

Pravilnik o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati industrijski i drugi željeznički kolosijeci koji nisu javno dobro u općoj uporabi

Zbirni podatci

Narodne novine 99-2045/2011, 82-1733/2013

Vrijedi/Primjena: od 1.7.2013

Vrijedi na dan: 11.11.2015

[Poveznica do dokumenta na portalu IUS-INFO](#)

Sadržaj po poglavljima

I. OPĆE ODREDBE	1
II. OSNOVNI ZAHTJEVI KOJIMA MORAJU UDOVOLJAVATI INDUSTRIJSKI I DRUGI ŽELJEZNIČKI KOLOSIJECI KOJI NISU JAVNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI	4
III. TEHNIČKI UVJETI ZA PROJEKTIRANJE I GRAĐENJE INDUSTRIJSKIH I DRUGIH ŽELJEZNIČKIH KOLOSIJEKA KOJI NISU JAVNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI	6
IV. TEHNIČKA SVOJSTVA INDUSTRIJSKIH I DRUGIH ŽELJEZNIČKIH KOLOSIJEKA KOJI NISU JAVNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI	7
V. OPREMA, SIGNALIZACIJA I SIGNALNO- -SIGURNOSNI UREĐAJI, TELEKOMUNIKACIJE I ELEKTRIFIKACIJA	10
VI. PRIKLJUČIVANJE INDUSTRIJSKIH I DRUGIH ŽELJEZNIČKIH KOLOSIJEKA KOJI NISU JAVNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI NA ŽELJEZNIČKU PRUGU	11
VII. KRIŽANJE INDUSTRIJSKIH I DRUGIH ŽELJEZNIČKIH KOLOSIJEKA KOJI NISU JAVNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI S JAVNIM PROMETNICAMA	11
VIII. OTVARANJE ZA PROMET, NADZOR I ODRŽAVANJE INDUSTRIJSKIH I DRUGIH ŽELJEZNIČKIH KOLOSIJEKA KOJI NISU JAVNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI I TEHNIČKA DOKUMENTACIJA	12
IX. PRIJELAZNE ODREDBE	13
X. ZAVRŠNE ODREDBE	14

Sadržaj priloga

PRILOG 1	14
PRILOG 2	15

Tekst

I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

(1) Ovim Pravilnikom uređuju se tehnički uvjeti za siguran, uredan, redovit i nesmetan tijek željezničkoga prometa, kao i temeljni funkcionalni uvjeti za željezničke infrastrukturne podsustave, kojima moraju udovoljavati industrijski i drugi željeznički kolosijeci u Republici Hrvatskoj koji nisu javno dobro u općoj uporabi.

(2) U ovom Pravilniku uređuju se i tehnički uvjeti za industrijske i druge kolosijeeke koji nisu javno dobro u općoj uporabi, a čine zasebnu cjelinu i nisu priključeni na željezničke pruge, niti neposredno, niti posredno preko drugih kolosijeka.

(3) U ovom Pravilniku uređuju se tehnički uvjeti za križanje industrijskih i drugih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi s javnim prometnicama.

Članak 2.

(1) Pri projektiranju, građenju, rekonstrukciji, obnovi, održavanju, nadzoru i uporabi industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi moraju se primjenjivati uvjeti propisani zakonima i drugim propisima koji reguliraju sigurnost u željezničkom prometu, zaštitu okoliša, prostorno uređenje i gradnju te drugi propisani uvjeti.

(2) U aktivnostima navedenim u stavku 1. ovoga članka moraju se primjenjivati odgovarajuće hrvatske norme i priznate strukovne norme, upute za rad, tehničko-tehnološki postupci i pravila za održavanje.

(3) Stručne osobe koje sudjeluju u aktivnostima navedenim u stavku 1. ovoga članka moraju ispunjavati za to propisane uvjete.

(4) Na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi smiju se primjenjivati tehničko-tehnološka rješenja koja nisu suprotna uvjetima propisanim pripadajućim zakonima, drugim propisima te

odredbama ovoga Pravilnika, i to na propisani način i u skladu s propisanim postupcima.

Članak 3.

(1) Na industrijske i druge željezničke kolosijeke koji nisu javno dobro u općoj uporabi, u dijelu koji uređuje uvjete za nesmetan prijelaz željezničkih vozila sa željezničke pruge na industrijski kolosijek i obratno, odgovarajuće se primjenjuju odredbe propisa kojima se uređuju tehnički uvjeti za sigurnost željezničkoga prometa i tehnički uvjeti kojima moraju udovoljavati željeznički infrastrukturni podsustavi na željezničkim prugama.

(2) Na industrijske i druge željezničke kolosijeke koji nisu javno dobro u općoj uporabi, a na kojima se u skladu s uvjetima propisanim Zakonom o sigurnosti u željezničkom prometu iznimno obavlja promet vlakova, u cijelosti se primjenjuju propisi navedeni u stavku 1. ovoga članka, ovisno o vrsti željezničkoga prometa i dopuštenim brzinama vlakova na takvim kolosijecima.

(3) Pri projektiranju, građenju, rekonstrukciji, obnovi, održavanju i uporabi željezničkih infrastrukturnih podsustava odnosno njihovih sastavnih dijelova na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi, a priključuju se na željezničke pruge, moraju se poštivati tehnički, tehnološki, funkcionalni i sigurnosni uvjeti u smislu međuovisnosti i tehničko-tehnološkoga jedinstva.

Članak 4.

Za ispunjavanje tehničkih uvjeta za sigurnost željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati industrijski i drugi željeznički kolosijeci koji nisu javno dobro u općoj uporabi odgovoran je vlasnik odnosno posjednik industrijskoga ili drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi.

Članak 5.

Pojedini pojmovi u smislu ovoga Pravilnika imaju sljedeće značenje:

1. »*Dopuštena infrastrukturna brzina*« je najveća brzina kojom vlakovi smiju voziti na industrijskom i drugom željezničkom kolosijeku koji nije javno dobro u općoj uporabi odnosno dijelu takvoga kolosijeka ovisno o projektiranoj građevinskoj brzini i stvarnoj tehničkoj uporabnoj sposobnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava.

2. »*Glavni signal*« je stalni signal koji signalizira signalne znakove zapovijedi ili priopćenja o zabrani ili dopuštenju za daljnju vožnju vlaka. Može biti ulazni, izlazni, zaštitni i prostorni.

3. »*Industrijski kolosijek*« je željeznički kolosijek koji nije javno dobro u općoj uporabi, a koji se priključuje na željezničku prugu i služi za dopremu i otpremu stvari željezničkim vozilima za pravnu osobu vlasnika odnosno posjednika toga kolosijeka te na kojem

industrijska željeznica može obavljati i prijevoz za vlastite potrebe.

4. »*Kolodvor*« je službeno mjesto za obavljanje prometnih poslova na željezničkoj pruzi s najmanje jednom skretnicom, a iz kojega se izravno ili daljinski regulira promet vlakova i u kojemu vlak počinje ili završava vožnju, ili se zaustavlja, ili koje prolazi bez zaustavljanja. U kolodvoru se može obavljati ulazak i izlazak putnika te utovar i istovar robe.

5. »*Kontaktna mreža*« je dio stabilnih postrojenja za napajanje električne vuče duž elektrificiranih kolosijeka.

6. »*Laka željeznica*« je zaseban željeznički sustav namijenjen pretežno gradskom i prigradskom prometu s vozilima čije je osovinsko opterećenje najviše 130 kN.

7. »*Obnova (remont) industrijskoga kolosijeka (željezničkih infrastrukturnih podsustava)*« je izvođenje radova na postojećem industrijskom ili drugom kolosijeku koji nije javno dobro u općoj uporabi (odnosno na dijelovima željezničkih infrastrukturnih podsustava) kojima se uglavnom na kraju uporabnog vijeka obavlja zamjena dotrajalih dijelova željezničkih infrastrukturnih podsustava istovrsnim ili sličnim, a ovisno o tome da li se radovima obnove utječe na način ispunjavanja bitnih zahtjeva za građevinu i/ili lokacijske uvjete u skladu s kojima je izgrađena, ista može predstavljati održavanje ili rekonstrukciju industrijskog ili drugog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi.

8. »*Održavanje industrijskoga kolosijeka (željezničkih infrastrukturnih podsustava)*« je provođenje propisanih sustavnih mjera i izvođenje radova na postojećem industrijskom ili drugom kolosijeku koji nije javno dobro u općoj uporabi u svrhu očuvanja njegovoga funkcionalnog stanja i bitnih zahtjeva za građevinu u skladu s propisima za siguran tijek prometa, pri čemu se ne mijenja usklađenost građevine s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena, kao i nadzor stanja, povremeni pregledi, kontrola ispravnosti i drugo.

9. »*Odvojna skretnica*« je skretnica na otvorenoj pruzi kojom je na željezničku prugu priključen neki kolosijek (druga željeznička pruga, industrijski kolosijek, posebni kolosijek priključen na otvorenoj pruzi, otpremništvo i slično).

10. »*Osni razmak između kolosijeka*« je udaljenost između osi dvaju susjednih kolosijeka, mjerena vodoravno i okomito na kolosiječnu os.

upozorava na posebno važno mjesto na željezničkoj pruzi.

11. »*Otvorena pruga*« je dio željezničke pruge između dva susjedna kolodvora. Granicu između kolodvora i otvorene pruge čine ulazni signali, a gdje tih signala nema, prve ulazne skretnice.

12. »*Projektirana građevinska brzina*« je temeljna brzina koja služi za projektiranje željezničkih pruga odnosno kolosijeka i određivanje potrebnih parametara kolosiječne geometrije, pružnoga gornjeg ustroja i pružnoga donjeg ustroja (pružnih građevina).

13. »*Profil željezničkoga vozila*« je ograničeni prostor u poprečnom presjeku željezničke pruge odnosno kolosijeka okomitom na uzdužnu os kolosijeka i ravninu kolosijeka položenu na gornje rubove voznih tračnica, čija os prolazi sredinom kolosijeka, a koji prazno ili natovareno željezničko vozilo u mirovanju (statički profil) ili u pokretu (kinematički profil) ne smije prijeći niti jednim svojim dijelom.

14. »*Pružni donji ustroj (pružne građevine)*« je dio građevinskoga infrastrukturnog podsustava, a čine ga građevine (geotehničke, hidrotehničke, konstruktorske), konstrukcije i oprema u funkciji željezničkoga prometa.

15. »*Pružni gornji ustroj*« je dio građevinskoga infrastrukturnog podsustava, a čine ga konstrukcije, sklopovi i elementi koji su neposredna podloga za kretanje željezničkih vozila.

16. »*Razina sigurnosti željezničkoga prometa*« je propisani stupanj isključivanja neprihvatljivih štetnih situacija, pojava ili događaja u odvijanju željezničkoga prometa.

17. »*Rekonstrukcija industrijskoga kolosijeka (željezničkih infrastrukturnih podsustava)*« je izvođenje radova na postojećem industrijskom ili drugom kolosijeku koji nije javno dobro u općoj uporabi kojima se utječe na ispunjavanje bitnih zahtjeva za postojeću građevinu i/ili kojima se mijenja usklađenost građevine s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena.

18. »*Signal*« je sredstvo na željezničkoj pruzi odnosno kolosijeku kojim se signalizira signalni znak. Može biti stalni, prijenosni i ručni.

19. »*Signalna oznaka*« je signalno sredstvo ugrađeno na željezničkoj pruzi odnosno kolosijeku kojim se označava ili

20. »*Signalni znak*« je znak koji može imati značenje zapovijedi ili upozorenja, a propisan je posebnim propisom kojim se propisuju značenje i uporaba signala, signalnih znakova i signalnih oznaka.

21. »*Signalno-sigurnosni uređaj*« je dio prometno-upravljačkoga i signalno-sigurnosnoga infrastrukturnog podsustava kojim se signalizira i osigurava vožnja vlakova odnosno željezničkih vozila na željezničkoj pruzi odnosno kolosijeku i/ili manevarski rad.

22. »*Slijepi kolosijek*« je kolosijek samo s jedne strane skretnicom povezan sa susjednim kolosijekom, a koji završava prsobranom.

23. »*Slobodni profil*« je ograničeni prostor u poprečnom presjeku željezničke pruge odnosno kolosijeka okomitom na uzdužnu os kolosijeka i ravninu kolosijeka položenu na gornje rubove voznih tračnica, čija os prolazi sredinom kolosijeka, a koji mora biti slobodan za prolaz željezničkih vozila. Na elektrificiranom kolosijeku slobodni profil obuhvaća i prostor za prolazak oduzimača struje za električnu vuču.

24. »*Skretnica*« je konstrukcija pružnoga gornjeg ustroja koja međusobno povezuje dva ili više kolosijeka i koja omogućuje vožnju po kolosijeku i prijelaz željezničkih vozila odnosno vlakova s jednoga kolosijeka na drugi.

25. »*Strukovna norma*« je priznata interna norma koja se primjenjuje i/ili donosi na razini upravitelja infrastrukture, željezničkoga prijevoznika i pravne osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe. Strukovna norma služi za interne potrebe, u slučaju kada je nužno pobliže pojasniti primjenu usvojenih hrvatskih normi odnosno u skladu s istima napraviti detaljne specifikacije ili u slučaju kada za određeno područje, za koje se strukovna norma izrađuje, ne postoji usvojena hrvatska norma.

26. »*Širina kolosijeka*« određuje se kao projektirana, uporabna i temeljna. Projektirana širina kolosijeka je udaljenost unutarnjih voznih rubova glava tračnica u kolosijeku mjerena na visini 14 (+1) mm ispod gornjega ruba glave tračnice i okomito na os kolosijeka. Uporabna širina kolosijeka je najmanja udaljenost između unutarnjih voznih rubova glava tračnica u kolosijeku u uporabi izmjerena na visini od 0 do 14 (+1) mm ispod gornjega ruba glave tračnice i okomito na os kolosijeka. Temeljna širina kolosijeka je projektirana širina kolosijeka ovisno o razvrstavanju željezničkih pruga odnosno kolosijeka s obzirom na širinu kolosijeka.

27. »*Telekomunikacijski uređaj*« je dio prometno-upravljačkoga i signalno-sigurnosnoga infrastrukturnog podsustava kojim se omogućuje komunikacija i prijenos podataka unutar željezničkoga sustava.

28. »*Tijelo nadležno za sigurnost*« je neovisno nacionalno tijelo nadležno za reguliranje, upravljanje i nadziranje cjelokupnoga sustava sigurnosti željezničkoga prometa. Funkciju Tijela nadležnoga za sigurnost obavlja Agencija za sigurnost željezničkog prometa.

29. »*Upravitelj infrastrukture*« je pravna osoba ovlaštena za gospodarenje i upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezino održavanje te za organizaciju i reguliranje željezničkoga prometa, a koja ima dozvolu za upravljanje željezničkom infrastrukturom i rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdano od nadležnoga tijela.

30. »*Uzdužni nagib kolosijeka*« je nagib nivelete kolosijeka između dviju susjednih prijelomnih točaka (mjesto promjene uzdužnoga nagiba). Niveleta kolosijeka je visinski položen pravac u uzdužnoj ravnini položenoj kroz os kolosijeka, a na razini nenadvišene tračnice.

31. »*Vlak*« je na propisani način sastavljen i spojen niz željezničkih vozila, s jednim ili više vučnih vozila, ili samo vučno vozilo, ili željezničko vozilo za posebne namjene s vlastitim pogonom koje ispunjava propisane uvjete, te označen propisanim signalima.

32. »*Vučno vozilo*« je željezničko vozilo s vlastitim pogonom.

33. »*Zaustavni put*« je propisani najveći dopušteni put postupnoga kočenja na željezničkoj pruzi odnosno kolosijeku za vlak odnosno manevarski sastav koji vozi najvećom dopuštenom brzinom.

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

35. »*Željeznički infrastrukturni podsustavi*« su strukturni ili funkcionalni sastavni dijelovi željezničkoga sustava koji pripadaju željezničkoj infrastrukturi.

36. »*Željezničko vozilo*« je vozilo s pripadajućim i ugrađenim uređajima i opremom namijenjeno za kretanje po željezničkoj pruzi ili kolosijeku.

37. »*Željezničko-cestovni prijelaz*« je mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi i ceste u istoj razini.

II. OSNOVNI ZAHTJEVI KOJIMA MORAJU UDOVOLJAVATI INDUSTRIJSKI I DRUGI ŽELJEZNIČKI KOLOSIJECI KOJI NISU JAVNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI

Osnovni zahtjevi za industrijske i druge željezničke kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi Članak 6.

(1) Pri projektiranju, građenju, rekonstrukciji, obnovi, održavanju i uporabi industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi, moraju biti zadovoljeni osnovni zahtjevi koji se odnose na:

- sigurnost,
- pouzdanost i raspoloživost,
- zaštitu zdravlja,
- zaštitu okoliša,
- tehničku usklađenost.

(2) U skladu sa svojim zakonskim ovlastima, tijelo nadležno za sigurnost izdaje odobrenje za početak rada željezničkih infrastrukturnih podsustava na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi, nadzire jesu li njihovi sastavni dijelovi u skladu s osnovnim zahtjevima te obavlja provjeru njihovoga upravljanja i održavanja u skladu s osnovnim zahtjevima.

(3) Uz zahtjev za izdavanje rješenja o početku rada infrastrukturnih podsustava na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi, investitor tijelu nadležnom za sigurnost dostavlja sljedeće:

- projekt na temelju kojeg je izvršeno građenje, nadogradnja, rekonstrukcija ili obnova kolosijeka odnosno infrastrukturnih

pod sustava, uključujući akt kojim se odobrava građenje ukoliko je isti potreban u skladu s zakonom koji regulira gradnju,

– dokaze da oprema i materijali udovoljavaju propisanim uvjetima za ugradnju,

– sigurnosne analize i ispitivanja prema propisima na temelju Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu,

– zapisnike i izjave odgovornih osoba kojima se potvrđuje tehničko-tehnološka ispravnost kolosijeka odnosno uređaja ili pod sustava.

(4) Tijelo nadležno za sigurnost izdat će rješenje o početku rada infrastrukturnih pod sustava na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi u roku 60 dana od zaprimanja zahtjeva, odnosno od dana uspješno obavljenog tehničkog pregleda u skladu s propisom kojim se propisuje prostorno uređenje i gradnja.

Sigurnost Članak 7.

(1) Projektiranje, građenje, rekonstrukcija, obnova, održavanje i nadzor sastavnih dijelova željezničkih infrastrukturnih pod sustava industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi moraju jamčiti zahtijevanu razinu sigurnosti za takve kolosijeke, uključujući i izvanredne situacije.

(2) Projektirani tehnički parametri i tehnička rješenja moraju osigurati zahtjeve stabilnosti za siguran promet po industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi pri najvećoj dopuštenoj brzini željezničkih vozila.

(3) Sastavni dijelovi željezničkih infrastrukturnih pod sustava industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi moraju biti otporni na normalna i iznimna naprezanja predviđena tijekom njihova uporabnoga vijeka. Sigurnosne posljedice u slučaju nezgoda moraju biti ograničene na odgovarajući način.

(4) Konstrukcija sastavnih dijelova željezničkih infrastrukturnih pod sustava industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi i izbor uporabljenih materijala moraju osigurati ograničeno stvaranje i širenje vatre i dima, kao i ograničene posljedice njihova djelovanja.

(5) Svaki uređaj predviđen za uporabu od strane korisnika industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi mora biti oblikovan tako da ne ugrozi njihovu sigurnost niti onda ako se njime služe na način koji nije opisan u uputama za rukovanje.

(6) Sigurnost bilo kojega dijela željezničkih infrastrukturnih pod sustava industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi dokazuje se odgovarajućim dokumentima o sukladnosti i drugim dokumentima izdanim od ovlaštenih institucija.

Pouzdanost i raspoloživost Članak 8.

Nadzor i održavanje željezničkih infrastrukturnih pod sustava industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi mora se organizirati i provoditi na način koji osigurava njihovu pouzdanost i raspoloživost na razini zadanih i propisanih uvjeta.

Zaštita zdravlja Članak 9.

Pri građenju, rekonstrukciji, održavanju, obnovi i uporabi željezničkih infrastrukturnih pod sustava industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi ne smiju se rabiti materijali koji mogu biti štetni za zdravlje korisnika i osoblja. Materijali se moraju odabirati i uporabiti na način da se ograniči ispuštanje štetnih para i plinova, posebice u slučaju požara.

Zaštita okoliša Članak 10.

(1) Pri građenju, rekonstrukciji, obnovi, održavanju i uporabi željezničkih infrastrukturnih pod sustava industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi odnosno njihovih sastavnih dijelova moraju se primijeniti propisi kojima se regulira zaštita okoliša.

(2) Izbor materijala za građenje, rekonstrukciju, obnovu i održavanje željezničkih infrastrukturnih pod sustava industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi mora udovoljavati propisanim zahtjevima za zaštitu zdravlja iz članka 9. ovoga Pravilnika.

(3) Mora se osigurati elektromagnetska kompatibilnost sastavnih dijelova željezničkih infrastrukturnih pod sustava industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi s vodovima, opremom te javnim i privatnim elektroenergetskim i telekomunikacijskim mrežama, kako bi se spriječile smetnje.

(4) Moraju se poduzimati odgovarajuće mjere u skladu s propisima o zaštiti od buke.

(5) Pri građenju, rekonstrukciji, obnovi, održavanju i uporabi željezničkih infrastrukturnih pod sustava industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi odnosno njihovih dijelova, na području oko takvih kolosijeka za predviđeni način korištenja ne smije doći do povećanja vibracija tla iznad dopuštene razine prema važećim propisima.

Tehnička usklađenost Članak 11.

Tehnička usklađenost između željezničkih infrastrukturnih pod sustava industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi, kao i sa željezničkim vozilima, mora biti osigurana. Ako je na pojedinim dijelovima takvih kolosijeka tehnička usklađenost upitna, moraju se primijeniti kao

privremena ona rješenja koja će osigurati tehničku usklađenost u budućnosti.

III. TEHNIČKI UVJETI ZA PROJEKTIRANJE I GRAĐENJE INDUSTRIJSKIH I DRUGIH ŽELJEZNIČKIH KOLOSIJEKA KOJI NISU JAVNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI

Namjena i osnovni uvjeti za projektiranje i građenje Članak 12.

- (1) Namjenu industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi mora odrediti vlasnik pri donošenju odluke o gradnji takvoga kolosijeka.
- (2) Industrijski i drugi željeznički kolosijeci koji nisu javno dobro u općoj uporabi moraju se projektirati i graditi u skladu s njihovom namjenom.
- (3) Pri projektiranju i gradnji industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi moraju se uz propisane uvjete iz članka 2. i 3. ovoga Pravilnika, primjenjivati i drugi propisani uvjeti koji se odnose na projektiranje i gradnju industrijskih i sličnih postrojenja.

Uvjeti za kolosijeke koji se priključuju na željezničku prugu Članak 13.

- (1) Za industrijske i druge željezničke kolosijeke koji nisu javno dobro u općoj uporabi, a priključuju se na željezničke pruge, dodatne posebne uvjete za siguran tijek željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati, određuje upravitelj infrastrukture ovisno o:
 - tehničkim svojstvima željezničke pruge na koju se ti kolosijeci priključuju,
 - raspoloživom prometnom kapacitetu željezničke pruge odnosno službenoga mjesta na željezničkoj pruzi na koju se ti kolosijeci priključuju,
 - svojstvima željezničkih vozila koja se dostavljaju ili su u uporabi na tim kolosijecima,
 - mjesnim prilikama,
 - drugim uvjetima koji utječu na siguran tijek prometa.

(2) Za kolosijeke iz stavka 1. ovoga članka mora se izraditi prometno-tehnološki elaborat kojim se određuju potrebni tehnički kapaciteti za predviđene količine prijevoza te prometno-tehnološki uvjeti za nesmetan prihvat željezničkih vozila sa željezničke pruge na industrijski kolosijek i obratno, u ovisnosti o organizacijskim i prometnim kapacitetima željezničke pruge odnosno priključnog službenog mjesta.

(3) Upravitelj infrastrukture daje mišljenje na projektnu dokumentaciju za građenje, rekonstrukciju i obnovu kolosijeka iz

stavka 1. ovoga članka i prometno-tehnološki elaborat iz stavka 2. ovoga članka.

Postrojenja i oprema namijenjena utovaru, pretovaru i istovaru Članak 14.

- (1) Uz industrijske i druge željezničke kolosijeke koji nisu javno dobro u općoj uporabi smiju se graditi i postavljati postrojenja i oprema namijenjene utovaru, pretovaru i istovaru stvari koje se prevoze željezničkim vozilima.
- (2) Nepokretni dijelovi postrojenja i opreme iz stavka 1. ovoga članka smiju ulaziti u slobodni profil kolosijeka.
- (3) Nepokretni dijelovi postrojenja i opreme iz stavka 1. ovoga članka ne smiju ulaziti u profil željezničkih vozila.

Članak 15.

Pokretni dijelovi postrojenja i opreme (dizalice, kranovi, priključci i drugo), koji pri utovaru, pretovaru i istovaru tereta ulaze u željeznička vozila, moraju biti projektirani i građeni tako da se onemogući njihovo samopokretanje pri vožnji željezničkih vozila.

Članak 16.

(1) Ovisno o namjeni, industrijski i drugi željeznički kolosijeci koji nisu javno dobro u općoj uporabi odnosno dijelovi takvih kolosijeka, smiju se projektirati i graditi na način da se omogući istovar vagona gravitacijom (u kolosijek ili bočno) ili naginjanjem vagona.

(2) Kolosijeci iz stavka 1. ovoga članka moraju biti projektirani i građeni tako da se onemogući prevrtanje vagona i bilo koji način uporabe za koji vagon nije predviđen.

Članak 17.

Na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi smiju se projektirati i ugrađivati postrojenja i oprema koji služe za pomicanje željezničkih i drugih vozila koja se nalaze na kolosijeku.

Posebna tehnička i konstruktivna rješenja Članak 18.

Ovisno o namjeni, industrijski i drugi željeznički kolosijeci koji nisu javno dobro u općoj uporabi odnosno dijelovi takvih kolosijeka, smiju se projektirati i graditi na način da se omogući kretanje i drugim transportnim sredstvima po istoj površini na kojoj se nalazi kolosijek.

Članak 19.

(1) Na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi smiju se projektirati i ugrađivati posebna tehnička i konstruktivna rješenja pružnoga gornjeg ustroja i skretnica.

(2) Posebna tehnička i konstruktivna rješenja iz stavka 1. ovoga članka ne smiju ugrožavati sigurno kretanje željezničkih vozila.

(3) Posebna tehnička i konstruktivna rješenja iz stavka 1. ovoga članka moraju biti detaljno razrađena u projektnoj dokumentaciji.

IV. TEHNIČKA SVOJSTVA INDUSTRIJSKIH I DRUGIH ŽELJEZNIČKIH KOLOSIJEKA KOJI NISU JAVNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI

Tehnički uvjeti za građevinski infrastrukturni podsustav Članak 20.

Pri projektiranju, gradnji, rekonstrukciji, obnovi, uporabi i održavanju industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi odgovarajuće se primjenjuju posebni propisi kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav na željezničkim prugama.

Širina kolosijeka Članak 21.

(1) Na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi priključenim na željezničku prugu mora se primjenjivati temeljna širina kolosijeka koja iznosi 1.435 mm.

(2) Ovisno o namjeni, vrsti i intenzitetu prometa i drugim tehničkim svojstvima, na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi, a nisu priključeni na željezničku prugu, smiju se primjenjivati i druge temeljne širine kolosijeka osim navedene u stavku 1. ovoga članka.

Temeljni uvjeti za kolosiječnu geometriju Članak 22.

(1) Projektirani parametri kolosiječne geometrije moraju biti u skladu s namjenom i prometnim zahtjevima za industrijske i druge željezničke kolosijeke koji nisu javno dobro u općoj uporabi, pri čemu moraju biti ispunjeni odgovarajući uvjeti sigurnosti i ekonomičnosti.

(2) Izbor prikladnih projektiranih parametara kolosiječne geometrije mora biti proveden tako da se na najbolji mogući način zadovolje prometni zahtjevi, lokalni uvjeti i dinamički uvjeti vožnje željezničkih vozila, u skladu s posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav na željezničkim prugama, a da pri tome troškovi izgradnje i održavanja kolosijeka, kao posljedica projektirane kolosiječne geometrije, budu prihvatljivi.

(3) Pri izboru projektiranih parametara kolosiječne geometrije primjenjuju se granične vrijednosti koje osiguravaju prihvatljive troškove održavanja kolosijeka.

(4) Kolosiječna geometrija mora biti izvedena i održavana tako da projektirani parametri za projektiranu brzinu zadrže pouzdanost i raspoloživost na razini zadanih i propisanih uvjeta u okviru dopuštenih odstupanja.

(5) Na dijelovima industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi, na prilazima i unutar

industrijskih pogona, polumjer vodoravnoga kružnog luka smije biti manji od 150 m, ako konstrukcija kolosijeka udovoljava zahtjevima za siguran tijek prometa. Konstrukcija takvoga kolosijeka uključuje izvedbu proširenja kolosijeka, primjenu tračnica vodilica ili drugih tehničkih rješenja.

(6) Uzdužni nagib kolosijeka industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi odnosno dijelova takvih kolosijeka na kojima se zadržavaju željeznička vozila ne smije biti veći od 2,5 mm/m. Prema potrebi, posebni uvjeti i mjere za siguran tijek prometa određuju se za takve kolosijeke odnosno dijelove takvih kolosijeka gdje je uzdužni nagib veći od 1 mm/m, a manji ili jednak 2,5 mm/m.

(7) Na dijelovima industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi namijenjenim istovaru željezničkih vozila gravitacijom smije se izvesti poprečni nagib kolosijeka koji omogućuje istovar željezničkih vozila, a da istodobno bude zajamčena sigurnost od prevrtanja. Poprečni nagib kolosijeka određuje se projektom koji mora sadržavati provjeru sigurnosti od prevrtanja željezničkih vozila.

Projektirana građevinska brzina i dopuštena infrastrukturna brzina Članak 23.

(1) Projektirana građevinska brzina na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi određena je projektiranim parametrima kolosiječne geometrije, pružnoga gornjeg ustroja i pružnoga donjeg ustroja (pružnih građevina).

(2) Dopuštena infrastrukturna brzina na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi ovisi o projektiranoj građevinskoj brzini, opremljenosti signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim uređajima, tehničkom uporabnom stanju kolosijeka i skretnica, namjeni kolosijeka, vrsti prometa, prostoru kojim kolosijek prolazi i drugim uvjetima.

(3) Dopuštena infrastrukturna brzina na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi na kojima se odvija promet pojedinačnih željezničkih vozila i manevarskih sastava ne smije biti veća od 40 km/h.

Nosivost kolosijeka Članak 24.

(1) Kategorizacija industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi s obzirom na sposobnost preuzimanja opterećenja od željezničkih vozila provodi se pomoću modela opterećenja utemeljenih na tehničkim osobinama referentnih teretnih vagona i lokomotiva. Modeli opterećenja definiraju se na temelju sljedećih tehničkih svojstava:

– dopuštene mase željezničkih vozila po osovini (t/o),

– dopuštene mase željezničkih vozila po duljinskom metru (t/m),

– razmacima između osovina referentnih vagona (m).

(2) Kategorizacija industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi s obzirom na sposobnost preuzimanja opterećenja od željezničkih vozila uvjetuje i određivanje najvećih dopuštenih brzina ovisno o modelu opterećenja i vrstama prometa na kolosijeku.

(3) Nosivost novosagrađenih, nadograđenih i rekonstruiranih industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi priključenih na željezničku prugu mora biti u skladu s namjenom i prometnim zahtjevima za takve kolosijeke.

(4) Uvjeti za kategorizaciju kolosijeka, određivanje sposobnosti kolosijeka za preuzimanje opterećenja od željezničkih vozila i određivanje najvećih dopuštenih brzina ovisno o modelu opterećenja i vrstama prometa na kolosijeku, propisuju se posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav na željezničkim prugama.

Slobodni profil

Članak 25.

(1) Slobodni profil za prolazak željezničkih vozila određuje se ovisno o vrsti i namjeni kolosijeka i profilu željezničkoga vozila, uzimajući u obzir vodoravna i uspravna pomicanja tih vozila u pokretu, kolosiječnu geometriju, odstupanja kolosiječne geometrije i položaja kolosijeka u održavanju, sigurnosni razmak i najmanju udaljenost od kontaktnoga vodiča na elektrificiranom kolosijeku.

(2) Slobodni profil mora se, na kolosijeku u vodoravnom luku i na kolosijeku s nadvišenjem, odgovarajuće proširiti, nadvisiti ili spustiti. Proširivanje, nadvisivanje i spuštanje slobodnoga profila određuje se ovisno o polumjeru vodoravnoga luka i nadvišenju.

(3) Uvjeti za određivanje slobodnoga profila, proširivanje, nadvisivanje i spuštanje slobodnoga profila, određivanje dopuštenih razmaka i drugih zahtjeva u odnosu na slobodni profil, propisuju se posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav na željezničkim prugama.

(4) Svaki industrijski i drugi kolosijek koji nije javno dobro u općoj uporabi priključen na željezničku prugu, ovisno o vrsti i namjeni mora udovoljavati najmanje slobodnom profilu čiji su oblik i mjere prikazani u Prilogu I. ovoga Pravilnika.

(5) Slobodni profil iz stavka 4. ovoga članka omogućuje siguran i nesmetan prolazak željezničkih vozila koja, zajedno s teretom na njima, udovoljavaju statičkom (teretnom) i kinematičkom profilu željezničkoga vozila oznake GB.

(6) U slobodni profil, osim kontaktnoga vodiča i dijelova kontaktne mreže na elektrificiranim kolosijecima, ne smiju se ugrađivati, postavljati i u njega zadirati građevine, postrojenja, uređaji, signali, signalne oznake, naslage materijala i ostali predmeti.

(7) Iznimno, prigodom građenja, rekonstrukcije, obnove i održavanja kolosijeka, privremeni predmeti (podgrade, skele i slično) smiju uz primjenu posebnih mjera sigurnosti zadirati u slobodni profil, ali samo pod uvjetom da ne zadiru u minimalni slobodni profil.

(8) Oblik i mjere minimalnoga slobodnog profila u odnosu na slobodni profil iz stavka 4. ovoga Pravilnika prikazani su u Prilogu I. ovoga Pravilnika.

(9) Na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi odnosno na dijelovima takvih kolosijeka namijenjenim za utovar i istovar tereta, nepokretni dijelovi postrojenja i uređaja za utovar i istovar smiju zadirati u slobodni profil, ali samo pod uvjetom da ne zadiru u minimalni slobodni profil, onda ako se takvi kolosijeci odnosno dijelovi takvih kolosijeka rabe samo za navedene namjene.

(10) Sve građevine, postrojenja i oprema odnosno njihovi dijelovi koji zadiru u slobodni profil, moraju biti označeni u skladu s propisima.

(11) Slobodni profil novosagrađenih, nadograđenih i rekonstruiranih industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi priključenih na željezničku prugu mora odgovarati slobodnom profilu željezničke pruge na koju se priključuju.

(12) Na svakom industrijskom i drugom željezničkom kolosijeku koji nije javno dobro u općoj uporabi mora se osigurati slobodan prostor za siguran prolazak kotača željezničkih vozila, čiji su oblik i mjere prikazani u Prilogu II. ovoga Pravilnika.

Osni razmak između kolosijeka

Članak 26.

(1) Osni razmak između industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi te osni razmak između takvih kolosijeka i kolosijeka otvorene pruge odnosno kolodvorskih kolosijeka, određuje se ovisno o slobodnom profilu, položaju kolosijeka (otvorena pruga, kolodvor, tunel, most), polumjeru vodoravnoga luka, nadvišenju na vanjskom kolosijeku u vodoravnom luku, dopuštenoj brzini, prostoru potrebnom za postavljanje ili ugradnju postrojenja, uređaja, signala, perona i drugih predmeta između kolosijeka, te potrebama tehnološkoga procesa rada.

(2) Za novosagrađene, nadograđene i rekonstruirane industrijske i druge željezničke kolosijeke koji nisu javno dobro u općoj uporabi, osni razmak između takvih kolosijeka i usporednih kolosijeka otvorene pruge odnosno kolodvorskih kolosijeka određuje se na temelju posebnih uvjeta upravitelja infrastrukture.

(3) Osni razmak između industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi i usporednih kolosijeka otvorene pruge ne smije biti manji od 4,00 m.

(4) Osni razmak između industrijskih i drugih željezničkih

kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi i usporednih kolosijeka u kolodvoru ne smije biti manji od 4,50 m, osim između radioničkih, pretovarnih i sličnih sporednih kolosijeka.

(5) Između dva priključena kolosijeka, na dijelu gdje se približavaju priključnoj skretnici, mora biti postavljena signalna oznaka međnik, kojom se označava mjesto na kolosijeku do kojega se smiju nalaziti željeznička vozila, a da ne ugrožavaju vožnju željezničkih vozila po susjednom priključenom kolosijeku.

(6) Osni razmak između priključenih kolosijeka, na mjestu postavljenoga međnika, ne smije biti manji od 3,50 m.

Korisna dužina kolosijeka

Članak 27.

(1) Industrijski i drugi željeznički kolosijeci koji nisu javno dobro u općoj uporabi odnosno dijelovi takvih kolosijeka namijenjeni za prijam i otpremu željezničkih vozila, utovar, istovar i pretovar moraju imati odgovarajuću korisnu dužinu.

(2) Korisna dužina novosagrađenih, nadograđenih i rekonstruiranih industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi odnosno dijelova takvih kolosijeka određuje se na temelju prometno-tehnološkoga projekta.

Utovarno-istovarne rampe

Članak 28.

Visina gornjega ruba bočne utovarno-istovarne rampe koja se gradi uz industrijski i drugi kolosijek koji nije javno dobro u općoj uporabi priključen na željezničku prugu ovisi o namjeni, a ne smije biti veća od 1,20 m iznad gornjega ruba tračnice.

Pružni donji ustroj (pružne građevine)

Članak 29.

(1) Tehnička svojstva pružnoga donjeg ustroja (pružnih građevina) na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi ovise o namjeni takvoga kolosijeka, vrsti prometa, projektiranoj građevinskoj brzini, dopuštenoj kategoriji modela opterećenja, slobodnom profilu i uvjetima tehnološkoga procesa u industrijskim pogonima.

(2) Pri projektiranju, građenju, rekonstrukciji, obnovi i održavanju pružnoga donjeg ustroja (pružnih građevina) na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi moraju se primjenjivati hrvatske norme, priznate strukovne norme, propisi kojima se propisuje zaštita okoliša, prostorno uređenje i gradnja i posebni propisi kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav na željezničkim prugama.

Pružni gornji ustroj

Članak 30.

(1) Elementi i konstrukcije pružnoga gornjeg ustroja koji se ugrađuju na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi moraju biti u skladu s hrvatskim normama, priznatim strukovnim normama i posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav na

željezničkim prugama.

(2) Sukladnost i kvaliteta novih elemenata i konstrukcija pružnoga gornjeg ustroja iz stavka 1. ovoga članka obvezatno se dokazuje odgovarajućim dokumentima izdanim od ovlaštenih institucija.

(3) Rabljeni elementi i konstrukcije pružnoga gornjeg ustroja pribavljeni radovima na rekonstrukciji i obnovi željezničkih pruga smiju se ugrađivati na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi pod uvjetima propisanim posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav na željezničkim prugama.

(4) Elementi i konstrukcije pružnoga gornjeg ustroja moraju udovoljavati propisanim zahtjevima za temeljne tehničke parametre industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi na kojem se ugrađuju.

(5) Na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi odnosno dijelovima takvih kolosijeka u industrijskim pogonima i drugim namjenskim prostorima, smiju se koristiti posebne konstrukcije pružnoga gornjeg ustroja u skladu sa zahtjevima tehnološkoga procesa odnosno prometovanja željezničkih vozila i drugih transportnih sredstava po istoj površini na kojoj se nalazi kolosijek, a prema uvjetima propisanim u članku 19. ovoga Pravilnika.

(6) Na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi odnosno dijelovima takvih kolosijeka iz stavka 5. ovoga članka smiju se ugrađivati normirane žljebaste tračnice odgovarajuće nosivosti.

(7) Na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi odnosno dijelovima takvih kolosijeka namijenjenih za utovar, istovar ili pretovar agresivnih tvari moraju se primijeniti elementi i konstrukcije pružnoga gornjeg ustroja izrađeni od materijala otpornoga na kemijsko djelovanje.

Skretnice

Članak 31.

(1) Konstrukcija skretnice mora biti primjerena namjeni industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi na kojem je ugrađena i mora udovoljavati propisanim uvjetima za siguran tijek prometa, kao i postavljenim kriterijima s obzirom na nosivost, brzinu željezničkih vozila, ekonomičnost uporabe i održavanja.

(2) Ovisno o projektiranoj građevinskoj brzini za koju je skretnica predviđena, konstrukcija skretnice mora omogućiti kontinuitet vođenja kotača željezničkih vozila i promjenu smjera kretanja željezničkih vozila, na način da budu zadovoljeni uvjeti mirnoće kretanja željezničkih vozila i sigurnoga tijeka prometa u skladu s hrvatskim normama, priznatim strukovnim normama i posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav na željezničkim prugama.

(3) Skretnica mora biti projektirana, konstruirana, ugrađena i

održavana tako da pri vožnji željezničkih vozila preko skretnice bude osiguran slobodan prostor za prolazak kotača, čija je istrošenost unutar propisanih granica dopuštenih odstupanja u skladu s posebnim propisima za željeznička vozila.

(4) Na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi ugrađuju se skretnice s normiranom geometrijom. Samo iznimno, u slučajevima kada je to nužno zbog prostornih ograničenja, smiju se ugraditi i nenormirane skretnice u skladu s projektom.

(5) Na skretnicama koje se ugrađuju na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi polumjer vodoravnoga luka odvojnoga kolosijeka unutar skretnice iznosi najmanje 150 m.

(6) Na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi odnosno dijelovima takvih kolosijeka u industrijskim pogonima i drugim namjenskim prostorima smiju se koristiti posebne konstrukcije skretnica u skladu sa zahtjevima tehnološkoga procesa odnosno prometovanja željezničkih vozila i drugih transportnih sredstava po istoj površini na kojoj se nalazi kolosijek, a prema uvjetima propisanim u članku 19. ovoga Pravilnika.

Krnji kolosijeci Članak 32.

Na krajevima krnjih industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi moraju biti ugrađeni normirani prsobrani.

V. OPREMA, SIGNALIZACIJA I SIGNALNO-SIGURNOSNI UREĐAJI, TELEKOMUNIKACIJE I ELEKTRIFIKACIJA

Oprema kolosijeka Članak 33.

(1) Na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi smije se nalaziti oprema u skladu s namjenom takovoga kolosijeka.

(2) Oprema ugrađena na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi mora imati takva svojstva da pri manevriranju, utvaru i istovaru stvari u/iz željezničkih vozila ili radu na željezničkim vozilima ne dolazi do ugrožavanja sigurnosti ljudi, vozila, opreme ili okoliša.

(3) Iznimno, na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi smije se nalaziti oprema koja nije u funkciji takvoga kolosijeka, ako se propisanim mjerama ili tehničkim rješenjima stvore uvjeti propisani u stavku 2. ovoga članka.

(4) Zona industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi smije biti ograđena, a ulaz kolosijeka u zonu nadziran postavom uređaja i ograde povezanih s upravljačkim centrom ili osobom zaduženom za organizaciju

prometa. Način nadzora te ulaska i izlaska željezničkih vozila propisuje se općim aktom iz članka 46. stavka 2. ovoga Pravilnika.

Signalizacija Članak 34.

(1) Na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi smiju se ugrađivati signali i signalne oznake propisani posebnim propisom kojim su reguliraju značenje i uporaba signala, signalnih znakova i signalnih oznaka u željezničkom prometu u Republici Hrvatskoj.

(2) Pri vožnji željezničkih vozila na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi, za izdavanje zapovijedi ili upozorenja smiju se davati samo signalni znaci propisani posebnim propisom kojim se uređuje značenje i uporaba signala, signalnih znakova i signalnih oznaka u željezničkom prometu u Republici Hrvatskoj.

Signalno-sigurnosni uređaji Članak 35.

(1) Ovisno o namjeni industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi i intenzitetu prometa željezničkih vozila, na takvim kolosijecima smiju se ugrađivati odgovarajući signalno-sigurnosni uređaji.

(2) Pri projektiranju, gradnji, rekonstrukciji, obnovi, uporabi i održavanju signalno-sigurnosnih uređaja iz stavka 1. ovoga članka odgovarajuće se primjenjuju propisi kojima se uređuje prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav.

Telekomunikacije Članak 36.

(1) Industrijski i drugi željeznički kolosijeci koji nisu javno dobro u općoj uporabi moraju biti opremljeni odgovarajućim telekomunikacijskim uređajima i sredstvima koja omogućuju sporazumijevanje između osoblja manevarskoga sastava i željezničkoga osoblja koje odobrava vožnju s takvoga kolosijeka na željezničku prugu ili u kolodvor na način propisan za sporazumijevanje pri vožnji vlakova.

(2) Za sporazumijevanje za vrijeme vožnje željezničkih vozila na industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi smiju se primjenjivati i druga odgovarajuća sredstva za sporazumijevanje.

Elektrifikacija Članak 37.

(1) Na elektrificiranim industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi priključenim na željezničku prugu mora se primjenjivati izmjenični sustav električne vuče 25 kV, 50 Hz.

(2) Pri projektiranju, gradnji, rekonstrukciji, obnovi, uporabi i održavanju elektrificiranih industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi i stabilnih postrojenja električne vuče na takvim kolosijecima u cijelosti se

primjenjuju posebni propisi kojima se uređuje elektroenergetski infrastrukturni podsustav i sigurnosne mjere propisane za elektrificirane željezničke pruge i kolosijeke.

(3) Na elektrificiranim industrijskim i drugim željezničkim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi odnosno na dijelovima takvih kolosijeka namijenjenim utovaru i istovaru, ili ako prolaze prostorom na kojem se odvija radni proces, napon u kontaktnoj mreži je u redovnom pogonskom stanju isključen, a vozni vod uzemljen. Napon smije biti uključen samo pri dopremi i otpremi željezničkih vozila, pod uvjetom da se istovremeno ne odvija radni proces te utovar i istovar stvari. Napon u voznim vodovima uključuje se ili isključuje rastavljačem sa nožem ili kontaktom za uzemljenje za svaki kolosijek ili grupu kolosijeka.

(4) Iznimno od stavka 3. ovoga članka, napon smije biti uključen na dijelovima elektrificiranih kolosijeka u radionicama za održavanje električnih željezničkih vozila, u skladu s propisanim radnim procesom i unutarnjim redom.

VI. PRIKLJUČIVANJE INDUSTRIJSKIH I DRUGIH ŽELJEZNIČKIH KOLOSIJEKA KOJI NISU JAVNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI NA ŽELJEZNIČKU PRUGU

Članak 38.

(1) Priključivanje industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi na željezničku prugu izvodi se u kolodvoru.

(2) Iznimno, kada je to nužno uslijed gospodarskih, topografskih i urbanističkih uvjeta, priključivanje iz stavka 1. ovoga članka smije se izvesti i na otvorenoj pruzi.

(3) Priključivanje industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi na otvorenoj pruzi na željezničku prugu od značaja za međunarodni promet i na željezničku prugu od značaja za regionalni promet, a za dopuštenu brzinu preko odvojne skretnice veću od 50 km/h, i na željezničku prugu od značaja za lokalni promet, mora biti izvedeno sa zaštitnim kolosijekom i signalizirano glavnim signalima na željezničkoj pruzi.

(4) Kod priključivanja iz stavka 3. ovoga članka, odvojna skretnica na željezničkoj pruzi i skretnica koja vodi na zaštitni kolosijek, moraju biti u međusobnoj tehničkoj ovisnosti, tako da u slučaju kada odvojna skretnica omogućava vožnju po željezničkoj pruzi i glavni signal signalizira dopuštenu vožnju, zaštitna skretnica vodi na zaštitni kolosijek.

(5) Priključivanje industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi na otvorenoj pruzi na željezničku prugu od značaja za lokalni promet bez zaštitnoga kolosijeka, ako dopuštena brzina preko odvojne skretnice nije veća od 50 km/h, mora biti izvedeno s iskliznicom na takvom kolosijeku.

(6) Kod priključivanja iz stavka 5. ovoga članka, odvojna skretnica na željezničkoj pruzi i iskliznica na industrijskom i drugom željezničkom kolosijeku koji nije javno dobro u općoj uporabi, moraju biti u međusobnoj tehničkoj ovisnosti, tako da je vožnja na željezničkoj pruzi iskliznicom osigurana od opasnih vožnji s takvoga kolosijeka.

VII. KRIŽANJE INDUSTRIJSKIH I DRUGIH ŽELJEZNIČKIH KOLOSIJEKA KOJI NISU JAVNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI S JAVNIM PROMETNICAMA

Način izvedbe križanja s drugim prometnicama Članak 39.

Ovisno o vrsti i razvrstavanju prometnica, intenzitetu prometa, topografskim i urbanističkim uvjetima, propisanim uvjetima za siguran tijek prometa i drugim propisanim uvjetima, križanje industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi s drugim prometnicama izvodi se kao:

- križanje izvan razine,
- križanje u istoj razini.

Križanje s drugim prometnicama izvan razine Članak 40.

Križanje industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi s drugim prometnicama mora biti izvan razine u sljedećim slučajevima:

- na križanju sa željezničkom prugom,
- na križanju s autocestom,
- na novosagrađenom križanju s državnom cestom,
- na križanju gdje uslijed specifičnih mjesnih prilika ili drugih razloga koji utječu na prometnu sigurnost nije moguće uspostaviti propisane uvjete za siguran tijek prometa preko prijelaza u istoj razini.

Osiguravanje prometa na križanju s cestom u istoj razini Članak 41.

(1) Promet na križanju industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi i ceste u istoj razini osigurava se najmanje:

- uređajem za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili željezničkoga vozila na križanju s državnom i županijskom cestom,
- osobljem koje prati željeznička vozila na križanju s lokalnom i nerazvrstanom cestom.

(2) Promet na križanju industrijskoga i drugoga željezničkog

kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi s cestom u gradovima smije se osiguravati zajedno s osiguravanjem cestovnoga križanja, gdje se sudionicima u cestovnom prometu daju prometni znaci trobojnim prometnim svjetlima.

(3) Na križanju industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi s cestom koje je osigurano uređajima, na takvom kolosijeku s obje strane željezničko-cestovnoga prijelaza moraju se ugraditi iskliznice odnosno željeznički signali koji moraju biti u međusobnoj ovisnosti sa signalima na cesti, tako da istovremeno dopuštaju vožnju samo po cesti ili samo po kolosijeku.

Osiguravanje prometa na križanju s pješačkom stazom **Članak 42.**

Promet na križanju industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi i pješačke staze u istoj razini osigurava se najmanje mimoilaznim zaštitnim ogradama i propisanom preglednošću.

Osiguravanje prometa na križanju s prugom lake željeznice **Članak 43.**

(1) Križanje industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi i pruge lake željeznice u istoj razini mora biti osigurano iskliznicama odnosno željezničkim signalima na takvom kolosijeku s obje strane križanja i uređajima za davanje prometnih znakova koji se odnose na laku željeznicu.

(2) Iskliznice odnosno željeznički signali i uređaji za davanje prometnih znakova lakoj željeznici moraju biti u međusobnoj ovisnosti tako da dopuštaju vožnju samo po industrijskom i drugom željezničkom kolosijeku koji nije javno dobro u općoj uporabi ili samo po pruzi lake željeznice.

Osiguravanje prometa na križanjima s internim prometnicama u industrijskim pogonima **Članak 44.**

(1) Promet na križanju industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi s internim prometnicama u industrijskim pogonima osigurava se ovisno o radnom procesu i intenzitetu prometa na kolosijeku i internim prometnicama.

(2) Način osiguravanja prometa na križanjima iz stavka 1. ovoga članka smije biti:

- uređajem za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje željezničkoga vozila,
- uređajem za zatvaranje željezničko-cestovnoga prijelaza,
- osobljem koje prati željeznička vozila,
- prema uvjetima uređenim unutarnjim redom ili drugim općim aktom vlasnika odnosno posjednika industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi.

VIII. OTVARANJE ZA PROMET, NADZOR I ODRŽAVANJE INDUSTRIJSKIH I DRUGIH ŽELJEZNIČKIH KOLOSIJEKA KOJI NISU JAVNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI I TEHNIČKA DOKUMENTACIJA

Otvaranje za promet **Članak 45.**

(1) Otvaranje za promet novosagrađenih, rekonstruiranih i obnovljenih industrijskih kolosijeka, čijom se obnovom utječe na način ispunjavanja bitnih zahtjeva za građevinu i/ili lokacijske uvjete u skladu s kojima su izgrađeni, i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi obavlja se na temelju uporabne dozvole izdane po posebnom propisu koji regulira zaštitu okoliša, prostorno uređenje i gradnju.

(2) Otvaranje za promet obnovljenih industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi, kojima se ne utječe na način ispunjavanja bitnih zahtjeva za građevinu i/ili lokacijske uvjete u skladu s kojima su izgrađeni, obavlja se na temelju rješenja za početak rada izdanoga po ovlaštenom tijelu nadležnom za sigurnost željezničkog prometa.

(3) U povjerenstvu za tehnički pregled novosagrađenih, rekonstruiranih i obnovljenih industrijskih kolosijeka čijom se obnovom utječe na način ispunjavanja bitnih zahtjeva za građevinu i/ili lokacijske uvjete u skladu s kojima su izgrađeni, i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi priključenih na željezničke pruge, mora biti predstavnik upravitelja željezničke infrastrukture na čijem području se nalazi predmetni kolosijek.

Osnovni uvjeti za nadzor i održavanje **Članak 46.**

(1) Ispravnost i pouzdanost industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi za siguran tijek prometa željezničkih vozila postiže se sustavnim stručnim nadzorom u određenim vremenskim razmacima i kontinuiranim održavanjem kolosijeka, križanja s drugim prometnicama, sastavnih dijelova željezničkih infrastrukturnih podsustava i ugrađene opreme na takvim kolosijecima, u granicama propisanih dopuštenih odstupanja od projektiranih tehničkih parametara.

(2) Osnovni uvjeti za nadzor i održavanje industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi, vremenski rokovi za provedbu, tehnički kriteriji, postupci i provedbeni dokumenti, uređuju se općim aktom koji donosi vlasnik odnosno posjednik takvoga kolosijeka.

Nadzor stanja kolosijeka za siguran tijek prometa **Članak 47.**

(1) Nadzor stanja industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi, zajedno s pripadajućom opremom i sastavnim dijelovima željezničkih infrastrukturnih podsustava i križanjima takvih kolosijeka s drugim prometnicama, za siguran tijek prometa željezničkih vozila

organizira i osigurava vlasnik odnosno posjednik takvoga kolosijeka u skladu s općim aktom iz članka 46. stavka 2. ovoga Pravilnika.

(2) Nadzor iz stavka 1. ovoga članka, uključujući preglede, mjerenja, ispitivanja i provjeru izvedenih radova održavanja, smiju provoditi samo ovlaštene stručne fizičke i pravne osobe.

(3) Pri nadzoru iz stavka 1. ovoga članka, u ovisnosti o vrsti i intenzitetu prometa te najvećim dopuštenim brzinama željezničkih vozila, odgovarajuće se primjenjuju posebni propisi kojima se uređuju željeznički infrastrukturni podsustavi.

(4) Ispravnost i pouzdanost industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi u stanju za siguran tijek prometa željezničkih vozila, dokazuje se dokumentima o provedenom stručnome nadzoru, pregledima, mjerenjima i ispitivanjima na predmetnome kolosijeku, kojima se potvrđuje da je takav kolosijek, zajedno s pripadajućom opremom i sastavnim dijelovima željezničkih infrastrukturnih podsustava i križanjima predmetnoga kolosijeka s drugim prometnicama, izveden i održavan u skladu s projektnom i izvedbenom dokumentacijom te u granicama propisanih dopuštenih odstupanja od projektiranih tehničkih parametara.

(5) Nadzor iz stavka 1. ovoga članka provodi se u vremenskim rokovima u skladu s općim aktom iz članka 46. stavka 2. ovoga Pravilnika, pri čemu vremenski razmak između obavljenih pregleda ne smije biti dulji od 12 mjeseci.

(6) Vlasnik odnosno posjednik industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi priključenoga na željezničku prugu mora jednom godišnje izvijestiti upravitelja željezničke infrastrukture na čijem području se nalazi predmetni kolosijek o provedenom nadzoru iz stavka 1. ovoga članka i tehničkom uporabnom stanju predmetnoga kolosijeka.

(7) O svim promjenama tehničkoga uporabnog stanja za siguran tijek prometa željezničkih vozila i funkcionalne sposobnosti industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi priključenoga na željezničku prugu, vlasnik odnosno posjednik predmetnoga kolosijeka mora odmah izvijestiti upravitelja željezničke infrastrukture na čijem području se nalazi predmetni kolosijek.

Održavanje kolosijeka u stanju za siguran tijek prometa Članak 48.

(1) Održavanje industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi, zajedno s pripadajućom opremom i sastavnim dijelovima željezničkih infrastrukturnih podsustava i križanjima takvih kolosijeka s drugim prometnicama, u stanju za siguran tijek prometa željezničkih vozila organizira i osigurava vlasnik odnosno posjednik takvoga kolosijeka u skladu s općim aktom iz članka 46. stavka 2. ovoga Pravilnika.

(2) Vlasnik odnosno posjednik industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi organizira i osigurava djelatnost održavanja takvoga kolosijeka na sljedeće načine:

– poslove održavanja kolosijeka obavlja kao svoju internu djelatnost, uz uvjet da radovima održavanja rukovodi ovlaštena i stručna osoba osposobljena za djelatnost održavanja željezničkih kolosijeka, ili

– poslove održavanja kolosijeka povjerava ovlaštenoj i registriranoj pravnoj osobi za građenje i održavanje željezničkih kolosijeka.

(3) O vrsti, načinu i obujmu izvedenih radova održavanja iz stavka 1. ovoga članka sastavlja se zapisnik.

(4) Pri održavanju iz stavka 1. ovoga članka, u ovisnosti o vrsti i intenzitetu prometa te najvećim dopuštenim brzinama željezničkih vozila, odgovarajuće se primjenjuju posebni propisi kojima se uređuju željeznički infrastrukturni podsustavi.

(5) Na temelju dokumenata o provedenom stručnome nadzoru stanja kolosijeka za siguran tijek prometa iz članka 47. ovoga Pravilnika, vlasnik odnosno posjednik industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi mora otkloniti ustanovljene nedostatke u zadanim rokovima, a u ovisnosti o utjecaju ustanovljenih nedostataka na siguran tijek željezničkoga prometa prema posebnim propisima iz stavka 4. ovoga članka, mora prema potrebi uvesti privremena ograničenja i zabrane ili obustaviti promet na kolosijeku, sve dok ti nedostaci ne budu otklonjeni.

(6) Vlasnik odnosno posjednik industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi mora propisanim signalima i signalnim oznakama označiti privremene zabrane, ograničenja i druge opasnosti u prometu na kolosijeku te ukloniti signale i signalne oznake odmah po prestanku razloga zbog kojih su postavljene.

Tehnička dokumentacija Članak 49.

(1) Vlasnik odnosno posjednik industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi mora posjedovati projekte i drugu tehničku dokumentaciju o tom kolosijeku i željezničkim infrastrukturnim podsustavima na kolosijeku te mora redovito usklađivati tehničku dokumentaciju o uporabnom stanju kolosijeka i željezničkim infrastrukturnim podsustavima na kolosijeku.

(2) Vlasnik odnosno posjednik industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi priključenoga na željezničku prugu mora omogućiti upravitelju infrastrukture uvid u dokumentaciju iz stavka 1. ovoga članka.

IX. PRIJELAZNE ODREDBE

Članak 50.

Do početka rada tijela nadležnoga za sigurnost, poslove iz njegove ovlasti navedene u članku 6. stavku 2. ovoga Pravilnika obavlja nadležno ministarstvo.

Članak 51.

Opći akt iz članka 46. stavka 2. ovoga Pravilnika vlasnici odnosno posjednici industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi moraju donijeti u roku od najviše 12 mjeseci od stupanja na snagu ovoga Pravilnika.

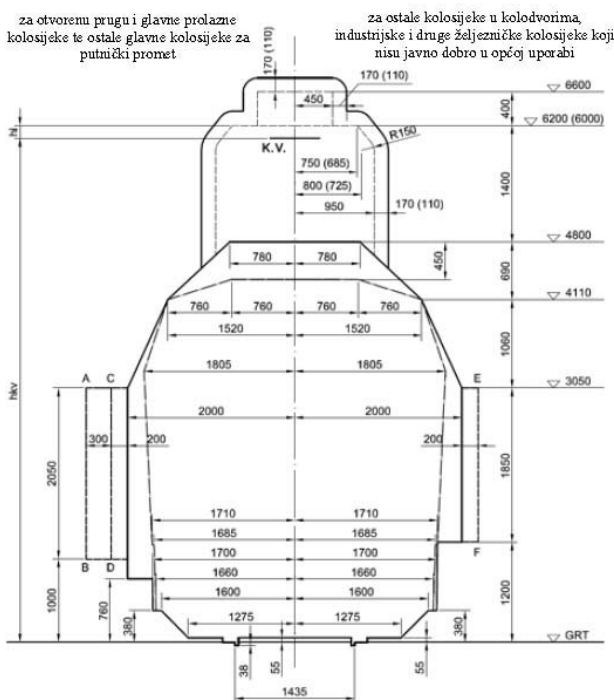
X. ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 52.

Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmoga dana od dana objave u »Narodnim novinama«.

PRILOG 1

(prema članku 25. stavku 4.)



- slobodni prostor za prolazak željezničkih vozila
- - - - - dodatni prostori
- · - · - sigurnosni razmak kontaktne mreže
- · - · - minimalni slobodni profil (prema članku 25. stavku 8.)

A – B na otvorenoj pruzi sa stupove, signale i slično

C – D na glavnim prolaznim kolosijecima za stupove, signale i slično, kao i na glavnim prolaznim kolosijecima i na otvorenoj pruzi za željezničke građevine (mostove, tunele i slično)

E – F na ostalim kolodvorskim kolosijecima za stupove, signale i slično, kao i za željezničke građevine (mostove, tunele i slično)

GRT gornji rub tračnice

K.V. kontaktni vodič

hkv: visina kontaktnoga vodiča

– za 25 kV, 50 Hz nazivna visina iznad GRT iznosi 5500 mm,
iznimno 5020 – 6200 mm

– za 3 kV nazivna visina iznad GTR iznosi 5350 mm, iznimno 4950
– 6000 mm

hi: visina izdizanja kontaktnoga vodiča

– na otvorenoj pruži iznosi 155 mm

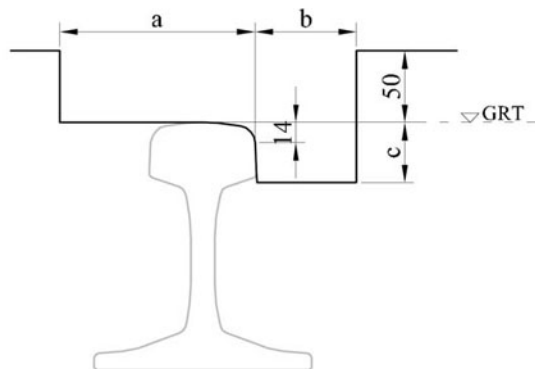
– u tunelima iznosi 80 mm

Mjere u zagradama odnose se na sustav električne vuče nazivnoga
napona 3 kV.

PRILOG 2

(prema članku 25. stavku 12.)

DETALJ DONJEG DIJELA SLOBODNOG PROFILA – SLOBODNI PROSTOR ZA SIGURAN PROLAZ KOTAČA ŽELJEZNIČKIH VOZILA



a – Slobodni prostor za prolaz obruča kotača

a = 135 mm – za nepokretne predmete koji su čvrsto vezani sa
tračnicom

a = 150 mm – za nepokretne predmete koji nisu čvrsto vezani sa
tračnicom

b – Slobodni prostor za prolaz vijenca kotača – širina žljeba

1. Kod tračnica vodilica u skretnicama, križištima i vodoravnim
lukovima vrlo malih polumjera, širina žljeba iznosi:

b ≥ 45 mm, za polumjere 175 m R ≥ 150 m,

b ≥ 50 mm, za polumjere 150 m > R ≥ 125 m,

b ≥ 55 mm, za polumjere 125 m > R ≥ 100 m.

2. Širina žljeba između sigurnosne tračnice i vozne tračnice za
prolaz vijenca kotača iznosi:

b = 70 mm – normalno,

45 mm ≤ b ≤ 70 mm – iznimno, uz odobrenje upravitelja
infrastrukture.

b ≤ 85 mm – na dijelu kolosijeka u vodoravnom luku s

proširenjem.

3. Kod zaštitnih tračnica koje se ugrađuju u kolosijeku uz vozne tračnice s unutarnje ili vanjske strane širina žljeba iznosi:

$180 \text{ mm} \leq b \leq 220 \text{ mm}$ – normalno,

$160 \text{ mm} \leq b \leq 180 \text{ mm}$ – iznimno, uz odobrenje upravitelja infrastrukture.

c – Slobodni prostor za prolaz vijenca kotača – dubina žljeba

$42 \text{ mm} \leq c \leq 45 \text{ mm}$ – normalno,

$38 \text{ mm} \leq c < 42 \text{ mm}$ – iznimno, uz odobrenje upravitelja infrastrukture.

Pravilnik o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati industrijski i drugi željeznički kolosijeci koji nisu javno dobro u općoj uporabi (Narodne novine, br. NN 99-2045/2011), objava od 31.8.2011, na snazi od 8.9.2011

Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (Narodne novine, br. NN 82-1733/2013), objava od 30.6.2013, na snazi od 1.7.2013., propisuje:

"Članak 139.

...

(5) Do stupanja na snagu pravilnika iz stavka 3. ovoga članka, ostaju na snazi i odgovarajuće se primjenjuju podzakonski propisi doneseni na temelju Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu (»Narodne novine«, br. 40/07. i 61/11.) i podzakonski propisi doneseni na temelju Zakona o agenciji za sigurnost željezničkog prometa (»Narodne novine«, br. 120/08.), osim odredbi koje su suprotne odredbama ovoga Zakona, odredbama propisa kojim se uređuje željeznica i izravno primjenjivim propisima Europske unije.

..."