predviđena vožnja nepravilnim kolosijekom je vožnja koja se na dvokolosiječnoj pruzi unaprijed odredi.

(2) Za predviđenu vožnju po nepravilnom kolosijeku potrebno je unaprijed odrediti vremensko razdoblje u kojem će vlakovi voziti po jednom kolosijeku i pravodobno izdati zapovijed osoblju na koje se to odnosi.

(3) Za predviđenu vožnju po nepravilnom kolosijeku mora se izraditi vozni red za jednokolosiječni promet u sljedećim slučajevima:

a) ako će zatvorenost kolosijeka trajati neprekidno dulje od 24 sata ili

b) ako će zatvorenost kolosijeka trajati uzastopno više od 5 dana u isto vrijeme dulje od 12 sati.

(4) Za predviđenu vožnju po nepravilnom kolosijeku za koju se ne izrađuje vozni red, umjesto sastajanja na dvokolosiječnoj pruzi upravitelj infrastrukture mora odrediti sastajanja u kolodvorima za vlakove koji voze za vrijeme predviđene vožnje nepravilnim kolosijekom.

Članak 144.

Nepredviđena vožnja nepravilnim kolosijekom je vožnja vlaka koja se uvodi zbog iznenadne potrebe uslijed koje je nastupila nemogućnost vožnje jednim od kolosijeka.

Članak 145.

Iznimna vožnja po nepravilnom kolosijeku je vožnja vlaka koja se obavlja po nepravilnom kolosijeku dvokolosiječne pruge za vrijeme dok su oba kolosijeka sposobna za promet vlakova.

Članak 146.

Ako se iz bilo kojeg razloga uvodi vožnja po nepravilnom kolosijeku dvokolosiječne pruge, o tome se moraju obavijestiti kolodvori između kojih se uvodi vožnja, izvršni radnici za osiguranje prometa na ŽCP-ima i osoblje vlaka koji vozi nepravilnim kolosijekom. Po nailasku čela vlaka na signalnu oznaku »Približavanje stajalištu« strojovođa više puta daje signalni znak »Pazi« sve do prolaska vlaka pokraj perona na stajalištu.

Članak 147.

Za sve vlakove koji voze nepravilnim kolosijekom traže se i daju dopuštenja, a za vlakove koji voze pravilnim kolosijekom dopuštenje se traži samo za prvi vlak koji se otprema pravilnim kolosijekom nakon što se da odjava za posljednji vlak koji je prije toga bio otpremljen po nepravilnom kolosijeku.

Članak 148.

Prostorni signali ugrađeni uz pravilni kolosijek ne vrijede za vlak koji vozi po nepravilnom kolosijeku, ali se vožnja nepravilnim kolosijekom pokraj ulaznog signala ugrađenog uz pravilni kolosijek smije nastaviti samo u skladu s uvjetima propisanim pisanim nalogom.

Članak 149.

(1) O vožnji nepravilnim kolosijekom strojovođa se obavještava pisanim nalogom u kolodvoru iz kojeg počinje vožnja nepravilnim kolosijekom uz navođenje do kojeg kolodvora se vozi nepravilnim kolosijekom i propisivanje svih uvjeta za vožnju na toj dionici.

(2) Prometnik vlakova u kolodvoru u kojem vlak počinje vožnju po nepravilnom kolosijeku pisanim nalogom obavještava strojovođu o sljedećem:

a) da vlak vozi nepravilnim kolosijekom u kolodvorskom razmaku; ako je riječ o iznimnoj i nepredviđenoj vožnji, to je potrebno navesti u nalogu

b) da za prolazak pokraj izlaznih signala te za prolazak pokraj ulaznog signala koji se nalazi uz pravilni kolosijek vrijedi signalni znak »Naprijed« ili odobrenje dano sredstvom za sporazumijevanje

c) da od prvog prostornog signala ispred ulaznog signala za pravilni kolosijek do ulaznog signala koji vrijedi za pravilni kolosijek treba voziti oprezno i prema preglednosti, ali ne više od 30 km/h

d) o najvećoj dopuštenoj brzini preko cijelog kolodvorskog područja do 30 km/h, kada vlak prolazi kolodvor i dalje nastavlja vožnju nepravilnim kolosijekom

e) ako je najveća dopuštena brzina vlaka veća od dopuštene infrastrukturne brzine za nepravilni kolosijek ili je veća od 100 km/h, propisuje se brzina vlaka koja ne smije biti veća od 100 km/h i

f) da se propisuju ograničene brzine i lagane vožnje koje vrijede za nepravilni kolosijek.

Članak 150.

(1) Ulazak vlaka u kolodvor i prijelaz preko rasputnice daje se signalnim znakom »Naprijed« koji se daje s mjesta koje je u ravnini ulaznog odnosno zaštitnog signala za pravilan kolosijek. Ako se signalni znak »Naprijed« ne daje, vlak se mora zaustaviti kod tog mjesta, a vožnju smije nastaviti samo ako mu se daje navedeni signalni znak odnosno ako mu izvršni radnik koji postavlja i osigurava vozni put odobri ulazak u kolodvor preko sredstava za sporazumijevanje. Postupak kod zaštitnih signala kojima se ne rukuje i reguliranje prometa na rasputnicama i na TK– prugama upravitelj infrastrukture dužan je propisati općim aktom.

(2) Kolodvor koji otprema vlak po nepravilnom kolosijeku, dopuštenje od susjednog kolodvora smije tražiti samo ako su stigli svi vlakovi koji su iz tog kolodvora otpremljeni prema njemu po pravilnom kolosijeku i ako je dao odjavu za posljednji uzastopni vlak po tome kolosijeku.

(3) Susjedni kolodvor dopuštenje za vlak po nepravilnom kolosijeku smije dati samo ako je od kolodvora koji traži to dopuštenje primio odjavu za posljednji vlak otpremljen po pravilnom kolosijeku.

Obostrani promet

Članak 151.

(1) Pod obostranim prometom podrazumijeva se kretanje vlakova po jednom ili drugom kolosijeku dvokolosiječne pruge u oba smjera uporabom odgovarajućih kolosiječnih veza za prelazak vlakova s jednog kolosijeka na drugi bez prekidanja vožnje. Kod obostranog prometa ne primjenjuju se odredbe za vožnju nepravilnim kolosijekom nego se primjenjuju odredbe za uređaje APB odnosno MO na jednokolosiječnoj pruzi propisane ovim Pravilnikom.

(2) Pruge na kojima se obavlja obostrani promet moraju biti opremljene SS uređajima koji omogućuju traženje i davanje privole u oba smjera za svaki kolosijek i kontrolu slobodnosti

kolosijeka te ostalim SS uređajima koji osiguravaju siguran promet vlakova u oba smjera i komunikacijskim vezama nužnima za sigurno odvijanje takva prometa.

(3) Na dvokolosiječnim prugama sa SS uređajem za obostrani promet redovni kolosijek nalazi se s desne strane pruge u voznom smjeru, a kolosijek pokraj njega zove se susjedni kolosijek. Osoblje vlaka koji se otprema na susjedni kolosijek na dokazan način obavještava se o najvećoj brzini na tome kolosijeku samo ako je najveća brzina za njihov vlak po voznom redu veća od najveće brzine dopuštene za susjedni kolosijek.

(4) Ako se zbog neispravnosti uređaja ne može dobiti privola za vožnju po susjednom kolosijeku, vlak se otprema u kolodvorskom razmaku u skladu s odredbama iz članka 161. ovog Pravilnika.

(5) Na kolodvorskim odsjecima sa stajalištima koja nemaju denivelirane prilaze peronima ili nemaju zaštitnu ogradu između kolosijeka, radi sigurnosti putnika zabranjena je istodobna otprema vlaka za prijevoz putnika koji ima zadržavanje na stajalištu i bilo koje druge vrste vlaka ako se oni mimoilaze na stajalištu.

XIV. POSEBNE VRSTE PROMETA

Promet vlaka do nekog mjesta na pruzi

Članak 152.

(1) Promet vlaka do nekog mjesta na pruzi koje ne sudjeluje u reguliranju kretanja vlakova obavlja se radi ulaska i izlaska putnika u stajalištu ili nezaposjednutom kolodvoru odnosno radi posluživanja otpremništva ili industrijskog kolosijeka.

(2) Vlakovi za posluživanje mjesta na pruzi predviđaju se voznim redom, kao i organizacija prometa drugih vlakova za vrijeme dok se vlakovi za posluživanje nalaze na kolosijeku u mjestu posluživanja.

(3) Iznimno, mjesta navedena u stavku 1. ovog članka te druga mjesta rada, utovara ili istovara mogu se posluživati radi opskrbe, održavanja, pružanja pomoći i slično i izvanrednim vlakovima na prugama i u službenim mjestima po odobrenju upravitelja infrastrukture.

(4) Vlak koji vozi do nekog mjesta na pruzi, otprema se iz kolodvora kada je ispunjen jedan od sljedećih uvjeta:

a) nakon dobivanja privole odnosno dopuštenja te postavljanja i osiguravanja voznog puta za izlazak, vlak se otprema kao i kada vozi do sljedećeg kolodvora

b) nakon dobivanja privole odnosno dopuštenja te postavljanja i osiguravanja voznog puta za izlazak, uporabom odgovarajućih tastera izlazni i prostorni signali postavljaju se u položaj koji signalizira signalne znakove za zabranjenu vožnju nakon čega se vlak otprema pokraj njih. Takav način otpreme vlaka upravitelj infrastrukture dužan je propisati uputom za rukovanje pojedinim SS uređajem ili

c) ako je pruga zatvorena.

(5) Vlak koji vozi do nekog mjesta na pruzi ne smije se otpremiti iz kolodvora po istom kolosijeku dok postoji privola za vožnju iz suprotnog smjera, osim pomoćnog vučnog vozila, pomoćnog vlaka i lokomotive koja se vraća na prugu po zaostali dio vlaka.

(6) Za izvanrednu otpremu vlaka do nekog mjesta na pruzi, prometnik vlakova pisanim nalogom mora obavijestiti osoblje vlaka koji vozi do nekog mjesta na pruzi o načinu otpreme, svrsi vožnje, kilometru pruge do kojeg vlak vozi, službenom mjestu odnosno industrijskom kolosijeku na pruzi koje poslužuje, vremenu do kojeg se mora vratiti s pruge, da prostorni signali za njih iznimno ne vrijede, da su ŽCP-i neosigurani te o načinu povratka s pruge.

(7) Prije otpreme vlaka na otvorenu prugu prometnik vlakova traži dopuštenje od prometnika vlakova sljedećeg kolodvora odnosno prvog sljedećeg kolodvora zaposjednutog prometnikom vlakova. Dopuštenje se ne traži ako nema kolodvora iza službenog mjesta do kojeg vlak vozi ili nijedan od sljedećih kolodvora nije zaposjednut prometnikom vlakova.

(8) U pograničnom prometu, promet vlakova do nekog mjesta na otvorenoj pruzi regulira se u skladu s bilateralnim sporazumima sa upraviteljima željezničke infrastrukture susjednih država.

(9) Kod vlaka za prijevoz putnika predviđenog voznim redom, kod povratka s otvorene pruge ne traži se dopuštenje, nego strojovođa postupa u skladu s odredbama voznog reda. Iznimno, dopuštenje se traži ako se između mjesta na otvorenoj pruzi i kolodvora nalazi ŽCP s daljinskom kontrolom ili ŽCP koji osigurava izvršni radnik za osiguranje prometa na ŽCP-ima. Kod kašnjenja, zadržavanje vlaka u stajalištu može se skratiti na vrijeme potrebno za izlazak odnosno ulazak putnika.

(10) Prije otpreme vlaka na prugu dopuštenje se traži fonogramom.

(11) Prije povratka s otvorene pruge obavezno je traženje dopuštenja za povratak za sljedeće vlakove:

a) za industrijski vlak

b) za gurani vlak i

c) za svaki vlak koji u povratku vozi preko ŽCP-a s daljinskom kontrolom ili preko ŽCP-a koji osigurava izvršni radnik za osiguranje prometa na ŽCP-ima.

(12) Dopuštenje u skladu s odredbama iz stavka 11. ovog članka prije povratka vlaka s otvorene pruge traži izvršni radnik željezničkog prijevoznika od prometnika vlakova prethodnog kolodvora fonogramom.

(13) Ako se između mjesta na pruzi i kolodvora u koji se vlak vraća nalazi izvršni radnik za osiguranje prometa na ŽCP-ima, prije dopuštenja u povratku prometnik vlakova, a iznimno izvršni radnik željezničkog prijevoznika, mora prednajaviti vožnju vlaka izvršnom radniku za osiguranje prometa na ŽCP-ima.

(14) Nakon povratka vlaka s pruge daje se odjava prometniku vlakova koji je dao dopuštenje za otpremu vlaka do nekog mjesta na otvorenoj pruži fonogramom.

(15) Sadržaj fonograma i način komuniciranja prometnika vlakova te izvršnih radnika željezničkih prijevoznika, upravitelj infrastrukture dužan je propisati općim aktom.

(16) Detaljne odredbe o prometu vlaka do nekog mjesta na otvorenoj pruži upravitelj infrastrukture dužan je propisati uputom u skladu s važećim voznim redom.

(17) Materijalni vlak se na međukolodvorski odsjek na kojem radi otprema prema uvjetima iz ovog članka te mora imati najmanje jednog izvršnog radnika za praćenje vlaka i sve popratne isprave vlaka. Materijalni vlak otprema se isključivo u uvjetima zatvorene pruge, a umjesto broja označava se slovima MV.

(18) Upravitelj infrastrukture može otpremati manevarske sastave na otvorenu prugu isključivo u uvjetima zatvorene pruge.

(19) Uvjete kretanja materijalnih vlakova i manevarskih sastava na zatvorenoj pruži odnosno kolosijeku upravitelj infrastrukture dužan je propisati općim aktom.

Potiskivanje vlaka

Članak 153.

(1) Vlak se može potiskivati samo zakvačenom potiskivalicom.

(2) Potiskivanje vlaka dopušteno je samo na prugama odnosno pružnim dionicama koje je odredio upravitelj infrastrukture, a koje je dužan objaviti u Izvješću o mreži.

(3) Automatska kočnica potiskivalice mora biti spojena s automatskim kočnicama vlaka.

(4) Potiskivanje vlaka dopušteno je samo na prugama odnosno pružnim dionicama s polumjerima horizontalnog luka većima od 220 metara.

(5) Sila kojom se vlak potiskuje može iznositi najviše 150 kN u odbojnicima. Na osnovi te sile i drugih parametara pruge određuje se i najveće opterećenje potiskivalice.

(6) Samo jedna električna lokomotiva može se uporabiti za potiskivanje.

(7) Ako se za potiskivanje uporabe dvije dizelske lokomotive, njihova ukupna sila potiskivanja u odbojnicima ne smije biti veća od 150 kN.

(8) Odbojničke osi vozila u vlaku koji se potiskuje i odbojničke osi lokomotiva mogu imati razliku do 85 milimetara, a kvačenje se obavlja tako da se odbojnici dodiruju.

(9) U vlak koji se potiskuje ne smiju se uvrstiti vagoni ukupne mase od 10 tona ili manje, vagoni s niskim podom za prijevoz kamiona, neradne motorne garniture, motorna pružna

vozila, vagoni zakvačeni krutim kvačilom, vagoni međusobno spojeni teretom te drugi vagoni za koje je u prijevoznim uvjetima zabranjeno potiskivanje.

(10) Sporazumijevanje između strojovođe u voznoj lokomotivi i potiskivalici obavlja se propisanim signalnim znakovima osoblja vučnog vozila ili sredstvima sporazumijevanja u skladu s tehničkim mogućnostima.

Vožnja pomoćnog vučnog vozila i pomoćnog vlaka

Članak 154.

(1) Prije otpreme pomoćnog vučnog vozila odnosno pomoćnog vlaka do vlaka kojem se pruža pomoć odnosno do ugroženog mjesta na otvorenoj pruzi, prometnik vlakova traži dopuštenje od prometnika vlakova u susjednom kolodvoru na odnosnom međukolodvorskom odsjeku, pri čemu se pomoćno vučno vozilo evidentira PVV–1, PVV–2, itd., a pomoćni vlak PVL–1, PVL–2, itd.. Na jednak način upisuju se i podaci u popratne isprave vlaka.

(2) Prometnici vlakova prije otpreme pomoćnog vučnog vozila odnosno pomoćnog vlaka moraju se dogovoriti u koji kolodvor se vlak odnosno pomoćni vlak povlači ili gura s otvorene pruge te o drugim sigurnosnim mjerama i u skladu s tim izmjenjuju fonograme dopuštenja.

(3) Za pomoćni vlak ispostavljaju se potrebne popratne isprave vlaka, a za pomoćno vučno vozilo samo pisani nalog. Pomoćnom vučnom vozilu odnosno pomoćnom vlaku u kolodvoru se daje pisani nalog o točnom kilometarskom položaju čela ili kraja vlaka koji je tražio pomoć odnosno o točnom kilometarskom položaju ugroženog mjesta, o načinu osiguranja ulaska vlaka u kolodvor te o drugim sigurnosnim mjerama. U pisanom nalogu koji se ispostavlja za pomoćno vučno vozilo uz oznaku u skladu s odredbama iz stavka 1. ovog članka umjesto broja vlaka upisuje se serija i individualni broj vučnog vozila (PVV–n/serija i individualni broj vučnog vozila).

(4) Pomoćni vlak odnosno pomoćno vučno vozilo koje se šalje po vlak na otvorenu prugu smije voziti najvećom dopuštenom brzinom do 30 km/h, a prije povlačenja odnosno guranja vlaka kojem se pruža pomoć mora se obaviti propisana proba kočenja. Najveća dopuštena brzina povlačenja vlaka smije biti do 30 km/h.

(5) Ako se na pruzi opremljenoj uređajem APB ili MO s automatskim odjavnicama pomoćno vučno vozilo odnosno pomoćni vlak otprema u istom smjeru u kojem vozi i vlak kojem se šalje pomoć, tada se u pisanom nalogu mora navesti da se od glavnog signala koji štiti prostorni odsjek u kojem se nalazi vlak kojem se pruža pomoć mora voziti oprezno.

(6) Ako se na pruzi opremljenoj uređajem APB ili MO s automatskim odjavnicama pomoćno vučno vozilo odnosno pomoćni vlak otprema na prugu ususret vlaku kojem se pruža pomoć, tada se u pisanom nalogu, osim podataka o mjestu zaustavljanja vlaka kojem se pruža pomoć, mora navesti da prostorni signali za njega ne vrijede te da su ŽCP–i s uređajem za osiguranje ŽCP–a neosigurani.

(7) Strojovođa pomoćnog vučnog vozila odnosno pomoćnog vlaka prilagođava brzinu prema preglednosti pruge kako bi se sigurno približio vlaku koji je tražio pomoć odnosno ugroženom mjestu.

(8) Nakon što prometnici vlakova susjednih kolodvora pouzdano utvrde da je pruga slobodna i prohodna, razmjenjuju o tome fonograme.

(9) Za vožnju pomoćnog vučnog vozila odnosno pomoćnog vlaka kod pružanja pomoći obavezno je dokazno sporazumijevanje između susjednih kolodvora.

(10) Pomoćni vlak mora imati najmanje jednog izvršnog radnika za praćenje vlaka na međukolodvorskom odsjeku na kojem pruža pomoć.

Zatvaranje pruge odnosno kolosijeka

Članak 155.

(1) Za vrijeme kada se na pružnoj dionici odnosno kolosijeku obavljaju radovi koji ne dopuštaju njihovu uporabu za promet, takva pružna dionica odnosno kolosijek mora se isključiti iz uporabe. Pružna dionica odnosno kolosijek koji je isključen iz uporabe mora biti zaštićen signalima koji zabranjuju vožnju.

(2) Na pružnoj dionici odnosno kolosijeku koji je isključen iz uporabe smiju voziti samo vlakovi za potrebe upravitelja infrastrukture i vozila za potrebe izvođenja radova.

(3) Isključenje pružne dionice odnosno kolosijeka iz uporabe naziva se zatvaranje pruge odnosno kolosijeka, a može biti predviđeno i nepredviđeno.

(4) Kod predviđenog zatvaranja pružna dionica odnosno kolosijek isključuje se iz uporabe zbog predviđenih radova, a kod nepredviđenog zbog iznenada nastale neuporabljivosti.

(5) Za predviđeno zatvaranje pruge odnosno kolosijeka slobodni intervali u prometu vlakova mogu biti određeni voznim redom ili se oni određuju na temelju zahtjeva za zatvaranje pruge odnosno kolosijeka. O svim predviđenim zatvaranjima pruge odnosno kolosijeka moraju biti obaviješteni željeznički prijevoznici kojih se to tiče najkasnije 10 dana prije predviđenog zatvaranja.

(6) Upravitelj infrastrukture dužan je općim aktom propisati rokove za podnošenje zahtjeva za izvođenje predviđenih radova i postupak za izvođenje radova za vrijeme zatvaranja pruge odnosno kolosijeka.

(7) Odobreno vrijeme trajanja zatvorenosti pruge ne smije se produljiti.

Lagana vožnja

Članak 156.

- (1) Lagana vožnja je vožnja smanjenom brzinom. Smanjena brzina je brzina niža od dopuštene infrastrukturne brzine ili ograničene brzine, a uvodi se zbog tehničkog stanja pruge ili izvedbe radova. Smanjena brzina je privremenog karaktera i nije propisana voznim redom.
- (2) Mjesta na pruzi na kojima se dopuštena infrastrukturna brzina odnosno ograničena brzina mora privremeno smanjiti, moraju biti signalizirana propisanim signalima za laganu vožnju.
- (3) Lagana vožnja smije trajati najdulje 6 mjeseci.
- (4) Ako se nakon završetka radova uvodi planirana lagana vožnja, o njezinu uvođenju upravitelj infrastrukture mora obavijestiti brzojavom željezničke prijevoznike kojih se to tiče. Brzojav se daje najkasnije do 12.00 sati radnog dana koji prethodi danu uvođenja lagane vožnje. U tom brzojavu obavezno se navode kilometarski položaji početka i završetka lagane vožnje, smanjena brzina i produljenja voznih vremena za vlakove.
- (5) Postupak kod izuzetne potrebe za uvođenjem lagane vožnje upravitelj infrastrukture dužan je propisati općim aktom.

Promet pružnih vozila

Članak 157.

- (1) Pružnim vozilom u prometnom smislu smatra se svako vozilo koje se na otvorenu prugu otprema s popusnicom.
- (2) Vožnja pružnog vozila noću, kao i danju kada je vidik spriječen, dopuštena je samo u hitnim slučajevima uz prethodno odobrenje upravitelja infrastrukture. Iznimno, kod radova većeg obima (modernizacija, obnova, radovi odobreni zatvorom pruge) unaprijed se može planirati rad odnosno vožnja pružnih vozila noću.
- (3) Vožnja pružnog vozila ne smije ometati promet vlaka i pružno vozilo se ne smije otpremiti na međukolodvorski odsjek zauzet vlakom niti se vlak smije otpremiti na međukolodvorski odsjek zauzet pružnim vozilom. Na međukolodvorski odsjek zatvoren za promet vlakova mogu se otpremiti i pružna vozila i materijalni vlakovi, pod sigurnosnim uvjetima koje je upravitelj infrastrukture dužan propisati općim aktom.
- (4) Kod vožnje pružnog vozila ne rukuje se glavnim signalima, a ŽCP-i s automatskim uređajima za osiguranje ŽCP-a smatraju se neosiguranima.
- (5) Vozilo za posebne namjene s vlastitim pogonom može se otpremiti kao pružno vozilo i s vučenim vagonima, ali moraju biti osigurani uvjeti za možebitno obavljanje probe kočenja na zatvorenoj pruzi te pratnja pružnog vozila ako se planira guranje vagona.
- (6) Detaljne odredbe o reguliranju prometa pružnih vozila i materijalnih vlakova upravitelj infrastrukture dužan je propisati općim aktom.

Postupak kada vozila odbjegu ili kada se vlak raskine

Članak 158.

- (1) Kada vozila odbjegu iz kolodvora ili s nekog mjesta na otvorenoj pruzi, o njihovom odbjegu moraju se odmah obavijestiti susjedni kolodvor i svi izvršni radnici upravitelja infrastrukture na odnosnom međukolodvorskom razmaku.
- (2) Kada izvršni radnici za osiguranje prometa na ŽCP-ima doznaju da su vozila ili dio vlaka odbjegli odmah moraju zaštititi ŽCP-e, a potom uporabiti sva sredstva s kojima raspolažu da zaustave vozila koja su odbjegli.
- (3) Kada se utvrdi da odbjegli vozila dolaze u susret vlaku, moraju se poduzeti mjere za zaustavljanje vlaka i strojovođu obavijestiti o odbjelim vozilima.
- (4) Opće mjere u kolodvoru koje treba poduzeti su sljedeće:
 - a) skretnice se moraju postaviti tako da odbjegli vozila voze na sporedni kolosijek i
 - b) na obje tračnice kolosijeka na koji su okrenute skretnice postavljaju se ručne zaustavne papuče i druga sredstva za zaustavljanje.
- (5) Ako se predviđa da se odbjegli vozila neće moći zaustaviti u kolodvoru, a na pruzi prema susjednom kolodvoru nalazi se vlak suprotnog ili istog smjera, skretnica nekog sporednog kolosijeka mora se postaviti u polovičan položaj ili na drugi način izazvati da odbjegli vozila iskoče.
- (6) Ako na odbjelim vozilima nema putnika ili osoblja, ta vozila se mogu pustiti i na prazan krnji kolosijek.
- (7) Odbjegli vozila mogu se zaustavljati i lokomotivom koja se ispred vozila mora kretati odgovarajućom brzinom kako bi je odbjegli vozila mogla sustići.

XV. REGULIRANJE PROMETA VLAKOVA ZA VRIJEME NEISPRAVNOSTI NA SS UREĐAJIMA I SREDSTVIMA ZA SPORAZUMIJEVANJE

Reguliranje prometa vlakova za vrijeme neispravnosti na SS uređajima

Članak 159.

- (1) Kada se utvrdi neispravnost u radu SS uređaja u kolodvoru odnosno na otvorenoj pruzi, izvršni radnik upravitelja infrastrukture utvrđuje o kakvoj se neispravnosti radi te poduzima mjere potrebne za odvijanje sigurnog prometa.

(2) Upravitelj infrastrukture dužan je postupak za utvrđivanje neispravnosti propisati u napatku za rukovanje pojedinim SS uređajem, a postupak za otklanjanje neispravnosti svih SS uređaja dužan je propisati jedinstvenim aktom.

(3) Najveća dopuštena brzina vlakova koji voze u kolodvorskom razmaku zbog neispravnosti ili isključenja SS uređaja ne smije biti veća od 100 km/h.

(4) Ako se kod rukovanja SS uređajem vozni put ne može formirati uporabom tastera, on se formira pojedinačnim postavljanjem skretnica odnosno postavljanjem skretnica na samom mjestu.

(5) Kod potpunog prekida u napajanju SS uređaja električnom energijom, osiguranje voznih putova uređajem nije moguće. Skretnica u voznom putu u pravilan položaj te zaštitne skretnice i iskliznice u položaj bočne zaštite postavljaju se na samom mjestu u skladu s napatkom o rukovanju SS uređajem. Slobodnost kolosijeka, međnika i skretnica u putu proklizavanja mora se provjeriti na samom mjestu. ŽCP-i se zaštićuju na način propisan u uputi za rukovanje uređajem za osiguranje ŽCP-a.

Članak 160.

(1) Za vrijeme neispravnosti glavnog signala prolazak vlaka kraj istog signalizira se signalnim znakom »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h« odnosno daje se signalnim znakom »Naprijed« ili odobrenjem preko RDU-a ili telefona koji se nalazi kod tog signala.

(2) O neispravnosti izlaznog signala koji ne može signalizirati signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«, strojovođu se obavještava pisanim nalogom. Ako se nalog ispostavlja u onom kolodvoru u kojem je izlazni signal neispravan, tada se u sadržaju naloga mora navesti:

a) da izlazni signal (oznaka signala) za određeni kolosijek ne vrijedi i

b) da je prolazak pokraj tog signala dopušten.

(3) Ako se pisani nalog za vožnju vlaka pokraj neispravnog izlaznog signala koji ne može signalizirati signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h« ispostavlja u jednom od prethodnih kolodvora, tada se u sadržaju naloga mora navesti:

a) da izlazni signal (oznaka signala) u određenom kolodvoru za određeni kolosijek ne vrijedi i

b) da je prolazak pokraj izlaznog signala dopušten uz davanje signalnog znaka »Naprijed« pokraj njega.

(4) Ako se strojovođi pisanim nalogom, RDU-om ili telefonom dopusti prolazak pokraj neispravnog ulaznog, izlaznog ili zaštitnog signala, to znači da strojovođa preko skretničkog područja treba voziti ograničenom brzinom propisanom u voznom redu, ali ne više od 50 km/h, osim onda kada prometnik vlakova strojovođu obavijesti da je brzina zbog stanja skretnica smanjena.

(5) Ako strojovođa pisanim nalogom ili sredstvima sporazumijevanja nije obaviješten o dopuštenoj vožnji pokraj glavnog signala koji ne signalizira dopuštenu vožnju, nego ga je o dopuštenju za prolazak usmeno obavijestio izvršni radnik upravitelja infrastrukture uz davanje

signalnog znaka »Naprijed«, strojovođa treba postupiti kao da glavni signal signalizira signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«.

(6) Ako u osiguranom voznom putu ima graničnih kolosiječnih signala ili manevarskih signala za zaštitu voznog puta koji zbog neispravnosti signaliziraju da je vožnja zabranjena, tada strojovođa mora biti obaviješten o tome da je prolazak pokraj tih signala dopušten.

(7) Ako se umjesto obavještavanja strojovođe rukuje ulaznim signalom tako da on signalizira signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«, tada strojovođa mora od ulaznog signala voziti oprezno brzinom do najviše 20 km/h. Ako se strojovođi u kolodvoru daje zapovijed za nastavak vožnje, ta brzina vrijedi sve dok posljednje vozilo u vlaku ne napusti ulazno skretničko područje.

(8) Ako se umjesto obavještavanja strojovođe rukuje izlaznim odnosno zaštitnim signalom tako da on signalizira signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«, tada strojovođa mora od signala preko skretničkog područja iza signala voziti oprezno brzinom do najviše 20 km/h i dalje nastavlja najvećom dopuštenom brzinom. Ako se izlaznim odnosno zaštitnim signalom predsignaliziraju signalni znakovi sljedećeg glavnog signala, nakon što posljednje vozilo u vlaku napusti skretničko područje iza tog signala, do sljedećeg glavnog signala vožnja mora biti oprezna i prema preglednosti pruge brzinom do najviše 30 km/h.

(9) Ako se ulazak ili izlazak vlaka dopušta na temelju signalnog znaka »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«, a iza glavnog signala se nalazi ŽCP koji se osigurava SS uređajem, takav ŽCP smatra se neosiguranim te strojovođa postupa u skladu s odredbama iz članka 129. stavka 1. ovog Pravilnika.

(10) Ako se ulazak ili izlazak vlaka dopušta signalnim znakom »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«, smatra se da signalni znakovi manevarskih signala za zaštitu voznog puta ne vrijede za vožnju vlaka, ali se oni postavljaju tako da signaliziraju slobodno manevriranje ako je to moguće.

Članak 161.

(1) Za vrijeme isključenja SS uređaja zbog održavanja ili drugih radova, uzastopni vlakovi smiju se otpremati samo u kolodvorskom razmaku. Za te vlakove, kao i za vlakove suprotnog smjera na jednokolosiječnoj pruzi, obavezno je traženje dopuštenja te davanje najave i odjave.

(2) Kada uređaj za osiguranje prometa na pruzi ne omogućava kontrolu stanja svakog pojedinog prostornog odsjeka te se zbog smetnje ili kvara pojavi zauzeće jednog ili više blokovnih prostornih odsjeka ili je jedan od prostornih signala neispravan i signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, uzastopni vlakovi otpremaju se u kolodvorskom razmaku.

(3) Kada se na jednokolosiječnoj pruzi i na pruzi s obostranim prometom ne može dobiti privola pomoću SS uređaja za otpremu vlakova, vlakovi se otpremaju u kolodvorskom razmaku u onom smjeru za koji ne postoji privola. Za prvi vlak koji se otprema u smjeru za koji postoji privola obavezno je traženje dopuštenja.

(4) Nakon uvođenja kolodvorskog razmaka, od prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen do onog prostornog signala koji signalizira

signalni znak za dopuštenu vožnju, vlakovi moraju voziti smanjenom brzinom, ali ne većom od 30 km/h.

(5) Kod reguliranja prometa vlakova u kolodvorskom razmaku zbog neispravnosti SS uređaja, prometnik vlakova obavještava pisanim nalogom strojovođu svakog vlaka o sljedećem:

a) da se promet vlakova odvija u kolodvorskom razmaku

b) koji prostorni signali ne vrijede

c) koji su ŽCP-i s uređajem za osiguranje ŽCP-a neosigurani

d) ako je neuporabljiv prvi prostorni signal ispred ulaznog signala, da se od njega mora voziti smanjenom brzinom, ali ne većom od 30 km/h

e) o opreznoj vožnji i smanjenoj brzini na pojedinim prostornim odsjecima i

f) o brojevima prostornih signala od kojih i do kojih se mora voziti smanjenom brzinom.

(6) Obavještavanje strojovođe obavlja prometnik vlakova u kolodvoru koji otprema vlak u kolodvorskom razmaku.

(7) Upravitelj infrastrukture dužan je općim aktom propisati sve postupke vezane za utvrđivanje neispravnosti SS uređaja i način reguliranja prometa za vrijeme neispravnosti SS uređaja.

Članak 162.

(1) Nakon što strojovođa odnosno izvršni radnik željezničkog prijevoznika obavijesti prometnika vlakova da je vlak stao ispred prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili ispred neosvijetljenog prostornog signala, prometnici vlakova susjednih kolodvora odnosno međukolodvorskog odsjeka moraju utvrditi da na sljedećem prostornom odsjeku nema vlaka ili raskinutog dijela vlaka i postoji li neispravnost na uređaju za osiguranje ŽCP-a.

(2) Kada se utvrdi da nema smetnji za daljnju vožnju, a uređaji ne omogućavaju kontrolu slobodnosti kolosijeka, dopuštenje za nastavak vožnje pojedinog vlaka strojovođa daje prometnik vlakova sljedećeg kolodvora u nazočnosti prometnika vlakova prethodnog kolodvora odnosno sredstvima dokaznog sporazumijevanja.

(3) Kada se na dijelu pruge koji se nalazi između glavnog signala ispred kojeg je vlak stao i kolodvora nalaze ŽCP-i s uređajem za osiguranje ŽCP-a koji nisu osigurani, kod dopuštenja za nastavak vožnje vlaka moraju se navesti kilometarski položaji neosiguranih ŽCP-a.

(4) Dopuštenje za nastavljanje vožnje daje se prvom vlaku u smjeru vožnje. Za uzastopni vlak smije se dati dopuštenje za nastavljanje vožnje kad je prethodni vlak ušao cijeli u kolodvor na jednak način kao i za prethodni vlak.

(5) Ako se obavijest ili zapovijed daje preko RDU–a, prometnik vlakova sljedećeg kolodvora mora se prije davanja zapovijedi sporazumjeti s prometnikom vlakova prethodnog kolodvora o potrebnim mjerama.

(6) Za daljnju vožnju od ulaznog signala vrijede signalni znakovi ulaznog signala, ručni signalni znakovi ili odobrenje dano sredstvima dokaznog sporazumijevanja.

(7) Dopuštenje za nastavak vožnje vlaka koji je stao ispred prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, kada uređaji omogućuju kontrolu slobodnosti kolosijeka, daje prometnik vlakova sljedećeg kolodvora sredstvima dokaznog sporazumijevanja. U dopuštenju se navodi da je vožnja do sljedećeg glavnog signala dopuštena najvećom brzinom do 30 km/h i da je za nastavak vožnje mjerodavan signalni znak sljedećeg glavnog signala.

(8) Uzastopnom vlaku koji se u trenutku smetnje zatekao na pruzi, prometnik vlakova smije dati dopuštenje za nastavak vožnje tek kada je prethodni vlak stigao cijeli u sljedeći kolodvor.

Članak 163.

(1) Kada se izlazni signal zbog neispravnosti kolodvorskog SS uređaja ne može postaviti tako da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju, a uređaj omogućuje kontrolu slobodnosti prvog prostornog odsjeka, vlakovi se otpremaju u blokovnom prostornom razmaku.

(2) Ako je u kolodvoru koji se nalazi na pruzi opremljenoj uređajem APB izlazni signal neispravan i zadovoljen je uvjet iz stavka 1. ovog članka, tada se strojovođa o tome obavještava pisanim nalogom u čijem se sadržaju mora navesti:

a) da izlazni signal (naziv signala) s određenog kolosijeka ne vrijedi i da je prolazak pokraj njega dopušten i

b) da je do prvog sljedećeg glavnog signala potrebno voziti brzinom do najviše 30 km/h te da je za nastavak vožnje mjerodavan signalni znak tog signala.

(3) Uzastopni vlak otprema se na isti takav način nakon što prethodni vlak napusti prvi prostorni odsjek.

Članak 164.

(1) Prometnik vlakova nakon što dobije obavijest o kvaru pružnog dijela AS uređaja, o tome obavještava susjedni kolodvor na odnosnom međukolodvorskom odsjeku i izvršne radnike koji su zaduženi za održavanje željezničkih infrastrukturnih podsustava i njihovih dijelova. Dok se ne popravi kvar, strojovođu svakog vlaka potrebno je pisanim nalogom obavještavati o tome kod kojeg signala je pružni AS uređaj neispravan uz navođenje najveće dopuštene brzine vlaka.

(2) Na TK–pruzi i na pruzi s uređajem za vođenje vlaka te na pruzi s automatskim odjavnicama reguliranje prometa vlakova za vrijeme neispravnosti SS uređaja obavlja se u skladu s odredbama iz članaka od 159. do 164. ovog Pravilnika, a sve obavijesti i zapovijedi strojovođi daju se sredstvima dokaznog sporazumijevanja.

Reguliranje prometa vlakova za vrijeme neispravnosti sredstava za sporazumijevanje

Članak 165.

(1) Kada na sredstvima za sporazumijevanje nastupi neispravnost, promet uzastopnih i suprotnih vlakova regulira se pomoću uređaja APB ili MO.

(2) Kada na sredstvima za sporazumijevanje nastupi neispravnost i kada ni SS uređaji između dvaju susjednih kolodvora nisu ispravni, na prugama opremljenim uređajem APB i MO zabranjuje se otprema vlakova.

(3) Na prugama bez uređaja APB ili MO zabranjuje se otprema vlakova na kolodvorske prostorne odsjeke na kojima je nastala neispravnost na sredstvima za sporazumijevanje.

(4) Kada na sredstvima za dokazno sporazumijevanje nastupi neispravnost, reguliranje prometa iznimno je dozvoljeno drugim sredstvima za sporazumijevanje uz nazočnost svjedoka.

(5) Dođe li do zaustavljanja vlaka na pruzi u vrijeme kada su sredstva za sporazumijevanje sa susjednim kolodvorima ili TK– dispečerom neispravna, osoblje vlaka postupa na sljedeći način:

a) kada je vlak stao ispred prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju, on smije nastaviti vožnju nakon promjene signalnog znaka na prostornom signalu: ako se signalni znak na prostornom signalu ne promijeni u roku od 3 minute nakon zaustavljanja vlaka ili ako je vlak stao ispred neosvijetljenog prostornog signala, nakon što je utvrđeno da sredstva za sporazumijevanje ne rade, vlak nastavlja vožnju do prvog sljedećeg prostornog signala prema preglednosti pruge brzinom do 30 km/h; ako prostorni signal signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju, vlak nastavlja vožnju najvećom dopuštenom brzinom; u protivnom, opisani postupak ponavlja se do ulaznog signala sljedećeg kolodvora, a ŽCP–i s uređajem za osiguranje ŽCP–a smatraju se neosiguranima

b) kada ulazni signal nezaposjednutog TK– kolodvora ili ulazni signal nezaposjednutog kolodvora uključenog u APR signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili kada je neosvijetljen, a sporazumijevanje s TK– dispečerom odnosno prometnim dispečerom nije ostvareno, nakon zadržavanja ispred ulaznog signala od 5 minuta strojovođa nastavlja vožnju do ulazne skretnice brzinom do 30 km/h i ispred nje zaustavlja vlak; osoblje vlaka mora utvrditi stanje ispravnosti i položaj skretnica te slobodnost kolosijeka u ulaznom voznom putu vlaka, a zatim prema mogućnosti vlak ulazi u kolodvor. ŽCP–i s uređajem za osiguranje ŽCP–a smatraju se neosiguranima

c) kada osoblje vlaka o smetnji kod vlaka ili na pruzi ne može obavijestiti ni jedan od susjednih kolodvora, a vlak ne može nastaviti daljnju vožnju, strojovođa šalje nekog od osoblja vlaka u bliži kolodvor; kod vlaka SV–bez, vlak čeka na izvršnog radnika upravitelja infrastrukture izaslanog iz kolodvora.

(6) Ako zbog neispravnosti dijela RDU–a koji se nalazi kod prometnog dispečera nije moguće sporazumijevanje RDU–om, o tome upravitelj infrastrukture mora obavijestiti sve korisnike

trasa kojih se to tiče. Po dobivenoj obavijesti korisnici trasa dužni su osigurati dodatno osoblje vlaka na vlakovima koji su voznim redom predviđeni da voze SV–bez, osim kod lokomotivskih vlakova na dionicama pruga objavljenim u Izvješću o mreži.

XVI. ODREDBE O EVIDENCIJAMA

Opće odredbe

Članak 166.

- (1) Evidencije propisane ovim Pravilnikom mogu biti informatičke i ručne.
- (2) Ručne evidencije mogu biti knjige, blokovi i tiskanice.
- (3) Ako programska rješenja i informatička opremljenost službenih i radnih mjesta to omogućuju, evidencije se obavezno vode informatički.
- (4) U informatičke evidencije mora biti moguće unositi sve podatke koji se upisuju u ručne evidencije čiji redosljed mora biti jednak redosljedu podataka u ručnim evidencijama.
- (5) Evidencije propisane ovim Pravilnikom označavaju se slovnom oznakom SE i arapskim brojem.
- (6) Slovna oznaka SE označava kraticu od sigurnosna evidencija.
- (7) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici dužni su općim aktima propisati izgled i način popunjavanja evidencija koje se spominju u ovom Pravilniku, a čiji se obrasci ne nalaze u Prilogu ovog Pravilnika.

Popunjavanje evidencija

Članak 167.

- (1) Sadržaj evidencija mora biti napisan čitljivo, na standardnom hrvatskom jeziku i latiničnim pismom.
- (2) Na informatičkoj evidenciji koja se tiska te na ručnoj evidenciji na kojoj postoji oznaka mjesta za potpis izvršnog radnika, dotični izvršni radnici moraju čitljivo napisati ime i prezime te se potpisati.
- (3) Kad se evidencije predaju na dva ili više radnih mjesta, potpisuje je izvršni radnik koji ju preuzima.
- (4) Zapis u evidenciji ne smije se prepravljati ni brisati.

(5) Ako se podatak upisan u evidenciju mora promijeniti, mijenja se na sljedeći način:

a) ako je moguće, ispostavlja se nova evidencija ili

b) ako se podaci mijenjaju ručno, precrtavaju se tankom valovitom linijom tako da prethodno upisan podatak ostane čitljiv, a iznad ili ispod dopisuje se ispravan podatak uz vlastoručni potpis.

(6) Evidencije uporabljene tijekom godine moraju se čuvati do kraja sljedeće godine.

Popratne isprave vlaka

Članak 168.

Popratne isprave vlaka su nalog za vožnju vlaka i Izvješće o sastavu i kočenju vlaka. Kada se ispostavlja pisani nalog, tada se i ta evidencija smatra popratnom ispravom vlaka.

Nalog za vožnju vlaka, SE-1

Članak 169.

(1) U nalog za vožnju vlaka kojeg popunjava upravitelj infrastrukture unosi se sljedeće:

a) broj i vozna relacija vlaka

b) posebne obavijesti o sastavu vlaka (npr. pošiljke s opasnim tvarima, izvanredne pošiljke, ostali posebni uvjeti kod vlaka)

c) zapovijedi i obavijesti i

d) prilozi naloga za vožnju.

(2) Obrazac naloga za vožnju vlaka propisanog je oblika i nalazi se u Prilogu ovog Pravilnika.

Izvješće o sastavu i kočenju vlaka, SE-2

Članak 170.

(1) Izvješće o sastavu i kočenju vlaka, kojeg popunjavaju željeznički prijevoznici i upravitelj infrastrukture (svaki za svoje vlakove), mora sadržavati:

a) broj i vožnju relaciju vlaka

b) mjesto i vrijeme sastavljanja izvješća

c) podatke o radnim lokomotivama u vlaku

d) podatke o vučenim vozilima u vlaku (individualni broj vozila, broj osovina na svakom vozilu, dužina vozila, podaci o nekočenim vozilima, bruto masa vozila, relacija vožnje vozila) s naznakom da li se podaci upisuju po redu počevši od posljednjeg ili prvog vozila u vlaku

e) ukupnu masu vlaka

f) duljinu vlaka

g) ukupan broj osovina vlaka

h) potreban postotak kočenja

i) stvarnu i potrebnu kočnu masu i

j) podatke o obavljenoj probi kočenja (vrsta i vrijeme).

(2) Podaci u Izvješću o sastavu i kočenju vlaka obavezno se popunjavaju prije polaska vlaka iz polaznog kolodvora i kod svake promjene sastava i kočenja vlaka.

(3) Za lokomotivske vlakove nije potrebno ispostavljati Izvješće o sastavu i kočenju vlaka.

Pisani nalog, SE-3

Članak 171.

(1) Pisani nalog je popratna isprava kojom prometnik vlakova obavještava strojovođu o posebnostima koje su se dogodile po izdavanju naloga za vožnju vlaka ili o posebnostima o kojima strojovođu nije bilo moguće obavijestiti nalogom za vožnju vlaka.

(2) Tekst zapovijedi može se unaprijed ispisati i nalijepiti na oba primjerka pisanog naloga s time što se prometnik vlakova mora potpisati preko ruba naloga i nalijepljenog dijela i na isti način ovjeriti kolodvorskim pečatom.

(3) Kada tekst obavijesti odnosno zapovijedi ne stane na jedan pisani nalog, koristi se više pisanih naloga s time da se u prvi nalog mora upisati ukupan broj ispostavljenih pisanih naloga.

(4) Obrazac pisanog naloga propisanog je oblika i nalazi se u Prilogu ovog Pravilnika.

Izvešće o primopredaji vlaka, SE-4

Članak 172.

- (1) Izvešće o primopredaji vlaka je dokument kojim željeznički prijevoznik u polaznom kolodvoru odnosno u kolodvoru promjene sastava ili kočenja vlaka upravitelju infrastrukture potvrđuje da je vlak spreman za otpremu.
- (2) Izvešće o primopredaji vlaka osoblje željezničkog prijevoznika, uz međusobno potpisivanje i evidentiranje vremena primopredaje, uručuje izvršnom radniku upravitelja infrastrukture.
- (3) Izvršni radnik upravitelja infrastrukture tek po dobivenom Izvešću o primopredaji vlaka smije ispostaviti nalog za vožnju željezničkom prijevozniku.
- (4) Obrazac Izvešća o primopredaji vlaka propisanog je oblika i nalazi se u Prilogu ovog Pravilnika.

Raspored manevriranja, SE-5

Članak 173.

- (1) Izvršni radnici željezničkog prijevoznika potrebu za obavljanjem manevriranja prenose prometniku vlakova ispostavljanjem rasporeda manevriranja. Potpisom rasporeda manevriranja prometnik vlakova izdaje zapovijed za manevriranje izvršnim radnicima koji obavljaju manevarski rad.
- (2) Prometnik vlakova raspored manevriranja ispostavlja strojovođi kod lokomotivskih vožnji bez pratnje u kolodvorima u kojima se zapovijedi za pojedina manevarska kretanja ne signaliziraju manevarskim signalima za zaštitu voznog puta odnosno graničnim kolosiječnim signalima.
- (3) Tiskanice »Raspored manevriranja« povezane su u blokove i popunjavaju se u tri primjerka. Matica ostaje u bloku i na njoj prometnik vlakova potvrđuje prijem. Prvu kopiju prometnik vlakova uručuje izvršnim radnicima koji obavljaju manevarski rad, a preko druge kontrolira provedbu.
- (4) Obrazac rasporeda manevriranja propisanog je oblika i nalazi se u Prilogu ovog Pravilnika.

XVII. OPERATIVNO REGULIRANJE PROMETA

Članak 174.

- (1) Za osiguranje učinkovitosti željezničkog prometa u slučaju odstupanja od voznog reda upravitelj infrastrukture mora organizirati operativno reguliranje prometa.
- (2) Operativno reguliranje prometa organizirano je kroz prometnu operativu. Sjedište, broj i poslove prometnih operativa određuje upravitelj infrastrukture.
- (3) Upravitelj infrastrukture dužan je donijeti opći akt kojim se detaljnije propisuju poslovi prometnih operativa.
- (4) Željeznički prijevoznici mogu organizirati svoje operative za planiranje i praćenje izvršenja prijevoza.
- (5) Željeznički prijevoznici dužni su prometnim operativama dostavljati sljedeće podatke:
 - a) o predviđenim vožnjama izvanrednih vlakova
 - b) o otkazivanju redovnih vlakova
 - c) o povećanju ili smanjenju planirane količine tereta u vlaku
 - d) o potrebi uvrštavanja izvanrednih pošiljaka u vlak
 - e) o prijevozu opasnih tvari
 - f) o potrebi vožnje vlaka s prekoračenom duljinom
 - g) o prednosti vlaka manjeg ranga pred vlakom većeg ranga (za vlastite vlakove)
 - h) o promjeni u sastavu vlaka za prijevoz putnika i
 - i) o svim drugim odstupanjima u prijevozu.
- (6) Željeznički prijevoznici podatke iz stavka 5. ovog članka dostavljaju prometnim operativama izravno putem svojih operativa ili upravitelju infrastrukture dostavljaju popis odgovornih osoba za međusobnu komunikaciju i dostavu podataka.

XVIII. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 175.

- (1) Danom stupanja na snagu ovog Pravilnika prestaje važiti Pravilnik o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnog tijeka željezničkog prometa («Narodne novine», br. 133/09., 14/10. i 56/12.), osim članaka 216., 217., 218., 219. i 220. koji prestaju važiti 10. prosinca 2017..

(2) Do potrošnje zaliha evidencija propisanih u Prilogu 8 Pravilnika o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnog tijeka željezničkog prometa (»Narodne novine«, br. 133/09., 14/10. i 56/12.), a najdulje 12 mjeseci od dana stupanja na snagu ovog Pravilnika, upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik primjenjuju sljedeće evidencije:

a) umjesto SE–3 može se koristiti EPS–5

b) umjesto SE–5 može se koristiti EPS–7.

(3) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici dužni su svoje opće akte uskladiti sa odredbama ovog Pravilnika u roku od 12 mjeseci od dana stupanja na snagu ovog Pravilnika.

Članak 176.

Prilog je tiskan uz ovaj Pravilnik i čini njegov sastavni dio.

Članak 177.

Ovaj Pravilnik stupa na snagu 11. prosinca 2016., osim članka 168., 169., 170. i 172. koji stupaju na snagu 10. prosinca 2017..

Klasa: 011-01/16-02/103

Urbroj: 530-05-2-2-1-16-2

Zagreb, 11. studenog 2016. godine

Ministar

Oleg Butković

PRILOG

Obrasci evidencija

Oznaka sigurnosne evidencije (SE)	Naziv evidencije	Jedinična mjera	Format	Rok čuvanja u godinama
SE-1	Nalog za vožnju	arak	A-4	1
SE-3	Pisani nalog	blok	A-5	1
SE-4	Izvešće o primopredaji vlaka	arak	A-4	1
SE-5	Raspored manevriranja	blok	A-5	1

(Naziv upravitelja infrastrukture)

SE-1

Nalog za vožnju vlaka broj.....

Od kolodvora do kolodvora

U vlak je uvrštena izvanredna pošiljka IP.....

.....

.....

U vlaku su pošiljke s opasnim tvarima (broj opasnih tvari).....

.....

.....

Ostali posebni uvjeti kod vlaka

.....

.....

Kolodvor koji ispostavlja nalog..... Nadnevak ispostavljanja naloga

Obavijesti strojovođi:

.....

.....

.....

.....

Pečat

(potpis prometnika vlakova)

.....

(Naziv upravitelja infrastrukture)

SE-3

Pisani nalog za vlak broj.....

Redni broj.....

Obavijesti:

Kolodvor
(pečat)

Nadnevak:

Preuzeo strojovođa:
.....
(potpis strojovođe)

Prometnik vlakova:
.....
(potpis prometnika vlakova)

(Naziv željezničkog prijevoznika)

SE-4

Izvješće o primopredaji vlaka

Broj vlaka	Kolodvor primopredaje	Odredišni kolodvor	Nadnevak i sat
Vučna lokomotiva	Zaprega	Potiskivalica	
Duljina vlaka	Bruto masa vlaka	Ručna kočna masa	
Pošiljke RID			
Ostale posebnosti kod vlaka			
Nadnevak i sat		Nadnevak i sat	
Predao		Primio	

(Naziv upravitelja infrastrukture ili naziv željezničkog prijevoznika)

(Službeno mjesto)

SE-5

Raspored manevriranja broj.....

Nadnevak..... Sati..... Minuta.....

Postaviti:

Vlak broj: uzima – ostavlja

serija i broj vagona	vrsta robe	s kolosijeka	na kolosijek	manevriranje odobreno u vremenu	
				od	do
1	2	3	4	5	6

1
2
3
4

Odobrava se zauzimanje kolosijeka broj.....
Zabranjeno odbacivanje u smjeru.....
Sredstva za kočenje nalaze se.....
Sredstva za osiguranje od samopokretanja nalaze se

Primio uh.....min

Prometnik vlakova

Predao

Primio

.....