



**Prometna uputa
(Uputa HŽI-40)**

Vrijedi od 14. prosinca 2014.

Zagreb, 2014.

Prometna uputa tiskana je na temelju odluke UI-140-4-1/14 objavljene u Službenom vjesniku HŽ Infrastrukture d.o.o. br. 10/14 od 10. srpnja 2014.

Za Prometnu uputu mjerodavna je služba nadležna za izradu internih prometnih općih akata.

Redni broj			Predmet*	Službeni vjesnik	
Izmjene i dopune	Ispravak	Tumačenje		broj	datum
1	2	3	4	5	6
1.			čl.12.	14/14	18.11. 2014.
2.			čl.1.st.6; čl.135.st.7; čl.142; prilog 4 – čl.1.st.2, 4. i 5; čl. 3.st.3. i 6; čl.14.st.1; čl.17. st.17; čl.18.st.9; čl.19.st.3; čl.37.st.2. i 3; čl.38.st.3; čl. 40.	15/14	5.12. 2014.
3.			čl. 96. st.4. i 8; čl.120. st.4.	5/15	21.4. 2015.
4.			čl.120. st.6; prilog 4 – čl.3. st.3. i 5, čl. 14. st. 2. i 3, čl. 20. st. 2. i 9, čl. 26. st.5.; prilog 5	6/15	17.7. 2015.
5.			Čl.136. st.2. i 3.; prilog 1 članak 3. st.8. i 9; prilog 2 članak 4. st.3; prilog 4 čl.1. st.6; prilog 5 čl. 2. st.4. i čl.3. st.9.	8/15	21.12. 2015.
6.			Čl. 23. st. 9 do 14; čl. 34. st. 1,3,7 i 9 do 12; čl. 44.a; čl. 79. st. 8 i 19; prilog 1 čl. 3. st. 2. i čl. 4. i 5; prilog 4 čl. 40; prilozi 6 i 7	4/16	18.7. 2016.
7.			Čl.44.a st.4. do 6; prilog 1 čl. 5.	5/16	30.9. 2016.

* Upisuje se članak i stavak u kojem je došlo do promjena.

SADRŽAJ

I. UVODNE ODREDBE	1
Opće odredbe	1
Temeljni pojmovi	3
TK-kolodvori	5
Vrste infrastrukturnih podsustava	6
Signalno-sigurnosni uređaji	6
Željeznička vozila	7
Obveze radnika	8
Nadzorna služba u službenim mjestima	10
Službene obavijesti	12
II. ORGANIZACIJA RADA U SLUŽBENIM MJESTIMA	13
Odredbe o organizaciji rada u službenim mjestima	13
Poslovni red kolodvora	13
Poslovni red kolodvora II. dio	14
Tehnološki proces rada kolodvora	16
Uputa za obavljanje službe na rasputnici	17
Uputa za obavljanje prometne službe u otpremništvu i Sporazum o mjestu načinu i uvjetima za međusobnu dostavu vozila na industrijskom kolosijeku	20
III. PRIMOPREDAJA SLUŽBE	23
Primopredaja službe prometnog osoblja	23
Primopredaja službe prometnika vlakova	25
Primopredaja službe prometnoga telegrafista	26
Primopredaja službe rukovatelja manevrom	26
Primopredaja službe nadzornog skretničara i skretničara	27
Primopredaja službe odjavničara	28
Primopredaja službe popisnog vlakovođe	29
Primopredaja službe čuvara ŽCP-a	30
IV. PREGLED SKRETNICA I DRUGIH DIJELOVA ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE U KOLODVORU	31
Redovni pregledi mjerodavnih službi	31
Pregledi koje obavlja prometno osoblje	31

V. MANEVIRANJE	35
Opće odredbe o manevriranju	35
Kvačenje vozila	35
Kočenje za vrijeme manevriranja	36
Rukovanje ručnom zaustavnom papučom	38
Manevriranje u kolodvoru i na otvorenoj pruzi	39
Ranžiranje	42
Iznimna opreznost pri manevriranju	42
VI. PRAVILA O KOČENJU	45
Opće odredbe o kočenju	45
Zračne kočnice	45
Dopunske kočnice	46
Kočnica za slučaj opasnosti	46
Ručna i pritvrdna kočnica	47
Opružna kočnica	47
Vrste kočenja	48
Zračni vodovi i čelne slavine	49
Uključno-isključne slavine	50
Kontrola ispravnosti R-kočnice	51
Namjena i vrste mjenjača automatske kočnice	53
Mjenjači vrste kočnice	54
Mjenjači kočne sile	55
Oznake tipova automatskih kočnica	56
Natpsi kočne mase na vagonima s automatskim kočnicama	57
Natpsi kočne mase ručne i pritvrdne kočnice	61
Natpsi i oznake kočnice za slučaj opasnosti	61
Oznaka kočnice s kompozitnim kočnim umetcima	62
Oznaka disk kočnice	63
Oznaka elektropneumatske kočnice	63
Probe kočenja	64
Pripreme pred polazak vlaka	66
Kočenje lokomotivskoga vlaka	66
Kočenje motornih vozila za posebne namjene i kočenje pružnih vozila	66

VII. OBAVLJESTI O PROMETU VLAKOVA	69
Opće odredbe o prometu vlakova	69
Izvještaj o prometu vlakova	71
Obavještavanje o spremnosti vlaka za otpremu	75
Analiza vlaka	75
VIII. OBAVJEŠTAVANJE OSOBLJA VLAKA O PROMETU VLAKOVA I SIGURNOSnim MJERAMA	79
Opće odredbe o obavještavanju osoblja vlaka	79
Izvršne odredbe o obavještavanju osoblja vlaka	79
IX. REGULIRANJE PROMETA VLAKOVA	81
Opće odredbe o reguliranju prometa vlakova	81
Temeljni uvjeti za kretanje vlakova	81
Reguliranje prometa vlakova na prugama koje nisu opremljene uređajima APB-a, MO-a ili TK-a	81
Reguliranje prometa vlakova na prugama opremljenima uređajima APB-a, MO-a ili TK-a	86
Sporazumijevanje u prometu	88
X. OSIGURANJE VOZNOGA PUTA NA PODRUČJU KOLODVORA	89
Opće odredbe o osiguranju voznoga puta	89
Zapovijedi za osiguranje voznoga puta za ulazak vlaka	91
Zapovijed za osiguranje voznoga puta za izlazak vlaka	94
Fonogrami skretničkoga osoblja	96
Općenito o fonogramima za osiguranje voznoga puta	97
Rukovanje glavnim kolodvorskim signalima	97
Utvrđivanje da je vlak smješten cijel unutar međnika	98
Odlazak i prolazak vlaka	100
Praćenje kretanja vlakova	100
XI. PREKID PROMETNE SLUŽBE	101
Određivanje i objavljivanje prekida službe	101
Uvjeti za prekid službe	101
Postupak za prekid službe i ponovni početak službe	102
Reguliranje prometa vlakova za vrijeme prekida službe	103
XII. DUŽNOSTI OSOBLJA PRUGE I ČUVARA OPHODARA	105

Dužnosti odjavničara	105
Dužnosti čuvara ŽCP-a	105
Dužnosti čuvara ophodara	105
XIII. POSEBNE ODREDBE ZA DVOKOLOSIJEČNE PRUGE	107
Promet vlakova nepravilnim kolosijekom	107
XIV. POSEBNE VRSTE PROMETA	111
Promet vlaka do nekog mjesta na otvorenoj pruzi	111
Zatvaranje pruge odnosno kolosijeka	111
XV. REGULIRANJE PROMETA VLAKOVA ZA VRIJEME NEISPRAVNOSTI NA SS-UREĐAJIMA	119
Reguliranje prometa vlakova za vrijeme neispravnosti na SS-uređajima	119
XVI. ORGANIZACIJA PROMETA U POSEBNIM UVJETIMA	123
Postupak za vrijeme trajanja jakog vjetra	123
Postupak za vrijeme snježnih padalina i vijavice	123
XVII. OPERATIVNO REGULIRANJE PROMETA	125
Prometna operativa	125
Poslovi prometne operative	126
Radna mjesta u prometnoj operativi	126
Poslovi radnika prometne operative	127
Praćenje provedbe voznoga reda	127
Plan prometa vlakova	128
Reguliranje prometa na TK-prugama	129
Operativni nadzor prometa	129
Dnevna analiza provedbe voznoga reda	131
Reguliranje prometa za vrijeme poremećaja u prometu	132
Promet vlaka uz posebne sigurnosne mjere	132
Organizacija prometa u ratnim uvjetima	133
Odbijanje primitka vlaka odnosno vagona u graničnom kolodvoru	133
Dispečerske zapovijedi	134
Radio-dispečerske veze	134
XVIII. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE	139

Prilog 1

Naputak o organizaciji rada i radnom vremenu nadzornih radnika prometnih poslova	141
---	------------

Prilog 2

Naputak o čišćenju skretnica	147
---	------------

Prilog 3

Naputak o označavanju vlakova	157
--	------------

Prilog 4

Naputak o reguliranju prometa materijalnih vlakova i pružnih vozila	171
--	------------

Prilog 5

Naputak o obaveznom postupanju kod izvođenja radova u području slobodnog profila pruge na pruzi otvorenoj za redovan željeznički promet za vrijeme redovnog prometa vlakova	209
--	------------

Prilog 6

Naputak o obaveznom sadržaju posebnih uvjeta i mjera za sigurnost željezničkog sustava na pokusnim pružnim dionicama	217
---	------------

Prilog 7

Uputa o vožnji manevarskog sastava do otpremništva ili industrijskog kolosijeka	223
--	------------

Na temelju članka 76. stavka 4. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (Narodne novine br. 82/13) i članka 6. stavka 1. Pravilnika o izradi i objavljivanju općih akata (Pravilnik HŽI-650, Službeni vjesnik HŽ-a br. 3/11) Uprava HŽ Infrastrukture d.o.o. na 140. sjednici održanoj 3. srpnja 2014. donijela je

Prometnu uputu (Uputa HŽI-40)

I. UVODNE ODREDBE

Opće odredbe

Članak 1.

(1) Ova uputa sadrži odredbe u skladu s kojima se obavlja promet na željezničkim prugama kojima upravlja HŽ Infrastruktura d.o.o. (u dalnjem tekstu: HŽ Infrastruktura) te se njome detaljno razrađuje provedba Pravilnika o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnoga tijeka željezničkog prometa (u dalnjem tekstu: Pravilnik RH-2).

(2) Odredbe ove upute odgovarajuće se primjenjuju na željeznički promet na industrijskom kolosijeku za vrijeme manevarskog rada u kojem sudjeluje osoblje HŽ Infrastrukture d.o.o.

(3) Ovom uputom, između ostalog, detaljno se razrađuje:

- organizacija rada u službenim mjestima,
- primopredaja službe,
- pregled skretnica,
- manevriranje,
- pravila o kočenju,
- obavijesti o prometu vlakova,
- obavještavanje osoblja vlaka o prometu vlakova i sigurnosnim mjerama,
- reguliranje prometa vlakova,
- osiguranje prometa na području kolodvora,

- prekid prometne službe,
- operativno reguliranje prometa odnosno temeljni poslovi prometne operative,
- način prijenosa brzjava i drugih priopćenja u željezničkom prometu odnosno uporaba sredstava za sporazumijevanje kod reguliranja željezničkoga prometa,
- način obavljanja noćnih kontrola (prilog 1 ove upute),
- čišćenje skretnica (prilog 2 ove upute),
- označavanje vlakova (prilog 3 ove upute)
- reguliranje prometa materijalnih vlakova i pružnih vozila (prilog 4 ove upute).

(4) Odredbe ove upute propisane za teretne vlakove odnose se i na službene i pomoćne vlakove, osim ako pojedinim odredbama ove upute nije propisano drugačije.

(5) Odredbe ove upute 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, osim ako ovom uputom nije propisano drugačije.

2 (6) Odredbe ove upute propisane za prometnika vlakova odgovarajuće se primjenjuju i na radnika koji daljinski upravlja prometom (telekomanda) odnosno na prometnog dispečera. Odredbe ove upute i svih drugih prometnih općih akata propisane za popisne vlakovođe odnose se i na vlakovode.

(7) Odredbe ove upute propisane za strojovođu vrijede i za vozača vozila za posebne željezničke namjene, osim ako ovom uputom nije propisano drugačije.

(8) Odredbe ove upute propisane za skretničare vrijede za sve radnike koji rukuju skretnicama.

(9) Željeznički promet mora se obavljati u skladu s odredbama ove upute i u skladu s odredbama drugih propisa koji se odnose na obavljanje željezničkog prometa, a primjenjuju se u HŽ Infrastrukturi.

(10) S odredbama ove upute i drugih općih akata koji su u vezi sa sigurnim tijekom željezničkog prometa svi radnici kojih se to tiče moraju biti dokazno upoznati i poučavani.

(11) Niti jednim pravilnikom ili uputom ne može se predvidjeti sve možebitne slučajeve i za njih propisati sve odredbe u skladu s kojima se postupa, pa zbog toga svaki radnik u svakom pojedinom nepredviđenom slučaju mora zadržati prisebnost, brzo reagirati i poduzeti sve što je u interesu sigurnosti prometa.

Temeljni pojmovi

Članak 2.

(1) Temeljni pojmovi u ovoj uputi oni su pojmovi koji se koriste u Pravilniku RH-2, koji se možebitno dodatno objašnjavaju ovom uputom, a osim toga se ovim člankom propisuju i neki drugi pojmovi.

(2) Pojmovi iz stavka 1. ovoga članka su sljedeći:

Dopuštena brzina upisana je u Registru infrastrukture te u Priručniku o željezničkim prugama, a uvjetovana je tehničkim stanjem pruge. U tehničkim propisima ta brzina ima naziv **dopuštena infrastrukturna brzina**.

Državni podzakonski propis je državni propis utemeljen na zakonu.

Elektrotehnički poslovi su poslovi koji se obavljaju u vezi s elektroenergetskim, prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim infrastrukturnim podsustavom.

Građevinski poslovi su poslovi koji se obavljaju u vezi s građevinskim infrastrukturnim podsustavom.

Izvršni radnici su radnici koji obavljaju poslove kojima neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkoga prometa, a ti poslovi propisani su odgovarajućim državnim podzakonskim propisom. Popis radnih mjesata izvršnih radnika općim aktom određuje Uprava HŽ Infrastrukture.

Infrastrukturni podsustavi su temeljni dijelovi željezničke infrastrukture koji omogućuju kretanje željezničkih vozila odnosno organizaciju i reguliranje željezničkoga prometa.

Interni propis je propis koji donosi Uprava HŽ Infrastrukture odnosno ovlašteni radnik mjerodavne organizacijske jedinice HŽ Infrastrukture.

Izvanredni događaj je svaki događaj povezan s odvijanjem željezničkog prometa koji utječe na sigurnost željezničkog sustava; izvanredni događaji dijele se na incidente, nesreće i ozbiljne nesreće.

Ključevna ovisnost je ovisnost između pojedinih elemenata signalno-sigurnosnih uređaja (u dalnjem tekstu: SS-uredaji) koja se ostvaruje propisanim rukovanjem ključevima.

Kontrolirani odsjek je dio kolosijeka kontroliran SS-uredajem, koji može biti izведен kao izolirani odsjek ili kao odsjek omeđen brojačima osovina

Lagana vožnja je vožnja smanjenom brzinom.

Nadzorni i kontrolni radnici su nadređeni radnici i drugi radnici koji su ovlašteni za nadzor i kontrolu rada izvršnih radnika i drugih radnika koji sudjeluju u obavljanju željezničkoga prometa.

Organizacijska jedinica (jedinica) je radna jedinica HŽ Infrastrukture određena internim propisom o organizaciji HŽ Infrastrukture.

Početna i krajnja točka svake željezničke pruge (u dalnjem tekstu: pruga) određena je internim propisom kojim se propisuju tehnički podaci o željezničkoj infrastrukturi te Registrum infrastrukture.

Prometna operativa je dio HŽ Infrastrukture kojem je zadaća osiguranje učinkovitosti željezničkog prometa u redovnim uvjetima te u slučaju odstupanja od voznoga reda; prometna operativa sastoji se od glavne prometne operative i područnih prometnih operativa.

Prometni poslovi su poslovi koji se obavljaju kod organizacije i regulacije željezničkog prometa.

Pružna dionica je dio pruge između dvaju kilometarskih položaja na pruzi odnosno između dviju točki na pruzi. Te točke mogu biti službena mjesta, skretnice na pružnome kolosijeku ili glavni signali.

Smanjena brzina je brzina niža od dopuštene ili ograničene brzine, a uvodi se zbog tehničkog stanja pruge ili izvedbe radova. Ona je privremena i nije propisana voznim redom.

Usputni kolodvor je kolodvor između polaznoga i krajnjega kolodvora na voznoj relaciji.

Vozna relacija je relacija na kojoj vlak vozi od polaznoga do krajnjeg kolodvora odnosno od polaznoga mesta do odredišnoga mesta na otvorenoj pruzi, a ta mjesta određena su kilometarskim položajem.

Vučeno vozilo s nedjelatnim vlastitim pogonom zove se još i neradno vučno vozilo.

Zaprežna lokomotiva je vodeće vučno vozilo koje se nalazi neposredno ispred vozne lokomotive u vlaku.

Zatvorena pruga je pruga ili dio pruge (pružna dionica) koji je zatvoren za promet vlakova i na kojem se promet željezničkih vozila regulira na temelju posebno određenih sigurnosnih uvjeta.

Zatvoreni kolosijek je kolosijek zatvoren za promet vlakova.

Željeznički promet u smislu ove upute jest promet odnosno vožnja ili kretanje željezničkih vozila na željezničkoj infrastrukturni i na infrastrukturni koja nije javno dobro, ali služi za obavljanje vožnje odnosno kretanja željezničkih vozila. U željeznički promet u širem smislu spadaju i poslovi koji se na željezničkim vozilima odnosno na željezničkoj infrastrukturni obavljaju za vrijeme mirovanja vozila, ali za potrebe budućih vožnja odnosno kretanja željezničkih vozila.

(3) Pojmovi koji nisu objašnjeni u ovome članku objašnjeni su na mjestu gdje se prvi put spominju u ovoj uputi.

TK-kolodvori

Članak 3.

Za kolodvore na prugama opremljenima telekomandnim uređajima (u dalnjem tekstu: TK-pruga, TK-uredaji, TK-kolodvor) osim odredaba za kolodvor vrijedi i sljedeća podjela:

- zaposjednuti TK-kolodvor je TK-kolodvor stalno zaposjednut prometnikom vlakova,
- povremeno zaposjednuti TK-kolodvor je TK-kolodvor zaposjednut prometnikom vlakova u određenom vremenu,
- nezaposjednuti TK-kolodvor je TK-kolodvor koji nije redovno zaposjednut prometnikom vlakova,
- granični TK-kolodvor je prvi kolodvor koji nije uključen u TK-uredaj,
- privremeni granični TK-kolodvor je TK-kolodvor koji u slučaju neispravnosti na TK-uredaju na dijelu TK-pruge preuzima zadatke graničnoga TK-kolodvora,
- granični odvojni TK-kolodvor je granični kolodvor na TK-pruzi od kojega se odvaja pruga koja nije uključena u telekomandu.

Vrste infrastrukturnih podsustava

Članak 4.

- (1) Građevinski infrastrukturni podsustav čine:
 - pružni donji ustroj (pružne građevine) i
 - pružni gornji ustroj.
- (2) Elektroenergetski infrastrukturni podsustav čine:
 - stabilna postrojenja za napajanje električne vuče i
 - druga elektroenergetska postrojenja.
- (3) Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav čine:
 - SS-uređaji i
 - telekomunikacijski uređaji.
- (4) Ostale funkcionalne dijelove i opremu čine zgrade, dijelovi zgrada, prostorije, prostori, površine, komunikacije i ograde, koje služe za uporabu, smještaj postrojenja, upravljanje, održavanje, kontrolu stanja i zaštitu željezničke infrastrukture (željezničkih infrastrukturnih podsustava) i koji se rabe pri reguliranju i organizaciji željezničkoga prometa.

Signalno-sigurnosni uređaji

Članak 5.

- (1) Prema tehničko-tehnološkim rješenjima u uporabi su sljedeći SS-uređaji:
 - mehanički,
 - elektromehanički,
 - relejni,
 - elektronički SS-uređaji i
 - uređaji sastavljeni kao kombinacija pojedinih dijelova navedenih vrsta uređaja.

(2) Mehaničkim SS-uredajem osigurava se službeno mjesto kod kojega, ovisno o tipu uređaja, signali mogu biti u ovisnosti sa skretnicama.

(3) Elektromehaničkim SS-uredajem za osiguranje službenoga mjesta rukuje se iz središnjega mjesta, a signali, ovisno o tipu uređaja, mogu biti u tehničkoj ovisnosti s položajem skretnica.

(4) Relejnim i elektroničkim SS-uredajem za osiguranje službenoga mjesta rukuje se iz središnjega mjesta putem kolodvorske postavnice odnosno putem središnje postavnice. Kod takvih uređaja signali su obavezno u tehničkoj ovisnosti s položajem skretnica i kontrolom kontroliranih odsjeka.

Članak 6.

(1) Podrobnijsi opisi tehničko-tehnološke opremljenosti svakoga od službenih mjesta opremljenih SS-uredajima te postupci izvršnog osoblja vezani za rukovanje tim uređajima propisuju se pojedinim uputama za rukovanje SS-uređajima. Uputa za rukovanje određenim SS-uređajem sastavni je dio Poslovnog reda kolodvora I. dio.

(2) Osim uputom iz stavka 1. ovoga članka podrobnije odredbe o reguliranju prometa vlakova na pruzi s TK-uređajima propisane su posebnom uputom koju donosi Uprava HŽ Infrastrukture.

Željeznička vozila

Članak 7.

(1) Željezničko vozilo je vozilo s pripadajućim ugrađenim uređajima i opremom, namijenjeno za kretanje po željezničkoj pruzi. Željeznička vozila su:

- vučna vozila,
- putnički vagoni,
- teretni vagoni i
- vozila za posebne namjene.

(2) Vučno vozilo je željezničko vozilo s vlastitim pogonom, a to može biti:

- lokomotiva,
- motorni vlak i
- motorno vozilo za posebne namjene.

(3) Putnički vagon je vučeno vozilo bez vlastita pogona koje služi za prijevoz osoba.

(4) Teretni vagon je vučeno vozilo bez vlastita pogona koje služi za prijevoz stvari.

(5) Vučno vozilo s nedjelatnim vlastitim pogonom smatra se vučenim vozilom.

(6) Vozilo za posebne namjene može biti motorno vozilo za posebne namjene i vagon za posebne namjene. Vagoni za posebne namjene su vagoni za mjerjenje, provjeru, održavanje i izgradnju pruga, pružnih postrojenja i kontaktne mreže te vagoni za provjere i mjerena značajki vučnih vozila, vagoni pomoćnoga vlaka i druga vozila za željezničke potrebe.

Obaveze radnika

Članak 8.

Šef kolodvora može obavljati posao šefa kolodvora u više kolodvora.

Članak 9.

Reguliranje prometa obavljaju radnici organizacijskih jedinica mjerodavnih za prometne poslove.

Članak 10.

(1) Osim poštivanja i primjene propisa radnici se moraju pridržavati odredaba Poslovnog reda kolodvora I. i II. dio, Tehnološkog procesa rada kolodvora te plana i rasporeda rada.

(2) Svaki radnik prije samostalnog rada ili nakon dolaska na novo radno mjesto ili u drugu organizacijsku jedinicu mora upoznati mjesne prilike iz svojega djelokruga te Poslovni red kolodvora I. i II. dio (ako je raspoređen na radno mjesto u kolodvoru) odnosno poslovnik jedinice (ako poslovnik postoji), što potvrđuje svojim potpisom.

(3) Radnicima koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkoga prometa za vrijeme rada zabranjeno je:

- držanje radio i TV uređaja te svih neslužbenih elektroničkih uređaja (osim mobitela) u prostorijama iz kojih se obavlja reguliranje prometa ili drugi prometni poslovi,
- zabavljati se gledanjem ili slušanjem sadržaja zabavnog karaktera na elektroničkim uređajima svih vrsta,
- zabavljanje igranjem bilo koje društvene igre,
- obavljanje bilo kojeg posla privatne naravi.

Članak 11.

(1) Svaki radnik osobno je odgovoran za pravilno obavljanje poslova na temelju propisanih postupaka, bez obzira na nazočnost nadređene ili druge osobe.

(2) Nadređeni radnik jedinice odgovara za danu zapovijed, a odgovorni radnik za njezinu provedbu. Zapovijed se može dati pismeno i/ili usmeno.

(3) Ako radnik smatra da je zapovijed koju je dao nadređeni radnik suprotna postojećim propisima i da dovodi u pitanje sigurnost prometa, mora na to upozoriti nadređenoga radnika.

(4) Ako nakon radnikova upozorenja nadređeni radnik ponovi usmenu zapovijed, radnik mora zahtijevati tu zapovijed u pismenom obliku.

(5) Radnik ni na pismenu zapovijed nadređenoga radnika ne smije postupiti po zapovijedi koja bi dovela do ugrožavanja sigurnosti prometa. Takva pismena zapovijed mora se odmah proslijediti nadređenom radniku onoga radnika koji je dao tu zapovijed.

(6) Radnik mora nadređenome odnosno nadzornome i kontrolnom radniku podnijeti prijavak o stanju na radnom mjestu. Taj prijavak daje se pri prvome susretu u određenoj smjeni te kasnije na zahtjev nadređenoga radnika.

Članak 12.

(1) Radnik na radnom mjestu mora nositi propisanu službenu odnosno zaštitnu odjeću, a prometnik vlakova i službenu crvenu kapu. Prometnik vlakova ne mora nositi kapu za vrijeme rada u prometnome uredu. Prometnik vlakova niti bilo koji drugi radnik HŽ Infrastrukture d.o.o., ne smije nositi službenu crvenu kapu izvan radnoga mjesta odnosno izvan službe u nazočnosti trećih osoba.

(2) Svi radnici koji izravno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa i sva službena i radna mjesta moraju imati ispravan i točan sat.

(3) Ako vrijeme na satovima radnika nije jednako, mjerodavan je službeni sat odnosno sat prometnika vlakova.

(4) Radnici koji za vrijeme rada dolaze u dodir s korisnicima prijevoza i trećim osobama, moraju se ponašati odmjereni i u granicama obavljanja svojih poslova susretljivo.

1 (5) U komuniciranju između radnika usmena priopćenja, usmene naloge za rad i zapovijedi valja davati kratko i razgovijetno te je zabranjeno prepiranje i glasno prigovaranje ili prekoravanje u nazočnosti trećih osoba.

(6) U svojem radu svi zaposlenici moraju se pridržavati odredaba državnog općeg akta kojim je propisan unutarnji red u željezničkom prometu

Članak 13.

(1) Ako se radnik razboli za vrijeme obavljanja rada ili ako zbog bolesti ne može doći raditi, mora o tome obavijestiti nadređenoga radnika.

(2) Radnik ne smije napustiti svoje radno mjesto sve dok nije obavio sve radnje vezane uz sigurnost prometa i dok nije dobio smjenu.

Nadzorna služba u službenim mjestima

Članak 14.

(1) U svakome službenom mjestu mora se obavljati nadzorna služba za čiju je organizaciju i provedbu odgovoran šef kolodvora.

(2) Šef kolodvora svakoga radnog dana mora obići sva radna mjesta u kolodvoru u kojemu ima sjedište, pri čemu posebnu pozornost mora obratiti na radnike čiji je rad vezan uz sigurnost i urednost prometa. To se posebno odnosi na sljedeće radnike: prometnika vlakova, prometnog telegrafista, skretničko osoblje i manevarsко osoblje.

(3) U kolodvorima koji se nalaze pod nadzorom poslovi iz stavka 2. ovoga članka moraju se obaviti najmanje jedanput tjedno. U zaposjednutim službenim i radnim mjestima organizacijski podređenima kolodvoru ti poslovi moraju se obaviti najmanje jedanput mjesечно.

(4) Pri kontroli rada šef kolodvora posebnu pozornost mora obratiti na SS-uređaje, stanje brojila i plombi te ustanoviti opravdanost uporabe pomoćnih tastera ili skidanja plombi.

(5) Kontrolu rada i primjenu propisa, osim uvida na samome mjestu kod obilaska svih radnih mjesta, šef kolodvora mora obavljati i pregledom propisanih evidencija obraćajući pri tome pozornost na odstupanja od pravilne primjene propisa, na kašnjenja vlakova te druge možebitne nedostatke.

(6) Pregled rada po radnim mjestima šef kolodvora mora obaviti svakoga dana u kolodvoru u kojemu ima sjedište na temelju prometnog dnevnika, a podrobnu analizu rada jednom tjedno uspoređivanjem prometnog dnevnika s drugim evidencijama.

(7) Pregled rada po radnim mjestima šef kolodvora u podređenim kolodvorima mora obaviti onoga dana kada u njima provodi preostalo dnevno radno vrijeme na temelju prometnog dnevnika, a podrobnu analizu rada mora obaviti najmanje jednom tjedno uspoređivanjem prometnog dnevnika s drugim evidencijama.

(8) Pri obilasku radnih mjesta u kolodvoru i podređenih radnih mjesta na pruzi, osim pregleda obavljenog rada, šef kolodvora mora obratiti pozornost i na čistoću prostorija i perona, na urednost službenih odijela na radnicima i slično.

(9) Šef kolodvora mora obaviti određeni broj noćnih kontrola kako je to propisano Naputkom o organizaciji rada i radnom vremenu nadzornih radnika prometnih poslova (prilog 1 ove upute) i Poslovnim redom kolodvora I. dio.

(10) Pojedine dužnosti šefa kolodvora iz djelokruga nadzora (kontrola pravilne primjene propisa na radnim mjestima, obilazak radnih mjesta, noćna kontrola, nazočnost primopredaji službe, pregled skretnica i dr.) mogu se prenijeti i na radnike zaposlene na drugim radnim mjestima sistematiziranim da pomažu šefu kolodvora, kao što je pomoćnik šefa kolodvora odnosno drugi nadzorni radnik.

(11) Djelokrug rada, dužnosti i odgovornosti svakog radnika na kojega se prenose pojedine dužnosti šefa kolodvora moraju se propisati Poslovnim redom kolodvora I. dio.

(12) Šef kolodvora odgovoran je za kontrolu pravilnog obavljanja dužnosti radnika na koje je prenio određene poslove iz svoga djelokruga rada, koji su navedeni u Poslovnom redu kolodvora I. dio.

(13) Za obavljanje dnevnih i podrobnih tjednih analiza, šef kolodvora odnosno radnik na kojeg je prenio dio svojih dužnosti mora voditi priručni bilježnik.

(14) Šef kolodvora podređena službena odnosno radna mjesta mora obići najmanje jedanput mjesečno u približno jednakim razmacima. Ako je to potrebno, može se odrediti i veći broj obilazaka, što određuje organizacijska jedinica neposredno nadređena kolodvoru. Ako je podređeno službeno mjesto zaposjednuto izvršnim radnikom koji vodi određene prometne evidencije, šef kolodvora mora jednom mjesečno napraviti podrobnu analizu rada na temelju usporedbe prometnog dnevnika susjednih kolodvora i prometne evidencije podređenog službenog mjeseta.

Službene obavijesti

Članak 15.

(1) Službene obavijesti su zapovijedi, odluke, objašnjenja i slično, koje donosi Uprava HŽ Infrastrukture te nadređeni radnici mjerodavnih organizacijskih jedinica u vezi sa sigurnošću i urednošću prometa ili u vezi s drugim obavezama koje proizlaze iz pojedinih općih akata.

(2) Detaljne odredbe o službenim obavijestima propisane su Uputom o prometnim evidencijama (u dalnjem tekstu: Uputa HŽI-28).

II. ORGANIZACIJA RADA U SLUŽBENIM MJESTIMA

Odredbe o organizaciji rada u službenim mjestima

Članak 16.

Odredbama o organizaciji rada u službenim mjestima propisuje se sljedeće:

- odredbe o Poslovnom redu kolodvora I. i II. dio,
- odredbe o Tehnološkom procesu rada kolodvora,
- izrada upute za obavljanje prometne službe na rasputnici,
- izrada upute za obavljanje prometne službe u otpremništvu odnosno na industrijskom kolosijeku,
- primopredaja službe prometnoga osoblja,
- redovni pregledi skretnica koje obavljaju radnici koji obavljaju prometne poslove.

Poslovni red kolodvora

Članak 17.

- (1) Poslovnim redom kolodvora ustanovljuje se i razrađuje detaljna organizacija rada kolodvora s obzirom na mjesne karakteristike, dijelove infrastrukturnih podsustava, promet vlakova i svakodnevne poslove.
- (2) Poslovni red kolodvora obavezno mora izraditi svaki kolodvor.
- (3) Poslovni red kolodvora sadrži odredbe stavnoga značaja i odredbe promjenjivog značaja.
- (4) Odredbe stavnog značaja čine Poslovni red kolodvora I. dio, a odredbe promjenjivog značaja čine Poslovni red kolodvora II. dio.

Članak 18.

Poslovni red kolodvora I. dio izrađuje se na temelju odredaba Upute za izradu Poslovnoga reda kolodvora I. dio (u dalnjem tekstu: Uputa HŽI-41).

Poslovni red kolodvora II. dio

Članak 19.

(1) Poslovni red kolodvora II. dio izrađuje se u pet primjeraka koje mora ovjeriti organizacijska jedinica nadređena kolodvoru (u dalnjem tekstu: nadređena prometna jedinica).

(2) Nadređena prometna jedinica organizira način dostave i ovjeravanja izrađenih Poslovnih redova kolodvora II. dio za sve podređene kolodvore.

(3) Nakon što se Poslovni red kolodvora II. dio ovjeri, postupak je sljedeći:

- jedan primjerak ostaje u organizacijskoj jedinici neposredno nadređenoj kolodvoru,
- jedan primjerak prosljeđuje se u nadležnu područnu prometnu operativu,
- jedan primjerak prosljeđuje se u hijerarhijski najvišu jedinicu za prometne poslove, obavezno i informatički u PDF formatu
- dva primjerka ostaju u kolodvoru, od kojih jedan mora biti na radnome mjestu šefa kolodvora, a drugi na radnome mjestu prometnika vlakova,
- jedan primjerak prosljeđuje se u informatičkom obliku u PDF formatu organizacijskoj jedinici nadležnoj za nadzor sustava upravljanja sigurnošću,
- za potrebe drugih radnih mjesta ovjereni Poslovni red kolodvora II. dio umnožava se u potrebnom broju primjeraka.

(4) Umjesto umnožavanja primjeraka propisanog zadnjom alinejom stavka 3. ovoga članka, radnim mjestima koja su opskrbljena informatičkom opremom može se dostaviti informatički primjerak u PDF formatu.

(5) Odredbe Poslovnog reda kolodvora II. dio koje se odnose na osoblje željezničkog prijevoznika moraju se dostaviti željezničkom prijevozniku. Te odredbe dostavljaju se u obliku Izvata iz Poslovnog reda kolodvora II. dio. Taj izvadak može se željezničkom prijevozniku dostaviti kao informatički zapis u PDF formatu.

(6) Postupak izrade izmjena i dopuna Poslovnog reda kolodvora II. dio jednak je postupku izrade novoga Poslovnog reda kolodvora II. dio. Izmjene se provode na jednak način kao što je to propisano u Uputi HŽI-41 za Poslovni red kolodvora I. dio.

Članak 20.

(1) Poslovni red kolodvora II. dio sadržava odredbe promjenjivog značaja vezane za provedbu voznog reda te za tehnologiju rada u odnosu na tehničke kapacitete kolodvora.

(2) Poslovnim redom kolodvora II. dio određuje se sljedeće:

- redovni kolosijeci za ulazak, izlazak odnosno prolazak vlakova,
- kolosijeci za sastavljanje vlakova,
- popis vlakova za potpunu i djelomičnu preradu,
- sastavi vlakova, čekanja vlakova za prijevoz putnika te otprema vagona pojedinim vlakovima u skladu s materijalima koje uz vozni red izrađuju željeznički prijevoznici,
- iznimna uporaba pojedinih kolosijeka i kolosiječnih veza,
- iznimne odredbe za pojedine prometne situacije,
- iznimne odredbe za pojedine vrste vlakova,
- mjesto zaustavljanja pojedinih vlakova,
- mjesto promjene vučnih vozila,
- mjesto zaustavljanja lokomotivskih vlakova,
- postupak s vagonima kojima se prevoze automobili,
- u polaznim i krajnjim kolodvorima, vrijeme postavljanja putničkih garnitura na peron za ulazak putnika i vrijeme izvlačenja garnitura s perona nakon izlaska putnika, posebice za svaki vlak,
- način punjenja vagona vodom i mjere osiguranja radnika za vrijeme obavljanja toga posla na elektrificiranim kolosijecima,
- mjesto smještaja i čuvanja praznih putničkih vagona odnosno praznih putničkih garnitura,

- kvačenje i otkvačivanje lokomotiva kod vlaka (ako te poslove obavljaju radnici željezničkog prijevoznika upisuje se takva napomena),
- organizacija popisa vlaka i tehničkog pregleda (ako te poslove obavljaju radnici željezničkog prijevoznika upisuje se takva napomena),
- odredbe koje se odnose na posluživanje industrijskih i manipulativnih kolosijeka,
- iznimne mjere pri manevriranju vozilima zaposjednutima putnicima.

Tehnološki proces rada kolodvora

Članak 21.

(1) Tehnološkim procesom rada kolodvora određuju se:

- način manevriranja,
- način i redoslijed obavljanja svih radnji s vlakovima,
- način operativnog vođenja i planiranja rada kolodvora,
- norme za izvršenje pojedinih radnji koje se obavljaju u kolodvoru,
- tehničke i radne osobitosti kolodvora s općim opisom sredstava,
- zadaci koje odnosni kolodvor mora obaviti kod pojedinih vlakova,
- grafički prikaz dolazećih i odlazećih vlakova po vrstama i voznim relacijama u skladu s grafikonom voznog reda za koji se tehnološki proces rada izrađuje,
- najopterećeniji dio dana glede dolaska i odlaska vlakova s kojima se obavlja manevarski rad,
- namjena kolosiječnih parkova i pojedinih kolosijeka te manevarskih lokomotiva,
- pregled vremenskih normi za pojedine radnje s vagonima i vlakovima,
- grafički pregled radnji s vlakovima tijekom 24 sata,
- potrebnii broj radnika koji obavljaju pojedine radnje i njihovi zadaci za svaki vlak tijekom 24 sata,

- stupanj usklađenosti voznog reda dolazećih vlakova s radom ranžirnog kolodvora u prijemnoj skupini i na manevarskim postrojenjima i
- vremenske norme potrebne za nakupljanje vagona za pojedine vlakove i usklađivanje tih normi s voznim redom odlazećih vlakova.

(2) Tehnološki proces rada kolodvora koji izrađuje jedinica HŽ Infrastrukture, ovjerava se i raspodjeljuje na jednak način kao i Poslovni red kolodvora II. dio. Izmjene se provode na jednak način kao što je to propisano u Uputi HŽI-41 za Poslovni red kolodvora I. dio.

(3) Detaljne odredbe o izradi Tehnološkog procesa rada kolodvora propisane su posebnim općim aktom koji donosi Uprava HŽ Infrastrukture.

(4) Ako stalna kolodvorska manevra poslužuje više kolodvora, Tehnološki proces rada kolodvora za svaki pojedini kolodvor se ne izrađuje, ali se mora odrediti vrijeme posluživanja pojedinih kolodvora.

Uputa za obavljanje službe na rasputnici

Članak 22.

(1) Rasputnica može biti tehnički izvedena za jedan ili za dva smjera prometa vlakova.

(2) Rasputnica za jedan smjer omogućuje prelazak vlakova s jedne na drugu prugu i obrnuto samo u jednom smjeru pruge s koje se odvaja druga pruga, dok rasputnica za dva smjera omogućuje prelazak na drugu prugu i obrnuto u oba smjera pruge s koje se odvaja druga pruga.

(3) Rasputnica se može rabiti za promet uzastopnih vlakova i kao odjavnica.

(4) Rasputnica se može rabiti i za reguliranje prometa suprotnih vlakova, ako je zaposjednuta prometnikom vlakova odnosno ako je to omogućeno tehničkim rješenjem SS-uredaja.

(5) Uputom za obavljanje službe na rasputnici podrobno se mora propisati način reguliranja prometa suprotnih i uzastopnih vlakova preko rasputnice i preko zajedničkog dijela pruge.

(6) Svaka rasputnica zaštićena je zaštitnim signalima koji su u tehničkoj ovisnosti s odvojnim skretnicama te su u međusobnoj ovisnosti tako da je istodobno moguće osigurati vozni put i zaštitnim signalom dopustiti sloboden prelazak preko rasputnice samo za jedan pravac i jedan smjer. Signalizacija signala i položaj skretnica kontroliraju se iz susjednog kolodvora, a ako nema tehničke kontrole skretnica, one moraju biti zaposjednute.

(7) S obzirom na posebnosti pojedinih rasputnica, uputa za obavljanje prometne službe mora sadržavati sljedeće podatke:

- a) temeljne odredbe
- b) organizaciju rada i
- c) provedbene odredbe.

(8) Temeljnim odredbama moraju se obuhvatiti:

- zadaci rasputnice u reguliranju prometa suprotnih i uzastopnih vlakova,
- mjesto i kilometarski položaj rasputnice u odnosu na prugu od koje se odvaja druga pruga te u odnosu na susjedne kolodvore, uz naznaku kilometraže prema uzdužnom profilu, nagib pruge u svim pravcima i smjerovima, eventualne zaštitne kolosijeke i njihovu duljinu te opis pruga uz naznaku jesu li jednokolosiječne, dvokolosiječne ili usporedne,
- način osiguranja u odnosu na SS-uredjaje, mjesto zaštitnih signala i njihova tehnička ovisnost te povezanost SS-uredjaja sa susjednim kolodvorima; kod mehaničkog osiguranja s pouzdano zaključanim skretnicama mora se naznačiti način pomoću kojega se postiže ovisnost zaštitnih signala s voznim putovima,
- sredstva za sporazumijevanje, uz naznaku pozivnih znakova službenih i radnih mjesta uključenih u telekomunikacijske veze i
- lokalne signalne znakove za objavljivanje vožnji vlakova, ako su potrebni i kao takvi određeni, kako bi se razlikovale vožnje vlakova po pravcima odnosno smjerovima.

(9) Organizacijom rada na rasputnici moraju se obuhvatiti:

- radna mjesta na rasputnici, djelokrug i raspored rada radnika, način i vrijeme primopredaje službe,
- prostorni odsjeci i propisani prostorni razmaci,
- redovan položaj skretnica te postupak s ključevima njihovih brava,
- redovan pregled skretnica, čišćenje, održavanje i osvjetljavanje skretnica i zaštitnih signala,
- nadzorni kolodvor, opskrba rasputnice materijalom i inventarom te način poučavanja radnika rasputnice.

(10) Provedbenim odredbama moraju se obuhvatiti:

- odredbe za reguliranje prometa preko rasputnice u koje se ubraja objavljivanje prometa vlakova i kašnjenja odnosno vožnje prije vremena koje daju susjedni kolodvori, osiguranje vozognog puta za prolazeći vlak, dočekivanje vlakova i drugo,
- odredbe za davanje dopuštenja, osiguranje prometa suprotnih i uzastopnih vlakova kad je sporazumijevanje moguće i posebno kad je sporazumijevanje nemoguće,
- postupak kod iznimnog zadržavanja vlakova ispred zaštitnih signala rasputnice,
- reguliranje prelaska vlakova s dvokolosiječne na jednokolosiječnu prugu i obrnuto i
- evidentiranje podataka o osiguranju prometa vlakova i o vremenu njihova prelaska preko rasputnice.

(11) Uputa mora imati u prilogu položajni plan rasputnice, uputu za rukovanje SS-uređajem te možebitno upute za uporabu drugih tehničkih sredstava.

(12) Mjerodavnost za izradu uputa propisanih ovim člankom propisana je u Uputi HŽI-41.

**Uputa za obavljanje prometne službe
u otpremništvu i Sporazum o mjestu, načinu i uvjetima
za međusobnu dostavu vozila na industrijskom kolosijeku**

Članak 23.

- (1) Uputa za obavljanje prometne službe u otpremništvu mora sadržavati:
 - a) temeljne odredbe
 - b) podatke o kolosijecima, postrojenjima i telekomunikacijskim vezama
 - c) provedbene odredbe.
- (2) Temeljnim odredbama moraju se obuhvatiti:
 - naziv i namjena otpremništva,
 - nadzorni kolodvor i kolodvor iz kojega se otpremništvo poslužuje te
 - kilometarske položaje otpremništva.
- (3) Podaci o kolosijecima, postrojenjima i telekomunikacijskim vezama moraju sadržavati:
 - stvarnu i korisnu duljinu i veličinu nagiba svakoga pojedinog kolosijeka,
 - način osiguranja odvojne skretnice i skretnica na manipulativnim kolosijecima,
 - redovan položaj odvojne skretnice i skretnica na manipulativnim kolosijecima,
 - način zaštićivanja odvojne skretnice, i to:
 - a) s pruge i
 - b) s manipulativnog kolosijeka,
 - redovan položaj zaštitnih signala,
 - tehničku ovisnost odvojne skretnice sa zaštitnim signalima, iskliznicama ili skretnicama zaštitnog kolosijeka,
 - postupak pri rukovanju, čišćenju, održavanju odnosno osvjetljavanju zaštitnih signala, odvojne skretnice, iskliznice i drugih skretnica u otpremništvu,
 - postupak s ključevima skretnica i
 - sredstva za sporazumijevanje i njihovo održavanje.

- (4) Provedbene odredbe moraju sadržavati posluživanje otpremništva koje se može obavljati:
- a) vlakovima za to određenima voznim redom ili
 - b) manevarskom lokomotivom.
- (5) Otpremništa se poslužuju vlakovima na temelju provedbenih odredaba u skladu s voznim redom te u skladu s odredbama Poslovnog reda kolodvora II. dio kojim je propisano posluživanje otpremništva.
- (6) Sastajanje vlakova odnosno vlaka i manevarskog sastava na pruzi dopušta se samo ako je to predviđeno voznim redom. Osim toga, provedbenim odredbama mora se propisati:
- obavezu željezničkog prijevoznika da osigura vagone u otpremništvu od samopokretanja,
 - održavanje slobodnosti profila pruge, čišćenje manevarskih staza te osvjetljavanje prostora i
 - postupak kod izvanrednog događaja.
- (7) Posluživanje otpremništva zabranjeno je kad je sporazumijevanje između kolodvora i otpremništva nemoguće.
- (8) Kada dođe do neispravnosti na sredstvima za sporazumijevanje, a vlak odnosno manevarski sastav nalazi se u otpremništvu, moraju se ustanoviti odredbe za povratak vlaka odnosno manevarskog sastava u kolodvor ili za nastavak vožnje do sljedećeg kolodvora.
- (9) Jedan primjerak upute propisane ovim člankom dodaje se uz Poslovni red kolodvora I. dio i njegov je sastavni dio. Uz uputu mora biti priložena skica svih kolosijeka i kolosiječnih veza otpremništva.
- (10) Na prugama HŽ Infrastrukture d.o.o. postoje manipulativna mjesta, koja nemaju status službenoga mjesta, a na kojima se obavlja posluživanje manevarskim sastavima. Manipulativno mjesto jest skup manipulativnih kolosijeka koji se ne nalaze na kolodvorskem području, a s takvih mjesta mogu se odvajati i industrijski kolosijeci. Posluživanje manipulativnih mjesta obavlja se manevarskim sastavima. Za svako manipulativno mjesto propisuje se uputa za posluživanje u skladu s odredbama ovoga članka za uputu za obavljanje prometne službe u otpremništvu.

(11) Nadležnost za izradu uputa propisanih ovim člankom propisana je u Uputi HŽI-41.

(12) HŽ Infrastruktura i posjednik industrijskog kolosijeka sporazumno određuju mjesto, način i uvjete za međusobnu dostavu vozila te po potrebi i druge uvjete. Sporazumu pristupaju svi željeznički prijevoznici koji obavljaju rad na određenome industrijskom kolosijeku. Do sklapanja potrebnih sporazuma primjenjuju se upute za posluživanje industrijskih kolosijeka propisane prije stupanja na snagu ove upute.

III. PRIMOPREDAJA SLUŽBE

Primopredaja službe prometnog osoblja

Članak 24.

(1) Primopredaja službe prometnog osoblja može biti usmena i pismena ili samo pismena odnosno samo usmena. Vrijeme i način primopredaje službe na pojedinim radnim mjestima propisuje se Poslovnim redom kolodvora I. dio.

(2) Svrha primopredaje službe jest da se radnik koji prima službu upozna s tekućim neizvršenim zadacima, s primljenim neizvršenim zapovijedima, s neispravnostima na postrojenjima i uređajima i s drugim zadacima u vezi sa sigurnošću i urednošću prometa.

Članak 25.

(1) Usmenu i pismenu primopredaju službe obavljaju međusobno sljedeći radnici:

- prometni odnosno TK-dispečeri,
- prometnici vlakova,
- prometni telegrafisti,
- nadzorni skretničari,
- skretničari,
- odjavničari,
- rukovatelji manevrom,
- popisni vlakovođe i
- čuvari željezničko-cestovnih prijelaza (u dalnjem tekstu: čuvari ŽCP-a).

(2) Iznimno, dopuštena je samo pismena primopredaja službe u službenim mjestima kod kojih je određen prekid rada odnosnoga radnog mesta za vrijeme primopredaje.

(3) Poslovnim redom kolodvora I. dio može se propisati primopredaja službe i za druga radna mjesta.

(4) Pismena primopredaja službe obavlja se unošenjem podataka u za to propisanu evidenciju. Evidenciju propisuje šef kolodvora u skladu s mjesnim prilikama. Umjesto posebno propisane evidencije, primopredaja se može obavljati uz upisivanje potrebnih podataka u jednu od prometnih evidencija koje se vode na odnosnome radnom mjestu.

(5) U uvjetima informatičke obrade podataka informatičko vođenje primopredaje službe obavlja se prema programskom rješenju koje mora biti u skladu s odredbama o primopredaji iz ove upute.

(6) U svim drugim evidencijama koje se vode na određenome radnom mjestu, ispod podataka koji su posljednji upisani evidentira se primopredaja s naznakom vremena.

(7) Poslovnim redom kolodvora I. dio mora se propisati na kojim je radnim mjestima obavezna nazočnost nadzornog radnika kod primopredaje službe prometnoga osoblja.

(8) Radnik koji predaje službu ne smije napustiti radno mjesto sve dok mu radnik koji prima službu usmeno ne potvrdi da je razumio cijelu situaciju i dok se ne potpiše na za to određenome mjestu.

(9) Način primopredaje službe u službenim i na radnim mjestima na kojima između predaje i primitka službe postoji prekid, a predaja i primitak obavljaju se samo pismeno, propisuje se Poslovnim redom kolodvora I. dio.

(10) Primopredaja službe prometnog dispečera mora sadržavati sljedeće podatke:

- datum i vrijeme primopredaje,
- podatke o prometu vlakova i pružnih vozila,
- podatke o kašnjenjima odnosno prijevremenoj vožnji vlakova,
- podatke o smetnjama i izvanrednim događajima,
- obavijest o zatvorenosti pruga i kolosijeka
- obavijest o raspuštenim vlakovima
- obavijesti o posebnim zahtjevima prijevoznika (veze vlakova, promjene u sastavima vlakova, itd.)

Primopredaja službe prometnika vlakova**Članak 26.**

Primopredaja službe prometnika vlakova mora sadržavati sljedeće podatke:

- datum i vrijeme primopredaje,
- podatke o prometu vlakova i pružnih vozila,
- podatke o kašnjenjima odnosno prijevremenoj vožnji vlakova,
- podatke o danim dopuštenjima i neprimljenim odjavama,
- obavijest o tome koja službena i radna mjesta u kolodvoru i na pruzi nisu obaviještena o prometu vlakova i pružnih vozila,
- obavijest o sastavljenim vlakovima koji čekaju na otpremu i prispjelim vlakovima koji nisu rastavljeni,
- obavijest o stanju kolodvorskih, manipulativnih i industrijskih kolosijeka,
- obavijest o vagonima za otpremu s detaljnim podacima o dirigiranim vagonima i tovarenim vagonima koji zahtijevaju iznimnu pozornost,
- obavijest o vagonima za otpremu u međukolodvorima rasporednog odsjeka posebno za svaku prugu,
- podatke o planiranim vučnim vozilima za vuču sastavljenih vlakova,
- podatke o ključevima skretnica, ambulantnim bravama, postavnim spravama, ručicama za ručno postavljanje skretnica, rastavljačima i motkama za uzemljjenje kontaktne mreže,
- obavijest o zatvorenosti pruge i kolosijeka,
- obavijest o laganim vožnjama,
- obavijest o prekidu rada u službenim mjestima,
- obavijest o stanju SS-uredaja, telekomunikacijskih uređaja te informatičkih i elektroenergetskih uređaja,
- stanje brojeva na brojilima i stanje plombi na SS-uređajima,
- obavijest o promjenama u rasporodu rada,
- predaju zbirke propisa, prometnih evidencija, Poslovniog reda kolodvora I. i II. dio, signalnih sredstava i drugo,

- predaju primljenih, a neobavljenih pismenih i usmenih zapovijedi koje se tijekom sljedeće ili idućih smjena moraju izvršiti,
- obavijest o stanju manevarskih lokomotiva i manevarskog osoblja,
- predaju ključeva i druge lokalne posebnosti.

Primopredaja službe prometnoga telegrafista

Članak 27.

Primopredaja službe prometnoga telegrafista mora sadržavati sljedeće podatke:

- datum i vrijeme primopredaje,
- podatke o prometu vlakova i pružnih vozila,
- podatke o kašnjenjima odnosno prijevremenoj vožnji vlakova,
- obavijest o tome koja službena i radna mjesta u kolodvoru i na pruzi nisu obaviještena o prometu vlakova i pružnih vozila,
- obavijest o stanju telekomunikacijskih i informatičkih uređaja,
- podatke o neotpremljenim i neuručenim brzjavim odnosno poštama,
- predaju primljenih, a neizvršenih pismenih i usmenih zapovijedi koje se tijekom sljedeće ili sljedećih smjena moraju obaviti,
- možebitno predaju zbirke propisa i druge lokalne posebnosti.

Primopredaja službe rukovatelja manevrom

Članak 28.

Primopredaja službe rukovatelja manevrom mora sadržavati sljedeće podatke:

- datum i vrijeme primopredaje,
- podatke o prometu vlakova i pružnih vozila,
- podatke o kašnjenjima odnosno prijevremenoj vožnji vlakova,
- obavijest o sastavljenim vlakovima koji čekaju na otpremu i o prispljelim vlakovima koji nisu rastavljeni,

- obavijest o stanju kolodvorskih, manipulativnih i industrijskih kolosijeka,
- obavijest o slobodnosti odnosno zauzetosti međnika,
- obavijest o stanju vagona za otpremu s detaljnim podacima o dirigiranim vagonima te o tovarenim vagonima koji zahtijevaju iznimnu pozornost,
- podatke o planiranim vučnim vozilima za vuču sastavljenih vlakova (planirano vrijeme dolaska vučnih vozila),
- obavijest o zatvorenosti pruge i kolosijeka,
- obavijest o stanju SS-uređaja te telekomunikacijskih i elektroenergetskih uređaja,
- obavijest o promjenama u rasporedu rada,
- predaja primljenih, a neizvršenih pismenih i usmenih zapovijedi koje se tijekom sljedeće ili sljedećih smjena moraju izvršiti,
- obavijest o stanju manevarskih lokomotiva i manevarskog osoblja,
- obavijest o neizvršenim rasporedima manevriranja,
- predaja ključeva, signalnih i zaustavnih sredstava te druge lokalne posebnosti.

Primopredaja službe nadzornog skretničara i skretničara

Članak 29.

Primopredaja službe nadzornoga skretničara i skretničara mora sadržavati sljedeće podatke:

- datum i vrijeme primopredaje,
- podatke o prometu vlakova i pružnih vozila,
- podatke o kašnjenjima odnosno prijevremenoj vožnji vlakova,
- podatke o vlakovima za koje je osiguran vozni put,
- obavijest o sastavljenim vlakovima koji čekaju na otpremu i prispjelim vlakovima koji nisu rastavljeni,
- obavijest o stanju kolodvorskih i manipulativnih kolosijeka,
- obavijest o slobodnosti odnosno zauzetosti međnika,

- obavijest o stanju vagona za otpremu s detaljnim podacima o dirigiranim vagonima te o tovarenim vagonima koji zahtijevaju iznimnu pozornost,
- podatke o ključevima skretnica, ambulantnim bravama, postavnim spravama, rastavljačima i motkama za uzemljenje kontaktne mreže,
- obavijest o zatvorenosti pruge i kolosijeka,
- obavijest o laganim vožnjama,
- obavijest o prekidu rada u službenim mjestima,
- obavijest o stanju SS-uredaja te telekomunikacijskih i elektroenergetskih uređaja,
- stanje posljednjih brojeva na brojilima i stanje plombi na SS-uređajima,
- obavijest o promjenama u rasporedu rada,
- možebitno predaju zbirke propisa, prometnih evidencija, signalnih i zaustavnih sredstava i drugo,
- predaju primljenih, a neizvršenih pismenih i usmenih zapovijedi koje se tijekom sljedeće ili sljedećih smjena moraju izvršiti,
- obavijest o stanju manevarskih lokomotiva i manevarskog osoblja,
- predaja potrošnog materijala i alata,
- obavijest o stanju ručnih i prijenosnih signalnih sredstava i druge lokalne posebnosti.

Primopredaja službe odjavničara

Članak 30.

Primopredaja službe odjavničara mora sadržavati sljedeće podatke:

- datum i vrijeme primopredaje,
- podatke o prometu vlakova i pružnih vozila,
- podatke o kašnjenjima odnosno prijevremenoj vožnji vlakova,
- podatke o primljenim najavama odnosno prednajavama te o neprimljenim odjavama,
- obavijest o zatvorenosti pruge i kolosijeka,

- obavijest o prekidu rada u službenim mjestima,
- obavijest o stanju SS-uređaja te telekomunikacijskih i elektroenergetskih uređaja,
- stanje posljednjih brojeva na brojilima i stanje plombi na SS-uređajima,
- obavijest o promjenama u rasporedu rada,
- predaju zbirke propisa, prometnih evidencija, signalnih i zaustavnih sredstava i drugo,
- predaju primljenih, a neizvršenih pismenih i usmenih zapovijedi koje se tijekom sljedeće ili sljedećih smjena moraju izvršiti,
- stanje potrošnog materijala i alata, ručnih i prijenosnih signalnih sredstava te druge lokalne posebnosti.

Primopredaja službe popisnog vlakovođe

Članak 31.

Primopredaja službe popisnog vlakovođe mora sadržavati sljedeće podatke:

- datum i vrijeme primopredaje,
- podatke o prometu vlakova,
- podatke o kašnjenjima odnosno prijevremenoj vožnji vlakova,
- obavijest o vlakovima koji čekaju na popis odnosno popratne isprave vlaka i drugu dokumentaciju koja prati vlak,
- obavijest o stanju kolodvorskih, manipulativnih i industrijskih kolosijeka,
- obavijest o opremljenosti vlakova završnim signalom,
- obavijest o stanju vagona za otpremu s detaljnim podacima o dirigiranim vagonima i tovarenim vagonima koji zahtijevaju iznimnu pozornost,
- podatke o planiranim vučnim vozilima za vuču sastavljenih vlakova (planirano vrijeme dolaska vučnih vozila),
- obavijest o zatvorenosti pruge i kolosijeka,

- obavijest o stanju SS-uređaja te telekomunikacijskih, informatičkih i elektroenergetskih uređaja,
- obavijest o promjenama u rasporedu rada,
- možebitno predaju zbirke propisa, prometnih evidencija, signalnih i zaustavnih sredstava i drugo,
- predaju primljenih, a neizvršenih pismenih i usmenih zapovijedi koje se tijekom sljedeće ili sljedećih smjena moraju izvršiti,
- obavijest o stanju manevarskih lokomotiva i manevarskog osoblja,
- obavijest o ustanovljenim nedostacima kod vlakova,
- druge lokalne posebnosti.

Primopredaja službe čuvara ŽCP-a

Članak 32.

Primopredaja službe čuvara ŽCP-a mora sadržavati sljedeće podatke:

- datum i vrijeme primopredaje,
- podatke o prometu vlakova i pružnih vozila,
- podatke o kašnjenjima odnosno prijevremenoj vožnji vlakova,
- obavijest o zatvorenosti pruge i kolosijeka,
- obavijest o prekidu rada u službenim mjestima,
- obavijest o stanju SS-uređaja te telekomunikacijskih i elektroenergetskih uređaja,
- stanje brojeva na brojilima i stanje plombi na SS-uređajima,
- obavijest o promjenama u rasporedu rada,
- predaju zbirke propisa, prometnih evidencija, signalnih i zaustavnih sredstava i drugo,
- predaju primljenih, a neizvršenih pismenih i usmenih zapovijedi koje se tijekom sljedeće ili sljedećih smjena moraju izvršiti,
- druge lokalne posebnosti.

IV. PREGLED SKRETNICA I DRUGIH DIJELOVA ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE U KOLODVORU

Redovni pregledi mjerodavnih službi

Članak 33.

- (1) Pregled skretnica i drugih dijelova željezničke infrastrukture, kod kojeg se provjerava njihova tehnička ispravnost, uporabljivost i čistoća, obavljaju radnici organizacijskih jedinica koje su nadležne za njihovo održavanje.
- (2) Ako se pri pregledu ustanovi neispravnost koja bi mogla ugroziti sigurnost ili urednost prometa, ona se mora evidentirati u prometni dnevnik te u druge propisane evidencije.

Pregledi koje obavlja prometno osoblje

Članak 34.

- (1) Skretnice na samom mjestu, radi provjere njihove uporabljivosti, pregledavaju radnici koji njima rukuju na samom mjestu, i to jednom u tijeku smjene, u skladu s odredbama Poslovnog reda kolodvora. Ako kolodvor radi s prekidom, taj pregled se obavezno obavlja odmah po primitku službe nakon prekida službe.
- (2) Kod pregleda skretnica radi provjere njihove uporabljivosti mora se ustanoviti:
- jesu li svi skretnički dijelovi potpuni i ispravni,
 - leže li jezičci ravnomjerno na jastučićima,
 - ima li između jezičaka i glavnih tračnica te na srcima pjeska, šljunka, snijega, leda ili slično,
 - priljubljuju li se jezičci uz glavne tračnice,
 - postoje li na skretnicama propisni i pravilno pričvršćeni skretnički signali,
 - pokreću li se pokretni dijelovi lako i
 - mijenja li se položaj skretničkih signala istodobno i ovisno o pokretanju jezičaka.

6

(3) Nadzorni radnici pregledavaju skretnice u skladu s radnim vremenom propisanim odredbama Naputka o organizaciji rada i radnom vremenu nadzornih radnika (prilog 1 ove upute) te u skladu s odredbama Poslovnog reda kolodvora, ali pritom ne obavljaju provjere propisane pod f) i g) u stavku 2. ovoga članka.

(4) Kod provjere ispravnosti skretnica ustanovljuje se stanje skretničkih dijelova, osobito onih koji su podložni udarcima, puknućima, ispadanju, odvrtanju i slično. To se pregledava kod rukovanja skretnicama te za vrijeme prolaska vlaka ili vozila preko skretnice.

(5) Odredbe o čistoći i podmazanosti skretnica propisane su Uputom o postupku radnika izvršnih službi s kolodvorskim i pružnim SS i telekomunikacijskim uređajima (Uputa HŽI-432) i Naputkom o čišćenju skretnica (prilog 2 ove upute).

(6) Kod pregleda skretnica istodobno se mora ustanoviti i stanje na kolodvorskem prostoru, i to:

- udaljenost predmeta od kolosijeka (profil),
- stanje utovarno-istovarnih kapaciteta (rampe, tovarni profil i drugo),
- brojčano stanje, ispravnost i način čuvanja sredstava za zaustavljanje i osiguranje vozila (ručne papuče, podmetači, iskliznice, prsobrani),
- stanje SS-uređaja,
- stanje skretničkih prijenosnih (ambulantnih) brava,
- stanje stalnih, prijenosnih i ručnih signalnih sredstava,
- druge provjere bitne za sigurnost i urednost prometa.

6

(7) Prometnici vlakova obavljaju pregled skretnica samo prije početka smjene u kolodvorima s prekidom rada prometnika vlakova, ako u vrijeme početka rada prometnika vlakova kolodvor nije zaposjednut radnikom koji rukuje skretnicama na samome mjestu.

(8) U kolodvorima s relejnim odnosno elektroničkim osiguranjem i sa središnjim postavljanjem skretnica, u kojima se ne prekida služba prometnika vlakova, prometnici vlakova ne obavljaju pregled skretnica.

(9) Na radnom mjestu nadzornog skretničara i skretničara mora biti istaknuto vrijeme pregleda skretnica.

(10) Pregled skretnica prometnik vlakova i skretničko osoblje upisuju u propisanu evidenciju skretničkog osoblja. U kolodvorima gdje skretnička područja nisu zaposjednuta skretničkim osobljem, pregled skretnica upisuje se u evidenciju koja se nalazi na mjestu propisanome Poslovnim redom kolodvora I. dio.

(11) Evidencije u koje se upisuje pregled skretnica moraju biti fiksirane i plombirane na radnom mjestu skretničkog osoblja ili na skretničkom području odnosno na mjestu propisanome Poslovnim redom kolodvora I. dio.

(12) Kao dokaz da je pregled skretnica obavljen, nadzorni radnik i prometnik vlakova upisuju u sljedeću slobodnu rubriku propisane evidencije skretničkog osoblja vrijeme pregleda, dužnost koju obavljaju i potpisuju se. Ako se kod pregleda ustanove nepravilnosti, one se evidentiraju uz upis o pregledu skretnica.

(13) Nalaz o obavljenom pregledu nadzorni radnici evidentiraju u evidenciju radnog mjesta skretničkog osoblja, a ustanovljene nepravilnosti u priručni bilježnik šefa kolodvora.

(14) Skretničko osoblje upisuje pregled skretnica u sljedeću slobodnu rubriku propisane evidencije na sljedeći način:

»U (sat i minuta) pregled skretnica broj obavio (potpis).«

(15) Kod većeg broja skretnica skretničko osoblje upisuje:

»U (sat i minuta) pregled skretnica od br. do br. obavio (potpis).«

(16) Nakon upisanoga pregleda skretnica upisuju se možebitni nedostaci i stavlja se potpis.

6

- (17) Nadzorni radnici i prometnik vlakova kod pregleda skretnica moraju pregledati i evidencije skretničkog osoblja radi provjere obavlja li to osoblje pregled skretnica.

V. MANEVRIRANJE

Opće odredbe o manevriranju

Članak 35.

Pravila o manevriranju propisana su Pravilnikom RH-2 i ovom uputom.

Kvačenje vozila

Članak 36.

- (1) Kvačenje vagona redovno obavlja jedan radnik. Drugi radnik može pružiti pomoć samo dok vozila miruju te ako to zahtijeva radnik koji je prvi ušao među vozila.
- (2) Kad se kvačenje vozila obavlja na potencijalno opasnim mjestima (skretnicama, križištima i drugim mjestima), osim radnika koji obavlja kvačenje s vanjske strane mora biti još jedan radnik koji će poduzeti potrebne mjere ako radnik koji obavlja kvačenje bude ugrožen.
- (3) Istodobni ulazak više radnika među vozila mora se izbjegavati. Ako se to iznimno mora učiniti, o tome će odlučiti i dati zapovijed rukovatelj manevrom. Daljnja vožnja smije započeti nakon što svi radnici izađu iz kolosijeka. Signalni znak za pokretanje tada najprije daje radnik koji je posljednji izišao iz kolosijeka.
- (4) Pri kvačenju vozila koja su u mirovanju s vozilima koja se dodaju tim vozilima manevrist čeka između tračnica kolosijeka dolazeći vagon odnosno vagone. Brzina dolazećeg vagona ne smije biti veća od 5 km/sat, a međusobna udaljenost vozila u mirovanju i dolazećih vozila pri ulasku manevrista između kolosiječnih tračnica ne smije biti manja od 20 metara.
- (5) Nakon ulaska između tračnica manevrist motri prostor za kretanje u kolosijeku i priprema se za prihvata kvačila dolazećeg vagona. Na nekoliko koraka prije dolaska vagona pozorno prihvata kopču kvačila te podiže kvačilo toliko pravodobno da pri udaru vagona nabaci kopču kvačila na vlačnu kuku prije nego se vagoni pokrenu. Pri pokretanju vagona manevrist korača u smjeru kretanja vagona i u pogodnom trenutku izlazi iz kolosijeka te se pritom hvata za rukohvat ispod odbojnika rukom koja je s unutarnje strane, pazeci na moguce prepreke pod nogama te pognut iskoračuje iz kolosijeka.

(6) Kvačenje lokomotive s plugom i vozila s aerodinamičnom linijom te vagona gdje teret ili vagonski dijelovi prelaze čelne strane vagona odnosno odbojnike i slično, obavlja se samo dok vozila miruju.

(7) Zapovijed za manevarske pokretanje nakon kvačenja smije se dati tek kad je manevrist izišao iz kolosijeka. Manevrist, ako je moguće, ulazi i izlazi u kolosijek s iste strane odnosno na strani na kojoj se nalazi rukovatelj manevrom.

(8) Noću, prije nego uđe između vagona, manevrist provjerava stanje terena u kolosijeku koji je osvijetljen vanjskom rasvjjetom. Kad je prostor nedostatno osvijetljen manevrist ulazi i signalnom svjetiljkom osvjetljava kolosijek, ali tek nakon što se vagoni zaustave. Ako rukovatelj manevrom nije u neposrednoj blizini, manevrist uzvikuje »gotovo« čim je izišao iz kolosijeka i spremnost potvrđuje davanjem odgovarajućega signalnog znaka za daljnje kretanje. Ako su dva radnika obavljala kvačenje, signalni znak daje manevrist koji posljednji izlazi iz kolosijeka.

Kočenje za vrijeme manevriranja

Članak 37.

(1) Kod manevarskih vožnji rabi se zračno kočenje, ručno kočenje, kočenje ručnim zaustavnim papučama i kočenje kolosiječnim kočnicama na spuštalici.

(2) Ako se manevarski sastav ne može kočiti zračno, ovisno o broju osovina, masi vagona, nagibu kolosijeka i mjesnim prilikama, mora se zaposjeti 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.

(3) Ručnim kočnicama smatraju se vretenaste kočnice koje se poslužuju s platforme na vagonu ili iz kočničarske kućice.

(4) Nalog za posluživanje ručne kočnice pri manevriranju daje se ranžirnom listicom ili usmeno. Pri tome treba zaposjeti kočnice najtežih tovarenih vagona.

(5) Prije početka manevriranja manevrist se mora uvjeriti u ispravnost kočnice koju zaposjeda. O možebitnoj neuporabljivosti ručne kočnice manevrist mora odmah obavijestiti rukovatelja manevrom ili prometnika vlakova.

Članak 38.

(1) Kod spuštanja ili odbacivanja vagona preko skretničkog područja potrebno je pažljivo kočiti. Vagoni se moraju kočiti tako da se zaustave neposredno ispred već zaustavljenih vozila, a potom se ručna kočnica mora potpuno popustiti. Obavezno je, u skladu s Poslovnim redom kolodvora I. dio, obavještavanje radnika koji vagone zaustavlja ručnim zaustavnim papučama o vagonima koje koči manevrist ručnom kočnicom, jer se takvi vagoni ne koče odnosno ne zaustavljaju papučom.

(2) Odbačena vagonska skupina zaustavlja se:

- do 12 osovina ručnom kočnicom s platforme ili ručnom zaustavnom papučom,
- više od 12 osovina samo ručnom kočnicom; jednom ručnom kočnicom moguće je zaustavljati najviše 12 osovina.

(3) Prije odbacivanja potrebno je osigurati ručno ili zračno kočenje vagona ili skupine vagona koja nakon odbacivanja ostaje do lokomotive. Kod ručnog kočenja pri manevriranju zaposjeda se najudaljenija ručna kočnica od lokomotive, a pri kočenju se stavlja u djelovanje najprije ta kočnica pa tek onda lokomotivska kočnica.

Članak 39.

(1) Skupina vagona u manevarskom sastavu koju lokomotiva ne može kočiti svojom izravnom kočnicom koči se ručnim kočnicama čiji ukupni broj ovisi o duljini i brzini vožnje manevarskoga sastava, a broj osovina koji se koči jednom ručnom kočnicom određuje se u skladu s odredbama Pravilnika RH-2 i mora se unijeti u Poslovni red kolodvora I. dio.

(2) Pri stiskanju vozila brzinom do 5 km/sat mora se pritegnuti ručna odnosno pritvrđna kočnica najudaljenijega vagona i zaposjeti potreban broj ručnih kočnica. Na svakih 28 osovina zaposjeda se jedna ručna kočnica u skupini vagona koji se kvače za lokomotivu, ne računajući pri tome osovine koje koči lokomotiva svojom izravnom kočnicom.

Rukovanje ručnom zaustavnom papučom

Članak 40.

(1) Ručnu zaustavnu papuču pri postavljanju na kolosijek čvrsto treba držati za ručicu, staviti je na glavu tračnice, lakin pritiskom ruke malo je povući (proklizati) te unutarnji rub papuče čvrsto priljubiti uz glavu tračnice. Valja paziti da jezičak papuče ne strši ustranu preko unutarnjeg ruba glave tračnice i da bočna vodilica ruba pri klizanju ne nađe na otpor.

(2) Ako se papuča ne postavi pravilno, može se dogoditi da ona pri jačem naletu ili udaru vagona sleti s kolosijeka ili da kotač vagona preskoči papuču te da do kočenja vagona ne dođe. Nakon zaustavljanja vagon silazi s papuče te se ona odmah mora skinuti s tračnice i staviti na predviđeno mjesto. Ako vagon ne siđe s papuče, potrebno ga je gurnuti natrag i papuču skinuti s tračnice. Ako se papuča priljubila uz tračnicu, potrebno je pomoću poluge papuče odvojiti od tračnice. Tako skinutu papuču potrebno je pregledati i ustanoviti njezinu ispravnost. Papuča se s tračnice skida posebnom kukom ili kukom rukohvata signalne zastavice.

(3) Najpogodniji zaustavni put pri uporabi papuče te broj vagona koji se smije zaustavljati papučom propisuju se u Poslovnom redu kolodvora I. dio.

Članak 41.

(1) Ako se ručnom zaustavnom papučom mora zaustaviti skupina vagona na kolosijeku u horizontalnom luku (krivini), zaustavljanje se obavlja dvjema usporednim papučama postavljenima na obje tračnice. Ako se zaustavljanje obavlja jednom papučom, ona se uvijek mora postaviti na unutarnju tračnicu luka.

(2) Prazni i tovareni četveroosovinski teretni vagoni s okretnim postoljima bez natpisa ili bez listice kojom se upozorava na pozorno manevriranje mogu se zaustavljati jednom ručnom papučom, ako im brzina nije veća od 20 km/sat. Ako radnik koji postavlja papuče ocijeni da takav vagon ili skupina vagona dolazi većom brzinom, mora usporedno postaviti dvije papuče.

(3) Pri uporabi papuča zabranjeno je:

- rabiti papuče pri zaustavljanju vagona čija je ručna kočnica već stavljena u djelovanje,
- bacati papuču ususret vozilima koja nailaze,
- postavljati papuče na spoj tračnice, ispred samog spoja, na skretnicu ili neposredno ispred nje, na križište, na kolosiječnu vagu s prekinutim kolosijekom, na kolosijek koji je popločen ili nasut, na ŽCP ili neposredno ispred njega,
- gurati papuču po tračnici prema vagonu ili je postavljati neposredno pod kotač dolazećeg vagona,
- postavljati papuču poprijeko na tračnicu ili njenim vrhom zaustavljati te pokretati vagon,
- rabiti neispravne papuče.

(4) Nakon stavljanja ručne papuče na tračnicu radnik se mora odmaknuti tako da, dođe li do izbacivanja papuče, ne bude ozlijeden.

(5) Pri prvoj uporabi nova ručna papuča mora se rabiti uz još jednu već rabljenu papuču.

(6) Količina i mjesto za odlaganje ručnih papuča te određene specifičnosti ovisno o mjesnim prilikama i posebnim radnim uvjetima propisuju se Poslovnim redom kolodvora I. dio.

Manevriranje u kolodvoru i na otvorenoj pruzi

Članak 42.

(1) Prije početka i nakon završetka manevriranja iza signala granica manevriranja, a u kolodvorima s prilaznim signalima prije početka i nakon završetka manevriranja preko ulazne skretnice, prometnik vlakova o tome fonogramom dokazno obavještava susjedni kolodvor. Ako je potrebno osigurati manevarske sastav od samopokretanja na međukolodvorskoj dionici, primjenjuju se odredbe o osiguranju od samopokretanja propisane za teretni vlak.

(2) Na međukolodvorskoj dionici prije početka manevriranja iza signala granica manevriranja odnosno preko ulazne skretnice (u kolodvorima s prilaznim signalima), ne smije biti nikakvih željezničkih vozila. Fonogram koji se daje prije početka manevriranja iza signala granica manevriranja odnosno preko ulazne skretnice glasi:

»Zbog manevriranja iza signala granica manevriranja/preko ulazne skretnice pruga (lijevi/desni kolosijek) od kolodvora do kolodvora bit će zauzeta od ... (sati i minuta) do ... (sati i minuta). (prezime prometnika vlakova)«.

(3) Fonogram koji se daje nakon završetka manevriranja iz stavka 2. ovoga članka glasi:

»Manevriranje iza signala granica manevriranja/preko ulazne skretnice završeno. Pruga (lijevi/desni kolosijek) od kolodvora do kolodvora slobodna u ... (sati i minuta). (prezime prometnika vlakova)«.

(4) Kolodvor koji prima fonogram potvrđuje primitak svakoga od opisanih fonograma te se nikakva druga željeznička vozila ne smiju otpremati na otvorenu prugu prije nego što se dobije fonogram da je manevriranje završeno.

(5) Prometnik vlakova fonogramom obavještava izlaznog nadzornog skretničara odnosno skretničara da je pruga zauzeta odnosno slobodna.

(6) Manevriranje iza signala granica manevriranja kod kolodvorskoga zaštitnog signala obavlja se bez suglasnosti susjednog kolodvora.

(7) Odobrenje za manevriranje iza signala granica manevriranja prometnik vlakova daje rukovatelju manevrom i strojovođi pismenim nalogom u kojem navodi prema kojemu je susjednom kolodvoru dopušteno manevriranje te do kojega se vremena (sat i minuta) dopušta manevriranje o čemu mora obavijestiti i skretničko osoblje.

(8) O završetku manevriranja iza signala granica manevriranja rukovatelj manevrom obavještava prometnika vlakova.

(9) Detaljne odredbe o uvjetima za vožnju manevarske sastava iza signala granica manevriranja odnosno preko ulazne skretnice propisuju se Poslovnim redom kolodvora I. dio.

Članak 43.

(1) Ako se manevriranje iz prometnih razloga mora bezuvjetno obaviti, jer se za dolazeći vlak mora oslobođiti kolosijek koji je prije toga bio zauzet ili se mora obaviti manevriranje kod vlaka većeg ranga, za svaki kolodvor u Poslovnome redu kolodvora I. dio propisuje se jedan od sljedećih postupaka:

- u službenim mjestima opremljenima ulaznim signalom s predsignalom, ako pad od predsignala do ulazne skretnice nije veći od 10%, a ulazni signal signalizira signalni znak 'Stoj' te ako vidik u daljinu nije spriječen, manevriranje se može obavljati bez prekida,
- u službenim mjestima opremljenima ulaznim signalom s predsignalom i padom od predsignala do ulazne skretnice većim od 10% te na prugama u službenim mjestima s ulaznim signalom bez predsignala kad vidik u daljinu nije spriječen, manevriranje se mora prekinuti najmanje 5 minuta prije vjerojatnog dolaska vlaka do ulaznoga signala,
- u službenim mjestima bez ulaznih signala prije početka manevriranja kojim se zadire u vozni put vlaka dolazeći vlak mora biti zaustavljen crvenim signalnim loparom koji se postavlja najmanje 100 m ispred ulazne skretnice; manevriranje može započeti nakon što se prometnik vlakova uvjeri da je vlak stao ispred lopara; po završetku manevriranja i osiguranju voznoga puta vlak se prima u kolodvor.

(2) U uvjetima smanjene vidljivosti manevriranje se mora prekinuti najmanje 10 minuta prije vjerojatnog dolaska vlaka do ulaznog signala.

(3) Prekid manevriranja najmanje 5 odnosno 10 minuta prije vjerojatnog dolaska vlaka zapovijeda prometnik vlakova osobno rukovatelju manevrom ili fonogramom preko nadzornog skretničara odnosno skretničara.

Članak 44.

Vozila koja se ostavljaju na kolosijeku obavezno se moraju smjestiti unutar međnika odnosno unutar granica odsjeka na kolosijeku te se moraju osigurati od samopokretanja.

Ranžiranje

Članak 44.a

(1) 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, naziva se ranžiranje.

6

(2) Ranžiranje je dopušteno samo u kolodvorima koji za to imaju potrebne tehničke i prometno-tehnološke uvjete.

(3) Pod tehničkim uvjetima podrazumijeva se opskrbljenoškolodvora spuštašicama i/ili izvlačnjacima i/ili skupinama kolosijeka koji su namijenjeni samo za manevriranje.

(4) Prometno tehnološki uvjeti za ranžiranje su sljedeći:

- u jednom željezničkom čvorишtu može se odrediti samo jedan kolodvor u kojem je dopušteno ranžiranje za jednu vrstu prometa (putnički odnosno teretni),

- kolodvor u kojem je dopušteno ranžiranje teretnih vlakova mora, po mogućnosti, biti što udaljeniji od gusto naseljenog dijela grada odnosno centra grada,

- ako u željezničkom čvorishtu postoji kolodvor čija je osnovna funkcija ranžiranje, ranžiranje teretnih vlakova može biti dopušteno samo u tome kolodvoru,

- iznimno, na prugama kod kojih su zbog njihovih tehničkih karakteristika na pojedinim pružnim dionicama bitno različite najveće dopuštene mase vlakova, ranžiranje može biti dopušteno u pogodnim kolodvorima.

(5) Svaki kolodvor u kojem je dopušteno ranžiranje mora izraditi Tehnološki proces rada kolodvora.

(6) Popis kolodvora u kojima je dopušteno ranžiranje donosi Uprava HŽ Infrastrukture te se taj popis objavljuje u Izvješću o mreži.

Iznimna opreznost pri manevriranju

Članak 45.

Radnici koji sudjeluju u manevarskim poslovima moraju se pridržavati mjera osobne zaštite, pri čemu je zabranjeno:

- zadržavati se ili hodati po kolosijeku ili neposredno pokraj kolosijeka,

- provlačiti se ispod vozila ili ulaziti radi otklanjanja smetnji između vozila vlaka koji je spreman za polazak, ako prije toga nije obavljena pripadajuća zaštita (obavještanje, signalni znak i slično),
- penjati se na krov vozila ili na teret otvorenih vagona ako u voznom vodu nije isključen napon i vod uzemljen,
- zadržavati se između utovarne rampe i skladišnog (utovarnog) kolosijeka kad se po njemu obavlja manevriranje,
- zadržavati se na bočnim stubama pri vožnji pokraj rampi, objekata, ograda, stupova, pri ulasku u depoe, tunele, provozu kroz vrata te naginjati se van ili otvarati bočna vrata vagona,
- zadržavati se na prednjim bočnim stubama lokomotive pri brzini većoj od 20 km/sat,
- spajati i razdvajati električne vodove za grijanje, ako prije toga kod strojovođe ili na stabilnim postrojenjima nije obavljena provjera jesu li vodovi isključeni,
- ulaziti uspravno u kolosijeke između vozila u pokretu međusobno udaljenim manje od 20 metara,
- gaziti po jezičku i srcu skretnice, križištu i slično pri prelasku preko kolosijeka,
- sjediti ili stajati na odbojniku, vlačnoj kuki ili kvačilu,
- stajati istodobno na stubama dvaju vozila u pokretu,
- prelaziti preko kolosijeka neposredno ispred, iza ili između manevarskih vožnji ili vožnji vlakova,
- otkvačivati vozila sa stuba ili platformi za vrijeme vožnji, ako nije propisana uporaba posebne naprave,
- uskakati ili iskakati s vozila u vožnji pri brzini većoj od 5 km/sat,
- ulaziti između vozila radi kvačenja, ako je njihova brzina veća od 5 km/sat,
- ulaziti između vozila radi kvačenja sve dok se ona ne zaustave, ako su to lokomotive s plugom, vozila s aerodinamičnom linijom, vagoni s prijelaznicama koje nisu podignute i pričvršćene, vagoni čiji dijelovi ili teret prelaze preko čelne strane vagona, vagoni natovareni eksplozivom ili ako postoje druge smetnje za sigurno kvačenje vagona,

- ulaziti između vozila radi otkvačivanja ako su vozila u pokretu,
- davati signalne znakove za daljnje manevriranje prije nego što je radnik koji obavlja kvačenje izišao iz kolosijeka,
- pušiti, prilaziti otvorenim plamenom i ložiti vatu u neposrednoj blizini vagona natovarenih eksplozivnim ili lakozapaljivim stvarima, olistanim listicama narančaste boje s crnom bombom, odnosno crvenom ili djelomično crvenom listicom s crnom buktinjom,
- zaposjedati ručnu kočnicu vagona natovarenih eksplozivom ili vagona do njih,
- zaposjedati ručnu kočnicu na platformi bez držača, ograde i slično,

- rabiti pritvrdne kočnice u pokretu, ako to nije posebno odobreno.

Članak 46.

(1) Kod uskakanja ili iskakanja u vagon ili iz vagona na bočnu kutnu stubu ili na stubu platforme potrebno je obratiti posebnu pozornost. Uvijek se mora iskakati u smjeru vožnje i pri tome paziti na prepreke, držanje tijela, ruku, nogu i slično. Izbjegavati treba zaledeno tlo, zaledene i skliske ili oštećene stube, prijelaze, asfaltirane i skliske površine te površine koje nisu dostatno pregledne ili osvijetljene.

(2) Manevarski radnici na vozilima u pokretu moraju se tako čvrsto držati da pri udaru, trzaju ili naglom zaustavljanju ne izgube ravnotežu. Ako je potrebno nagnuti se ustranu radi davanja signalnih znakova ili radi drugih razloga, posebna pozornost mora se obratiti na smetnje i prepreke u blizini kolosijeka (stupovi, motke, objekti i slično).

VI. PRAVILA O KOČENJU

Opće odredbe o kočenju

Članak 47.

Pravila o kočenju u željezničkom prometu propisana su Pravilnikom RH-2 i ovom uputom.

Zračne kočnice

Članak 48.

- (1) Zračne kočnice sa stlačenim zrakom indirektnog djelovanja u ovoj uputi nazivaju se automatskim kočnicama.
- (2) Zračne kočnice sa stlačenim zrakom direktnog djelovanja u ovoj uputi nazivaju se direktnim kočnicama. Te kočnice nisu automatske.
- (3) Automatske kočnice brzog djelovanja (oznaka **P** i **R**) imaju brzi proces kočenja i otkočivanja.
- (4) Automatske kočnice sporog djelovanja (oznaka **G**) imaju spori proces kočenja i otkočivanja.

Članak 49.

- (1) Po načinu otkočivanja automatskih kočnica, u zavisnosti od tipa rasporednika, razlikujemo kočnice s otkočivanjem u jednom stupnju i kočnice s otkočivanjem u više stupnjeva.
- (2) Kočnice s otkočivanjem u jednom stupnju nazivaju se iscrpnim kočnicama.
- (3) Kočnice s otkočivanjem u više stupnjeva nazivaju se neiscrpnim kočnicama.

Članak 50.

- (1) Kod zračnih kočnica s kočnim umetcima trenje se ostvaruje kočnim umetcima od lijevanog željeza ili kočnim umetcima od kompozitnih materijala, pritiskom na kotrljajuću površinu kotača.

- (2) Kod zračnih kočnica s diskom pritisak kočnih uložaka djeluje na diskove, koji mogu biti pričvršćeni na tijelu kotača ili na osovini.
- (3) Kod elektropneumatske kočnice (u nastavku: **ep** kočnica) električnim upravljanjem uvode se procesi kočenja i otkočivanja.
- (4) Osim automatske kočnice vučna vozila mogu imati i direktnu kočnicu.

Dopunske kočnice

Članak 51.

- (1) Elektromagnetska tračnička kočnica (u nastavku: **Mg** kočnica) rabi se kao dopunska kočnica automatskoj kočnici na vozilima kod kojih je potrebno ostvariti povećani učinak kočnice.
- (2) Kada se uvodi brzo kočenje, **Mg** kočnica uključuje se kao dopunska kočnica automatskoj kočnici. **Mg** kočnica na vučnim vozilima može se uključiti i posebnim prekidačem.

Članak 52.

Osim zračnih kočnica vučno vozilo može imati, u zavisnosti od tipa vozila, i dopunsku dinamičku kočnicu, i to:

- hidrodinamičku kočnicu (oznaka **H**) ili
- elektrodinamičku kočnicu (oznaka **E**).

Kočnica za slučaj opasnosti

Članak 53.

- (1) Kočnica za slučaj opasnosti ugrađena je:
 - na vučnim vozilima i
 - na vozilima koja prevoze putnike, na mjestima u putničkim prostorima pristupačnim putnicima i na mjestima predviđenim za službene osobe u vlaku.

(2) Djelovanje kočnice za slučaj opasnosti može se odgoditi, ali samo onda ako na vučnome vozilu i na vagonu postoji uređaj za odgađanje kočenja u slučaju opasnosti, kojim rukuje strojovođa.

(3) Odgađanje kočenja u slučaju opasnosti važno je zato da bi se spriječilo zaustavljanje vlaka u tunelu, na mostu ili na drugom mjestu koje nije pogodno za izlazak putnika i za možebitnu intervenciju osoblja.

Ručna i pritvrdna kočnica

Članak 54.

(1) Ručna i pritvrdna kočnica su kočnice sporoga djelovanja i spadaju u kočnice s trenjem, a rabe se kod manevriranja i za osiguranje vozila od samopokretanja. Djelovanje ručne i pritvrdne kočnice ograničeno je samo na vozilo na kojem se ona nalazi.

(2) Ručicom ručne kočnice rukuje se s platforme vučenoga vozila.

(3) Ručicom pritvrdne kočnice rukuje se s tla.

(4) Kočne mase ručne odnosno pritvrdne kočnice napisane su na vozilu.

(5) Ručna kočnica vučnoga vozila smatra se pritvrdnom kočnicom, a rabi se za osiguravanje vučnoga vozila od samopokretanja.

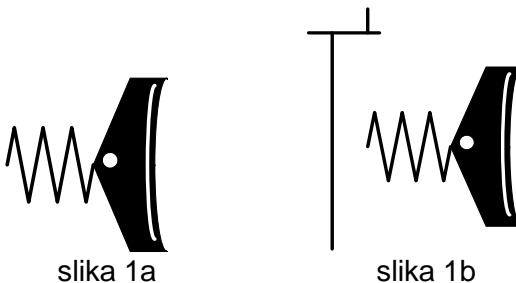
Opružna kočnica

Članak 55.

(1) Vučna vozila mogu imati opružnu kočnicu koja se rabi umjesto pritvrdne kočnice. Opružnom kočnicom upravlja se tipkom ili upravljačkim ventilom iz upravljačnice vučnog vozila.

(2) Ako vučno vozilo ostane bez zraka odnosno ako je tlak u kočnim cilindrima nula bara, zbog čega opružnu kočnicu nije moguće otkočiti iz upravljačnice, tada se otkočivanje obavlja potezanjem ručice na okretnom postolju. Na okretnom postolju u blizini ručice nalazi se pictogram koji je prikazan na slici 1a.

(3) Postoji mogućnost da se opružna kočnica otkočuje ključem na samome kočnom cilindru te kočnice. Ako se opružna kočnica otkočuje na takav način, onda se na sanduku vozila ili na okviru okretnog postolja nalazi piktogram prikazan na slici 1b.



Vrste kočenja

Članak 56.

- (1) Automatskom kočnicom mogu se izvoditi sljedeće vrste kočenja:
 - postupno kočenje; to kočenje ostvaruje se smanjivanjem zračnoga tlaka u glavnome zračnom vodu stavljanjem ručice kočnika u položaj za potpuno kočenje; početno smanjenje tlaka u glavnome zračnom vodu ne smije biti manje od 0,5 bara;
 - potpuno kočenje; to kočenje ostvaruje se smanjivanjem zračnoga tlaka u glavnome zračnom vodu za 1,4 do 1,6 bara, čime se postiže maksimalni tlak u kočnom cilindru;
 - brzo kočenje; to kočenje ostvaruje se potpunim ispuštanjem zraka iz glavnoga zračnog voda stavljanjem ručice kočnika u položaj za brzo kočenje; tako se postiže najjače kočno djelovanje u najkratčem vremenskom periodu;
 - kočenje u slučaju opasnosti; to kočenje ostvaruje se potpunim ispuštanjem zraka iz glavnoga zračnog voda i to kočnicom za slučaj opasnosti, slavinom za slučaj opasnosti ili čelnom slavinom;
 - prinudno kočenje.
- (2) Prinudno kočenje ostvaruje se bez uporabe kočnika, i to ispuštanjem zraka iz glavnoga zračnog voda:
 - zbog djelovanja uređaja za kontrolu strojovodine budnosti,

- zbog djelovanja autostop-uređaja,
- zbog kočenja radiodispečerskim uređajem (u dalnjem tekstu: RDU),
- nakon raskidanja vlaka i
- nakon pucanja glavnoga zračnog voda.

Zračni vodovi i čelne slavine

Članak 57.

(1) Djelovanje automatske kočnice uzduž cijelog vlaka ostvaruje se preko glavnoga zračnog voda. Spajanje glavnih zračnih vodova svih vozila u vlaku ostvaruje se kočničkim spojnicama odnosno njihovim spojnim glavama s prstenastim brtvama.

(2) Radni tlak glavnoga zračnog voda iznosi 5 bara i rabi se isključivo za automatsku kočnicu vlaka.

(3) Čelne slavine glavnoga zračnog voda crvene su boje. One omogućuju spajanje glavnoga zračnog voda svih vozila koja ulaze u sastav jednoga vlaka ili izdvajanje vozila iz te veze, čime se glavni zračni vod prekida. Čelne slavine ugrađene su na čelnim stranama vozila i imaju ručicu koja se okreće u vertikalnoj ravnini, a njezini položaji znače sljedeće:

- ako je ručica usmjerena u smjeru glavnoga zračnog voda, onda je prolazak zraka kroz glavni zračni vod slobodan (slika 2a),
- ako je ručica u vertikalnom položaju okrenuta prema gore, onda je prolazak zraka kroz glavni zračni vod zatvoren (slika 2b).



slika 2a



slika 2b

(4) Ako su vozila opremljena i zračnim vodom za napajanje (napojni vod), ogranci toga voda na čelu vozila nalaze se na većoj udaljenosti od

uzdužne osi vozila u odnosu na ogranke glavnoga zračnog voda. Na cilindričnom dijelu spojne glave napojnoga zračnog voda reljefno je odliven križ, a čelna slavina i glava obojene su bijelom do žutom bojom.

Uključno-isključne slavine

Članak 58.

(1) Uključno-isključna slavina rasporednika omogućuje da se na vozilu može uključiti ili isključiti kočnica iz glavnoga zračnog voda. Kočnica se uključuje i isključuje pomoću ručice.

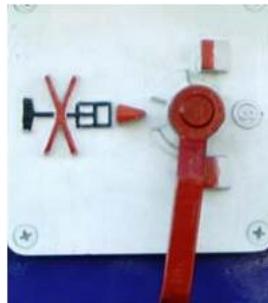
(2) Kod suvremenih kočnica koje imaju uključno-isključne slavine na nosaču rasporednika (npr. **Oerlikon**), položaji ručice označavaju:

- ručica usmjerena vertikalno dolje označava da je kočnica uključena (slika 3),
- ručica slavine okrenuta do 90° gore označava da je kočnica isključena.



slika 3

(3) Ručice uključno-isključne slavine mogu se nalaziti na bočnim stranama vozila u položajima **uključeno** (slika 3) i **isključeno** odnosno samo s oznakom zračne kočnice za položaj **isključeno** (slika 4).



slika 4

(4) Kod kočnica koje imaju uključno-isključne slavine na samome rasporedniku položaji ručice označavaju:

- ručica usmjerena vertikalno dolje označava da je kočnica uključena,
- ručica usmjerena koso dolje ili horizontalno označava da je kočnica isključena.

(5) Kod posebne uključno-isključne slavine na kočnicama staroga tipa Westinghouse i Knorr ručica slavine zauzima sljedeće položaje:

- ručica okrenuta u smjeru glavnoga zračnog voda označava da je kočnica uključena,
- ručica okrenuta okomito na smjer glavnoga zračnog voda označava da je kočnica isključena.

(6) Kod brzodjelujućih kočnica tipa Westinghouse i Knorr, koje imaju uključno-isključnu slavinu kombiniranu s radom brzača pražnjenja glavnoga zračnog voda, položaji ručice označavaju:

- ručica usmjerena vertikalno dolje označava da je kočnica uključena s brzačem,
- ručica usmjerena koso dolje označava da je kočnica isključena,
- ručica usmjerena horizontalno označava da je kočnica uključena bez brzača.

(7) Uključno-isključna slavina direktne kočnice može biti u ogranku između glavnoga zračnog voda te kočnice i dvostrukoga nepovratnog ventila. Ručica te slavine po svome je obliku jednostavna i njezini krajnji položaji nisu označeni. Direktna kočnica uključena je onda ako je ručica okrenuta u smjeru ogranka, a isključena je onda ako je ručica okrenuta okomito na smjer ogranka.

Kontrola ispravnosti R-kočnice

Članak 59.

(1) Vučena vozila opremljena **R** kočnicom i kočnim umetcima od lijevanog željeza s bočne strane imaju ugradene kutije za kontrolu ispravnosti **R** kočnice s prekidačem i manometrom (slika 5a i 5b) za provjeru kočenja vozila s visokim stupnjem kočenja u stanju mirovanja.



slika 5a



slika 5b

slika 5a – zatvorena kutija za kontrolu ispravnosti R kočnice

slika 5b – otvorena kutija za kontrolu ispravnosti R kočnice

(2) Osim uređaja za kontrolu **R** kočnice, na vagonima je ugrađen i manometar s dvjema kazaljkama. Crvena kazaljka pokazuje najveći tlak postignut u kočnim cilindrima u procesu kočenja (slika 6).



slika 6

(3) Na vozilima opremljenima disk-kočnicama i na vozilima s kočnim umetcima čiji pregled nije moguć bez kanala, na bočnim stranama na vidljivu mjestu ugrađeni su pokazivači stanja kočnice za kontrolu rada kočnica (slika 7a, 7b i 7c). Ti pokazivači spojeni su sa svima kočnim cilindrima. Uz te pokazivače ugrađen je i pokazivač stanja ručne kočnice. Pokazivač stanja ručne kočnice pokazuje zakočeno ili otkočeno stanje ručne kočnice za okretno postolje s kojim je ta kočnica spojena, i to samo onda ako je napojni zračni vod vozila pod tlakom. Pokazivač za ručnu kočnicu označen je oznakom ručne kočnice.



slika 7a



slika 7b



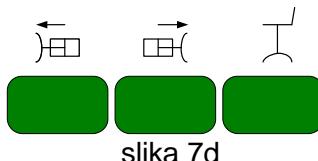
slika 7c

slika 7a - ručna i zračna kočnica otkočene

slika 7b - ručna kočnica otkočena, zračna kočnica zakočena

slika 7c - ručna kočnica zakočena, zračna kočnica otkočena

(4) Na vagonima pokazivač zračne kočnice može biti ugraden za svako okretno postolje posebno (slike 7d i 7e).



slika 7d



slika 7e

slika 7d - zračna i ručna kočnica otkočene

slika 7e - zračna kočnica zakočena, ručna kočnica otkočena

(5) Vučena vozila opremljena elektromagnetskim kočnicama imaju s obje strane vozila uređaj koji se sastoji od prekidača s oznakom **Mg**, kontrolne žaruljice i manometra za kontrolu rada te kočnice. Ako postoji i elektropneumatska kočnica, manometar je zajednički za obje kočnice (slika 8).



slika 8

Namjena i vrste mjenjača automatske kočnice

Članak 60.

(1) Mjenjači automatske kočnice namijenjeni su za podešavanje rada kočnice prema potrebama u vezi s uporabom vozila.

(2) Vrste mjenjača automatske kočnice su sljedeće:

- mjenjač vrste kočnice,
- mjenjač kočne sile.

(3) Mjenjače vrste kočnice mogu imati i vučna i vučena vozila, dok mjenjače kočne sile mogu imati samo vučena vozila. Mjenjači mogu biti ručni ili automatski.

Mjenjači vrste kočnice

Članak 61.

(1) Mjenjačem vrste kočnice određuje se vrsta kočnice kojom će vozilo biti kočeno.

(2) Na vučenim vozilima ručica mjenjača kočnice nalazi se s obiju bočnih strana vozila. Ručica se pokreće u vertikalnoj ravnini i njome se podešava način djelovanja i vrsta kočnice.

(3) Teretni vagoni mogu biti kočeni kočnicama sporoga djelovanja (**G**) ili kočnicama brzoga djelovanja (**P**). Primjer ručice mjenjača **G-P** prikazan je na slici 9.



slika 9

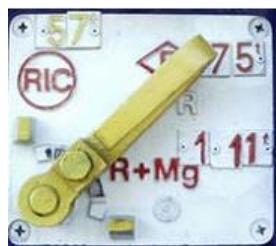
(4) Putnički vagoni mogu biti kočeni kočnicama **P**, kočnicama velikoga učinka **R** i elektromagnetskim kočnicama **Mg** (slike 10a do 10c). Na putničkim vagonima kočnica **P** osim oznake **P** ima i oznaku **RIC** ili ima samo oznaku **RIC**. Na slici 10d prikazan je primjer kočničkih uredaja i pokazivača na jednome putničkom vagonu.



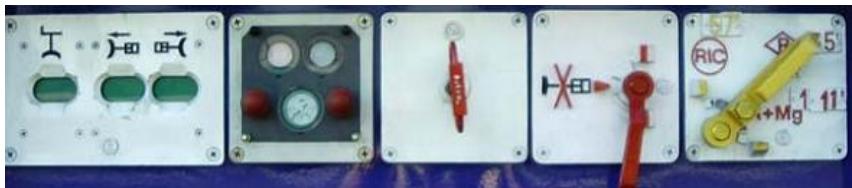
slika 10a



slika 10b



slika 10c



slika 10d

Mjenjači kočne sile

Članak 62.

- (1) Mjenjačima kočne sile podešava se kočna sila teretnih vagona. Ta sila u zavisnosti je s ukupnom masom vučenih vozila.
- (2) Kočna sila podešava se ručno pomoću koljenaste ručice mjenjača koja se pokreće u vertikalnoj ravnini ili se kočna sila mijenja automatski.
- (3) Prekretna masa granična je veličina ukupne mase vagona za položaj ručice mjenjača '**prazno**' odnosno '**tovareno**'.
- (4) Ručicu je potrebno postaviti u lijevi krajnji položaj '**prazno**' na praznim vagonima te ako je ukupna masa manja od prekretne mase.
- (5) U krajnjem desnom položaju '**tovareno**' ručica mora biti ako je ukupna masa vozila jednaka prekretnoj masi ili je veća od nje. Primjer ručnoga mjenjača na teretnom vagonu prikazan je na slici 11.



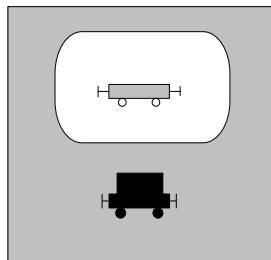
slika 11

(6) Kod teretnih vagona s automatskim mjenjačem kočna sila automatski se mijenja kod ukupne mase koja odgovara prekretnoj masi, s tolerancijom 5% više ili manje od prekretne mase.

(7) Položaj automatskog mjenjača vidi se na pokazivačima ugrađenim s obje strane vagona ili se provjerava na svornjacima u cilindarskom kočnom polužju. Skice pokazivača na teretnim vagonima za položaj prazno prikazane su na slikama 12a i 12b.



slika 12a



slika 12b

Oznake tipova automatskih kočnica

Članak 63.

(1) Oznaka tipa automatske kočnice određena je tipom rasporednika.

(2) Oznake i tipovi automatskih neiscrpnih kočnica su:

O - Oerlikon

KE - Knorr

WU - Westinghouse, tip U

WE - Westinghouse, tip E

Bo - Božić

Ch - Charmilles

DK	-	Dako
HiK	-	Hildebrand Knorr
Kk	-	Kunze Knorr
Bd	-	Breda
SW	-	SAB-WABCO
MH	-	MZT HEPOS.

(3) Oznake i tipovi automatskih iscrpnih kočnica su:

- K - Knorr
W - Westinghouse.

(4) Teretni vagoni bez zračnih kočnica koji imaju samo glavni zračni vod, na uglovima vagonskog sanduka imaju ucrtan bijeli pravokutnik.

Natpisi kočne mase na vagonima s automatskim kočnicama

Članak 64.

(1) Kočne mase i prekretne mase (prekretna masa kod vozila s mjenjačem kočne sile) napisane su na vozilu.

(2) Na vagonima bez mjenjača kočne sile kočna masa (**00 t**) napisana je na vanjskome uzdužnom nosaču postolja u blizini natpisa za tip kočnice:

Kočnica ... 00 t	ili	Kočnica 00 t
-------------------------	-----	------------------------------

(3) Na vagonima s kočnicom velikog učinka (R u rombu) bez mjenjača, pokraj oznake kočne mase za taj režim u zagradi može biti napisana i kočna masa za niži stupanj kočenja (**P**) kao na primjeru:

Kočnica – R  00 t (00).

(4) Na vagonima s kočnicom velikog učinka **R** koji imaju brzač pražnjenja glavnoga zračnog voda najprije je napisana oznaka kočne mase **00 t** bez uporabe brzača, a zatim oznaka crvene boje **00 t** za kočnu masu s uporabom brzača pražnjenja:

Kočnica ... 00 t	ili	Kočnica 00 t
00 t		00 t

(5) Na vagonima s mjenjačem vrste kočnice kočne mase naznačene su na površini ispred koje se pokreće ručica mjenjača (slika 10a - 10c).

(6) Na vagonima s kočnicom **R** koji imaju brzače pražnjenja glavnoga zračnog voda, oznake kočnih masa u položaju **R** označuju kočnu masu bez uporabe brzača i kočnu masu s uporabom brzača. Oznaka kočne mase s uporabom brzača crvene je boje.

(7) Na vagonima s mjenjačem kočne sile, kočne mase i prekretne mase označene su na površini ispred koje se okreće ručica mjenjača. Prekretna masa označena je ispod osi ručice ili između oznaka kočnih masa (slika 11).

(8) Kod kombiniranog mjenjača s različitim kočnim masama u položajima **G** i **P**, u svakom položaju ručice pojavljuje se odgovarajuća kočna masa u prozoričiću na površini ispod mjenjača.

(9) Znak **R** u rombu na putničkom vagonu označava učinak kočnice vozila koji iznosi 150% do 170% kočne mase, a napisan je bojom slonove kosti do žuto.

(10) Primjeri natpisa na vagonima bez mjenjača vrste kočnice:

a)

Kočnica KE - GPR	R	00t	00%
	P	00t	00%
	G	00t	00%

Objašnjenje: Kočnice **Knorr** tipa **KE**, kategorija **R** (121% do 149%) za vrste **G**, **P** i **R**. Uokvireni postotci odnose se na prazne vagone i nisu obavezni za ispisivanje.

b) Kočnica O - R  00t (00 t)

Objašnjenje: Kočnica velikog učinka (150% do 170%) **Oerlikon** s natpisima kočne mase za niski i visoki stupanj kočenja.

(11) Natpis za kočnicu s automatskom kontinuiranom promjenom kočne sile u zavisnosti od opterećenja vagona ispisuje se na svakome uzdužnom nosaču u blizini mjenjača vrste kočnice:

Kočnica GP – A
MAX: 00 t

Broj koji je upisan u pravokutniku znači maksimalnu kočnu masu koju kočnica može osigurati.

(12) Neto mase za putničke vagone pojedinih tipova nalaze se u Pravilniku RH-2.

(13) Kočna masa putničkih, prtljažnih i poštanskih vagona s kočnicom **R** i automatskim podešavanjem kočne sile ispisana je u dvama slučajevima:

- a) Na vagonima čija maksimalna neto masa iznosi najviše 50% njihove vlastite mase, na svakom uzdužnom nosaču napisana je maksimalna ukupna masa i kočna masa.
- b) Na vagonima čija neto masa može biti veća od 50% vlastite mase vagona, ukupne mase i odgovarajuće kočne mase ispisuju se u preglednoj tablici, i to:
 - u stupnjevima po 3 tone onda ako je maksimalna neto masa vagona manja ili jednaka 25 tona,
 - u stupnjevima po 5 tona onda ako je maksimalna neto masa vagona veća od 25 tona.

(14) Primjer za vagone koji mogu imati neto masu veću od 50% vlastite mase, čija maksimalna neto masa iznosi više od 25 tona:

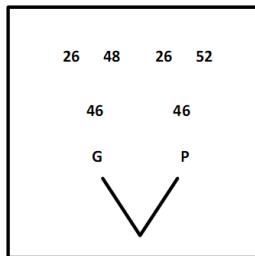
Vrsta kočnice	R	00t							
	R	00t							
P/G	00t								
Ukupna masa		25	30	35	40	45	50	55	60t

Objašnjenje:

U prvoj redu crvenom bojom napisana je kočna masa uz uporabu brzača pražnjenja glavnoga zračnog voda.

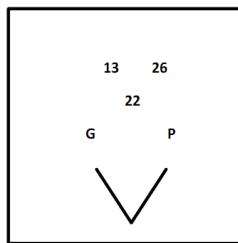
(15) Kočna masa na teretnim vagonima s automatskim mjenjačem kočne sile ispisuje se za tri različita slučaja:

- a) Na vagonima s različitim kočnim masama za položaje **G** i **P**, kočne mase za prazno i tovareno te prekretna masa napisane su za kočnicu obiju vrsta (slika 13).



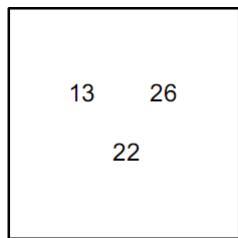
slika 13

- b) Na vagonima s kočnom masom jednakom za položaje **G** i **P**, kočne mase i prekretna masa napisane su jednako za kočnicu obiju vrsta (slika 14).



slika 14

- c) Na vagonima sa samo jednim položajem **G** ili **P**, kočne mase i prekretna masa napisane su za kočnicu te vrste (slika 15).



slika 15

Natpisi kočne mase ručne i pritvrdne kočnice**Članak 65.**

(1) Kočna masa ručne kočnice kojom se rukuje s platforme na teretnim vagonima napisana je zajedno s vlastitom masom vagona u pravokutniku:

00.000 kg	gore: vlastita masa
00.0 t	dolje: kočna masa ručne kočnice

(2) Kočna masa pritvrdne kočnice kojom se rukuje s tla uokvirena je crvenom bojom:

00.000 kg	gore: vlastita masa
00.0 t	dolje: kočna masa pritvrdne kočnice

(3) Na putničkim vagonima pokraj oznake za ručnu kočnicu u pravokutniku se ispisuje njezina kočna masa:

00 t

Natpisi i oznake kočnice za slučaj opasnosti**Članak 66.**

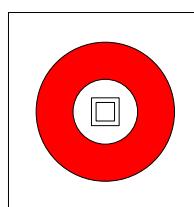
(1) Pokraj ručice ili slavine kočnice za slučaj opasnosti nalazi se sljedeći natpis:

Kočnica za slučaj opasnosti

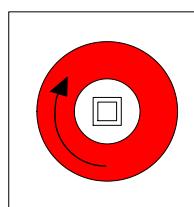
Povuci ručicu u slučaju opasnosti

Svaka se zlouporaba kažnjava.

(2) Ako je uređaj za vraćanje kočnice u stanje pripravnosti zatvoren u ormaru, poklopac ormara označen je onako kako je prikazano na slici 15a, a ako se njime rukuje neposredno četvrtastim ključem, poklopac ormara označen je oznakom kako je to prikazano na slici 15b.

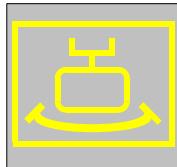


slika 15a



slika 15b

(3) Vagoni s kočnicom za slučaj opasnosti s mogućnošću odgađanja djelovanja s **UIC**-ovim upravljačkim vodom za daljinsko upravljanje, s objiju bočnih strana pokraj oznake **ep** kočnice imaju oznaku zlatnožute boje (slika 16).



slika 16

(4) Vagoni s kočnicom za slučaj opasnosti s mogućnošću odgađanja djelovanja s **ep** upravljačkim vodom, s objiju bočnih strana uz oznaku za **ep** kočnicu imaju oznaku zlatnožute boje (slika 17).



slika 17

(5) Vagoni na kojima se kočnicom za slučaj opasnosti s mogućnošću odgađanja djelovanja može upravljati i preko **UIC**-ova voda i preko **ep** voda, na objema bočnim stranama imaju i jednu i drugu oznaku (slika 18).



slika 18

Oznaka kočnice s kompozitnim kočnim umetcima

Članak 67.

Na vozilima opremljenima kočnim umetcima od kompozitnih materijala na poklopcu sanduka u kojem se drže rezervni umjetci ili u blizini natpisa za kočnicu postoji natpis **(K)** boje slonove kosti do žute.

Oznaka disk-kočnice

Članak 68.

Vozila s disk-kočnicom imaju oznaku  boje slonove kosti do žute. Znak **R** u drugome redu crvene je boje. Kočne mase upisane pokraj toga znaka vrijede u slučaju kada je uključen brzač pražnjenja glavnoga zračnog voda.

Primjer:

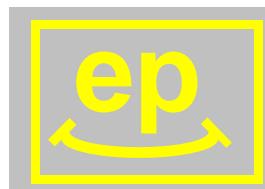
Kočnica O – PR			00 t	00 %
Kočnica			00 t	00 %
		P	00 t	00 %

Oznake elektropneumatske kočnice

Članak 69.

(1) Vozila opremljena **ep** kočnicom ili produžnim vodom potrebnim za produžni spoj te kočnice imaju oznaku **ep** žute boje, koja označava ep kočnicu s potpunom opremom ili **ep** crvene boje koja označava vozilo koje ima samo produžni vod ep kočnice, ali nema i tu kočnicu.

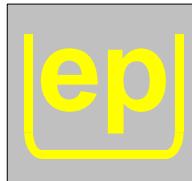
(2) Vozila s **ep** kočnicom s **UIC**-ovim upravljačkim vodom na objema bočnim stranama vozila imaju oznaku žute boje:



slika 19

(3) Vozila s **ep** kočnicom i **ep** upravljačkim vodom na objema bočnim stranama vozila imaju oznaku:

a) **ep** kočnica s potpunom opremom



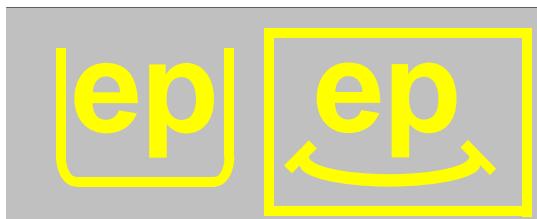
slika 20

b) prolazni vod za **ep** kočnicu



slika 21

(4) Vozila s **ep** kočnicom s **UIC**-ovim upravljačkim vodom i **ep** vodom na objema bočnim stranama vozila imaju obje oznake:



slika 22

Probe kočenja

Članak 70.

(1) Pravila o probama kočenja propisana su Pravilnikom RH-2 i ovom uputom.

(2) Kod promjene putnoga lista, kada prema odredbama o probama kočenja nije potrebno ponavljati potpunu probu kočenja, u novome putnom listu upisuje se sljedeći tekst: 'Potpuna proba kočenja obavljena u kolodvoru u . . sati. (ime i prezime te potpis vlakovođe ili popisnog vlakovode)'. Osim toga, prepisuju se i podaci o rezultatima potpune probe kočenja iz prethodnoga putnog lista. Ako nema vlakovođe ili popisnog vlakovode, tekst upisuje i potpisuje prometnik vlakova.

(3) Kod evidentiranja skraćene probe kočenja u putnom listu upisuje se naziv skraćene probe kočenja koja je izvedena (npr. SPK B).

(4) Probe kočenja manevarskoga sastava koji manevrira isključivo na kolodvorskem području ne evidentiraju se. Dopušteni broj osovina kočenih direktnom kočnicom lokomotive i proba kočenja manevarskog sastava koji se otprema iza signala granica manevriranja odnosno preko ulazne skretnice u kolodvorima s prilaznim signalima te dopušteni broj osovina kočenih direktnom kočnicom lokomotive i proba kočenja manevarskog sastava koji radi na industrijskom kolosijeku propisuju se Poslovnim redom kolodvora I. dio.

(5) O eventualnoj neispravnosti kočnica tijekom vožnje motornog vlaka s elektroničkom dijagnostikom, strojovođa obavještava prometnika vlakova i u dio IV. putnog lista upisuje koje su kočnice ispravne i djelatne. Na temelju tih podataka vlakovođa, popisni vlakovođa odnosno prometnik vlakova ispostavlja EPS-3 s novim podacima o sastavu i kočenju vlaka.

(6) Ako je zbog nedostatnog SKM-a potrebno smanjiti najveću dopuštenu brzinu vlaka, u EPS-3 upisuje se postotak kočenja na temelju kojeg je ta brzina određena, a ne postotak kočenja određen voznim redom za odnosni vlak. Najveće dopuštene brzine po pružnim dionicama na voznoj relaciji, koje su drugačije od onih određenih voznim redom, upisuju se u pismeni nalog.

(7) Ako se ustanove nedostaci na pojedinim vagonima, pregledač vagona odnosno drugi pregledni radnik treba ih nastojati otkloniti. Ako u tome ne uspije, kočnicu isključuje, preko otkočnog uređaja otkočuje vagon i propisno ga olistava. Ako je prema vrsti kvara i preostaloj raspoloživoj kočnoj masi vlaka to moguće, vagon ostaje u vlaku s isključenom kočnicom. O tome odluku donosi vlakovođa odnosno popisni vlakovođa te prometnik vlakova ako nema niti popisnoga vlakovođe niti vlakovođe. Prometnik vlakova prethodno se o tome usuglašava s prometnim dispečerom, koji se o tome dogovara s operativom željezničkog prijevoznika.

(8) Kočnica koja otkočuje sama od sebe ostavlja se uključenom, ali se vagon propisno olistava i kočnica se ne uračunava u stvarnu kočnu masu vlaka. Taj podatak pregledni radnik upisuje u putni list.

Pripreme pred polazak vlaka

Članak 71.

- (1) Glavni zračni vod vučnoga vozila ne smije biti priključen na glavni zračni vod vlaka prije nego što se otvori čelnu slavinu vučnoga vozila, ispuše kondenzat i zakvači kvačilo vučnoga vozila. Za to je odgovorno osoblje koje obavlja kvačenje vučnoga vozila.
- (2) Nakon zatvaranja čelne slavine vučnoga vozila glavni zračni vod vučnoga vozila spaja se s glavnim zračnim vodom vlaka. Nakon toga otvaraju se obje čelne slavine. Na jednak način postupa se kod spajanja voda glavnih spremnika s napojnim zračnim vodom vlaka.
- (3) Strojovođa se mora osobno uvjeriti u to da je njegovo vučno vozilo u tehničkom pogledu ispravno zakvačeno i priključeno za ostali dio vlaka, a kod zaprežne lokomotive za voznu lokomotivu.

- (4) Strojovođa priopćava vlakovođi odnosno popisnom vlakovođi u kojem je položaju mjenjač vrste kočnice vučnoga vozila.
- (5) Strojovođa smije pokrenuti vlak tek pošto je obavljena propisana proba kočenja i pošto preuzme popratne isprave vlaka.

Kočenje lokomotivskoga vlaka

Članak 72.

Položaj mjenjača vrste kočnice na lokomotivskim vlakovima propisan je Pravilnikom RH-2.

Kočenje motornih vozila za posebne namjene i kočenje pružnih vozila

Članak 73.

- (1) U motorna vozila za posebne namjene spadaju sljedeća vozila:
 - teške motorne drezine (TMD),
 - motorne drezine,

- motorna vozila za mehaniziranu izgradnju i održavanje kolosijeka i pružnih postrojenja.

(2) U pružna vozila spadaju sljedeća vozila:

- motorna pružna kolica,
- autodrezine,
- strojevi za izmjenu pragova,
- strojevi za izmjenu skretnica,
- dvoputni bager,
- pružne prikolice koje se ne mogu uvrstiti u sastav teretnih vlakova.

Članak 74.

(1) Motorna vozila za posebne namjene spadaju u vučna vozila.

(2) Za kočenje motornih vozila za posebne namjene vrijede odredbe o probi kočenja kao i za sva druga vučna vozila, osim što odredbe koje vrijede za strojovođu u tome slučaju vrijede za vozača motornoga vozila za posebne namjene.

(3) Vozač motornoga vozila za posebne namjene odgovoran je za ispravnost kočnica na svome vozilu, a ako to vozilo vuče druga vozila, tada se prije početka vožnje mora izvesti propisana proba kočenja.

(4) Kada preuzima motorno vozilo za posebne namjene, vozač toga vozila mora se uvjeriti u ispravnost kočnih uređaja i to potvrditi potpisom u radnome listu vozila.

(5) Podaci o sposobnosti za uvrštanje u vlakove motornih vozila za posebne namjene nalaze se u Registru željezničkih vozila te u internom propisu kojim su propisani tehnički podaci o infrastrukturi i željezničkim vozilima.

Članak 75.

(1) Svako motorno pružno vozilo mora imati ispravne uređaje za kočenje koji omogućavaju sigurno zaustavljanje na svakom dijelu pruge na duljini od najviše 400 metara i osiguravanje od samopokretanja u najnepogodnijim uvjetima. Pružna vozila otpremaju se u skladu s odredbama ove upute.

- (2) Ako je motorno pružno vozilo opremljeno zračnom ili hidrauličnom kočnicom, ono mora imati i ručnu kočnicu.
- (3) Na svakome motornom pružnom vozilu koje je predviđeno i sposobno za vuču prikolice ili skupine prikolica odnosno za vuču vagona mora se nalaziti propisani broj ručnih zaustavnih papuča u skladu s odredbama za osiguravanje od samopokretanja propisanim u Pravilniku RH-2.
- (4) Prije početka vožnje vozač pružnoga vozila mora provjeriti ispravnost i djelovanje kočnica na svome vozilu i na dodanim vozilima.
- (5) Za ispravnost kočnica motornih pružnih vozila i drugih pružnih vozila odgovoran je vozač pružnoga vozila.
- (6) Najveća dopuštena brzina pružnih vozila propisana je odredbama ove upute.
- (7) Kada preuzima motorno pružno vozilo odnosno prije početka vožnje, vozač motornoga pružnog vozila odnosno rukovatelj građevinskim strojem mora se uvjeriti u ispravnost kočnih uređaja te to potvrditi svojim potpisom u radnome listu vozila.
- (8) Pružna vozila po potrebi mogu se zadržavati na otvorenoj pruzi ili u kolodvoru onda ako su pod nadzorom odgovornoga radnika i od samopokretanja osigurana ručnom kočnicom, ručnom zaustavnom papučom ili podmetačima.
- (9) Podaci o sposobnosti za uvrštavanje u vlakove pružnih vozila nalaze se u Registru željezničkih vozila te u internom propisu kojim su propisani tehnički podaci o infrastrukturni i željezničkim vozilima.

VII. OBAVIJESTI O PROMETU VLAKOVA

Opće odredbe o prometu vlakova

Članak 76.

- (1) Obavijesti o promjenama u prometu vlakova svakoga dana daju rasporedni kolodvori, svaki za svoje područje, uz suglasnost područne prometne operative koja suglasnost daje u dogovoru sa željezničkim prijevoznicima.
- (2) Ako neki kolodvor ili službeno mjesto na pruzi nije bio nazočan kod davanja redovnog izvještaja o promjenama u prometu, naknadno će zatražiti izvještaj o tim promjenama.
- (3) Kod davanja izvanrednog izvještaja o promjenama u prometu, službeno mjesto koje nije nazočno mora se naknadno pozvati i obavijestiti o promjenama u prometu.
- (4) Ako pojedino službeno mjesto ni naknadno nije izviješteno o promjenama u prometu, polazni kolodvori obavještavaju osoblje vlaka pismenim nalogom o tome koja službena mjesta na pruzi nisu obaviještena o prometu njihova vlaka.
- (5) Kad se vlak uvodi u promet ili otkazuje samo do nekog međukolodvora ili od njega, o tome se izvještavaju i susjedni rasporedni kolodvor, polazni i krajnji kolodvor te međukolodvori na voznoj relaciji.

Članak 77.

- (1) Kad na sredstvima za sporazumijevanje nastane neispravnost koja onemogućuje komuniciranje, a SS-uređaji su ispravni, promjene u prometu vlakova priopćuju se pismenim putem. Pismeni izvještaj o promjenama u prometu vlakova za kolodvore šalje rasporedni kolodvor koji uvodi vlak u promet, i to prethodnim vlakom koji se zadržava u svim kolodvorima i koji u krajnji kolodvor stiže prije vlaka koji treba uvesti u promet. Priopćavanje se može obaviti i vlakom suprotnoga smjera odnosno djelomično vlakom istoga, a djelomično vlakom suprotnoga smjera.

(2) Promet posebnih vlakova čiji se vozni red ne nalazi u postojećem voznom redu, a koji nije priopćen posebnim brzjavom, priopćava se pismenim izvještajem i tada kada je sporazumijevanje moguće. Pismenom izvještaju za svaki kolodvor prilaže se vozni red posebnog vlaka. O otpremi pismenog izvještaja s voznim redom posebnog vlaka kolodvore se pravodobno obavještava.

(3) Kad se zbog neispravnosti sredstava za sporazumijevanje promet posebnog vlaka ne može priopći, posebni vlak ne smije voziti.

(4) Promet vlakova za posebne namjene priopćava se kao i promet drugih vlakova, s time što se mora naznačiti i razlog prometa vlaka. U izvještaju o prometu vlaka za posebne namjene navodi se najveća dopuštena brzina vlaka, vrijeme polaska vlaka iz polaznog kolodvora, kolodvori u kojima vlak ima zadržavanje, krajnji kolodvor ili mjesto na pruzi te svi drugi podaci bitni za sigurnost i urednost prometa.

Članak 78.

(1) Prometnik vlakova obavještava na vrijeme osoblje kojeg se to tiče u kolodvoru i na pruzi o svim promjenama u prometu vlakova, o kašnjenjima teretnih vlakova 30 minuta i više, o kašnjenuju vlakova s prijevozom putnika 10 minuta i više te o svim vožnjama vlakova prije vremena. Te obavijesti moraju biti evidentirane.

(2) O promjenama u prometu vlakova prometnik vlakova mora izvijestiti izvršno osoblje u kolodvoru te u službenim i na radnim mjestima na otvorenoj pruzi sve do susjednog kolodvora u smjeru od početka prema kraju pruge, i to za vlakove iz oba smjera.

(3) Osoblje pruge obavještava se raspisom o izvanrednim pošiljkama, odstupanjima od voznog reda i drugome što je u vezi sa sigurnošću prometa vlakova. Ta priopćenja obavlja prethodni kolodvor u smjeru kretanja odnosnog vlaka.

(4) Kod priopćavanja prometa posebnih vlakova čiji vozni red nije objavljen postojećim voznim redom te pomoćnih vlakova kod izvanrednih događaja, priopćava se i vrijeme polaska iz prethodnoga i vrijeme dolaska u sljedeći kolodvor.

Izvještaj o prometu vlakova

Članak 79.

(1) Izvještajem o prometu vlakova uvode se u promet izvanredni vlakovi i otkazuju se redovni vlakovi.

(2) Izvještaje o prometu vlakova daju rasporedni kolodvori za svoje rasporedne odsjekе za sve vlakove koji voze u smjeru prema sljedećemu rasporednom kolodvoru. Ako na rasporednome odsjeku postoji granični kolodvor, izvještaj za oba smjera daje rasporedni kolodvor.

(3) Izvještaj o prometu vlakova za sljedeće razdoblje u određeno vrijeme mora se dati:

- sljedećemu rasporednom kolodvoru,
- svim međukolodvorima do sljedećega rasporednog kolodvora,
- željezničkim prijevoznicima kojih se to tiče.

(4) Izvještaj o prometu vlakova priopćava se svakog dana dvaput ili četiri puta na dan. Organizacijske jedinice prometnih poslova nadležne za pojedine rasporedne odsjekе određuju na kojim će se rasporednim odsjecima izvještaj o promjenama u prometu vlakova priopćavati četiri, a na kojima dvaput na dan.

(5) Izvještaj o prometu vlakova daje se:

- a) četiri puta na dan u 00.00, 6.00, 12.00 i 18.00 sati te
- b) dvaput na dan u 6.00 i 18.00 sati.

(6) Izvanredni izvještaj o prometu vlakova daje se izvan vremena predviđenoga u stavku 5. ovoga članka ako se neplanirano uvode ili otkazuju vlakovi. Kod priopćavanja izvanrednog izvještaja upisuje se vrijeme stvarnog priopćavanja izvještaja.

(7) Izvještaj o prometu vlakova mora sadržavati:

- naziv rasporednog kolodvora koji daje izvještaj,
- naziv izvještaja,
- vrijeme priopćavanja i

6

- brojeve vlakova koji se uvode ili otkazuju i na kojoj voznoj relaciji (za vlak za posebne namjene navodi se i vrsta vlaka) i priopćenje o otpremi pismenog izvještaja i voznog reda za posebni vlak.

(8) Primjer izvještaja o promjenama u prometu vlakova:

**»Kolodvor ... Izvještaj o prometu vlakova u 6.00 sati. Voz
posebni vlak za prijevoz putnika br. ... od ... do ..., vlak br. ...,
već uvedeni vlak br. ..., otpremljen već uvedeni vlak br. ...
Izostaje vlak br. Pismeni izvještaj i vozni red za posebni
vlak br. ... otprema se vlakom br. (prezime prometnika
vlakova)«.**

(9) Ako se vozni red posebnog vlaka priopćava brzojavom ili na drugi način odnosno ako se za posebni vlak zbog kratkoće vremena nije mogao izraditi vozni red, tada se umjesto posljednje rečenice iz stavka 8. ovoga članka mora priopći svim međukolodvorima do sljedećega rasporednog kolodvora vozni red toga vlaka:

**»Posebni vlak br. ... polazi iz kolodvora u .. (sati i min.),
zadržava se u kolodvoru min., križa se s vlakom br.
u kolodvoru , prolazi kroz kolodvor u (sati i min.),
dolazi u kolodvor u (sati i min).«, odnosno**

**»Posebni vlak br. ... polazi iz kolodvora u (sati i min),
Vmax ... km/h, lok. brt. vozno vrijeme i vrijeme
zadržavanja kao kod vlaka br. Križanje s vlakom br. u
....., s vlakom br. u itd. Pretjecanje vlakom br. u «.**

(10) U izvještaju o prometu vlakova u uporabi su pojmovi za obnavljanje ili izmjenu promjena priopćenih u prethodnom izvještaju, i to:

- a) **već uvedeni** - ako je prethodnim izvještajem uveden izvanredni vlak, a do vremena priopćavanja sljedećeg izvještaja nije otpremljen iz polaznog kolodvora;
- b) **otpremljen već uvedeni** - ako je izvanredni vlak uveden prethodnim izvještajem otpremljen iz polaznog kolodvora, ali u vrijeme priopćavanja sljedećeg izvještaja nije stigao u sljedeći rasporedni kolodvor;
- c) **prije uvedeni** - ako je izvanredni vlak uveden prethodnim izvještajem, ali nije i neće biti otpremljen iz bilo kojeg razloga.

(11) Ako za sljedeće razdoblje nije predviđeno uvođenje izvanrednih i otkazivanje redovnih vlakova niti postoji potreba za ponavljanjem prethodno priopćenog izvještaja, u izvještaju o prometu vlakova mora se navesti sljedeće:

»Promet vlakova bez promjene.«.

(12) Vlakovi koji su u prometu u nekom razdoblju za koje vrijedi vozni red uvode se u promet samo za prvi dan prometa. U izvještaju o prometu mora se navesti:

»Od danas pa do (datum predviđen voznim redom) svakoga dana (ili određene dane u tjednu) vozi vlak br. od kolodvora do kolodvora (prezime prometnika vlakova)«.

(13) Prvim sljedećim izvještajem o prometu vlakova, nakon što je vlak koji je bio u prometu samo određeno vrijeme obavio posljednju vožnju predviđenu voznim redom, mora se priopćiti:

»Od danas ne vozi vlak br. od kolodvora do kolodvora (prezime prometnika vlakova)«.

(14) U prvoj izvještaju kod stupanja na snagu novoga voznog reda mora se objaviti njegovo stupanje na snagu, a osim toga i možebitne promjene u sljedećem razdoblju za koje se priopćuje izvještaj, npr.:

»Kolodvor Izvještaj o prometu za ... (datum stupanja na snagu novoga voznog reda). Danas u 00.00 sati stupa na snagu novi vozni red. Vozi izvanredni vlak br. ... od ... do (prezime prometnika vlakova)«.

(15) Ako u čvorишtu postoji više kolodvora koji obavljaju posebne dužnosti rasporednih kolodvora, organizacijska jedinica neposredno nadređena kolodvorima određuje koji će kolodvor priopćavati izvještaj o prometu.

(16) U izvještaju o prometu vlakova mogu se dati i sve druge potrebne obavijesti koje nisu konkretno navedene u ovome članku.

(17) O promjenama u prometu vlakova prometnik vlakova mora izvijestiti sve izvršno osoblje u kolodvoru te u službenim i radnim mjestima na otvorenoj pruzi do susjednog kolodvora u smjeru od početka prema kraju pruge.

(18) Za vlakove za posebne namjene za koje ne postoje podaci u izvatu iz voznog reda kod skretničara, u izvještaju o prometu vlakova prometnik vlakova mora navesti podatke o vremenu odlaska iz susjednog kolodvora i vremenu dolaska, zadržavanja i polaska te podatke o križanju za vlastiti kolodvor. Uz izvještaj o prometu vlakova te kad nastane potreba daje se i priopćenje o mjerama i promjenama koje utječu na urednost i sigurnost prometa (promet pružnih vozila, kašnjenje vlakova, promet vlakova prije vremena, promjena redoslijeda kretanja vlakova i dr.).

(19) Primjer izvještaja kojim prometnik vlakova izvještava skretničare o promjenama u prometu vlakova:

»Izvještaj o prometu u 6.00 sati. Vodi posebni vlak za prijevoz putnika br. ... od ... do ..., vlak br. ..., već uvedeni vlak br. ..., otpremljen već uvedeni vlak br. Izostaje vlak br. Posebni putnički vlak br. ... polazi iz kolodvora u .. (sat i min), dolazi u kolodvor u (sat i min) i polazi iz kolodvora u (sat i min). (prezime prometnika vlakova)«.

6

(20) Ako je prethodnim izvještajem skretničko osoblje izviješteno o prometu vlaka za posebne namjene i o vremenu dolaska, a vlak još nije prošao kroz kolodvor, u sljedećem izvještaju to se priopćenje mora ponoviti.

(21) Ako u vrijeme priopćavanja izvještaja skretničkom osoblju prometnik vlakova nije dobio vozni red za uvedeni vlak za posebne namjene, podatke iz voznog reda za svoj kolodvor priopći će naknadno posebnim fonogramom.

(22) U ranžirnim, rasporednim, odvojnim te u određenim slučajevima i u međukolodvorima, kad se iz broja vlaka ne može točno znati na kojoj pruzi ili u kojem smjeru će voziti uvedeni vlakovi ili neće voziti otkazani vlakovi, u izvještaju koji se priopćava skretničkom osoblju promjene se moraju navesti po prugama odnosno na istoj pruzi po smjerovima.

(23) Podaci o kretanju vlaka za posebne namjene ili vlaka koji će voziti iz nekoga kolodvora kao materijalni vlak moraju se priopćiti bez obzira jesu li priopćeni u prethodnom izvještaju o prometu vlakova.

Obavještavanje o spremnosti vlaka za otpremu

Članak 80.

- (1) Korisnik trase daje informaciju prometnom dispečeru o tome kada će biti osigurano vučno vozilo i potrebna vlakopratnja za izvanredni te za redovni vlak koji se otprema prije vremena ili u zakašnjenu, a prometni dispečer obavještava o tome prometnika vlakova. Na temelju kretanja lokomotive do otpremnog kolodvora, prometnik vlakova predvidivo planira vrijeme otpreme vlaka,
- (2) Obavijest o predvidivom vremenu otpreme prometnik vlakova daje prometnom dispečeru, koji na temelju obavijesti prometnika vlakova o predvidivom vremenu otpreme obavještava korisnika trase. U obavijesti se navodi broj vlaka, vozna relacija, masa vlaka i predvidivo vrijeme polaska vlaka.

Analiza vlaka

Članak 81.

- (1) Analiza vlaka je izvještaj kojim polazni kolodvor vlaka priopćuje podatke o vlaku sljedećemu rasporednome, ranžirnome odnosno krajnjem kolodvoru, a po potrebi i drugim službenim mjestima na voznoj relaciji.
- (2) Analiza vlaka mora sadržavati:
- broj vlaka,
 - stvarno vrijeme polaska,
 - naziv polaznog kolodvora,
 - serije i brojeve vučnih vozila uvrštenih u vlak,
 - bruto masu vlaka u tonama,
 - duljinu vlaka u osovinama i metrima,
 - neto masu tovarenih vagona,
 - sastav vlaka,
 - vagone koje vlak uzima na voznoj relaciji,
 - vlakopratno osoblje,

- promjenu redovnog sastava putničke garniture kod vlakova za prijevoz putnika,
- vagone ili vozila koji se prevoze kao izvanredna pošiljka,
- izvještaj za koje kolodvore vlak ima prekoračenu duljinu, o nedostatku odbojnika na stražnjoj strani posljednjeg vagona i o pružnoj dionici na kojoj se vlak zapreže odnosno potiskuje i
- po potrebi sve druge bitne podatke o vlaku.

(3) Iz sastava vlaka moraju biti vidljivi individualni brojevi vagona, je li vagon tovaren ili prazan, vrsta stvari koje prevozi i krajnji kolodvor vagona odnosno njegovo odredište. Naznačuje se i to ima li vlak u svojem sastavu izvanrednu pošiljku, vagone natovarene opasnim i zapaljivim tvarima i nedostaje li na vagonu odbojnik.

(4) U uvjetima informatičke obrade podataka umjesto analize vlaka obvezatno se mora dati raspis u sljedećim slučajevima:

- kod prekoračenja duljine vlaka s naznakom kolodvora za koje vlak ima prekoračenu duljinu,
- kod potrebe rada u službenom mjestu, ako to voznim redom nije predviđeno,
- kod prijevoza izvanredne pošiljke, uz navođenje broja pod kojim se vodi ta pošiljka,
- kod prijevoza opasnih tvari,
- kod nedostatka odbojnika na stražnjoj strani posljednjeg vagona u vlaku,
- kod promjene sastava i vrste putničke garniture,
- kod smanjenja stvarne kočne mase vlaka ili smanjenja brzine vlaka zbog vrste uvrštenih vozila i slično.

(5) Tovareni vagoni u kojima se prevoze vojne pošiljke, opasne tvari i izvanredne pošiljke, moraju se prikazati odvojeno uz naznaku vrste tereta. Za vojne prijevoze mora se navesti broj prijevoza iz teretnoga lista, a za izvanredne pošiljke broj odobrenja za prijevoz izvanredne pošiljke.

- (6) Za pojedine pošiljke osim uputnog kolodvora mora se navesti i kolodvor u kojemu će se obaviti pretovar, usputno carinjenje, dodavanje leda, napajanje i hranjenje životinja te vaganje pošiljaka ili garažiranje praznih vagona.
- (7) Vučna vozila koja ne sudjeluju u vuči vlaka označuju se u analizi kao radna vučna vozila izvan službe ili kao neradna vučna vozila.
- (8) Vozila koja vlak uzima na voznoj relaciji unose se u analizu po redoslijedu otpremnih kolodvora u smjeru kretanja vlaka, i to s istim podacima kao i vozila iz polaznog kolodvora.

VIII. OBAVJEŠTAVANJE OSOBLJA VLAKA O PROMETU VLAKOVA I SIGURNOSNIM MJERAMA

Opće odredbe o obavještavanju osoblja vlaka

Članak 82.

Pravila o obavještavanju osoblja vlaka o prometu vlakova i sigurnosnim mjerama propisana su Pravilnikom RH-2 i ovom uputom.

Izvršne odredbe o obavještavanju osoblja vlaka

Članak 83.

Ako se o postupku kod neispravnoga izlaznog signala strojovođu obavještava putem jednoga od prethodnih kolodvora, za osiguranje izlaznoga vozognog puta odgovoran je prometnik vlakova kolodvora u kojem je odnosni signal neispravan te ne smije dopustiti ulazak u kolodvor vlaku koji nema predviđeno zaustavljanje, ako prethodno nije osiguran izlazni vozni put odnosno prije nego što je na propisan način obavijestio strojovođu o iznimnom zaustavljanju.

Članak 84.

Pismeni nalog s obavijestima o najvećoj dopuštenoj brzini vlaka manjoj od brzine propisane voznim redom, o laganim vožnjama, o prekoračenoj duljini vlaka te o iznimnom zaustavljanju vlaka u službenom mjestu ispostavlja se na sljedeći način:

- a) U polaznom odnosno u graničnom kolodvoru ispostavlja se pismeni nalog za dionicu pruge do prvoga rasporednoga odnosno odvojnoga kolodvora u kojem vlak ima zadržavanje po voznom redu. Ako vlak nema zadržavanje ni u jednom rasporednom odnosno odvojnom kolodvoru, pismeni nalog se ispostavlja do krajnjega kolodvora. Ako između polaznoga kolodvora i graničnoga kolodvora vlak iz međunarodnoga prometa nema zadržavanje ni u jednom od rasporednih odnosno odvojnih kolodvora, tada se u polaznom kolodvoru ispostavlja pismeni nalog za dionicu pruge do graničnoga kolodvora.

- b) U rasporednom kolodvoru u kojem vlak ima zadržavanje po voznom redu ispostavlja se pismeni nalog za dionicu pruge do prvoga sljedećega rasporednog odnosno odvojnog kolodvora u kojem vlak ima zadržavanje po voznom redu. Ako vlak nema zadržavanje ni u jednom sljedećem rasporednom odnosno odvojnom kolodvoru, pismeni nalog ispostavlja se do krajnjega kolodvora. Ako između rasporednoga kolodvora i graničnoga kolodvora vlak iz međunarodnog prometa nema zadržavanje ni u jednom od rasporednih odnosno odvojnih kolodvora, tada se u rasporednom kolodvoru ispostavlja pismeni nalog za dionicu pruge do graničnoga kolodvora.
- c) U odvojnom kolodvoru u kojem vlak ima zadržavanje po voznom redu ispostavlja se pismeni nalog za dionicu pruge do sljedećega rasporednoga odnosno odvojnog kolodvora u kojem vlak ima zadržavanje po voznom redu. Ako vlak nema zadržavanje ni u jednom sljedećem rasporednom odnosno odvojnom kolodvoru, pismeni nalog ispostavlja se do krajnjega kolodvora. Ako između odvojnog kolodvora i graničnog kolodvora vlak iz međunarodnog prometa nema zadržavanje ni u jednom od rasporednih odnosno odvojnih kolodvora, tada se u odvojnom kolodvoru ispostavlja pismeni nalog za dionicu pruge do graničnoga kolodvora.
- d) Ako prigradski vlak vozi na području dvaju rasporednih odsjeka, polazni kolodvor ispostavlja pismeni nalog sa svim obavijestima potrebnima za oba rasporedna odsjeka.
- e) U međukolodvoru pismeni nalog ispostavlja se za obavještavanja o novim sigurnosnim mjerama koje nastanu nakon što se vlak otpremi iz polaznoga, graničnoga, rasporednoga ili odvojnog kolodvora.
- f) Ako polazni kolodvor nije polazni po voznom redu, prvi rasporedni odnosno odvojni kolodvor u smjeru kretanja vlaka na dokazni način obavještava taj polazni kolodvor o potrebi da se ispostavi pismeni nalog određenoga sadržaja. Ako vlak vozi do kolodvora koji se nalazi na istome rasporednom odsjeku kao i polazni kolodvor, tada nije potrebno posebno obavještavati polazni kolodvor.

Članak 85.

Odvojnim kolodvorm u smislu odredaba ovoga članka smatra se samo onaj kolodvor u kojem vlak za koji se ispostavlja pismeni nalog s jednoga rasporednog odsjeka prelazi na drugi rasporedni odsjek.

IX. REGULIRANJE PROMETA VLAKOVA

Opće odredbe o reguliranju kretanja vlakova

Članak 86.

Pravila o reguliranju kretanja vlakova propisana su Pravilnikom RH-2 i ovom uputom.

Temeljni uvjeti za kretanje vlakova

Članak 87.

Dopuštenja, najave, prednajave i odjave daje i prima osobno prometnik vlakova, a najave prima te odjave daje i prima i odjavničar. Iznimno, po zapovijedi prometnika vlakova dopuštenja, najave, prednajave i odjave daje prometni telegrafist te ih upisuje u evidencije određene Uputom HŽI-28, a prometnik vlakova ih potpisuje prije njihove otpreme.

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

Članak 88.

- (1) Na prugama koje nisu opremljene uređajima APB-a, MO-a ili TK-a te na svim dvokolosiječnim prugama kod jednokolosiječnog prometa, obavezno je traženje dopuštenja.
- (2) Za vlak za posebne namjene te za vlak s izvanrednom pošiljkom dopuštenje se traži i daje na svim prugama.
- (3) Dopuštenje se traži najranije 10 minuta prije polaska odnosno prolaska vlaka.
- (4) Davanje dopuštenja jest potvrda sljedećeg kolodvora da nije otpremio i da neće otpremiti nikakva vozila u smjeru kolodvora koji traži dopuštenje te da ponuđeni vlak može primiti u kolodvor.

Članak 89.

- (1) Dopuštenje se traži fonogramom:

»Primate li vlak br.? (prezime prometnika vlakova)«.

(2) Dopuštenje se daje fonogramom:

»Vlak br. primam. (prezime prometnika vlakova)«.

(3) Ako se predviđa da vlak nakon dobivanja dopuštenja neće krenuti u roku od 10 minuta, o tome se mora obavijestiti kolodvor koji je dao dopuštenje fonogramom:

»Poništava se dopuštenje za vlak br. (prezime prometnika vlakova)«.

(4) Kad nezakvačena potiskivalica potiskuje vlak samo do određenog mjesto na pruzi, odakle se vraća natrag u kolodvor, dopuštenje se traži fonogramom:

»Primate li vlak br. s nezakvačenom potiskivalicom koja se vraća? (prezime prometnika vlakova)«.

(5) Upitani kolodvor iz stavka 4. ovoga članka daje dopuštenje fonogramom:

»Vlak br. s nezakvačenom potiskivalicom koja se vraća primam. (prezime prometnika vlakova)«.

(6) Kod traženja i davanja dopuštenja za vlak kojim se prevozi izvanredna pošiljka u fonogramu dopuštenja iza broja vlaka mora se navesti - 's izvanrednom pošiljkom'.

(7) Prije otpreme vlaka s izvanrednom pošiljkom s prekoračenim tovarnim profilom, za koji je zabranjeno mimoilaženje sa svim vlakovima na pruzi, kolodvori na dvokolosiječnim i usporednim prugama susjednom kolodvoru moraju dati upozorenje:

»Vlak br. s izvanrednom pošiljkom poći će iz kolodvora u (sat i min). Do dolaska u kolodvor drugi kolosijek/usporedna pruga od (sat i min) do(sat i min) neprohodan je za sve vlakove i pružna vozila. (prezime prometnika vlakova)«.

Kolodvor kojemu se daje to upozorenje potvrđuje primitak riječima 'razumio (prezime prometnika vlakova)'.

(8) Ako pruge idu usporedno samo jednim dijelom, kolodvor koji je zajednički za obje pruge daje upozorenje susjednom kolodvoru jedne i druge pruge onda kada on otprema vlak s izvanrednom pošiljkom. Nakon

što zajednički kolodvor primi upozorenje od susjednog kolodvora jedne pruge, to upozorenje odmah mora proslijediti susjednom kolodvoru druge pruge.

(9) Kad vlak vozi s prekoračenom duljinom te kad se otprema nepravilnim kolosijekom, kod traženja i davanja dopuštenja ono se dopunjaje odgovarajućim priopćenjem.

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

»Vlak br. ovdje, primate li vlak br.?(prezime prometnika vlakova)«.

(11) Kad se vlak otprema neposredno nakon dolaska vlaka iz suprotnog smjera, dopuštenje se može tražiti uvjetno i prije davanja odjave:

»Kad prispije vlak br., primate li vlak br.?(prezime prometnika vlakova)«.

(12) Fonogram uvjetnog dopuštenja za suprotni vlak iz stavka 11. ovoga članka glasi:

»Kad vlak br. prispije tamo, primam vlak br. (prezime prometnika vlakova)«.

(13) Zabranjeno je traženje i davanje uvjetnog dopuštenja prije dolaska potiskivalice koja se s otvorene pruge vraća u kolodvor.

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

(15) Kod prometa uzastopnih vlakova dopuštenje za uzastopni vlak može se tražiti istodobno s najavljivanjem vlaka sljedećem kolodvoru fonogramom:

»Vlak br. ode u (sat i min) i kad prispije tamo, primate li uzastopni vlak br.? (prezime prometnika vlakova)«.

(16) Dopuštenje za uzastopni vlak iz stavka 15. ovoga članka daje se zajedno s odjavom za prethodni vlak fonogramom:

»Vlak br. ovdje, primam vlak br. (prezime prometnika vlakova)«.

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

(18) Dopuštenje za uzastopni vlak koji vozi iza vlaka s nezakvačenom potiskivalicom traži se i daje nakon povratka potiskivalice s otvorene pruge u kolodvor koji traži dopuštenje. Svaki povratak potiskivalice s otvorene pruge u kolodvor nakon potiskivanja javlja se susjednom kolodvoru odnosno mora se dati odjava za potiskivalicu.

(19) Dopuštenje za otpremu vlaka prije vremena traži se od susjednog kolodvora fonogramom:

»Primate li vlak br. prije vremena?(prezime prometnika vlakova)«.

(20) Ako susjedni kolodvor može primiti vlak prije vremena, daje pristanak fonogramom:

»Vlak br. prije vremena primam.(prezime prometnika vlakova)«.

(21) Primitak vlaka može se odbiti samo iz prometnih ili drugih opravdanih razloga.

(22) Ako kolodvor iz prometnih ili drugih opravdanih razloga ponuđeni vlak ne može primiti prije vremena, daje fonogram:

»Ne, vlak br. ne primam prije vremena.(prezime prometnika vlakova)«.

(23) Ako upitani kolodvor iz nekog razloga ne može dati dopuštenje, daje fonogram:

»Neka čeka vlak br. (prezime prometnika vlakova)«.

(24) Kad prestane razlog zbog kojega je primitak vlaka odbijen, kolodvor koji je odbio primitak vlaka samoinicijativno daje dopuštenje za prethodno ponuđeni vlak.

(25) O svakom odbijanju primitka vlaka prometnik vlakova koji je dobio zabranu mora obavijestiti prometnog dispečera.

Članak 90.

- (1) Odlazak vlaka iz kolodvora mora se prijaviti susjednom kolodvoru i svim službenim i radnim mjestima između njih koja sudjeluju u reguliranju prometa.
- (2) Prijavljanje odlaska vlaka naziva se najava. Najava se daje odmah nakon odlaska odnosno prolaska vlaka fonogramom:
»Vlak br. ode (prošao) R ili u (sat i min) ili prije vremena u (sat i min). (prezime prometnika vlakova)«.
- (3) Vlak kojim se prevozi izvanredna pošiljka mora se posebno najaviti sljedećem kolodvoru.

Članak 91.

Ako je vozno vrijeme između dvaju službenih mjesta manje od 5 minuta, onda kolodvor daje obavijest o odlasku vlaka najkasnije 5 minuta prije njegova vjerojatnog odlaska. Ta obavijest naziva se prednajava.

Članak 92.

- (1) Vožnja svakoga vlaka, manevarskog sastava, pomoćnoga vučnog vozila, pomoćnoga vlaka ili pružnog vozila mora biti najavljena prednajavom čuvarima ŽCP-a.
- (2) Prednajava glasi:
»Vlak br./MS..../PVV..../PVL..../PV.. poći će iz (naziv službenog mjesa) u (sat i minuta). (prezime prometnika vlakova)«.

Članak 93.

- (1) Kad vlak potpun i cijel uđe u kolodvor signaliziran signalnim znakom 'Kraj vlaka' i kad je za njim ulazni signal postavljen tako da signalizira signalni znak 'Stoj', prometnik vlakova obavještava prethodni kolodvor fonogramom odjave:
»Vlak br. ovdje. (prezime prometnika vlakova)«.
- (2) Ako pruge idu usporedno samo jednim dijelom pruge 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 fonogramom:

»Vlak br. s izvanrednom pošiljkom stigao u kolodvor (prezime prometnika vlakova)«.

(3) Kad vlak prođe pokraj prostornog signala najmanje 50 m, odnosno preko skretnice na rasputnici koja je ujedno i odjavnica, nakon što se uvjerio da je završni signal na vlaku odjavničar postavlja signal tako da signalizira signalni znak 'Stoj', poziva prethodni kolodvor odnosno odjavnicu i predaje fonogram:

»Vlak br. ovdje. (prezime odjavničara)«.

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

Članak 94.

Na dionici dvokolosiječne pruge sa SS-uredajem koji omogućuje obostrani promet obavezno je traženje i davanje dopuštenja za svaki prvi vlak koji se otprema nakon promjene smjera vožnje kolosijekom na kojem se obavlja obostrani promet.

Članak 95.

(1) Uzastopni vlak može se otpremiti iz kolodvora nakon što prethodni vlak oslobodi prvi prostorni odsjek odnosno nakon što oslobodi međukolodvorski odsjek na prugama s MO-om bez automatskih odjavnica.

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

»Vlak br. s izvanrednom pošiljkom stigao u kolodvor (prezime prometnika vlakova)«.

Članak 96.

(1) Prometnik vlakova u sljedećem kolodvoru temeljem praćenja kretanja svih vlakova procjenjuje može li primiti sve uzastopne vlakove.

(2) 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 obavijestiti prethodni kolodvor fonogramom:

»Neka čeka vlak br. (prezime prometnika vlakova)«.

(3) Odmah čim se steknu uvjeti za primitak vlaka iz stavka 2. ovoga članka, prometnik vlakova samoinicijativno daje dopuštenje fonogramom:

»Vlak br. primam. (prezime prometnika vlakova)«.

(4) Prijava je obavijest sljedećem kolodvoru koja se daje zbog toga da se sljedeći kolodvor pripremi za primitak vlaka. Najave i prednajave propisane za pruge koje nisu opremljene uređajima APB-a i MO-a obavezne su na svim prugama bez obzira na njihovu opremljenost SS-uređajima, osim na TK-prugama. Na TK-prugama ta obaveza postoji samo na pružnoj dionici između TK-kolodvora i graničnoga TK-kolodvora, i to u oba smjera.

3

(5) Na dvokolosiječnim prugama na kojima nije propisano traženje i davanje dopuštenja, obavezna je prijava dolaska uzastopnog vlaka fonogramom:

»Vlak br. dolazi. (prezime prometnika vlakova)«.

(6) Polazni kolodvor na prugama iz stavka 5. ovoga članka prijavu daje fonogramom:

»Vlak br. pripremljen za otpremu. (prezime prometnika vlakova)«.

(7) Prijave propisane stavkom 5. i 6. ovoga članka ne evidentiraju se.

(8) Ako postoji obaveza davanja prednajave, nije obvezno davanje prijave propisano stavcima 5. i 6. ovoga članka.

3

Članak 97.

(1) Jedinica prometnih poslova neposredno nadređena kolodvorima može propisati obavezno traženje i davanje dopuštenja za pojedine kolodvore koji se nalaze na prugama opremljenima uređajima APB-a ili MO-a.

(2) Za sve fonograme koji se daju na prugama opremljenima uređajima APB-a ili MO-a, bilo da su oni propisani Pravilnikom RH-2, ovom uputom ili ih je propisala jedinica prometnih poslova, vrijede odredbe propisane za fonograme na prugama bez APB-a ili MO-a.

Sporazumijevanje u prometu

Članak 98.

(1) Telefoni, mobiteli, telefaks uređaji, teleprinter, radiofonski i informatički uređaji koji se rabe za obavljanje željezničkog prometa moraju biti dio službenoga zatvorenog sustava veza u kojemu je moguće sporazumijevanje isključivo ovlaštenih radnika upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika te nije moguća komunikacija s neslužbenim osobama. Izuzetno, moguća je uporaba i onih uređaja koji omogućuju komunikaciju izvan željezničkoga sustava, ali ti uređaji moraju biti izvedeni tako da su neslužbena i službena komunikacija tehnički razdvojene.

(2) Pod svjedokom podrazumijeva se izvršni radnik prisutan prijenosu priopćenja između dvaju službenih mjesta odnosno između dvaju radnika. Svјedok može biti radnik službenoga mjesta iz kojega se daje priopćenje ili iz drugoga službenog mjesta odnosno radnik osoblja vlaka. Radnik koji je prisutan kao svjedok u kolodvoru, mora čitko supotpisati priopćenje, a kolodvor traženja u produžetku primljenog priopćenja upisuje prezime svjedoka.

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

- davanje dopuštenja i odbijanje primitka vlakova i pružnih vozila,
- davanje odjava,
- davanje prednajave čuvaru ŽCP-a za osiguranje ŽCP-a i
- nalozi koji se daju sredstvima sporazumijevanja umjesto pismenim nalozima.

(4) Ako su uređaji za registriranje neispravni ili pruga nije opremljena takvim uredajima, priopćenja iz stavka 3. ovoga članka moraju se predavati uz nazočnost svjedoka.

(5) Obavijest o svakoj smetnji nastaloj kod vlaka na otvorenoj pruzi strojovoda odnosno vlakovođa daje prometniku vlakova sljedećeg kolodvora. Prometnik vlakova kojemu je dana obavijest mora se prethodno sporazumjeti s prometnikom vlakova u prethodnom kolodvoru o potrebnim mjerama, a nakon toga daje zapovijed osoblju vlaka o dalnjem postupku.

(6) Vozač obavezno upisuje dobivene obavijesti i zapovijedi u putni list odnosno u propusnicu.

X. OSIGURANJE VOZNOGA PUTA NA PODRUČJU KOLODVORA

Opće odredbe o osiguranju voznoga puta

Članak 99.

- (1) Pravila o osiguranju voznoga puta na području kolodvora propisana su Pravilnikom RH-2 i ovom uputom.
- (2) Za ulazak, izlazak i prolazak vlaka mora se osigurati vozni put.
- (3) Kod vlaka koji se zaustavlja vozni put obuhvaća i put proklizavanja.
- (4) Kod vlaka koji ulazi na krnji kolosijek te na zauzeti kolosijek, put proklizavanja nije osiguran.
- (5) Put proklizavanja je dio pruge iza signala odnosno iza mjesta kod kojega se vlak mora zaustaviti, na kojem istodobno nisu dopuštene vožnje i koji za vrijeme ulaska odnosno dolaska vlaka za koji je postavljen vozni put mora biti sloboden. Duljina puta proklizavanja određuje se u skladu s općim aktom kojim su propisane duljine puta proklizavanja, a konkretni put proklizavanja propisuje se Poslovnim redom kolodvora I. dio. Dok se općim aktom kojim se propisuje duljina puta proklizavanja ne propiše put proklizavanja iza prostornoga signala za zaustavni put 1500 m, ovom uputom propisuje se da iza prostornoga signala put proklizavanja za zaustavni put 1500 m ne smije biti manji od 75 m.

Članak 100.

- (1) Vozni put vlaka osigurava se na temelju zapovijedi za osiguranje voznog puta, osim ako vozni put ne osigurava prometnik vlakova osobno.
- (2) Zapovijed za osiguranje voznog puta daje prometnik vlakova.
- (3) U kolodvorima gdje nema skretničkog osoblja ili ga nema za vrijeme prekida rada skretničkog osoblja, vozni put osigurava prometnik vlakova.
- (4) Način i postupak kod osiguranja voznoga puta ovisi o vrsti osiguranja skretnica.

Članak 101.

(1) Redovni ulazni kolosijeci za vlakove objavljene voznim redom određuju se Poslovnim redom kolodvora II. dio, a objavljaju se u izvatu iz voznog reda.

(2) 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. Vozni put za ulazak odnosno prolazak osiguran je pravodobno ako se vlak u trenutku završetka osiguranja voznog puta nalazi izvan daljine vidljivosti predsignala.

(3) Niti jedan vlak ne smije ući u kolodvor ili iz njega izići sve dok se prometnik vlakova odnosno odgovorni radnik nije osobno uvjerio u pravilan položaj skretnica preko kojih vlak mora proći.

(4) U kolodvorima s relejnim i/ili elektroničkim osiguranjem postavljanje i osiguranje voznog puta za ulazak, izlazak i prolazak vlaka te postavljanje ulaznoga i izlaznog signala tako da signalizira signalni znak za dopušteno vožnju obavlja prometnik vlakova, a na TK-prugama TK-dispečer.

(5) Slobodnost kolosijeka i puta proklizavanja, pravilan položaj zaštitnih skretnica i skretnica u putu proklizavanja, iskliznica, uređaja za osiguranje ŽCP-a, ulaznih i izlaznih signala, je li vlak potpuno i cijel ušao u kolodvor te je li se SS-uređaj vratio u redovno stanje, prometnik vlakova odnosno TK-dispečer ustanavljuje na pokazivačima kolodvorske odnosno središnje postavnice.

(6) U kolodvorima s blok uređajem prometnik vlakova pomoću blok uređaja utvrđuje pravilan položaj skretnica. Kada se pomoću blok uređaja ta provjera ne može obaviti (neispravnost uređaja, neispravnost skretnice, obavljanje radova na uređaju itd.) provjera se obavlja na samoj skretnici.

(7) Ako su pritvrđene skretnice u takvoj ovisnosti s ulaznim i izlaznim signalima da se postavljanjem signala u položaj za dopušteno vožnju samo pritvrđuje položaj skretnica u kojem se one već nalaze, onda se prije pritvrđivanja moraju pregledati one skretnice preko kojih će vlak prijeći uz jezičak.

(8) Podrobnije odredbe o rukovanju SS-uređajem te odredbe o osiguranju voznog puta propisuju se u pojedinim uputama za rukovanje SS-uredajem.

Zapovijedi za osiguranje voznog puta za ulazak vlaka

Članak 102.

Zapovijed za osiguranje voznog puta za vlak koji ulazi na kolosijek predviđen voznim redom odnosno Poslovnim redom kolodvora II. dio prometnik vlakova daje istodobno ulaznom i izlaznom nadzornom skretničaru odnosno skretničaru fonogramom:

»Ulazak za vlak broj na kolosijek. (prezime prometnika vlakova)«.

Članak 103.

(1) Iznimne sigurnosne mjere i/ili izuzetan postupak u osiguranju voznog puta primjenjuju se u sljedećim slučajevima:

- kad vlak ulazi na redovan kolosijek predviđen voznim redom odnosno Poslovnim redom kolodvora II. dio, ako je kolosijek od određenoga mesta neprohodan ili zauzet drugim vozilima te ako je međnik na izlaznoj strani zauzet odnosno ako nije osiguran put proklizavanja;
- kad vlak ulazi na kolosijek koji nije predviđen voznim redom odnosno Poslovnim redom kolodvora II. dio, pri čemu se može dogoditi da vlak:
 - a) ulazi u skretanje, kao što je predviđeno i za redovni ulazni kolosijek,
 - b) umjesto u skretanje ulazi u pravac,
 - c) umjesto u pravac ulazi u skretanje,
 - d) ulazi na kolosijek koji je od određenog mesta neprohodan odnosno zauzet drugim vozilima,
 - e) ulazi na kolosijek čiji je međnik na izlaznoj strani zauzet odnosno nije osiguran put proklizavanja ili
 - f) ulazi na krnji kolosijek;
- kad vlak ulazi na redovan kolosijek vožnjom u pravac, a osobljje vlaka prethodno je obaviješteno da će u kolodvor umjesto u pravac ući u skretanje;
- kad vlak koji po voznom redu ima prolazak iznimno mora stati.

(2) O izmjenama postupka u skladu sa stavkom 1. ovoga članka kod osiguranja voznog puta prometnik vlakova fonogramom obavještava i daje zapovijed skretničkom osoblju.

Članak 104.

(1) Kad vlak ulazi na redovan kolosijek koji je od nekog mjesta neprohodan, zauzet drugim vozilima, međnik na izlaznoj strani nije slobodan ili nije osiguran put proklizavanja, a osoblje vlaka jest obaviješteno da u kolodvor treba ući oprezno, fonogram koji se daje nadzornom skretničaru odnosno skretničaru glasi:

»Ulazak za vlak broj na zauzeti kolosijek. Osoblje vlaka obaviješteno, davati signalni znak 'Lagano'. (prezime prometnika vlakova)«.

(2) Kad vlak ulazi na redovan kolosijek koji je od nekog mjesta neprohodan, zauzet drugim vozilima, međnik na izlaznoj strani nije slobodan ili nije osiguran put proklizavanja, a osoblje vlaka nije obaviješteno da u kolodvor treba ući oprezno, fonogram koji se daje nadzornom skretničaru odnosno skretničaru glasi:

»Ulazak za vlak broj na zauzeti kolosijek. Osoblje vlaka nije obaviješteno. (prezime prometnika vlakova)«.

(3) U slučaju iz stavka 2. ovoga članka za daljnji postupak zapovijed se ne daje odmah, već nakon osiguranja voznog puta posebnim fonogramom koji glasi:

»Vlak broj obavijestiti da ulazi na zauzeti kolosijek i provesti u kolodvor. (prezime prometnika vlakova)«.

Članak 105.

(1) Kad vlak ulazi na kolosijek koji nije određen voznim redom odnosno Poslovnim redom kolodvora II. dio i pritom vlak ulazi u skretanje kao što je bilo predviđeno i za redovni ulazni kolosijek, umjesto u skretanje ulazi u pravac ili umjesto u pravac ulazi u skretanje fonogram koji se daje nadzornom skretničaru odnosno skretničaru glasi:

»Ulazak za vlak broj iznimno na kolosijek broj (prezime prometnika vlakova)«.

(2) Kod davanja zapovijedi za osiguranje voznog puta za ulazak u skretanje umjesto u pravac, uz fonogram iz stavka 1. ovoga članka dodaju se riječi »osoblje vlaka obaviješteno/nije obaviješteno«, ako je kolodvor opremljen ulaznim signalom čiji se signalni znak 'Ograničena brzina' ne predsignalizira. Ako osoblje vlaka nije obaviješteno o iznimnom ulasku u skretanje, a signalni znak 'Ograničena brzina' nije predsignaliziran, signal se postavlja tako da signalizira ograničenu brzinu tek nakon što se vlak ispred njega zaustavio.

(3) Kad vlak ulazi na kolosijek koji nije određen voznim redom odnosno Poslovnim redom kolodvora II. dio i pritom je kolosijek od nekoga mesta neprohodan, zauzet vozilima, međnik na izlaznoj strani nije slobodan, put proklizavanja nije osiguran ili vlak ulazi na krnji kolosijek, a osoblje vlaka jest obaviješteno da u kolodvor treba ući oprezno, fonogram koji se daje nadzornom skretničaru odnosno skretničaru glasi:

»Ulazak za vlak broj iznimno na zauzeti/krnji kolosijek. Osoblje vlaka obaviješteno, davati signalni znak 'Lagano'. (prezime prometnika vlakova)«.

(4) Kad vlak ulazi na kolosijek koji nije određen voznim redom odnosno Poslovnim redom kolodvora II. dio, i pritom je kolosijek od nekoga mesta neprohodan, zauzet vozilima, međnik na izlaznoj strani nije slobodan, put proklizavanja nije osiguran ili ulazi na krnji kolosijek, a osoblje vlaka nije obaviješteno da u kolodvor treba ući oprezno, fonogram koji se daje nadzornom skretničaru odnosno skretničaru glasi:

»Ulazak za vlak broj iznimno na zauzeti/krnji kolosijek. Osoblje vlaka nije obaviješteno. (prezime prometnika vlakova)«.

(5) U slučaju iz stavka 4. ovoga članka za daljnji postupak zapovijed se ne daje odmah, već nakon osiguranja voznog puta posebnim fonogramom koji glasi:

»Vlak broj obavijestiti da ulazi na zauzeti/krnji kolosijek i provesti u kolodvor. (prezime prometnika vlakova)«.

Članak 106.

(1) Kad vlak ulazi na redovan kolosijek i vožnja je u pravac, a osoblje vlaka prethodno je obaviješteno da će vlak u kolodvor umjesto u pravac ući u skretanje fonogram koji se daje nadzornom skretničaru odnosno skretničaru glasi:

»Ulazak za vlak broj... na kolosijek. (prezime prometnika vlakova)«.

(2) Kada vlak koji po voznom redu ili po zapovijedi ima prolazak mora biti iznimno zaustavljen, prije davanja zapovijedi za osiguranje voznoga puta za ulazak vlaka prometnik vlakova mora o tome obavijestiti nadzornog skretničara odnosno skretničara fonogramom koji glasi:

»Vlak broj... mora iznimno stati. Osoblje vlaka obaviješteno/nije obaviješteno, davati signalni znak 'Lagano' i signalni znak 'Stoj'. (prezime prometnika vlakova)«.

(3) Nakon fonograma iz stavka 2. ovoga članka, daje se zapovijed za osiguranje voznog puta.

(4) Ako vlak koji po voznom redu ili po zapovijedi ima prolazak kroz kolodvor te iznimno mora stati i ući na kolosijek koji je od neke točke neprohodan odnosno zauzet drugim vozilima odnosno vlakom ili ako na izlaznoj strani međnik nije slobodan odnosno nije osiguran put proklizavanja, bez obzira mijenja li se ulazni kolosijek ili ne, u fonogramu kojim se skretničko osoblje obavještava da će vlak iznimno stati, izostavljaju se riječi »davati signalni znak 'Lagano' i signalni znak 'Stoj'« te se postupa kao kod ulaska vlaka na zauzeti odnosno krnji kolosijek.

Zapovijed za osiguranje voznog puta za izlazak vlaka

Članak 107.

(1) Zapovijed za osiguranje voznoga puta kod izlaska vlaka prometnik vlakova daje izlaznome nadzornom skretničaru ili skretničaru fonogramom:

»Izlazak za vlak broj s kolosijeka. (prezime prometnika vlakova)«.

(2) Poslovnim redom kolodvora I. dio može se propisati da u pojedinim kolodvorima kod davanja zapovijedi za osiguranje voznog puta kod izlaska vlaka bude nazočan i drugi nadzorni skretničar ili skretničar.

Zapovijed za osiguranje voznog puta za prolazak vlaka

Članak 108.

- (1) Ako vlak po voznom redu ili po zapovijedi ima prolazak kroz kolodvor, istodobno se može dati zapovijed za osiguranje voznoga puta za ulazak i za izlazak vlaka.
- (2) O tome hoće li se za vlak koji u kolodvoru ima zadržavanje dati zapovijed za ulazak i izlazak istodobno kao zapovijed za prolazak, odlučuje prometnik vlakova ovisno o prometnoj situaciji u kolodvoru.

Članak 109.

Zapovijed za osiguranje voznog puta za prolazak vlaka u skladu sa člankom 108. ove upute prometnik vlakova daje istodobno ulaznom i izlaznom nadzornom skretničaru odnosno skretničaru fonogramom:
»Prolazak za vlak broj kroz kolosijek. (prezime prometnika vlakova)«.

Članak 110.

- (1) Ako vlak ne može ući na redovan kolosijek, može se dogoditi da:
- promjena kolosijeka ne uvjetuje promjenu pravca kretanja kod prolaska (u oba slučaja u skretanje);
 - umjesto ulaska i izlaska u skretanje, vlak ulazi i izlazi u pravac;
 - umjesto ulaska i izlaska u pravac, vlak ulazi i izlazi u skretanje;
 - umjesto ulaska u pravac i izlaska u skretanje, vlak ulazi u skretanje, a izlazi u pravac;
 - umjesto ulaska u skretanje i izlaska u pravac, vlak ulazi u pravac, a izlazi u skretanje;
 - umjesto ulaska u skretanje i izlaska u pravac, vlak ulazi u skretanje i izlazi u skretanje;
 - umjesto ulaska u pravac i izlaska u skretanje, vlak ulazi u skretanje i izlazi u skretanje;
 - vlak ulazi na redovan kolosijek, a osoblje vlaka je prethodno obaviješteno da vlak umjesto u pravac prolazi odnosno ulazi ili izlazi u skretanje.

(2) Ako dođe do izmjene ulaznog kolosijeka u slučajevima navedenima u stavku 1. ovoga članka, prometnik vlakova daje zapovijed za osiguranje voznog puta za prolazak istodobno ulaznom i izlaznom nadzornom skretničaru odnosno skretničaru fonogramom koji glasi:

»Prolazak za vlak broj iznimno kroz kolosijek. (prezime prometnika vlakova)«.

Članak 111.

Ako vlak koji po voznom redu ili po zapovijedi u kolodvoru mora stati iznimno ima prolazak, prometnik vlakova mora prije davanja zapovijedi za osiguranje voznog puta o tome obavijestiti nadzornog skretničara odnosno skretničara fonogramom koji glasi:

»Vlak broj ima iznimno prolazak. (prezime prometnika vlakova)«.

Fonogrami skretničkoga osoblja

Članak 112.

(1) U kolodvorima sa skretničkim osobljem, nakon primitka zapovijedi za osiguranje voznog puta za ulazak vlaka, izlazni nadzorni skretničar ili skretničar daje ulaznom nadzornom skretničaru ili skretničaru fonogram:

»Kolosijek br. ... za ulazak vlaka broj na izlaznoj strani slobodan. (prezime nadzornog skretničara ili skretničara)«.

(2) Nakon što ulazni nadzorni skretničar ili skretničar osigura ulazni vozni put i dobije fonogram iz stavka 1. ovoga članka on daje prometniku vlakova fonogram:

»Ulazak za vlak broj na kolosijek br. ... slobodan. (prezime nadzornog skretničara ili skretničara)«.

(3) Nakon što izlazni nadzorni skretničar ili skretničar osigura izlazni vozni put, prometniku vlakova daje fonogram:

»Izlazak za vlak broj s kolosijeka br. ... slobodan. (prezime nadzornog skretničara ili skretničara)«.

(4) Nakon što ulazni i izlazni nadzorni skretničar ili ulazni i izlazni skretničar osiguraju vozni put za prolazak vlaka, prometniku vlakova daju fonogram:

»Prolazak za vlak broj kroz kolosijek br. ... slobodan. (prezime nadzornog skretničara ili skretničara)«.

Općenito o fonogramima za osiguranje voznoga puta

Članak 113.

- (1) Fonogrami za osiguranje voznoga puta upisuju se u propisane evidencije.
- (2) Broj kolosijeka dan u fonogramima mora se u propisane evidencije upisati arapskom brojkom i slovima.
- (3) U kolodvorima opremljenima uređajem za registriranje, broj kolosijeka može se upisati samo arapskom brojkom.
- (4) Ako kolodvor nije opremljen uređajem za registriranje, broj kolosijeka upisuje se iznimno samo arapskom brojkom kad u osiguranju voznog puta sudjeluju najmanje tri izvršitelja.
- (5) Fonogrami kojima prometnik vlakova daje obavještenja i zapovijedi za osiguranje voznog puta te druge obavijesti koje daje skretničkom osoblju, evidentiraju se na način kako je to propisano Pravilnikom RH-2 i Uputom HŽI-28.
- (6) Odredbe ovoga članka o osiguranju voznih putova vrijede i za manevarske sastave koji voze do određenog mjesta na pruzi. U predviđenim fonogramima kod osiguranja voznog puta umjesto riječi **vlak** upisuje se riječ **manevarski sastav** u skraćenom obliku MS-1, MS-2, itd. s redoslijedom brojeva koji svakoga dana počinju rednim brojem 1.

Rukovanje glavnim kolodvorskim signalima

Članak 114.

- (1) U kolodvorima u kojima se ulaznim signalom rukuje iz skretničke postavnice bez privole prometnika vlakova, nadzorni skretničar odnosno skretničar smije postaviti signal tako da signalizira dopušteno vožnju samo po zapovijedi prometnika vlakova. Zapovijed se daje fonogramom:
»Ulezni signal za vlak broj postaviti za dopuštenu vožnju. (prezime prometnika vlakova)«.
- (2) Prometnik vlakova i nadzorni skretničar odnosno skretničar evidentiraju fonogram iz stavka 1. ovoga članka u propisane evidencije u skladu s Uputom HŽI-28.

(3) Nakon što je postavio ulazni signal tako da signalizira zabranjenu vožnju, nadzorni skretničar odnosno skretničar obavještava prometnika vlakova fonogramom:

»Ulazni signal signalizira zabranjenu vožnju. (prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara)«.

(4) Ako nadzorni skretničar ili skretničar obavještava prometnika vlakova i o tome da je vlak cijel ušao u kolodvor i smjestio se unutar međnika, tada fonogram glasi:

»Vlak broj stigao cijel, međnik slobodan, ulazni signal signalizira zabranjenu vožnju. (prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara)«.

(5) Kad je sporazumijevanje nemoguće, prometnik vlakova i nadzorni skretničar odnosno skretničar fonograme razmjenjuju neposredno te ih upisuju u propisane evidencije.

Utvrdjivanje da je vlak smješten cijel unutar međnika

Članak 115.

(1) U to da je vlak prispio cijel i smjestio se unutar granice odsjeka odnosno ulaznoga i izlaznog međnika, prometnik vlakova uvjerava se na samom mjestu ili pomoću odgovarajućeg SS-uredaja. U kolodvorima gdje to zbog mjesnih prilika i duljine vlaka nije moguće, u ovoj uputi i Poslovnome redu kolodvora I. dio propisan je način obavještavanja prometnika vlakova o tome je li se vlak cijel smjestio unutar međnika.

(2) TK-dispečer na temelju pokazivača ne može se uvjeriti je li vlak stao ili se kreće po kolodvorskem kolosijeku sve dok vlak ne nađe na granicu odsjeka te se stoga uputom za rukovanje SS-uređajima propisuje postupak primitka suprotnog vlaka kod križanja vlakova u TK-kolodvorima.

(3) Ako se zbog nepogodnih mjesnih prilika prometnik vlakova ne može osobno uvjeriti da je vlak cijel stigao u kolodvor i smjestio se unutar međnika, o tome se uvjerava putem skretničkog osoblja.

(4) U kolodvorima bez elektromehaničkog SS-uredaja, a sa skretničarskim kućicama opremljenima telefonom, u slučaju iz stavka 3. ovoga članka postupak za obavještavanje o smještaju cijelog vlaka unutar međnika je sljedeći:

- a) nadzorni skretničar odnosno skretničar na ulaznoj strani, obavještava prometnika vlakova jednim od sljedećih fonograma:

»Vlak broj..... stigao cijel, međnik slobodan. (prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara)« ili

»Međnik zauzet. (prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara)«;

- b) nadzorni skretničar odnosno skretničar na izlaznoj strani, obavještava prometnika vlakova jednim od sljedećih fonograma:

»Vlak broj.... stao, međnik slobodan. (prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara)« ili

»Međnik zauzet. (prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara)«.

(5) U kolodvorima opremljenima elektromehaničkim SS-uređajima s postavnica na ulaznoj i izlaznoj strani kolodvora, u slučaju iz stavka 3. ovoga članka postupak je sljedeći:

- a) nadzorni skretničar odnosno skretničar na ulaznoj strani ne daje fonogram nego obavještava prometnika vlakova u skladu s uputom za rukovanje SS-uređajem da je vlak stigao cijel i da se smjestio unutar međnika, nakon što se u to i uvjerio; osim toga, nadzorni skretničar odnosno skretničar evidentira vrijeme davanja obavijesti; sve dok vlak ne stigne cijel, obavijest se ne daje;

- b) nadzorni skretničar odnosno skretničar na izlaznoj strani, obavještava prometnika vlakova jednim od sljedećih fonograma:

»Vlak broj stao, međnik slobodan. (prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara)« ili

»Međnik zauzet. (prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara)«.

(6) Ako je sporazumijevanje nemoguće, skretničko osoblje mora osobno u prometnome uredu neposredno upisati fonograme propisane ovim člankom.

(7) Na prugama opremljenima uređajem APB-a, MO-a odnosno na TK-prugama, prometnik vlakova odnosno TK-dispečer na TK-pruzi uvjerava se da je vlak cijel stigao i da su međnici slobodni temeljem svjetlosnih pokazivača odnosno na način kako je to propisano uputom za rukovanje SS-uređajem.

(8) Kod neispravnosti SS-uređaja u kolodvoru u kojemu nema nadzornog skretničara odnosno skretničara, prometnik vlakova na samome mjestu ustanavljuje da je vlak cijel stigao i smjestio se unutar međnika.

(9) Način na koji se prometnika vlakova obavještava da je vlak cijel stigao i smjestio se unutar međnika, detaljno se propisuje Poslovnim redom kolodvora I. dio.

Odlazak i prolazak vlaka

Članak 116.

Kod odlaska i prolaska vlaka prometnik vlakova promatra vlak sve dok posljednje vozilo ne prođe preko posljednje izlazne skretnice odnosno sve dok ne prođe pokraj njega ako postoji mogućnost kontrole kolodvorskog područja pomoću SS-uređaja.

Praćenje kretanja vlakova

Članak 117.

Prometni dispečer i prometnik vlakova stalno prate kretanje vlakova tako da na vrijeme doznaju za sva nastala kašnjenja vlakova te o kretanju vlaka koji vozi prije vremena, kako bi pravodobno poduzeli potrebne mjere i dali potrebne zapovijedi za reguliranje kretanja vlakova. Po potrebi, prometni dispečer obavlja potrebne dogovore sa željezničkim prevoznicima.

XI. PREKID PROMETNE SLUŽBE

Određivanje i objavljivanje prekida službe

Članak 118.

(1) Pruge, službena i radna mjesta na kojima se prekida služba određuje hijerarhijski najviša jedinica prometnih poslova, a to se objavljuje u Priručniku o željezničkim prugama.

(2) Podrobnije odredbe o postupku za vrijeme prekida službe na pruzi, službenom ili radnom mjestu propisuju se posebnom uputom koju izrađuje kolodvoru neposredno nadređena prometna jedinica te Poslovnim redom kolodvora II. dio za postojeći vozni red.

(3) Za vrijeme prekida službe prometnika vlakova preko takva službenog mjeseta smiju voziti samo vlakovi predviđeni voznim redom, a drugi vlakovi po odobrenju glavne prometne operative odnosno po zapovijedi područne prometne operative.

Uvjeti za prekid službe

Članak 119.

(1) Prije prekida službe u službenom mjestu moraju biti ispunjeni sljedeći uvjeti:

- glavni kolosijeci moraju biti slobodni, a skretnice na tim kolosijecima zaključane u pravilnom položaju za vožnju vlakova preko glavnoga prolaznog kolosijeka uz osiguranu bočnu zaštitu,
- sva vozila u službenom mjestu moraju biti osigurana od samopokretanja,
- ako se u pojedinim službenim mjestima ne može osigurati bočna zaštita, ostavljena vozila moraju biti pod nadzorom radnika,
- glavni signali moraju signalizirati zabranjenu vožnju, a odnosno službeno mjesto smatra se otvorenom prugom.

(2) Služba se ne smije prekidati, iako je to predviđeno voznim redom, u sljedećim slučajevima:

- kada je sporazumijevanje nemoguće,

- dok ne prođe vlak predviđen voznim redom prije prekida službe odnosno dok se ne izvrši križanje predviđeno voznim redom,
- kod izvanrednog događaja, ako je za otklanjanje posljedica potreban rad odnosnoga službenog mesta,
- po zapovijedi područne prometne operative.

(3) Ako je u kolodvoru ugrađen pokazivač kontrole stanja uređaja za osiguranje prometa na ŽCP-u, a za vrijeme prekida službe prometnika vlakova preko toga ŽCP-a voze vlakovi, taj kolodvor mora biti zaposjednut skretničarom odnosno drugim izvršnim radnikom sposobljenim za rad na radnome mjestu čuvara ŽCP-a, koji u slučaju neispravnosti uređaja o tome obavještava susjedne zaposjednute kolodvore.

Postupak za prekid službe i ponovni početak službe

Članak 120.

(1) Prekid službe evidentira se u prometnome dnevniku fonogramom sljedećega sadržaja:

»Prometna služba završena u ... (sat i min). (prezime prometnika vlakova)«.

(2) Ponovni početak službe mora se upisati u prometni dnevnik fonogramom sljedećega sadržaja:

»Prometna služba započeta u ... (sat i min). (prezime prometnika vlakova)«.

(3) Završetak i početak službe na jednak način upisuje i drugo kolodvorsko osoblje.

3 (4) O prekidu službe prometnik vlakova mora obavijestiti susjedne kolodvore u kojima se služba ne prekida sljedećim fonogramom:

»Prometna služba u kolodvoru završena u ... (sat i min). (prezime prometnika vlakova)«.

(5) O početku službe prometnik vlakova mora obavijestiti susjedne kolodvore u kojima se služba ne prekida sljedećim fonogramom:

»Prometna služba u kolodvoru započeta u ... (sat i min). (prezime prometnika vlakova)«.

4 (6) Ako je predviđeno da se nakon prekida službe u pojedinom kolodvoru prekida služba i u susjednom kolodvoru, onda prometnik vlakova o prekidu službe obavještava susjedni kolodvor u kojemu se služba prekida kasnije te ujedno obavještava i tome kolodvoru susjedni kolodvor u kojemu se služba ne prekida.

Reguliranje prometa vlakova za vrijeme prekida službe

Članak 121.

- (1) Promet vlakova odnosno pružnih vozila reguliraju kolodvori u kojima se služba ne prekida.
- (2) U kolodvorima u kojima se služba prekida za vrijeme trajanja prekida zabranjeno je voznim redom predviđati križanja i pretjecanja vlakova, osim ako je moguće središnje upravljanje prometom iz drugoga službenog odnosno radnog mjesta.
- (3) Ako zbog kašnjenja vlak treba proći kroz službeno mjesto u kojem je započela služba, a prema voznom redu trebao je to službeno mjesto proći za vrijeme prekida, takav vlak mora se preko prethodnog odnosno susjednog kolodvora obavijestiti pismenim nalogom da je u voznom službenom mjestu služba započela i da njegovi glavni signali vrijede.
- (4) Kolodvor koji je obavijestio vlak o završetku prekida službe mora o tome da je obavijestio vlak obavijestiti i službeno mjesto u kojemu je prestao prekid službe.
- (5) Ako je službu potrebno prekinuti odmah po prolasku posljednjeg vlaka koji vozi za vrijeme dok traje služba, odjavu za taj vlak kod prijema službe prima prometnik vlakova koji sljedeći započinje službu nakon prekida. Takvu odjavu prometnik vlakova prima od prvoga susjednoga zaposjednutog kolodvora prije svih drugih fonograma koje će davati odnosno primati.

XII.DUŽNOSTI OSOBLJA PRUGE I ČUVARA OPHODARA

Članak 122.

Dužnosti odjavničara

- (1) Odjavničar obavlja poslove u skladu s odredbama Pravilnika RH-2 i ove upute.
- (2) Ako vlak nepredviđeno stane iza prostornog signala koji je signalizirao signalni znak za dopušteno vožnju, odjavničar odmah postavlja prostorni signal tako da signalizira signalni znak 'Stoj'. Ako između kraja vlaka i signala nema više od 50 m, o tome odmah obavještava prethodno službeno mjesto, a odjava se ne smije dati.

Dužnosti čuvara ŽCP-a

Članak 123.

- (1) Čuvar ŽCP-a obavlja poslove u skladu s odredbama Pravilnika RH-2 i ove upute.
- (2) Čuvar ŽCP-a te drugi radnici koji rukuju branicima moraju zatvoriti branike odmah nakon primitka obavijesti o odbjeglim vozilima.
- (3) Ako se ŽCP nalazi na mjestu s tri ili više kolosijeka čuvar ŽCP-a ne osigurava ŽCP s neispravnim uredajem te se tada postupa u skladu s odredbama za neispravan uredaj na ŽCP-u.

Dužnosti čuvara ophodara

Članak 124.

- (1) Čuvar ophodar mora pregledati svoj dio pruge onoliko puta koliko je to predviđeno propisima iz područja održavanja infrastrukturnih podsustava. Čuvaru ophodaru dužnost je da s najvećom pozornošću pregleda ona mjesta na pruzi na kojima može doći do ugrožavanja prometne sigurnosti.

(2) Svaki čuvar ophodar prije dolaska vlaka, kao i za vrijeme njegova prolaska, zauzima na pruzi takvo mjesto da ga osoblje vlaka može lako primijetiti i s kojega može dobro promatrati vlak i ustanoviti možebitne nedostatke na njemu, osim ako mu nije određeno posebno mjesto za dočekivanje vlakova.

(3) Osim navedenih poslova čuvar ophodar obavlja i sljedeće poslove:

- pri obilasku svojeg dijela pruge provjerava je li pruga ispravna i postoje li zapreke za sigurnu vožnju,
- zaštićuje mjesta na pruzi koja ugrožavaju sigurnost prometa,
- o svim smetnjama na pruzi koje ugrožavaju sigurnost prometa odmah obavještava prometnike vlakova u susjednim kolodvorima,
- vlakovima daje propisane signalne znakove tada kada je njihova daljnja vožnja ugrožena.

(4) Čuvar ophodar mora postupati po zapovijedima susjednih kolodvora i osoblja vlaka koje se tiču osiguranja vlakova i drugih vozila na pruzi te se kod prometnika vlakova u kolodvoru mora informirati o promjenama u prometu vlakova.

(5) Podrobnije odredbe o dužnostima čuvara ophodara propisuje jedinica mjerodavna za održavanje građevinskog infrastrukturnog podsustava.

XIII. POSEBNE ODREDBE ZA DVOKOLOSIJEČNE PRUGE

Promet vlakova nepravilnim kolosijekom

Članak 125.

(1) Uvjeti vožnje nepravilnim kolosijekom propisani su Pravilnikom RH-2 i ovom uputom.

(2) Prije nego što se promet vlakova počne regulirati nepravilnim kolosijekom, prometnici vlakova susjednih kolodvora izmjenjuju fonogram koji glasi:

»Uvodi se promet vlakova nepravilnim kolosijekom u kolodvorskem razmaku od ... (naziv kolodvora) do ... (naziv kolodvora). (prezime prometnika vlakova)«.

(3) Nakon što završi reguliranje prometa vlakova nepravilnim kolosijekom, prometnici vlakova susjednih kolodvora izmjenjuju fonogram koji glasi:

»Uvodi se promet vlakova pravilnim kolosijekom od ... (naziv kolodvora) do ... (naziv kolodvora). (prezime prometnika vlakova)«.

Članak 126.

Strojovođa koji dobije pismeni nalog za vožnju nepravilnim kolosijekom, preko skretničkoga područja vozi ograničenom brzinom propisanom u voznom redu, ali ne više od 50 km/h, osim onda kada je obaviješten o smanjenju brzine zbog stanja skretnica.

Članak 127.

(1) Na TK-prugama vožnje po nepravilnom kolosijeku mogu se obavljati između zaposjednutih TK-kolodvora, za što zapovijed prometniku vlakova daje TK-dispečer, i to za svaki slučaj posebno.

(2) Ako se iznimno mora obaviti vožnja po nepravilnom kolosijeku između nezaposjednutih TK-kolodvora, vozni put po nepravilnom kolosijeku osigurava TK-dispečer i daje strojovodi zapovijed za promet vlakova po nepravilnom kolosijeku.

Članak 128.

- (1) Postavljanje skretnica u voznomu putu u pravilan položaj, postavljanje zaštitnih skretnica u položaj bočne zaštite te postavljanje iskliznica i uređaja za osiguranje prometa na ŽCP-ima obavlja se pojedinačno, tada kada kod formiranja voznog puta po nepravilnom kolosijeku relejni odnosno elektronički SS-uređaj radi pravilno. Provjera pravilnog položaja skretnica, iskliznica, uređaja na ŽCP-ima, slobodnost ulaznog kolosijeka i puta proklizavanja obavlja se putem pokazivača SS-uređaja na kolodvorskoj postavnici odnosno na središnjoj postavnici.
- (2) Ako relejni odnosno elektronički SS-uređaj nije ispravan, postavljanje i provjera voznog puta mora se obaviti na samome mjestu na način propisan za slučaj kvara uputom za rukovanje SS-uređajem.
- (3) Ako je uređaj za osiguranje ŽCP-a neispravan, strojovođa mora o tome biti obaviješten pismenim nalogom.

Članak 129.

- (1) Postupak kod zaštitnih signala kojima se ne rukuje i reguliranje prometa na rasputnicama i na TK-prugama propisani su uputom za rukovanje SS-uređajem.
- (2) Istodobni promet uzastopnih vlakova po pravilnom kolosijeku za vrijeme vožnje vlakova po nepravilnom kolosijeku na TK-prugama može se obavljati samo između zaposjednutih TK-kolodvora.

Članak 130.

- (1) Prije otpreme vlaka nepravilnim kolosijekom kod iznimne i nepredviđene vožnje, od susjednog kolodvora mora se tražiti dopuštenje fonogramom:
»Primate li vlak po nepravilnom kolosijeku? (prezime prometnika vlakova)«.
- (2) Upitani kolodvor daje pristanak fonogramom:
»Vlak po nepravilnom kolosijeku primam. (prezime prometnika vlakova)«, ili odbija primitak vlaka fonogramom:
»Ne, vlak ne primam po nepravilnom kolosijeku. (prezime prometnika vlakova)«.

- (3) Kod predviđene vožnje nepravilnim kolosijekom dopuštenje se traži na način propisan za jednokolosiječne pruge.
- (4) Kolodvor koji otprema vlak po nepravilnom kolosijeku, dopuštenje od susjednog kolodvora smije tražiti samo ako su stigli svi vlakovi koji su iz toga kolodvora otpremljeni prema njemu po pravilnom kolosijeku i ako je dao odjavu za posljednji uzastopni vlak po tome kolosijeku.
- (5) 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.
- (6) Kod zaposjednutih TK-kolodvora, za vlakove koji voze po nepravilnom kolosijeku dvokolosiječne pruge odjave međusobno daju prometnici vlakova.
- (7) Kad promet vlakova po nepravilnom kolosijeku regulira TK-dispečer, a SS-uređaji omogućuju kontrolu slobodnosti međukolodvorskog odsjeka, odjava se ne daje.
- (8) Traženje i davanje dopuštenja i davanje odjave za vlak koji vozi po nepravilnom kolosijeku dvokolosiječne pruge između graničnog TK-kolodvora i TK-pruge u oba smjera obavezno je između TK-dispečera i prometnika vlakova graničnog TK-kolodvora.

Članak 131.

Za vrijeme neispravnosti sredstava za sporazumijevanje, uslijed čega nije moguće sporazumijevanje, ne smije se obavljati promet vlakova nepravilnim kolosijekom.

XIV. POSEBNE VRSTE PROMETA

Promet vlaka do nekog mjesta na otvorenoj pruzi

Članak 132.

- (1) Promet vlaka do nekog mjesta na otvorenoj pruzi propisan je Pravilnikom RH-2 i ovom uputom.
- (2) Kad vlak vozi do nekog mjesta na pruzi, a polazi iz zaposjednutog TK-kolodvora, odobrenje za njegovu otpremu TK-dispečer daje prometniku vlakova koji obavlja osoblje vlaka. Ako se vlak nakon rada vraća u prethodni kolodvor, TK-dispečer odobrava mjesno rukovanje SS-uredajem odakle se formira vozni put, a ako vlak nastavlja vožnju do sljedećeg kolodvora, TK-dispečer regulira kretanje vlaka formiranjem vozognog puta onako kako to radi za svaki drugi vlak.
- (3) Kad vlak vozi do nekog mjesta na pruzi, a polazi iz nezaposjednutog TK-kolodvora, zapovijed za promet takva vlaka TK-dispečer daje strojvodici. Vožnju takva vlaka regulira TK-dispečer.

Članak 133.

Detaljne odredbe o prometu vlaka do nekog mjesta na pruzi (industrijski kolosijek, otpremništvo i stajalište) propisuju se posebnom uputom u skladu s važećim propisima. Vožnja tog vlaka mora biti predviđena voznim redom, a uputom se propisuju uvjeti vožnje u vezi sa sigurnošću prometa. Uputu izrađuje nadredena prometna jedinica.

Zatvaranje pruge odnosno kolosijeka

Članak 134.

- (1) Odredbe o zatvaranju pruge odnosno kolosijeka propisane su Pravilnikom RH-2 i ovom uputom.
- (2) Kad se na kolosijeku, postrojenjima, uređajima ili objektima na otvorenoj pruzi ili u kolodvorima obavljavaju radovi takve naravi da ne dopuštaju uporabu kolosijeka za vožnju, ili kad je kolosijek iz bilo kojeg razloga iznenada postao neuporabljiv, za vrijeme trajanja takvih radova odnosno smetnje kolosijek se isključuje iz uporabe.

(3) Isključenje pruge odnosno kolosijeka iz uporabe naziva se zatvaranje pruge odnosno kolosijeka, a može biti predviđeno i nepredviđeno. Zatvoren dio pruge odnosno zatvoren kolosijek mora biti zaštićen signalima koji zabranjuju vožnju.

(4) Na zatvorenom dijelu pruge odnosno na zatvorenome kolosijeku smiju voziti samo materijalni vlakovi i vozila za potrebe izvođenja radova te vozila za potrebe pokusnih vožnja odnosno pokusnih dionica pruge.

(5) Kod predviđenog zatvaranja pružna dionica odnosno kolosijek isključuje se iz uporabe zbog predviđenih radova, a kod nepredviđenog zbog iznenada nastale neuporabljivosti.

Članak 135.

(1) 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. Kada zatvor pruge odnosno kolosijeka utječe na organizaciju željezničkog prometa susjednog upravitelja infrastrukture, on mora biti obaviješten o tome u skladu s posebnim zajedničkim sporazumima.

(2) Zahtjev za predviđeno zatvaranje pruge odnosno kolosijeka podnosi mjerodavna organizacijska jedinica najkasnije do 20. dana u mjesecu glavnoj prometnoj operativi koja do 1. dana u sljedećem mjesecu odnosno najkasnije 10 dana prije početka zatvorenosti odobrava ili odbija zahtjev za zatraženo zatvaranje. Iznimno i uz obrazloženje zahtjev se može podnijeti najkasnije 14 dana prije početka radova, pri čemu se odobrenje ili odbijanje daje najkasnije 10 dana prije početka radova.

(3) Zatvaranja pruge za koja se ne mogu ispuniti vremenske norme iz ovoga članka smatraju se izvanrednim zatvaranjima.

(4) Kod podnošenja zahtjeva za zatvaranje pruge/kolosijeka mora se odrediti i priopćiti tko će biti voditelj radova te osoba koja će zatvoriti i otvoriti prugu.

(5) Intervali za izvođenje planiranih radova za redovno održavanje infrastrukturnih podsustava propisuju se voznim redom.

(6) O odobrenju za zatvaranje pruge/kolosijeka obavještavaju se sve jedinice koje sudjeluju u izvođenju radova.

(7) Uz odobrenje o zatvaranju pruge/kolosijeka glavna prometna operativa, kad je to potrebno, daje nalog da se odredi radnik iz područja prometnih poslova koji će koordinirati radove. 2

(8) Ako se radovi izvode na elektrificiranim prugama, u zahtjevu se navodi da li je potrebno isključenje napona i tko je odgovorna osoba za isključenje napona. U tom slučaju s radovima se može započeti tek kada odgovorna osoba za isključenje napona upiše u prometne evidencije da je napon isključen i da je kontaktna mreža uzemljena.

(9) U zahtjevu se mora navesti je li potrebno da se pojedini dijelovi SS-uređaja isključe ili uklone.

(10) O radovima koji su predviđeni voznim redom, jedinica koja ih je planirala obavještava druge zainteresirane jedinice najkasnije 5 dana prije početka radova. O naknadno odobrenom zatvaranju pruge glavna prometna operativa u navedenom roku pismeno obavještava:

- sve kolodvore na odnosnom rasporednom odsjeku,
- sve polazne i rasporedne kolodvore na koje utječe promjena u prometu vlakova vezana za zatvor pruge,
- područnu prometnu operativu,
- nadležnu regionalnu jedinicu HŽ Infrastrukture,
- željezničke prijevoznike,
- ovlaštene izvođače radova,
- organizacijske jedinice održavanja regionalnih jedinica HŽ Infrastrukture.

(11) Podnositelj zahtjeva za zatvaranje pruge/kolosijeka s radovima može početi prema odredbama pismenog odobrenja u skladu sa stavkom 10. ovog članka.

(12) Ako izvođač radova neće koristiti odobreno zatvaranje pruge/kolosijeka, odmah mora o tome pismeno obavijestiti sve kojih se to tiče.

(13) Na dan planiranoga ili naknadno odobrenog zatvaranja, odobrenje za neposredan početak radova daju susjedni kolodvori uz prethodnu suglasnost područne prometne operative, a na TK-prugama uz prethodnu suglasnost TK-dispečera.

Članak 136.

(1) Odgovorna osoba za zatvaranje i otvaranje pruge može biti samo radnik HŽ Infrastrukture iz jedinice mjerodavne za održavanje infrastrukturnih podsustava, koji u prometni dnevnik jednoga od susjednih kolodvora upisuje vrijeme početka odnosno završetka zatvorenosti pruge. Taj upis prometnik vlakova odmah priopćava susjednom kolodvoru i područnoj prometnoj operativi, kolodvorskem osoblju i osoblju pruge. Odgovorna osoba za zatvaranje i otvaranje pruge može biti istodobno i voditelj radova, dok voditelj radova vanjskoga izvođača ne smije biti osoba koja zatvara i otvara prugu.

(2) Ukoliko je voditelj radova zaposlenik HŽ Infrastrukture, on mora imati položen željeznički stručni ispit. Ukoliko je voditelj radova zaposlenik vanjskog izvoditelja radova, radnik mjerodavan za poučavanje izvršnih radnika iz Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture nadležne za područje na kojem se obavljaju radovi (radnik iz područja organizacije i regulacije prometa uz nazočnost radnika područja koje je mjerodavno za infrastrukturni podsustav na kojemu se obavljaju radovi), prije započinjanja radova provodi upoznavanje voditelja radova sa sljedećim odredbama:

- odredbama o zatvaranju pruge odnosno kolosijeka i prometu pružnih vozila iz podzakonskog akta kojim se propisuje sigurni tijek željezničkog prometa
- odredbama o opomenicama pružnih radova iz podzakonskog akta kojim se propisuje signalizacija u željezničkom prometu
- odredbama članaka 134. do 142. i priloga 4 ove upute.

Nakon provedenoga upoznavanja voditelj radova vanjskog izvoditelja obvezan je potpisati izjavu da je upoznat sa svime navedenim. Za opisano upoznavanje organizacijska jedinica HŽ Infrastrukture nadležna za područje na kojem se obavljaju radovi, izrađuje izvadak sa spomenutim odredbama općih akata, koji se ispostavlja voditelju radova. Izjava ima sljedeći sadržaj:

„Za potrebe radova u funkciji voditelja radova na pružnoj dionici (*od kolodvora do kolodvora*) izjavljujem da sam upoznat s odredbama članka 195. i 197. Pravilnika o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnog tijeka željezničkog prometa, s odredbama članka 68. Pravilnika o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu, s odredbama članaka 134. do 142. i priloga 4 Prometne upute HŽ Infrastrukture d.o.o. te sam preuzeo izvadak s tim odredbama. *U (mjesto upoznavanja), dan, mjesec i godina, čitko ime i prezime voditelja radova, potpis voditelja radova. Upoznavanje proveo, čitko ime i prezime, radno mjesto, potpis.*“ Ukoliko dođe do izmjena propisa u dijelu koji se spominje u izjavi, pri čemu se promijene članci i stavci s kojima treba upoznavati voditelja radova ili ukoliko se donesu potpuno novi propisi kojima se određuje odnosna regulativa, sadržaj izjave potrebno je uskladiti s novim odredbama.

5

(3) Voditelj radova odgovoran je za zaštitu mjesta radova u skladu s podzakonskim općim aktom kojim se propisuje signalizacija u željezničkom prometu te u skladu s općim aktima iz područja zaštite na radu.

Članak 137.

(1) Zatvaranje kolosijeka u kolodvoru odobrava šef kolodvora uz prethodnu suglasnost područne prometne operative odnosno TK-dispečera, pri čemu se mora voditi računa o urednom ostvarivanju voznog reda. O podnošenju zahtjeva i davanju odobrenja šef kolodvora odnosno TK-dispečer obavještava oba susjedna kolodvora, jedinice koje sudjeluju u radovima kod zatvaranja kolosijeka i područnu prometnu operativu. Susjedni kolodvori i radne jedinice primitak odobrenja o zatvaranju kolosijeka potvrđuju jedinici koja je tražila zatvaranje kolosijeka i kolodvoru odnosno TK-dispečeru koji je dao odobrenje.

(2) Zahtjev za predviđeno zatvaranje kolosijeka u kolodvoru podnosi se najmanje 10 dana prije početka radova na kolosijeku, a odobrenje se daje najmanje 5 dana prije početka radova na kolosijeku. Ostali zahtjevi smatraju se zahtjevima za izvanredno zatvaranje kolosijeka.

(3) Kod radova na kolosijecima u službenom mjestu koje nije zaštićeno glavnim signalima, zahtjev i odobrenje za zatvaranje kolosijeka traži se i daje kao i za zatvaranje pruge.

(4) Odobrenje za neposredan početak zatvorenosti kolosijeka daje prometnik vlakova usmeno. Prije toga mora dobiti suglasnost od prometnoga dispečera, a na TK-pruzi od TK-dispečera. Početak i završetak radova te stanje i sposobnost kolosijeka i postrojenja za promet upisuje se u prometni dnevnik, a na TK-pruzi o tome se mora obavijestiti TK-dispečer. Upisivanje i obavještavanje obavlja osoba ovlaštena za zatvaranje pruge odnosno kolosijeka.

Članak 138.

Izvanredno zatvaranje pruge provodi prometnik vlakova u jednome od susjednih kolodvora uz dogovor s prometnim dispečerom. Izvanredno zatvaranje kolosijeka u kolodvoru odobrava prometnik vlakova odnosnoga kolodvora i o tome obavještava prometnog dispečera.

Članak 139.

(1) Ako se nakon završetka radova uvodi planirana lagana vožnja, o njezinu uvođenju mjerodavna jedinica za održavanje pruga brzojavno obavještava hijerarhijski najvišu jedinicu mjerodavnu za građevinska pružna postrojenja, hijerarhijski najvišu jedinicu za prometne poslove, željezničke prijevoznike, područnu prometnu operativu, jedinicu mjerodavnu za kontrolu prometne sigurnosti, polazne, rasporedne, odvojne i granične kolodvore vlakova koji voze na dionici pruge na kojoj se uvodi lagana vožnja i sve kolodvore koji se nalaze na rasporednom odsjeku na kojemu će biti uvedena lagana vožnja. Brzojav se daje najkasnije do 12.00 sati radnoga dana koji prethodi danu uvođenja lagane vožnje. U tom brzojavu obavezno se navode kilometarski položaji početka i završetka lagane vožnje, smanjena brzina i produljenje voznih vremena za vlakove.

(2) Ako se planira da bi lagana vožnja mogla trajati dulje od 6 mjeseci, tada se prvim sljedećim izmjenama i dopunama voznoga reda uvodi ograničena brzina.

(3) Ako se lagana vožnja uvodi neplanirano zbog uporabnoga stanja željezničke pruge, ovlašteni stručni radnik organizacijske jedinice mjerodavne za građevinska pružna postrojenja to upisuje u prometni dnevnik u jednome od kolodvora na čijemu se međukolodvorskom odsjeku uvodi lagana vožnja. Prometnik vlakova u čiji se dnevnik upiše lagana vožnja o tome najprije na dokazan način obavještava prometnika vlakova u susjednom kolodvoru u smjeru lagane vožnje. Nakon što obavijesti susjedni kolodvor, o uvedenoj laganoj vožnji brzovljivo obavještava područnu prometnu operativu i sve rasporedne kolodvore kroz koje prolaze vlakovi koji pismenim nalogom moraju biti obaviješteni o laganoj vožnji. Rasporedni kolodvori o uvedenoj laganoj vožnji brzovljivo ili raspisom na svome rasporednom odsjeku obavještavaju sve polazne, odvojne i granične kolodvore vlakova koji voze na dijelu pruge gdje je lagana vožnja uvedena. Rasporedni kolodvor na čijemu se području uvodi lagana vožnja o tome obavještava sve kolodvore na svome rasporednom odsjeku. Sadržaj brzovlaja odnosno raspisa je sljedeći:
»Između kolodvora... i kolodvora.... od km.. do km.. dana (datum) u ... (sat i minuta) uvedena je lagana vožnja brzinom ..km/h.«.

(4) Nakon opisanoga u stavku 3. ovoga članka svaki rasporedni kolodvor na čijemu je rasporednom odsjeku uvedena lagana vožnja, svaki za svoj smjer na odnosnomo rasporednom odsjeku, obavezan je obavijestiti kolodvor iza kojega počinje lagana vožnja o svim vlakovima koji su otpremljeni bez pismenoga naloga s obaviješću o laganoj vožnji. Ti vlakovi moraju biti zaustavljeni u kolodvoru na čijemu je međukolodvorskom odsjeku uvedena lagana vožnja radi uručivanja pismenoga naloga.

(5) Dokle god rasporedni kolodvori ne proslijede obavijest iz stavka 4. ovoga članka, kolodvori iza kojih počinje lagana vožnja moraju zaustaviti svaki vlak radi uručivanja pismenoga naloga s obaviješću o laganoj vožnji. Mjerodavna jedinica za održavanje pruga mora poslati brzovljav u skladu s odredbama stavka 1. ovoga članka odnosno najkasnije prvoga sljedećega radnog dana do 12.00 sati.

(6) Pravilo po kojemu rasporedni kolodvori obavještavaju druge kolodvore o laganim vožnjama je takvo da obavještavanje obavlja rasporedni kolodvor koji je bliži početku pruge.

(7) Nakon što se ukine lagana vožnja, ovlašteni stručni radnik organizacijske jedinice mjerodavne za građevinska pružna postrojenja upisuje datum i vrijeme ukidanja lagane vožnje u prometni dnevnik jednoga od susjednih kolodvora na čijem je međukolodvorskom odsjeku uvedena lagana vožnja, a mjerodavna jedinica za održavanje pruga brzovojom obavještava o ukidanju lagane vožnje sve jedinice u skladu s odredbama stavka 1. ovoga članka.

Članak 140.

Mjesto rada na pruzi za vrijeme zatvorenosti mora se opremiti telefonom, radiovezom ili drugim propisanim sredstvima sporazumijevanja.

Članak 141.

Odobreno vrijeme trajanja zatvorenosti pruge/kolosijeka ne smije se prodlužiti. Izuzetno, prometni dispečer može odobriti prodljenje zatvorenosti pruge o čemu se moraju obavijestiti i željeznički prijevoznici kojih se to tiče.

Članak 142.

Podrobnije odredbe o sigurnosnim mjerama u prometu za vrijeme izvođenja radova na zatvorenoj dionici dvokolosiječne pruge odnosno na kolosijeku paralelne pruge kod modernizacije, obnove te većih radova na održavanju infrastrukturnih podsustava propisuje nadležna organizacijska jedinica za prometne poslove za svaki pojedini slučaj. To se propisuje na temelju odobrenja za zatvaranje pruge, a predaje se svima kojih se to tiče zajedno s brzovojom za zatvaranje pruge.

XV. REGULIRANJE PROMETA VLAKOVA ZA VRIJEME NEISPRAVNOSTI NA SS-UREĐAJIMA

Reguliranje prometa vlakova za vrijeme neispravnosti na SS-uređajima

Članak 143.

- (1) Reguliranje prometa vlakova za vrijeme neispravnosti na SS-uređajima propisano je Pravilnikom RH-2, ovom uputom te pojedinim uputama za rukovanje SS-uređajem. Za vrijeme isključenja čitavog ili pojedinih dijelova SS-uređaja postupak je analogan postupku za vrijeme neispravnosti SS-uređaja.
- (2) Nakon što strojovoda odnosno vlakovođa 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 odnosnoga međukolodvorskog odsjeka moraju ustanoviti nalazi li se na sljedećem prostornom odsjeku vlak ili raskinuti dio vlaka i postoji li neispravnost na uređaju za osiguranje ŽCP-a.
- (3) Nakon što se ustanovi da nema smetnji za daljnju vožnju, a uređaji ne omogućavaju kontrolu slobodnosti kolosijeka, dopuštenje za pokretanje pojedinog vlaka strojovođi odnosno vlakovođi daje prometnik vlakova sljedećeg kolodvora u nazočnosti prometnika vlakova prethodnog kolodvora odnosno sredstvima dokaznog sporazumijevanja fonogramom:
»Pruga za vlak br... do ulaznog signala kolodvora slobodna. (prezime prometnika vlakova)«.
- (4) Dopuštenje za nastavljanje vožnje iz stavka 3. ovoga članka daje se prвome vlaku u smjeru vožnje. Za uzastopni vlak smije se dati dopuštenje za nastavljanje vožnje nakon što je prethodni vlak ušao cijel u kolodvor. Dopuštenje se daje strojovođi odnosno vlakovođi u nazočnosti prethodnog kolodvora odnosno sredstvima dokaznog sporazumijevanja fonogramom:
»Vlak br. ovdje, pruga za vlak br. do ulaznog signala kolodvora slobodna. (prezime prometnika vlakova)«.

- (5) Ako se na dijelu pruge između glavnoga signala ispred kojega je vlak stao i sljedećega kolodvora nalaze ŽCP-i s uređajem za osiguranje koji nisu osigurani, u fonogramu iz stavka 3. i 4. ovoga članka moraju se navesti kilometarski položaji neosiguranih ŽCP-a.
- (6) Ako se obavijest ili zapovijed daje RDU-om, prometnik vlakova sljedećega kolodvora mora se prije davanja zapovijedi sporazumjeti s prometnikom vlakova prethodnog kolodvora o potrebnim mjerama.
- (7) Za daljnju vožnju od ulaznog signala vrijede signalni znakovi ulaznog signala, ručni signalni znakovi ili odobrenje dano sredstvima sporazumijevanja.
- (8) Kod izoliranih blokovnih prostornih odsjeka, prostorni signal može signalizirati signalni znak za zabranjenu vožnju zbog puknuća izolirane tračnice ili drugog nedostatka na kolosijeku koji može ugroziti vožnju vlaka, pa se brzina vlaka ograničava na najviše 30 km/h sve do sljedećega glavnog signala koji možebitno signalizira dopuštenu vožnju.
- (9) Kod uvođenja prometa vlakova u kolodvorskem razmaku u oba smjera fonogram glasi:
- »U (sati i minuta) uvodi se promet vlakova u kolodvorskem razmaku između kolodvora i kolodvora (prezime prometnika vlakova)«.**
- (10) Nakon završetka prometa vlakova u kolodvorskem razmaku u oba smjera, fonogram kojim se ponovo uvodi blokovni razmak glasi:
- »U (sati i minuta) uvodi se promet vlakova u blokovnom razmaku između kolodvora i kolodvora (prezime prometnika vlakova)«.**
- (11) Ako se zbog nemogućnosti dobivanja privole uvodi kolodvorski razmak samo u jednome smjeru, fonogram glasi:
- »U (sati i minuta) uvodi se promet vlakova u kolodvorskem razmaku od (naziv kolodvora) do (naziv kolodvora), samo u smjeru kolodvora (prezime prometnika vlakova)«.**

(12) Nakon završetka prometa vlakova u kolodvorskem razmaku u samo jednome smjeru, fonogram glasi:

»U (sati i minuta) uvodi se promet vlakova u blokovnom razmaku od (naziv kolodvora) do (naziv kolodvora) u oba smjera. (prezime prometnika vlakova)«.

Članak 144.

(1) Dopuštenje za daljnju vožnju vlaka koji je stao ispred prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, a uređaji omogućuju kontrolu slobodnosti kolosijeka, daje prometnik vlakova sljedećeg kolodvora sredstvima dokaznoga sporazumijevanja. Dopuštenje se daje sljedećim fonogramom:

»Od prostornog signala ... (broj signala) do sljedećega glavnog signala voziti oprezno prema preglednosti pruge, ali najviše 30 km/h. Za daljnju vožnju od sljedećega prostornog signala mjerodavan je njegov signalni znak. (prezime prometnika vlakova)«.

(2) Dopuštenje iz stavka 1. ovoga članka za nastavljanje vožnje daje se prвome vlaku u smjeru vožnje. Uzastopnom vlaku koji se u trenutku smetnje zatekao na pruzi, prometnik vlakova smije dati dopuštenje za nastavak vožnje tek kad je prethodni vlak stigao cijel u sljedeći kolodvor.

XVI. ORGANIZACIJA PROMETA U POSEBNIM UVJETIMA

Postupak za vrijeme trajanja jakoga vjetra

Članak 145.

(1) Jedinice mjerodavne za građevinske i elektrotehničke poslove zajednički izrađuju propis kojim se propisuje sljedeće:

- način zaštite pruge od jakoga vjetra,
- mjesta i način mjerjenja brzine vjetra,
- postupak kod otpreme i vožnje željezničkih vozila za vrijeme trajanja jakoga vjetra i
- slučajevi kada se zabranjuje vožnja pojedinih ili svih željezničkih vozila na pojedinim pružnim dionicama.

(2) Izrađeni propis iz stavka 1. ovoga članka donosi Uprava HŽ Infrastrukture.

Postupak za vrijeme snježnih padalina i vijavice

Članak 146.

(1) Čišćenje snijega i leda u kolodvorima i na otvorenoj pruzi regulira se planovima za osiguranje prometa tijekom zime koje izrađuje hijerarhijski najviša jedinica za prometne poslove, a donosi ih Uprava HŽ Infrastrukture najkasnije do 15. listopada za sljedeće zimsko razdoblje. Planovima za osiguranje prometa tijekom zime obuhvaćaju se i radnici željezničkih prijevoznika na temelju odredaba Pravilnika RH-2.

(2) Željeznički prijevoznici na zahtjev Uprave HŽ Infrastrukture moraju dostaviti popis radnih mjesta koja su uključena u čišćenje snijega i leda.

(3) Željeznički prijevoznici izrađuju planove za osiguranje sredstava za promet u zimskim uvjetima te ih dostavljaju HŽ Infrastrukturi najkasnije do 10. listopada.

(4) Kod jakih snježnih padalina koje bi mogle ugroziti prohodnost pruge, a na zahtjev organizacijske jedinice građevinskih poslova, područna prometna operativa ili TK-dispečer uvode u promet mehanizaciju za čišćenje snijega.

XVII. OPERATIVNO REGULIRANJE PROMETA

Prometna operativa

Članak 147.

- (1) Za osiguranje učinkovitosti željezničkoga prometa organizirano je operativno reguliranje prometa koje provodi prometna operativa.
- (2) Prometna operativa sastoji se od glavne prometne operative i područnih prometnih operativa.
- (3) Pod glavnom prometnom operativom smatra se dio službe prometnih poslova mjerodavne za izvršenje prometa koji objedinjuje rad područnih prometnih operativa, a područne prometne operative organizirane su u skladu s organizacijom poslova HŽ Infrastrukture u sjedištima prometnih jedinica neposredno nadređenih kolodvorima, a po potrebi i u drugim mjestima.
- (4) U skladu s odredbama ove upute glavna prometna operativa obavezna je izraditi jedinstveni poslovnik prometne operative, a područne prometne operative obavezne su izraditi svoje poslovnike u skladu s jedinstvenim poslovnikom, u kojima se moraju detaljno propisati njihovi poslovi.

Članak 148.

- (1) Željeznički prijevoznici također mogu imati organizirane operativne poslove.
- (2) Željeznički prijevoznici dostavljaju prometnoj operativi sljedeće podatke:
 - o predviđenim vožnjama izvanrednih vlakova,
 - o otkazivanju redovnih vlakova,
 - o povećanju ili smanjenju planirane količine tereta u vlaku,
 - o potrebi uvrštavanja izvanrednih pošiljaka u vlak,
 - o prijevozu opasnih tvari,
 - o potrebi za vožnju vlaka s prekoračenom duljinom,

- o prednosti vlaka manjeg ranga ispred vlakova većeg ranga (uz dogovor s glavnom prometnom operativom),
- o promjeni u sastavu vlaka za prijevoz putnika,
- o svim drugim odstupanjima u prijevozu.

(3) Podatke iz stavka 2. ovoga članka željeznički prijevoznici dostavljaju putem svojih operativnih poslova. Ako željeznički prijevoznik nema organizirane operativne poslove onda on HŽ Infrastrukturi dostavlja popis odgovornih osoba za međusobnu komunikaciju i dostavu podataka. Ako pojedini željeznički prijevoznik ne dostavi popis osoba i podatke iz stavka 2. ovoga članka, glavna prometna operativa treba zahtijevati da se ti podaci dostave.

Poslovi prometne operative

Članak 149.

(1) Temeljni poslovi prometne operative su operativna organizacija prometa i nadzor nad provedbom voznoga reda.

(2) Operativnu organizaciju prometa čine:

- upravljanje prometom
- nadzor nad obavljanjem prometa
- operativno reguliranje prometa u uvjetima poremećaja u prometu
- analiza provedbe voznog reda
- organizacija prometa u uvjetima zatvaranja pruge i kolosijeka.

(3) Rad sa stranim upraviteljima infrastrukture glavna prometna operativa uskladjuje na jednome od službenih jezika UIC-a, koji se određuje na temelju dogovora između željezničkih uprava kojih se to tiče. Bilateralno se može dogоворити rad na hrvatskome jeziku ili na jeziku stranog upravitelja infrastrukture.

Radna mjesta u prometnoj operativi

Članak 150.

Radna mjesta koja su organizirana u operativnom reguliranju prometa i nadzoru nad njime mogu biti:

- glavni prometni dispečer,
- prometni dispečer,
- TK-dispečer i
- druga radna mjesta prometne operative u skladu s organizacijom HŽ Infrastrukture.

Poslovi radnika prometne operative

Članak 151.

- (1) Radnici prometne operative obavljaju sljedeće poslove:

glavni prometni dispečer - usklađuje rad područnih prometnih operativa na prugama kojima upravlja HŽ Infrastruktura; u suradnji s ovlaštenim radnicima operativnih poslova željezničkih prijevoznika daje zapovijedi i smjernice za uredno obavljanje prijevoza te usklađuje rad sa susjednim željezničkim upravama;

prometni dispečer - iz središnjega mesta u područnoj prometnoj operativi nadzire provedbu voznoga reda, rukuje RDU-om na prugama koje su njime opremljene te u slučaju potrebe korigira plan prometa vlakova i provedbu voznoga reda;

TK-dispečer - iz središnjega mesta daljinski regulira promet na TK-pruzi te rukuje RDU-om.

- (2) Jedinstvenim poslovnikom glavne prometne operative i poslovnicima područnih prometnih operativa podrobno se moraju propisati poslovi svakoga pojedinog radnog mjeseta u prometnoj operativi.

Praćenje provedbe voznoga reda

Članak 152.

- (1) Kada dođe do znatnoga odstupanja od voznoga reda ili do poremećaja u prometu, promet se regulira operativno.

- (2) Pod operativnim reguliranjem prometa podrazumijeva se sljedeće:

- određivanje promjena u sastavima vlakova za prijevoz putnika i
- odredivanje promjena u prometu vlakova.

(3) Operativno reguliranje prometa provode glavna prometna operativa i područne prometne operative u suradnji sa željezničkim prijevoznicima kojih se to tiče odnosno u suradnji s njihovim operativnim poslovima.

(4) Na temelju informatičkih podataka, stvarnoga grafikona kretanja vlakova i drugih obavijesti glavna prometna operativa i područne prometne operative stalno prate i analiziraju provedbu putničkoga i teretnog prometa.

(5) Kada se dogodi odstupanje od voznoga reda, tada željeznički prijevoznik uz suglasnost područne prometne operative odnosno glavnoga prometnog dispečera određuje čekanje veza vlakova određenih voznim redom i odobrava možebitne promjene.

Plan prometa vlakova

Članak 153.

Željeznički prijevoznik izrađuje plan prometa vlakova 12 sati unaprijed i daje ga na suglasnost područnim prometnim operativama i glavnoj prometnoj operativi u 05:00 i 17:00 sati.

Članak 154.

(1) Na temelju informatičkih podataka, stvarnoga grafikona kretanja vlakova i drugih obavijesti glavna prometna operativa i područne prometne operative stalno prate i analiziraju provedbu plana prometa vlakova.

(2) Ako tijekom provedbe voznoga reda odnosno provedbe plana prometa vlakova nastanu promjene koje znatnije utječu na promet, tada područna prometna operativa traži ispravak plana prometa vlakova od željezničkog prijevoznika. To se mora posebno evidentirati.

(3) Ispravak plana prometa vlakova izrađuje željeznički prijevoznik i daje ga na suglasnost područnoj i glavnoj prometnoj operativi u 11.00 i u 23.00 sati.

Članak 155.

Na temelju usklađenoga plana odnosno ispravka plana prometa vlakova područne prometne operative u suradnji s rasporednim kolodvorima svaki dan u 6.00, 12.00, 18.00 i 24.00 sata ustanovljuju promjene u prometu vlakova. Te promjene objavljuju se u skladu s odredbama ove upute.

Reguliranje prometa na TK-prugama

Članak 156.

- (1) Na TK-pruzi promet regulira TK-dispečer daljinski iz središnje postavnice.
- (2) TK-dispečer regulira promet usklađeno sa susjednim TK-dispečerima i graničnim TK-kolodvorima odnosno s prometnim dispečerima u susjednim područnim prometnim operativama.
- (3) Kretanje vlakova evidentira se u skladu s tehničkim rješenjem SS-uređaja.
- (4) Ako TK-uređaji nisu ispravni, tada se promet na TK-pruzi regulira u skladu s odredbama Pravilnika RH-2, ove upute, upute kojom se propisuje reguliranje prometa na prugama s telekomandom te u skladu s odredbama upute za odnosni SS-uređaj.

Operativni nadzor prometa

Članak 157.

- (1) Operativni nadzor prometa glavna prometna operativa provodi na temelju informatičkoga prikaza kretanja vlakova, na temelju obavijesti što ih pravodobno primi od područnih prometnih operativa ili od susjednih željezničkih uprava te na temelju svih drugih obavijesti.
- (2) Područne prometne operative provode operativni nadzor na temelju informatičkoga prikaza kretanja vlakova i na temelju obavijesti koje prometni dispečeri kontinuirano u određenim vremenskim razmacima traže od kolodvora na svojem području.

(3) Ondje gdje se kretanje vlakova na pruzi ne obrađuje informatički, područna prometna operativa vodi stvarni grafikon kretanja vlakova.

(4) Tijek prometa nadzire se u realnom vremenu kako bi se sagledala trenutačna i predviđela buduća prometna stanja na temelju kojih se daju potrebne zapovijedi kolodvorima.

(5) Kod pokusnih vožnji može se odstupiti od najvećih dopuštenih brzina propisanih Pravilnikom RH-2, a sigurnosne mjere i organizaciju prometa za odnosnu pokusnu vožnju propisuje glavna prometna operativa u suradnji s organizacijskim jedinicama kojih se to tiče.

Članak 158.

(1) Prometnoga dispečera u područnoj prometnoj operativi prometnici vlakova odmah moraju obavijestiti o svim događajima koji mogu utjecati na redovitost i sigurnost prometa vlakova.

(2) O tome što dozna od prometnika vlakova prometni dispečer obavještava sudionike u prometu kojih se to tiče i poduzima mjere potrebne za to da promet vlakova bude redovan i siguran.

(3) Radnici u organizacijskim jedinicama moraju ispunjavati zapovijedi radnika iz područne prometne operative iz njihova djelokruga koje se tiču osiguravanja uvjeta za redovan i siguran promet vlakova.

(4) Otpremni kolodvor (kod uvoznih i tranzitnih izvanrednih pošiljaka ulazni granični kolodvor) obavještava nadležnu područnu prometnu operativu (prometnog dispečera), a raspisom sve kolodvore do sljedećeg rasporednog kolodvora ili do odredišnog kolodvora (kod izvoznih i tranzitnih izvanrednih pošiljaka do izlaznog graničnog kolodvora) da se u sastavu vlaka nalazi izvanredna pošiljka, navodeći znak izvanredne pošiljke.

Članak 159.

(1) Željeznički prijevoznici odnosno njihovi operativni poslovi glavnoj prometnoj operativi i područnoj prometnoj operativi dostavljaju upute o tome kako da se obavi dogovoreni prijevoz.

(2) Obaveze između željezničkih prijevoznika i HŽ Infrastrukture moraju se ugovarati u skladu s raspoloživim kapacitetima i organizacijom voznoga reda te u skladu s odredbama željezničkih propisa.

Dnevna analiza provedbe voznoga reda

Članak 160.

(1) Provedbu voznoga reda glavna prometna operativa i područne prometne operative analiziraju svakodnevno.

(2) Analiza provedbe voznoga reda vlakova za prijevoz putnika mora sadržavati podatke:

- o vlakovima koji nisu vozili ili su počeli vožnju, a nisu je završili,
- o vlakovima koji su vozili pomoćnim prijevoznim putom,
- o uvedenim izvanrednim vlakovima i njihovim voznim relacijama.

(3) Analiza provedbe voznoga reda teretnih vlakova mora sadržavati podatke:

- o otkazanim vlakovima,
- o raspuštenim vlakovima,
- o uvedenim izvanrednim vlakovima.

(4) Glavna prometna operativa svakodnevno u pisrenom obliku proslijeđuje željezničkim prijevoznicima odnosno njihovim operativnim poslovima pregled kretanja određenih vlakova i odstupanja od voznoga reda navodeći pritom što je uzrok odstupanju.

(5) Za svaki nepogodni pokazatelj koji se ustanovi u analizi provedbe voznoga reda mora biti naznačeno što je uzrok odstupanja od voznoga reda te mjere koje su poduzete da bi se uzrok otklonio.

Reguliranje prometa za vrijeme poremećaja u prometu

Članak 161.

U slučaju izvanrednoga događaja postupa se u skladu s propisima kojima je propisan postupak u slučaju izvanrednoga događaja, a poslovnicima se detaljno propisuju postupci radnika glavne odnosno područne prometne operative.

Članak 162.

(1) Ako neki kolodvor u duljem razdoblju ne može obavljati poslove vezane uz nesmetanu provedbu voznoga reda, tada se smatra da je taj kolodvor zakrčen.

(2) Kada na nekoj pruzi ili na njezinoj dionici u duljem razdoblju nije moguće obavljati planirani promet vlakova, tada se ta pruga smatra zakrčenom.

(3) Ako dođe do zakrčenosti pojedinog kolodvora ili pruge onda područne prometne operative u suradnji s glavnom prometnom operativom i sa željezničkim prijevoznicima odnosno njihovim operativnim poslovima određuju sljedeće:

- vlakove koji imaju prednost pri otpremi,
- daju zapovijed da se pojedini vlakovi otpreme pomoćnim prijevoznim putom,
- daju zapovijed da se raspuste pojedini vlakovi.

Promet vlaka uz posebne sigurnosne mjere

Članak 163.

(1) Vlak koji vozi uz poduzimanje posebnih sigurnosnih mjera (specijalni vlak) uvodi se u promet po posebnom zahtjevu za iznimne potrebe Predsjednika ili Vlade Republike Hrvatske.

(2) Osiguranje specijalnoga vlaka i reguliranje prometa moraju se izvoditi u skladu s odredbama Pravilnika RH-2, ove upute te na temelju posebne zapovijedi Uprave HŽ Infrastrukture.

Organizacija prometa u ratnim uvjetima

Članak 164.

- (1) Na području zahvaćenome ratnim djelovanjem može se u cijelosti promijeniti organizacija prijevoza, organizacija prometa te promet vlakova prilagoditi prilikama.
- (2) Organizacija prometa na području ratnih djelovanja ustanovljuje se operativno uz suradnju glavne i područnih prometnih operativa.
- (3) Privremeni prekid prometa zbog ratnih djelovanja te ponovnu uspostavu ustanovljuje glavna prometna operativa u suradnji s ministarstvom mjerodavnim za obranu.
- (4) Radnici u glavnoj prometnoj operativi i radnici u područnim prometnim operativama moraju se obavezno pridržavati stupnja tajnosti informacija kojima raspolažu, a koje se odnose na stanje i način organizacije prometa na području ratnih djelovanja.

Odbijanje primitka vlaka odnosno vagona u graničnim kolodvorima

Članak 165.

- (1) Ako HŽ Infrastruktura odbije primiti vlak ili vagone, tada prometnik vlakova ili druga odgovorna osoba u graničnom kolodvoru o tome odmah mora obavijestiti prometnoga dispečera. Prometni dispečer obavještava o tome željezničkog prijevoznika odnosno njegove operativne poslove.
- (2) Nakon što se uzrok odbijanja primitka vlaka ili vagona otkloni o tome područna prometna operativa obavještava glavnu prometnu operativu.

Članak 166.

Ako susjedna željeznička uprava odbije primiti vlak ili vagone, tada granični i drugi kolodvori u kojima su zadržani odbijeni vlakovi ili vagoni o tome odmah obavještavaju prometnoga dispečera koji o tome obavještava željezničkog prijevoznika odnosno njegove operativne poslove te glavnu prometnu operativu.

Članak 167.

Ako kolodvori odnosno korisnici prijevoza odbiju primiti vlak ili vagone, tada kolodvor gdje je zadržan odbijeni vlak ili vagoni o tome odmah obavještava prometnoga dispečera koji o tome obavještava željezničkog prijevoznika odnosno njegove operativne poslove te glavnu prometnu operativu.

Dispečerske zapovijedi

Članak 168.

(1) Komunikacija između glavne prometne operative odnosno područnih operaativa i željezničkog prijevoznika obavlja se usmeno, pismeno ili elektroničkom poštom.

(2) Područna prometna operative dispečerske zapovijedi daje kolodvorima u obliku fonograma na dokazni način.

Radio-dispečerske veze

Članak 169.

(1) Na prugama opremljenima RDU-om sporazumijevanje i razmjena priopćenja između prometnoga dispečera i strojovođe te prometnika vlakova i strojovođe ostvaruje se radio-dispečerskom vezom. Zapovijedi i priopćenja prenose se u govornom obliku ili pomoću propisanih simbola.

(2) Radio-dispečerske veze podijeljene su na dionice, od kojih svaka ima svoj radio-dispečerski kanal. Nakon prelaska iz jedne dionice na drugu dionicu, na komandnom stolu RDU-a vučnog vozila mora se promijeniti kanal.

Članak 170.

(1) RDU omogućuje neprekidnu izravnu vezu vlaka i radio-dispečerskog središta. Posredstvom radio-dispečerskog središta moguća je veza vlaka i drugih korisnika ŽAT mreže.

(2) Sporazumijevanje RDU-om između prometnoga dispečera i strojovođe ili prometnika vlakova i strojovođe obavlja se prijenosom priopćenja koja se odnose na reguliranje prometa vlakova i pružnih vozila u skladu s prometnim pravilima.

Članak 171.

- (1) Na temelju podataka iz voznoga reda strojovođa na komandnom stolu RDU-a vučnog vozila prijavljuje broj vlaka i režim rada na odgovarajućem kanalu.
- (2) Prijavljivanje strojovođe radio-dispečerskom centru obvezatno je u polaznom kolodvoru vlaka te ulaskom vlaka u drugu radio-dispečersku dionicu.
- (3) Kod vlakova s više vučnih vozila, u radio dispečersku vezu moraju se uključiti sva vučna vozila u službi.
- (4) Isključivanje iz radio dispečerske veze mora se obaviti nakon završene vožnje vlaka.

Članak 172.

- (1) Ako se tijekom vožnje na RDU-u vučnog vozila pojavi kvar, vlak se zaustavlja u prvoj sljedećem kolodvoru te strojovođa obavještava prometnika vlakova o nastalome kvaru, a prometnik vlakova tu obavijest prosljeđuje prometnome dispečeru. Ako kvar nastane tijekom vožnje na TK-pruzi, vlak se zaustavlja ispred prvoga glavnog signala te strojovođa obavještava TK-dispečera o nastalome kvaru. Daljnju vožnju vlak nastavlja kao vlak bez RDU-a vučnog vozila, osim onda ako vlak vozi s posjedom SV-bez, zbog čega treba postupiti u skladu s odgovarajućim odredbama Pravilnika RH-2.
- (2) Ako dođe do neispravnosti dijela RDU-a koji se nalazi kod prometnoga dispečera tako da nije moguće sporazumijevanje RDU-om, osim postupka propisanog Pravilnikom RH-2, prometni dispečer o neispravnosti obavještava i sve prometnike vlakova na odnosnoj pružnoj dionici u skladu s tablicom 19 Priručnika o željezničkim prugama.

Članak 173.

Radio dispečerski sustav veza omogućuje tri režima rada, i to **A**, **B** i **C** režim rada.

Članak 174.

(1) Režim rada **A** omogućuje prijenos priopćenja i zapovijedi u govornom obliku te prijenos priopćenja pomoću propisanih simbola između prometnoga dispečera odnosno prometnika vlakova i strojovođe kao i između drugih korisnika ŽAT mreže uključenih u radio-dispečersku vezu.

(2) Režim rada **A** može istodobno ostvariti vezu radio-dispečerskog centra sa svim RDU-ima na vučnim vozilima koji se nalaze na kanalu tog radio-dispečerskog centra. Takva veza omogućuje predaju priopćenja iz radio-dispečerskog središta uključenim vučnim vozilima koja su u tome slučaju isključivi primatelj priopćenja.

Članak 175.

(1) Režim rada **B** omogućava prijenos priopćenja i zapovijedi samo s vučnim vozilom s kojim je uspostavljena veza, i to u govornom obliku.

(2) Režim rada **B** rabi se kod neispravnosti pri uporabi režima rada **A**, a zapovijed za prelazak na uporabu režima rada **B** daje prometni dispečer.

(3) Svi vlakovi koji su opremljeni RDU-om, a dolaze na radio dispečersku dionicu kojoj je radio-dispečersko središte u kvaru te radi u radnom režimu **B**, moraju o tome biti obaviješteni pismenim nalogom. Prometni dispečer čije je radio-dispečersko središte u kvaru određuje koji će kolodvori o tome obavještavati vlakove.

Članak 176.

(1) Režim rada **C** rabi se za uspostavu veza između više vučnih vozila jednoga vlaka.

(2) U režimu rada **C** rabe se kanali čiji pregled se nalazi u voznome redu, u kojemu se također mora nalaziti i popis pružnih dionica na kojima je moguća uporaba režima rada **C**.

(3) Radom u režimu rada **C**, RDU vučnog vozila isključen je iz radio-dispečerskog sustava za vezu.

(4) Odobrenje za prelazak u režim **C** te vrijeme u kojemu RDU vučnog vozila može ostati u radnom režimu **C** na kolodvorskem području odnosno na otvorenoj pruzi, daje prometni dispečer iz radio-dispečerskog središta.

(5) Na području kolodvora koji je opremljen UHF radio mrežom i kada to odobri prometni dispečer iz radio-dispečerskog središta, strojovoda vodećeg vozila, ako to nalažu potrebe, RDU vučnog vozila može prebaciti u radni režim **C** na kanal propisan za odnosni kolodvor.

Članak 177.

(1) RDU omogućuje uporabu interventnog poziva koji je dopušten samo u iznimnim i za sigurnost prometa važnim slučajevima.

(2) Uporabom interventnog poziva prekidaju se sve veze uspostavljene u to vrijeme.

Članak 178.

(1) Svaki RDU mora biti uključen u uređaj za registriranje.

(2) Kada dođe do kvara uređaja za registriranje, kvar se signalizira kod prometnoga dispečera, koji o tome obavještava sve vlakove na radio dispečerskoj dionici. U tim uvjetima promet vlakova regulira se u skladu s važećim prometnim propisima uz obvezatnu nazočnost trećega službenoga odnosno radnog mjesta kao svjedoka.

(3) Pregled brojeva kanala RDU-a nalazi se u voznome redu.

XVIII. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

|2

Članak 179.

- (1) Stupanjem na snagu ove upute u HŽ Infrastrukturi prestaju vrijediti:
1. Prometni pravilnik (Pravilnik HŽI-2, Službeni vjesnik HŽ-a br. 3/97, 4/99, 2/00, 3/00, 6/02, 1/03, 7/03, 1/04, 6/04, 5/05, 6/05, 1/06, 2/06, 7/06, 11/09, 13/10, 13/11 i 25/11);
 2. Pravilnik o operativnom reguliranju prometa (Pravilnik HŽI-4, Službeni vjesnik HŽ-a br. 8/04, 7/06 i 11/09);
 3. Prilog III. Pravilnika o uporabi telekomunikacijskih veza i uređaja (Pravilnik HŽI-8, prilog III., Službeni vjesnik HŽ-a br. 5/98);
 4. Prometna uputa (Uputa HŽI-40, Službeni vjesnik HŽ-a br. 3/97, 4/99, 6/00, 8/00, 7/03, 1/04, 4/05, 7/05, 6/06, 11/09 i 8/12);
 5. Uputa o reguliranju prometa materijalnih vlakova i pružnih vozila na zatvorenoj pruzi odnosno kolosijeku (Uputa HŽI-42, Službeni vjesnik HŽ-a br. 5/06, 7/06 i 11/09);
 6. Uputa o kočenju vlakova (Uputa HŽI-278, Službeni vjesnik HŽ-a br. 6/05, 7/05, 9/05, 1/06, 7/06, 11/09 i 25/12);
 7. Uputa o čišćenju skretnica (Obavijest trajne vrijednosti br. 3/07, Službeni vjesnik HŽ-a br. 3/07, 1/08 i 29/12);
 8. Zapovijed o zabrani uporabe određenih elektroničkih uređaja i društvenih igara za vrijeme obavljanja službe (Obavijest trajne vrijednosti br. 3/08, Službeni vjesnik HŽ-a br. 4/08);
 9. Odluka o načinu obaveštavanja prometnika vlakova o vožnji vlaka u sprezi (Obavijest trajne vrijednosti broj 1/10, Službeni vjesnik HŽ Hrvatskih željeznica holding d.o.o. br. 2/10);
 10. Pojašnjenje pojedinih prometnih pravila (Obavijest trajne vrijednosti br. 4/12, Službeni vjesnik HŽ Hrvatskih željeznica holding d.o.o. br.32/12).
 11. Zapovijed o organizaciji rada i radnom vremenu nadzornih radnika u prometnoj djelatnosti (Obavijest trajne vrijednosti broj 2/14, Službeni vjesnik HŽ Infrastrukture br. 2/14);

- (2) Stupanjem na snagu ove upute, Pravilnik o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnog tijeka željezničkog prometa umjesto interne oznake Pravilnik RH-6 dobiva novu internu oznaku Pravilnik RH-2.
- (3) Svi prilozi ove upute čine njezin sastavni dio.
- (4) Ova uputa stupa na snagu 14. prosinca 2014.

Broj: UI-140-4/14
U Zagrebu, 3. srpnja 2014.

Predsjednik Uprave
Darko Peričić, mag.ing.traff., vr.

UPUTA HŽI-40

PRILOG 1

**NAPUTAK O ORGANIZACIJI RADA
I RADNOM VREMENU
NADZORNIH RADNIKA PROMETNIH POSLOVA**

**NAPUTAK O ORGANIZACIJI RADA
I RADNOM VREMENU NADZORNIH RADNIKA
PROMETNIH POSLOVA
(Uputa HŽI-40, prilog 1)**

Članak 1.

Ovim naputkom propisuje se sljedeće:

- definiranje radnog mjesa šefa kolodvora koji obavlja dužnosti šefa kolodvora za više kolodvora (u dalnjem tekstu: šef područja)
- reguliranje radnog vremena nadzornih radnika u kolodvorima
- način primopredaje službe prometnog osoblja i
- obavljanje noćnih kontrola.

Članak 2.

- (1) Radno mjesto šef područja radno je mjesto šefa kolodvora koji osim svoga kolodvora u kojemu ima sjedište, pod nadzorom ima i više drugih kolodvora te službena i radna mjesta koja pripadaju tim kolodvorima.
- (2) Kolodvor koji je sjedište šefa područja te podređene kolodvore, na prijedlog jedinice neposredno nadređene kolodvorima, određuje hijerarhijski najviša organizacijska jedinica za prometne poslove.
- (3) Šef područja obavlja poslove iz svog djelokruga rada za kolodvor u kojemu ima sjedište te za ostale kolodvore koji su mu pod nadzorom, kako mu je to propisano opisom poslova za njegovo radno mjesto.

Članak 3.

- (1) Šef područja obavlja nadzornu službu, a radno vrijeme mu je jednokratno 8 sati radnim danom sa slobodnim subotama, nedjeljama i blagdanima.
- (2) Radno mjesto šefa područja jest kolodvor u kojemu ima sjedište. U podređenim kolodvorima šef područja radi najmanje 4 sata tjedno. Šef područja sam odlučuje o tome kada će i u kojem kolodvoru tijekom tjedna raditi.

(3) U kolodvorima u kojima je sistematizirano radno mjesto pomoćnika šefa kolodvora, on može obavljati nadzornu službu i u podređenim službenim i radnim mjestima, što detaljnije propisuje organizacijska jedinica neposredno nadređena kolodvoru.

(4) U kolodvorima u kojima je sistematizirano samo radno mjesto šefa kolodvora, a kolodvor nema pod nadzorom drugih kolodvora, šef kolodvora radi jednokratno 8 sati radnim danom sa slobodnim subotama, nedjeljama i blagdanima.

(5) U kolodvorima u kojima je sistematizirano radno mjesto pomoćnika šefa kolodvora u turnusu 12/24-12/48, šef kolodvora radi jednokratno 8 sati radnim danom sa slobodnim subotama, nedjeljama i blagdanima.

(6) U kolodvorima u kojima je sistematizirano radno mjesto pomoćnika šefa kolodvora u turnusu 12/36, šef kolodvora radi jednokratno 8 sati radnim danom sa slobodnim subotama, nedjeljama i blagdanima.

(7) U kolodvorima u kojima je sistematiziran jedan pomoćnik šefa kolodvora, šef kolodvora i pomoćnik šefa kolodvora rade jednokratno 8 sati radnim danom sa slobodnim subotama, nedjeljama i blagdanima. Rasporedom rada treba propisati početak i završetak radnog vremena za šefa kolodvora i pomoćnika šefa kolodvora tako da se pokrije dnevno razdoblje od jutarnje do večernje primopredaje službe, sukladno mjesecnom fondu sati rada.

(8) Ako je u kolodvoru koji je pod nadzorom šefa područja sistematiziran jedan pomoćnik šefa kolodvora koji nema mjesto rada u kolodvoru sjedištu šefa područja, radno vrijeme pomoćnika šefa kolodvora određuje se kao i radno vrijeme šefa kolodvora propisano stavkom 4. ovoga članka.

5

(9) Šef kolodvora odnosno šef područja može zamjenjivati drugog šefa kolodvora odnosno šefa područja, za vrijeme njegova korištenja godišnjeg odmora ili bolovanja, kada to propiše organizacijska jedinica neposredno nadređena kolodvoru.

Članak 4.

(1) Šef područja može prisustovati primopredaji službe. Šef područja sam odlučuje o tome kojoj će primopredaji službe i u kojem kolodvoru prisustovati. Kada šef kolodvora ne prisustvuje primopredaji službe, tada će za vrijeme pregleda Knjige primopredaje službe upisati tekst sljedećeg sadržaja: „Provjera primopredaje službe obavljena dana _____“ i potpisati se. U tome slučaju šef kolodvora ne potpisuje se na mjestu predviđenom za njegov potpis u Knjizi primopredaje službe (pod video).

(2) Pomoćnik šefa kolodvora prisustvuje primopredaji službe koja se obavlja u njegovo radno vrijeme.

(3) Primopredaju službe, kada primopredaji službe nije nazočan nadzorni radnik, prometnici vlakova obavljaju međusobno i u tom se slučaju nitko ne potpisuje na mjestu predviđenom za potpis nadzornog radnika (pod video). Prometnik vlakova koji predaje službu prisustvuje primopredaji službe ostalih radnika.

Članak 5.

(1) U kolodvorima Zagreb Glavni kolodvor, Zagreb Ranžirni kolodvor i Vinkovci te u njima podređenim službenim i radnim mjestima (kolodvorima, rasputnicama, odjavnicama, čuvarima ŽCP-a i dr.), ako u njima noću rade izvršni radnici iz područja prometne djelatnosti, moraju se obaviti **tri noćne kontrole mjesecno**. U kolodvorima Osijek, Slavonski Brod, Knin, Koprivnica, Varaždin, Virovitica, Ogulin, Rijeka i Moravice te u njima podređenim službenim i radnim mjestima (kolodvorima, rasputnicama, odjavnicama, čuvarima ŽCP-a i dr.), ako u njima noću rade izvršni radnici iz područja prometne djelatnosti, moraju se obaviti **dvije noćne kontrole mjesecno**. U ostalim kolodvorima te u njima podređenim službenim i radnim mjestima (kolodvorima, rasputnicama, odjavnicama, čuvarima ŽCP-a i dr.), ako u njima noću rade izvršni radnici iz područja prometne djelatnosti, mora se obaviti **jedna noćna kontrola mjesecno**. Noćne kontrole obavlja šef kolodvora odnosno pomoćnik šefa kolodvora. U svim službenim i radnim mjestima noćna kontrola obavlja se iste noći od 22.00 do 6.00 sati. Subotom, nedjeljom i blagdanom, šef kolodvora odnosno pomoćnik šefa kolodvora **smije obaviti najviše pola od ukupnog broja noćnih kontrola godišnje**. Šef kolodvora sam odlučuje o tome tko (šef kolodvora ili pomoćnik šefa kolodvora) i kada obavlja noćnu kontrolu. Pomoćnik šefa kolodvora koji radi u turnusu 12/24-12/48 **ne obavlja noćne kontrole**.

7 | (2) Ukupno vrijeme obavljanja jedne noćne kontrole jest 8 sati.“

Članak 6.

- (1) Za tumačenje ovoga naputka nadležna je hijerarhijski najviša organizacijska jedinica za prometne poslove.
- (2) Kolodvori su obvezni odnosne odredbe iz ovoga naputka propisati u Poslovnom redu kolodvora I. dio sukladno uputi kojom se propisuje izrada Poslovnoga reda kolodvora I. dio.

UPUTA HŽI-40

PRILOG 2

NAPUTAK O ČIŠĆENJU SKRETNICA

NAPUTAK O ČIŠĆENJU SKRETNICA **(Uputa HŽI-40, prilog 2)**

Opće odredbe

Članak 1.

(1) Ovim naputkom propisuje se način na koji se čiste skretnice, način na koji se osiguravaju radnici dok izvode čišćenje te način na koji se radnike obavještava o nailasku željezničkih vozila, kao i vođenje evidencije o zahtijevanju i davanju dopuštenja za čišćenje skretnica, i to:

- u redovnim uvjetima (redovno čišćenje i podmazivanje) i
- u izvanrednim zimskim uvjetima (čišćenje od snijega i leda).

(2) U smislu odredaba ovoga naputka za radnike koji čiste skretnice rabi se naziv čistači skretnica, bez obzira na to na kojemu radnom mjestu rade inače.

(3) Skretnice koje se nalaze na kolodvorskem području u redovnim uvjetima čiste radnici HŽ Infrastrukture d.o.o., u pravilu radnici prometnih poslova. Skretnice koje se nalaze na otvorenoj pruzi čiste radnici građevinskih poslova. Na temelju ugovora između HŽ Infrastrukture d.o.o. i drugih društava, na čišćenju skretnica u redovnim uvjetima i u izvanrednim zimskim uvjetima mogu se angažirati i radnici tih društava.

(4) Skretnice se redovno čiste na sljedeći način:

- potrebno je detaljno očistiti jastučiće po kojima klize prijevodnice, očistiti zatvarače i uklopnike te maknuti sva strana tijela između prijevodnica i glavnih tračnica,
- nakon detaljnoga čišćenja sve jastučiće i pomicne dijelove potrebno je podmazati,
- na skretnicama koje na prijevodničkom uređaju imaju klizne jastučiće na kotrljajućim rolicama, nije potrebno podmazivati niti jedan klizni jastuk na skretnici, jer role zadržavaju konstantnu silu otpora postave; te skretnice valja jedino čistiti i povremeno podmazati skretničke zatvarače (strjelastu polugu i lastin rep zatvarača),

- dok se čiste skretnički dijelovi, staro ulje i mast ne smiju se razbacivati ili otrirati o tračnice, nego u skladu s odredbama Pravilnika o otpadu, pospremiti u za to namijenjenu posudu.

(5) Skretnice koje se nalaze na kolodvorskem području, u izvanrednim zimskim uvjetima osim radnika iz stavka 3. ovoga članka mogu čistiti i drugi radnici.

(6) Način na koji se skretnice čiste u izvanrednim zimskim uvjetima kolodvori i organizacijske jedinice koje obavljaju čišćenje podrobniye propisuju u svojim operativnim planovima za osiguranje prometa u zimskim uvjetima.

(7) U izvanrednim zimskim uvjetima kada s postojećim čistačima skretnica nije moguće očistiti skretnice, u skladu s odredbama Upute za osiguranje prometa tijekom zime za čišćenje skretnica mogu se angažirati i željeznički radnici čija redovna radna obaveza nije čišćenje skretnica.

(8) Radnici koji sudjeluju u čišćenju skretnica moraju biti upoznati s odredbama ovoga naputka i moraju biti sposobljeni za rad na siguran način. Osposobljenost radnika za rad na siguran način obuhvaća njihovo upoznavanje s mogućim opasnostima pri obavljanju posla i s pravilima zaštite na radu kojih se moraju pridržavati pri čišćenju skretnica radi čuvanja osobne sigurnosti.

(9) Radnici iz stavka 7. ovoga članka mogu biti angažirani jedino onda ako im se osigura posebna zaštita. O sigurnosti tih radnika brigu vodi onaj tko ih angažira.

Zajedničke odredbe o čišćenju skretnica u redovnim uvjetima i izvanrednim zimskim uvjetima

Članak 2.

(1) Čišćenje skretnica mora se organizirati i provoditi tako da je uvijek i na svakom mjestu zastupljena sigurnost čistača skretnica.

(2) Skretnice se ne smiju čistiti bez jednog ili više radnika koji paze na sigurnost čistača skretnica (u dalnjem tekstu: zaštitni radnici). Kada se skretnice čiste u kolodvorskem području, zaštitni radnici trebaju imati položen stručni ispit u skladu s odredbama općeg akta kojim se propisuju stručni ispitni izvršnih željezničkih radnika, i to barem za skretničara, te moraju biti upoznati s odredbama Poslovnoga reda kolodvora I. dio za odnosni kolodvor.

(3) Broj zaštitnih radnika ovisi o broju čistača skretnica. Određuje ih prometnik vlakova između čistača skretnica. U kolodvorima gdje postoji radno mjesto nadzornoga skretničara poslove zaštitnoga radnika obavlja nadzorni skretničar. U službenim mjestima gdje se skretnice postavljaju sa središnjega mjesta, a čisti ih jedan izvršitelj, dužnost zaštitnoga radnika obnaša prometnik vlakova. Dužnost zaštitnoga radnika prometnik vlakova obnaša i onda kada se u kolodvoru nalaze samo on i čistač skretnica koji je istodobno skretničar koji postavlja skretnice, bez obzira na način rukovanja skretnicama.

(4) Čistače skretnica i zaštitne radnike za čišćenje skretnica na otvorenoj pruzi određuje nadređeni odnosno nadzorni radnik građevinskih poslova na čijemu se području skretnice nalaze odnosno određuje ih osoba koja ga službeno zamjenjuje za vrijeme njegove nenazočnosti. Kada se skretnice čiste na otvorenoj pruzi, zaštitni radnici trebaju imati položen stručni ispit u skladu s odredbama općeg akta iz stavka 2. ovoga članka, i to barem za čuvanja pruge.

(5) Čišćenje skretnica može početi tek nakon što to dopusti prometnik vlakova. Dopuštenje zahtijeva zaštitni radnik. U kolodvorima gdje skretnice postavlja i čisti jedan izvršitelj, dopuštenje zahtijeva čistač skretnica osobno. Sve obavijesti i povratne obavijesti moraju se davati uz evidentiranje kontrolnih brojeva.

(6) Fonogram kojim se zahtijeva dopuštenje za čišćenje skretnica u kolodvoru glasi:

»Dopušta li se čišćenje skretnica br.__ od__ (sat i minuta) do__ (sat i minuta)? (prezime zaštitnoga radnika odnosno čistača skretnica).«.

(7) Fonogram kojim se daje dopuštenje za čišćenje skretnica u kolodvoru glasi:

»Od__ (sat i minuta) do__ (sati i minuta) dopušta se čišćenje skretnica br.__.“ (prezime prometnika vlakova)«.

(8) Zaštitni radnik mora imati ispravan i točan sat. Ako dužnost zaštitnoga radnika obnaša prometnik vlakova, onda i čistač skretnica mora imati ispravan i točan sat.

(9) U kolodvorima gdje se skretnice postavljaju sa središnjega mjesta te u njima postoji radno mjesto skretničara koji istodobno nije i čistač skretnica, odobrenje za čišćenje skretnica čistač skretnica zahtijeva od njega, a skretničar zahtijeva dopuštenje od prometnika vlakova. Kada od prometnika vlakova primi dopuštenje, skretničar odobrava čistaču skretnica čišćenje skretnica. U takvu slučaju skretničar preuzima zadaću zaštitnoga radnika.

(10) Dopuštenje za čišćenje skretnica na otvorenoj pruzi zaštitni radnici preko telekomunikacijskih sredstava zahtijevaju i dobivaju od prometnika vlakova u nadzornom kolodvoru. Ako se za komunikaciju rabi djelatna UHF-radioveza, tada se najprije moraju odrediti kanali koji će se rabiti pri čišćenju skretnica. Sve obavijesti i povratne obavijesti moraju se davati uz evidentiranje kontrolnih brojeva.

(11) Fonogram kojim se zahtijeva dopuštenje za čišćenje skretnica na otvorenoj pruzi ima sljedeći sadržaj:

»Dopušta li se čišćenje skretnica br. __ u km__ od__ (sat i minuta) do__ (sat i minuta)? (prezime zaštitnoga radnika).«.

(12) Fonogram kojim se daje dopuštenje za čišćenje skretnica na otvorenoj pruzi ima sljedeći sadržaj:

»Od__ (sat i minuta) do__ (sat i minuta) dopušta se čišćenje skretnica br. __ u km__. (prezime prometnika vlakova u nadzornom kolodvoru).«.

(13) Ako je osiguranje službenoga mjesta ili skretnica na otvorenoj pruzi u blokovnom uredaju nadzornoga kolodvora, tada fonograme u odgovarajuće bilježnike evidentiraju oba sudionika, a ako nije, tada osim obaju sudionika fonograme evidentiraju i prometnici vlakova u susjednim kolodvorima.

(14) Da bi se na otvorenoj pruzi mogle očistiti zaključane skretnice kojima se rukuje na samome mjestu, prometnik vlakova u nadzornom kolodvoru gdje se čuvaju ključevi tih skretnica predaje te ključeve čistaču skretnica na njegov zahtjev uz pismenu potvrdu. Zaštitni radnik mora te ključeve vratiti natrag u nadzorni kolodvor odmah nakon što završi čišćenje skretnica. Takve skretnice dopušteno je čistiti jedino onda kada nema prometa vlakova.

(15) Skretnice se u pravilu čiste jedino onda kada nema vožnje željezničkih vozila koja mogu ugroziti sigurnost čistača skretnica. U svim kolodvorima u kojima je zbog učestalosti vlakova ili obujma manevarskoga rada čišćenje skretnica otežano, organizaciju čišćenja i organizaciju manevarskog rada propisuje kolodvor. S propisanom organizacijom čišćenja skretnica i organizacijom manevarskog rada moraju biti upoznati svi radnici kojih se to tiče.

(16) Nakon što od radnika koji postavlja vozne putove preko skretnica/skretnice koja se čisti dobiju obavijest o predstojećoj vožnji vlaka, zaštitni radnici o svakoj vožnji preko skretnica moraju obavijestiti čistače skretnica. Čistači skretnica moraju dati znak da su razumjeli obavijest, a zatim napustiti skretnicu. Nakon toga zaštitni radnik obavještava radnika koji postavlja vozni put da je vožnja preko skretnica odnosno skretnice dopuštena.

(17) Dopuštenje za početak čišćenja skretnica, obavijesti o planiranim vožnjama te završetak čišćenja skretnica prometnik vlakova evidentira u prometni dnevnik, a zaštitni radnik odnosno čistač skretnica u knjigu fonograma voznih putova za skretničko osoblje ili u knjigu fonograma i brzojava. Ako se na radnom mjestu prometnika vlakova ne vodi prometni dnevnik, poslovnim redom kolodvora propisuje se u koju drugu evidenciju navedeno dopuštenje i obavijesti evidentira prometnik vlakova.

(18) Kada se skretnice čiste na otvorenoj pruzi, zaštitni radnici sva odobrenja i obavijesti vezane uz čišćenje skretnica evidentiraju u knjigu čišćenja skretnica. Knjiga čišćenja skretnica ustrojava se na sljedeći način:

- knjiga ima format A-5 radi praktičnijega rukovanja,
- svaka stranica u knjizi označena je brojem (u nizu, ovisno o količini stranica),
- lijeva strana knjige ima rubrike:

Datum	Zapovijed za čišćenje					Primjedba
	U sati i minuta	Kontrolni broj I/II	Očistite skretnice broj	Čišćenje dopušteno do sati i minuta	Prezime prometnika vlakova	

- desna strana knjige ima rubrike:

Datum	Obavijesti o prestanku čišćenja				Primjedba
	U sati i minuta	Kontrolni broj I/II	Završeno čišćenje skretnica broj	Prezime zaštitnog radnika/čistača skretnica	

- podaci se u knjigu upisuju prema tekstu navedenome u zagлављу stupaca. U stupcima s tekstrom u zagлављу »Kontrolni broj I/II« upisuju se kontrolni brojevi tako da se kao prvi broj upisuje vlastiti kontrolni broj radnika koji daje zapovijed za čišćenje odnosno obavijest o prestanku čišćenja, a kao drugi broj upisuje se kontrolni broj radnika koji je tu zapovijed odnosno obavijest primio.

(19) U kolodvorima koji su opremljeni djelatnom UHF-radiovezom, zaštitni radnici trebaju biti opskrbljeni prijenosnim radio uređajem. Sve obavijesti vezane uz čišćenje skretnica daju se preko radio uređaja i evidentiraju se u odgovarajuće evidencije. Šefovi kolodvora određuju kanal na kojem će se obavljati sporazumijevanje, o čemu trebaju biti obaviješteni svi radnici kojih se to tiče. Ako nastupi kvar na radio uređaju odnosno ako kolodvori nisu njima opskrbljeni, tada se obavlještavanje obavlja na dokazni način kako to propiše kolodvor u suradnji s organizacijskim jedinicama mjerodavnima za telekomunikacije.

(20) U kolodvorima gdje se skretnice postavljaju sa središnjega mjesta, nakon što dadne odobrenje za čišćenje skretnica prometnik vlakova na upravljačku postavnicu mora staviti pločicu s natpisom »Čišćenje skretnica upravo traje«.

(21) U kolodvorima gdje se skretnice postavljaju sa središnjega mjesta čistači skretnica između prijevodnice i glavne tračnice skretnice koju čiste trebaju postaviti drveni klin, a nakon prekida odnosno završetka čišćenja ukloniti ga i obavijestiti prometnika vlakova odnosno zaštitnoga radnika o završetku čišćenja skretnice ili zahtijevati njezino postavljanje u drugi položaj.

Posebne odredbe o čišćenju skretnica u izvanrednim zimskim uvjetima

Članak 3.

(1) Skretnice od snijega i leda radnici čiste organizirani po skupinama. Svaku skupinu čini najviše pet čistača skretnica, a predvodi je zaštitni radnik.

(2) Ako skretnice čisti jedna skupina čistača skretnica na jednome mjestu, tada dužnost zaštitnoga radnika obnaša kolodvorski radnik prometnih poslova koji je obnaša i onda kada se skretnice čiste u redovnim uvjetima.

(3) Ako skretnice čisti više skupina čistača skretnica na više mjesta u kolodvoru istodobno, tada se čišćenje treba izvoditi s onoliko zaštitnih radnika koliko ima skupina. U takvu slučaju zaštitne radnike za drugu i

svaku sljedeću skupinu daje mjerodavna jedinica građevinskih poslova, u skladu sa svojim mogućnostima, onda ako za zaštitne radnike nije moguće odrediti druge radnike prometnih poslova.

(4) Čistači skretnica koji čiste skretnice u izvanrednim zimskim uvjetima moraju dobro poznavati propise o čuvanju osobne sigurnosti koji su vezani s kretanjem i obavljanjem poslova na pruzi u uvjetima odvijanja prometa.

(5) Sve dok se čišćenje skretnica od snijega i leda ne završi u potpunosti, vozna brzina preko skretnica koje se čiste ograničava se na 20 km/sat uporabom signalnog znaka »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/sat« onda ako mjerodavna organizacijska jedinica prometnih poslova ne propiše drugačije.

(6) Ako se u kolodvoru ne može davati signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/sat«, tada se vozni put smije postaviti nakon što su radnici koji čiste skretnice obaviješteni o predstojećoj vožnji i nakon što se sklone sa skretnice/skretnica preko kojih predstoji vožnja.

(7) Nakon što dobiju obavijest o predstojećoj vožnji, zaštitni radnici obavještavaju čistače skretnica o predstojećoj vožnji po skretnici koju čiste te o vožnji po susjednim kolosijecima. Obavještavanje se obavlja dovikivanjem ili davanjem signalnoga znaka »Pazi« sredstvom za davanje zvučnih signalnih znakova. Prestanak opasnosti objavljuje se dovikivanjem ili se sredstvom za davanje zvučnih signalnih znakova daje nekoliko nepravilno podijeljenih dugih i kratkih zvukova.

(8) Zabranjeno je čistiti skretnice onda kada su sredstva za sporazumijevanje između prometnika vlakova i zaštitnoga radnika u kvaru ili je vidljivost nedostatna.

(9) Ako dođe do kvara grijača na skretnicama s ugrađenim grijačima, njihovo čišćenje se organizira kao i kod svih drugih skretnica sve dok se kvar ne otkloni.

(10) Ako skretnice od snijega i leda čiste željeznički radnici kojima redovna radna obaveza nije čišćenje skretnica, tada se čišćenje smije izvoditi samo nakon što se na kolodvorskoj strani gdje se izvodi čišćenje prekinu sve vožnje. Svaka skupina takvih radnika osim zaštitnog radnika treba imati i odgovarajućega nadzornog radnika s položenim stručnim ispitom u skladu s odredbama općeg akta kojim se propisuju stručni ispitni izvršnih željezničkih radnika. Osnovna zadaća nadzornog radnika jest ta da radnike kojima redovna radna obaveza nije čišćenje skretnica upozna s tehnikom njihova čišćenja te da skrbi o ispravnosti postupka čišćenja.

Nadzornoga radnika određuje mjerodavna prometna jedinica svojom uputom.

(11) Ako čišćenje skretnica od snijega i leda obavljaju radnici građevinskih ili elektrotehničkih jedinica kojima redovna radna obaveza nije čišćenje skretnica, onda te jedinice na svaku skupinu čistača skretnica trebaju osigurati nadzornoga radnika i odgovarajući broj zaštitnih radnika u skladu s odredbama stavka 2. i 3. ovoga članka.

(12) U svakom kolodvoru gdje se čišćenje skretnica od snijega i leda izvodi organizirano čistačima skretnica potrebno je osigurati zagrijane prostorije i topli napitak (čaj, limunska kiselina i šećer).

Završne odredbe

Članak 4.

(1) Svaki kolodvor s obzirom na način postavljanja skretnica, tehnološki proces rada te obujam rada obavezan je propisati u Poslovnom redu kolodvora I. dio podroban postupak čišćenja skretnica na temelju odredaba ovoga naputka, uzimajući pritom u obzir utvrđene posebnosti, i to:

- broj radnika koji čiste skretnice u redovnim uvjetima i
- način sporazumijevanja između prometnika vlakova i zaštitnoga radnika.

(2) Svi radnici kojih se tiču odredbe ovoga naputka moraju na dokazan način biti upoznati s njima.

(3) Ako radove na čišćenju skretnica obavljaju radnici drugih društava, upoznavanje s odredbama ovoga naputka obavlja radnik mjerodavan za poučavanje izvršnih radnika za područje prometnih općih akata Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture, a nakon upoznavanja svi radnici koji su bili na upoznavanju preuzimaju presliku ovoga naputka i potpisuju sljedeću izjavu, koja je zajednička za sve radnike na određenome području čišćenja, čiji se podaci onda upisuju ispod izjave:

„Za potrebe čišćenja skretnica na pružnoj dionici (od kolodvora do kolodvora) na području kolodvora _____ izjavljujem da sam upoznat s odredbama priloga 2 Prometne upute HŽ Infrastrukture d.o.o. te sam preuzeo presliku toga priloga. U (mjesto upoznavanja), dan, mjesec i godina, upoznavanje proveo, čitko ime i prezime, radno mjesto, potpis. Čitko ime i prezime radnika, potpis (u slijedu jedan za drugim po rednim brojevima od 1. nadalje).“

UPUTA HŽI-40

PRILOG 3

NAPUTAK O OZNAČAVANJU VLAKOVA

NAPUTAK O OZNAČAVANJU VLAKOVA
(Uputa HŽI-40, prilog 3)

I. TEMELJNE ODREDBE

Opće odredbe

Članak 1.

- (1) Ovim naputkom propisuju se temeljna pravila i uvjeti za primjenu brojčanog sustava označavanja vlakova u međunarodnom i unutarnjem prometu.
- (2) Vlakovi na prugama kojima upravlja HŽ Infrastruktura označavaju se arapskim brojevima koji se sastoje od najviše pet znamenaka.
- (3) Jednim brojem može biti označen samo jedan vlak.
- (4) Na voznoj relaciji vlaka, vlak se označava samo jednim brojem.
- (5) Broj vlaka formira se tako da se temeljem njega može odrediti namjena i vrsta vlaka, pripadnost međunarodnome ili unutarnjem prometu, vrsta prijevoza, rang i smjer kretanja vlaka.
- (6) Brojevi vlakova iz međunarodnog prometa određuju se u skladu s objavama UIC-a ili u skladu s bilateralnim sporazumima sa susjednim željezničkim upravama.
- (7) Parovi vlakova za prijevoz putnika označavaju se dvama susjednim odgovarajućim brojevima, s time da je parni broj manji.

Određivanje smjera kretanja vlaka

Članak 2.

- (1) Vlakovi koji voze u smjeru sjever-jug i zapad-istok označavaju se neparnim brojem na mjestu znamenke za jedinicu, a vlakovi koji voze u suprotnom smjeru označavaju se parnim brojem, uz moguća odstupanja.

- (2) Vlak koji vozi samo na jednoj pruzi ili na njezinu dijelu, označava se oznakom smjera te pruge.
- (3) Kad vlak vozi preko više pruga, može biti označen i suprotno od oznake smjera pruge s koje počinje vožnju.
- (4) Na pojedinim zajedničkim dijelovima pruge moguće je i dopušteno je da vlakovi istog smjera kretanja, a različitih relacija, imaju različitu "parnost".
- (5) Grafički pregled označavanja neparnog smjera pruge nalazi se u Pravilniku RH-2 i u dodatku ovoga naputka.

II. OZNAČAVANJE VLAKOVA ZA PRIJEVOZ PUTNIKA

Opće odredbe o označavanju vlakova za prijevoz putnika

Članak 3.

Ovim poglavljem se, osim označavanja vlakova za prijevoz putnika, propisuje i označavanje vlakova sastavljenih od praznih putničkih garnitura.

Vlakovi za prijevoz putnika iz međunarodnog prometa

Članak 4.

- (1) Vlakovi za prijevoz putnika iz međunarodnog prometa označavaju se brojevima od 1 do 499, i to:

1 do 299 - EuroCity i InterCity vlakovi,

300 do 499 - EuroNight, ekspresni i brzi vlakovi.

Dopuštena su i odstupanja od takva načina označavanja vlakova, koja se mogu dogоворити на међunarodним конференцијама за возни red.

(2) Podijeljeni međunarodni vlakovi označavaju se dodavanjem dopunskih brojeva ispred broja osnovnog vlaka, i to dodavanjem broja:

10 - kad podijeljeni vlak, prethodno planiran, vozi ispred osnovnog vlaka i ima isti prijevozni put i vozni red kao osnovni vlak

11 - kad podijeljeni vlak, prethodno planiran, vozi iza osnovnog vlaka i ima isti prijevozni put i vozni red kao osnovni vlak.

(3) Podijeljeni vlakovi osnovnih vlakova označenih brojevima od 1 do 99 označavaju se u skladu sa stavkom 2. ovoga članka, s time što se prethodno broj osnovnog vlaka svede na troznamenkasti broj dodavanjem brojke **0** (nula) na mjestu znamenke za deseticu i stoticu ili samo na mjestu znamenke za stoticu (npr. podijeljeni vlakovi osnovnoga vlaka 10 su vlakovi 10010 i 11010).

(4) Vlakovi za prijevoz putnika iz stavka 1. ovoga članka koji voze pomoćnim prijevoznim putom označavaju se dodavanjem dopunskog broja **14** ispred broja osnovnog vlaka.

(5) Vlakovi koji voze pomoćnim prijevoznim putom, a nose brojeve od 1 do 99, označavaju se tako da se prethodno broj osnovnog vlaka svede na troznamenkasti broj dodavanjem brojke **0** (nula) na mjestu znamenke za deseticu i stoticu ili samo na mjestu znamenke za stoticu (npr. vlak 10 koji vozi pomoćnim prijevoznim putom označava se brojem 14010).

(6) Vlakovi koji voze u određenom razdoblju (sezoni) označavaju se brojevima od **1000** do **1299**.

(7) Vlakovi za prijevoz praćenih automobila (auto-vlakovi) označavaju se brojevima od **1300** do **1499**.

(8) Agencijski vlakovi označavaju se brojevima od **13000** do **13499**.

(9) Posebni međunarodni vlakovi za prijevoz putnika označavaju se brojevima od **15000** do **15999**, i to:

15000 do 15499 - EuroCity vlakovi, InterCity vlakovi

15500 do 15999 - EuroNight vlakovi, ekspresni vlakovi, brzi vlakovi.

(10) Vlakovi iz stavka 6. do 9. ovoga članka ne voze kao podijeljeni vlakovi.

**Vlakovi za prijevoz putnika
iz unutarnjeg prometa**

Članak 5.

(1) Vlakovi za prijevoz putnika iz unutarnjeg prometa označavaju se brojevima od **500** do **999**, i to:

500 do 599 - InterCity vlakovi,

600 do 699 - ekspresni vlakovi,

700 do 899 - brzi vlakovi,

900 do 999 - ubrzani vlakovi.

(2) Podijeljeni vlakovi osnovnih vlakova iz stavka 1. ovoga članka označavaju se u skladu s odredbama članka 4. stavka 2. ovoga naputka.

(3) Vlakovi za prijevoz putnika iz stavka 1. ovoga članka koji voze pomoćnim prijevoznim putom označavaju se u skladu s odredbama članka 4. stavka 4. ovoga naputka.

(4) Drugi vlakovi za prijevoz putnika označavaju se brojevima od **2000** do **8999**, i to:

2000 do 6999 - putnički vlak,

7000 do 7999 - pogranični vlak,

8000 do 8999 - prigradski vlak.

(5) Vlakovi iz stavka 4. ovoga članka koji voze pomoćnim prijevoznim putom označavaju se dodavanjem brojke **2** ispred broja osnovnog vlaka (npr. vlak 2000 koji vozi pomoćnim prijevoznim putom označava se brojem 22000).

(6) Prazne putničke garniture iz unutarnjeg prometa označavaju se brojevima od **29000** do **29999**, s tim da se brojevi od **29500** do **29999** rabe za posebne vlakove.

(7) Vlakovi za prijevoz praćenih automobila (auto-vlakovi) iz unutarnjeg prometa označavaju se brojevima od **9000** do **9999**.

(8) Agencijski vlakovi iz unutarnjeg prometa i njihovi priključci označavaju se brojevima od **13500** do **13999**.

(9) Vlakovi iz stavka 1. ovoga članka koji voze u određenom razdoblju (sezoni) označavaju se brojevima od **1500** do **1999**.

(10) Vlakovi iz stavka 4. ovoga članka koji voze u određenom razdoblju (sezoni) označavaju se brojevima od **20000** do **21999**.

(11) Posebni vlakovi iz unutarnjeg prometa označavaju se brojevima od **16000** do **19999**, i to:

16000 do 16999 - InterCity, ekspresni i brzi vlakovi

17000 do 17999 - ubrzani vlakovi,

18000 do 18999 - putnički vlakovi,

19000 do 19499 - pogranični vlakovi,

19500 do 19999 - prigradski vlakovi.

(12) Ako je potrebno uvesti u promet izvanredni vlak za prijevoz putnika, za tu svrhu rabi se broj vlaka predviđen posebnim kontingentom brojeva iz unutarnjeg prometa. Za takav vlak ne izrađuje se vozni red, nego se rabi vozni red pogodnoga vlaka na odnosnoj voznoj relaciji. O voznom redu osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogom, a drugo izvršno osoblje obavještava se o tome u sklopu redovnoga odnosno izvanrednog izvještaja o promjenama u prometu vlakova. Kontingenti brojeva tih vlakova su:

30000 do 31999 - InterCity, ekspresni i brzi vlakovi,

32000 do 33999 - ubrzani vlakovi,

- 34000 do 35999** - putnički vlakovi,
- 36000 do 36999** - pogranični vlakovi,
- 37000 do 37999** - prigradski vlakovi,
- 38000 do 38999** - prazne putničke garniture.

(13) Vlakovi iz stavka 4. do 12. ovog članka ne voze kao podijeljeni vlakovi.

III. OZNAČAVANJE TERETNIH VLAKOVA

Opće odredbe o označavanju teretnih vlakova

Članak 6.

Osim označavanja teretnih vlakova, ovim člankom obuhvaćeno je i označavanje službenih vlakova (lokomotivskih vlakova i vlakova za potrebe održavanje infrastrukture).

Teretni vlakovi iz međunarodnog prometa

Članak 7.

(1) Teretni vlakovi iz međunarodnog prometa označavaju se brojevima od **40000** do **49999**.

(2) Brojevima od **40000** do **40999** i od **46000** do **46999** označavaju se vlakovi koji voze prugama četiriju i više željezničkih uprava.

(3) Brojevima od **41000** do **45999** i od **47000** do **49999** označavaju se vlakovi koji voze prugama najviše triju željezničkih uprava.

(4) Brojevi vlakova imaju sljedeća značenja:

40000 do 43999 - vlakovi kombiniranog prometa,

44000 do 46299 - vlakovi s pojedinačnim vagonima,

46300 do 49999 - kompletni vlakovi i vlakovi s jedinstvenim teretom.

(5) Za vlakove koji voze na prugama dviju susjednih željezničkih uprava, a započinju vožnju u izlaznom graničnom kolodvoru odnosno završavaju vožnju u ulaznom graničnom kolodvoru, može se dogovoriti primjena brojeva iz unutarnjeg prometa.

(6) Ako je potrebno uvesti u promet izvanredni teretni vlak iz međunarodnog prometa, za tu svrhu rabi se broj vlaka predviđen posebnim kontingenjom brojeva iz međunarodnog prometa. Taj kontingenjt brojeva objavljuje se u voznom redu. Za takav vlak ne izrađuje se vozni red, nego se rabi vozni red pogodnoga vlaka na odnosnoj voznoj relaciji odnosno vozni redovi više pogodnih vlakova na odnosnoj voznoj relaciji. O voznom redu osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogom, a drugo izvršno osoblje obavještava se o tome u sklopu redovnoga odnosno izvanrednog izvještaja o promjenama u prometu vlakova.

Teretni vlakovi iz unutarnjeg prometa

Članak 8.

(1) Teretni vlakovi iz unutarnjeg prometa označavaju se brojevima od **60000 do 69999**, i to:

60000 do 60299 - ekspresni vlakovi,

60300 do 60599 - brzi vlakovi,

60600 do 60999 - maršrutni,

61000 do 61999 - direktni vlakovi,

62000 do 63999 - dionički vlakovi,

64000 do 64999 - vojni vlakovi,

65000 do 65999 - sabirni vlakovi,

66000 do 66999 - kružni vlakovi,

67000 do 67999 - industrijski vlakovi,

- 68000 do 68899** - lokomotivski vlakovi za potrebe putničkog prijevoza,
- 68900 do 68999** - posebni lokomotivski vlakovi za potrebe putničkog prijevoza,
- 69000 do 69899** - lokomotivski vlakovi za potrebe teretnog prijevoza,
- 69900 do 69999** - posebni lokomotivski vlakovi za potrebe teretnog prijevoza.

(2) Ako je potrebno uvesti u promet izvanredni teretni vlak iz unutarnjeg prometa za tu svrhu rabi se broj vlaka predviđen posebnim kontingentom brojeva iz unutarnjeg prometa. Za takav vlak ne izrađuje se vozni red, nego se rabi vozni red pogodnoga vlaka na odnosnoj voznoj relaciji odnosno vozni redovi više pogodnih vlakova na odnosnoj voznoj relaciji. O voznom redu osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogom, a drugo izvršno osoblje obavještava se o tome u sklopu redovnoga odnosno izvanrednog izvještaja o promjenama u prometu vlakova. Ti kontingenti brojeva vlakova su:

- 80000 do 80299** - ekspresni vlakovi,
- 80300 do 80599** - brzi vlakovi,
- 80600 do 80999** - maršrutni,
- 81000 do 81999** - direktni vlakovi,
- 82000 do 83999** - dionički vlakovi,
- 84000 do 84999** - vojni vlakovi,
- 85000 do 85999** - sabirni vlakovi,
- 86000 do 86999** - kružni vlakovi,
- 87000 do 87999** - industrijski vlakovi,
- 88000 do 88999** - lokomotivski vlakovi za potrebe putničkog prijevoza,
- 89000 do 89999** - lokomotivski vlakovi za potrebe teretnog prijevoza.

- (3) Vlakovi za potrebe održavanja infrastrukture označavaju se brojevima **od 70000 do 74999**.
- (4) Ako je potrebno uvesti u promet izvanredni vlak za potrebe održavanja infrastrukture rabi se broj vlaka predviđen posebnim kontingenjom brojeva od **75000 do 79999**. Za takav vlak ne izrađuje se vozni red, nego se rabi vozni red pogodnoga vlaka na odnosnoj voznoj relaciji odnosno vozni redovi više pogodnih vlakova na odnosnoj voznoj relaciji. O voznom redu osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogom, a drugo izvršno osoblje obavještava se o tome u sklopu redovnoga odnosno izvanrednog izvještaja o promjenama u prometu vlakova.
- (5) Službeni vlakovi koji nisu obuhvaćeni odredbama članka 7. i 8. ovog naputka te vlakovi za posebne namjene označavaju se u skladu s odredbama za označavanje vlakova za prijevoz putnika odnosno odredbama za označavanje teretnih vlakova ovisno za koju se svrhu koriste te drugih propisa koji reguliraju njihovo uvođenje u promet i označavanje.

IV. ZAJEDNIČKE ODREDBE U VEZI S OZNAČAVANJEM VLAKOVA

Članak 9.

Ako s područja susjednih željezničkih uprava na pruge kojima upravlja HŽ Infrastruktura dolazi vlak s brojem koji nije u skladu s načinom označavanja u HŽ Infrastrukturni, prometna operativa označiti će takav vlak u skladu s načinom označavanja vlakova u HŽ Infrastrukturni, ako sa susjednom željezničkom upravom nije dogovoreno drugačije.

Članak 10.

(1) Nakon raspuštanja vlaka, vlak zadržava broj do ponovne otpreme. Ako se vlak otprema istog dana, otprema se pod istim brojem. Sljedećeg ili nekoga drugog dana prometna operativa određuje broj takvoga vlaka po pogodnoj trasi.

(2) Ako se vlak raspusti u usputnom kolodvoru, istoga dana niti jedan drugi vlak ne smije biti uveden u promet pod brojem raspuštenog vlaka od kolodvora u kojemu je vlak raspušten do njegova odredišnog kolodvora, osim toga istog vlaka.

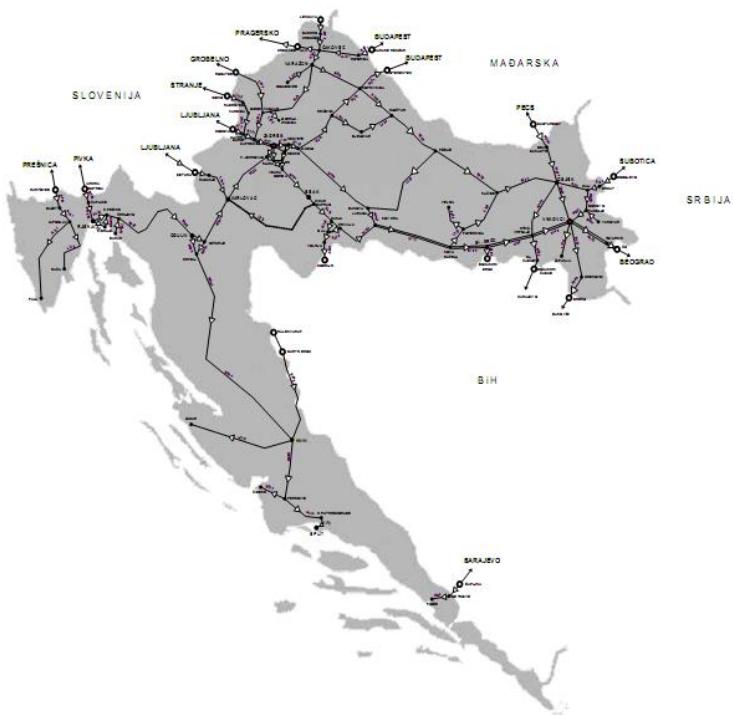
Članak 11.

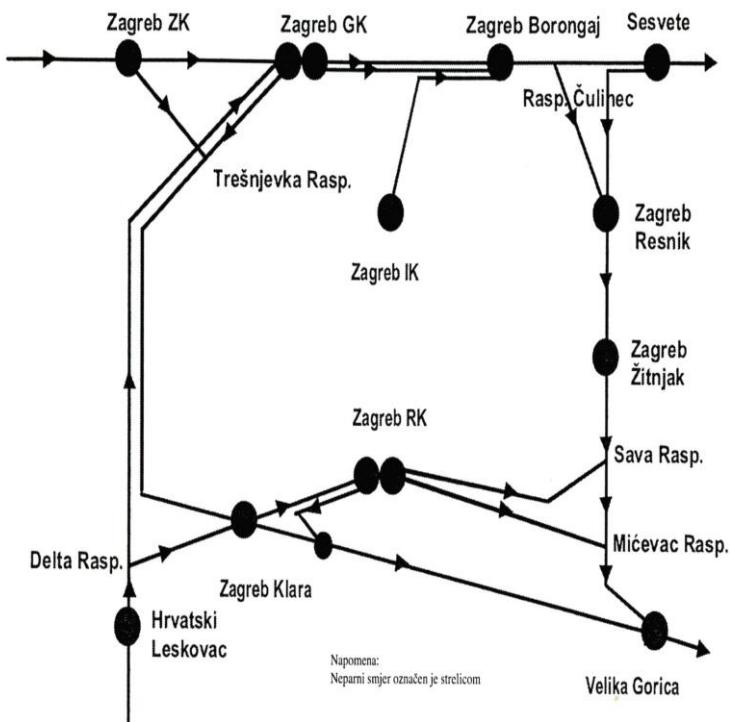
(1) Vlakovi za prijevoz putnika iz međunarodnog prometa koji se ne mogu označiti na način propisan člankom 4. stavkom 4. i 5. ovoga naputka, vlakovi za prijevoz putnika iz unutarnjeg prometa koji se ne mogu označiti na način propisan člankom 5. stavkom 3. i 5. ovoga naputka te svi teretni vlakovi, pomoćnim prijevoznim putom voze pod brojem određenim na njihovoj redovnoj voznoj relaciji.

(2) Svaki vlak koji vozi pomoćnim prijevoznim putom vozi po elementima voznoga reda pogodnoga vlaka na tome prijevoznom putu, a možebitne razlike u voznom redu propisuju se pismenim nalogom. Strojovođu se obavještava o vožnji vlaka pomoćnim prijevoznim putom pismenim nalogom te mu se uručuje vozni red pogodnog vlaka. Osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogom o tome da vlak vozi pomoćnim prijevoznim putom i o predviđenim mjestima zaustavljanja.

DODATAK PRILOGA 3

Grafički pregled označavanja neparnog smjera





UPUTA HŽI-40

PRILOG 4

NAPUTAK O REGULIRANJU PROMETA MATERIJALNIH VLAKOVA I PRUŽNIH VOZILA

NAPUTAK O REGULIRANJU PROMETA MATERIJALNIH VLAKOVA I PRUŽNIH VOZILA

(Uputa HŽI-40, prilog 4)

Uvodne odredbe

Članak 1.

(1) Ovim naputkom propisuje se način reguliranja prometa materijalnih vlakova i pružnih vozila te način na koji se osiguravaju radnici dok traju radovi na zatvorenom pružnom odnosno zatvorenom kolodvorskem kolosijeku.

(2) Izvodač radova (u dalnjem tekstu: izvodač) može biti organizacijska jedinica u sastavu HŽ Infrastrukture koja je nadležna za izvedbu radova pojedinih vrsta (u dalnjem tekstu: interni izvodač) ili tvrtka koja nije u sastavu HŽ Infrastrukture (u dalnjem tekstu: vanjski izvodač) s kojom HŽ Infrastruktura sklopi ugovor za izvedbu radova određene vrste. U tome ugovoru jedna od stavki ugovora mora biti i obveza vanjskog izvodača radova za dostavljanje dokaza o stručnoj sposobnosti svojih radnika za izvođenje radova HŽ Infrastrukturi.

2

(3) Pruga odnosno kolosijek zatvara se u skladu s odredbama Pravilnika RH-2 i Upute HŽI-40.

(4) Ako radove izvodi vanjski izvodač, za nadzor i vođenje radova na zatvorenom pružnom odnosno kolodvorskem kolosijeku te za obavljanje radova na način kojim se osigurava sigurnost željezničkog sustava odgovoran je izvodačev voditelj radova. Prije izvođenja radova voditelj radova i drugi radnici vanjskoga izvodača koji sudjeluju u radovima moraju biti u nadležnim organizacijskim jedinicama HŽ Infrastrukture dokazno upoznati sa sadržajem ovoga naputka te drugih odgovarajućih odredaba općih akata kojima se propisuju radovi na zatvorenom kolosijeku, kao i s mjerama sigurnosti koje je potrebno primjenjivati pri izvođenju radova.

2

(5) Za zatvaranje i otvaranje pruge HŽ Infrastruktura određuje radnika iz mjerodavne jedinice održavanja infrastrukturnih podsustava.

5 | (6) Za provedbu mjera zaštite na radu odgovoran je izvođačev voditelj radova, koji mora poznavati propise zaštite na radu koji vrijede u HŽ Infrastrukturi. Svaki radnik obavezan je skrbiti o osobnoj sigurnosti.

(7) Dok izvodi radove, izvođač smije rabiti željeznička i druga vozila koja su posebno opremljena i namijenjena za tu svrhu.

Organizacija gradilišta, smještaj materijala, materijalnih vlakova i drugih željezničkih vozila

Članak 2.

(1) Radi smještaja materijala, materijalnih vlakova, pružnih vozila i vagona za smještaj radnika izvođač u nekome od kolodvora može organizirati gradilište za određeni dio pruge.

(2) Organizacijska jedinica za prometne poslove daje odobrenje za lokaciju gradilišta i određuje uvjete pod kojima se ono može organizirati.

(3) Zahtjev za organizaciju gradilišta i njegov shematski prikaz izvođač u organizacijsku jedinicu za prometne poslove mora proslijediti najkasnije 20 dana prije nego što se uspostavi gradilište.

(4) Mjesto odnosno kolosijek u kolodvoru gdje se materijalni vlak i druga vozila smještaju dok se ne izvode radovi, pismenom zapovijedu određuje šef kolodvora. U zapovijedi se mora odrediti prolaz kojim će izvođačevi radnici prilaziti vagonima za smještaj radnika dok se vlak zadržava odnosno dok je smješten u kolodvoru. O tome je potrebno pismeno obavijestiti voditelja radova.

Radni plan

Članak 3.

(1) Okvirni radni plan izvođač mora proslijediti u prometne poslove najmanje 20 dana prije početka radova.

(2) Osim radnog plana, izvođač mora proslijediti dinamiku radova u razdoblju njihove izvedbe ili za sljedeći mjesec najkasnije 15 dana prije početka radova, odnosno do 20. dana u tekućem mjesecu za sljedeći mjesec.

(3) Na temelju dinamike radova svakoga dana po završetku radova na pruzi, ako je moguće najkasnije do 15.00 sati, izvođačev voditelj radova i odgovorni radnik iz jedinice za prometne poslove (šef kolodvora ili radnik određen za prometnog koordinatora) dogovaraju se o detaljnem radnom planu za sljedeći dan na temelju prijedloga izvođačeva voditelja radova. Na temelju prethodnog dogovora, izvođačev voditelj radova izrađuje detaljan radni plan za sljedeći dan, pri čemu po jedan primjerak zadržavaju voditelj radova i odgovorni radnik iz jedinice za prometne poslove, koji je ujedno i odgovoran da detaljan radni plan bude izrađen na način kako je to propisano ovim naputkom.

2
4

(4) Detaljnim radnim planom potrebno je obuhvatiti:

- vrstu radova te vrijeme njihova početka i završetka,
- kolodvor iz kojega se materijalni vlakovi odnosno pružna vozila otpremaju na zatvorenu prugu,
- kilometarski položaj i voznu dionicu svakoga materijalnog vlaka odnosno pružnoga vozila posebno,
- broj i redoslijed otpremanja materijalnih vlakova i pružnih vozila na prugu, s imenima strojovoda odnosno vozača,
- vrijeme odlaska i povratka svakoga materijalnog vlaka odnosno pružnoga vozila,
- kolodvor u koji se vlakovi odnosno pružna vozila povlače sa zatvorene pružne dionice,
- radno mjesto te ime i prezime radnika koji je nadležan za reguliranje kretanja materijalnih vlakova i pružnih vozila na zatvorenom kolosijeku (voditelj radova),
- sve druge elemente potrebne da se radovi izvedu uspješno i da kretanje materijalnih vlakova i pružnih vozila bude sigurno.

(5) S detaljnim radnim planom voditelj radova mora upoznati svoje osoblje, a odgovorna osoba iz jedinice za prometne poslove (šef kolodvora ili radnik određen za prometnog koordinatora) s odredbama radnoga plana upoznaje osoblje koje će regulirati kretanje materijalnih vlakova i pružnih vozila.

4

(6) Detaljni radni plan mora se proslijediti u pismenom obliku, i to:

- prometnicima vlakova u kolodvorima koji će sudjelovati u reguliranju prometa,

- vlakovođama materijalnih vlakova i vođama/vozačima pružnih vozila,
- jedinici za održavanje infrastrukturnih podsustava mjerodavnoj za dio željezničke pruge na kojemu će se obavljati radovi
- područnoj prometnoj operativi,
- željezničkom prijevozniku koji osigurava vučno vozilo i osoblje vlaka,
- svima drugima organizacijskim jedinicama kojih se to tiče.

(7) Rad se mora obavljati u skladu s odredbama detaljnog radnog plana kako bi se stvorili uvjeti za sigurnost radnika, materijalnih vlakova i pružnih vozila te za siguran i nesmetan promet po susjednim kolosijecima koji nisu zatvoreni dok se izvode radovi.

(8) O svim možebitnim izmjenama plana prometa neposredno prije otpreme materijalnih vlakova i pružnih vozila dogovaraju se voditelj radova i prometnici vlakova kolodvora kojih se to tiče.

(9) Ako se izmijeni radni plan, tada se radovi smiju izvoditi nakon što se osoblje na dokazni način obavijesti o izmjeni plana te poduzmu mjere potrebne za zaštitu ljudi i za siguran promet materijalnih vlakova i pružnih vozila.

Opće odredbe o materijalnim vlakovima

Članak 4.

(1) Za izvođačeve potrebe materijalni vlak sastavlja se od željezničkih vozila sposobnih za promet na prugama kojima upravlja HŽ Infrastruktura. Materijalnim vlakom smatra se samo onaj vlak koji vozi na zatvorenoj pružnoj dionici. Do kolodvora u kojemu počinje zatvorena pružna dionica taj vlak vozi pod općim uvjetima koji vrijede za teretne vlakove.

(2) Materijalnim vlakovima prevozi se materijal i radnici od kolodvora u kojemu počinje zatvorena pružna dionica do nekog mjesta na zatvorenoj pružnoj dionici te od toga mjesta do kolodvora u koji se vlak vraća odnosno do kojega nastavlja vožnju. Radnici se prevoze u vagonima za prijevoz putnika. Na materijalnim vlakovima mogu biti smještena postrojenja potrebna za izvedbu radova.

(3) Mjesto gdje se smještaju materijalni vlakovi i druga vozila koja rade za vrijeme zatvorenosti pruge objavljuje se jedinicama po potrebi onda ako se smještaj materijalnih vlakova ne organizira na gradilištu.

(4) Nakon završetka radova i smještaja materijalnog vlaka na određeni kolosijek, vlakovođa je odgovoran za to da vlak bude osiguran od samopokretanja. Osiguravanje od samopokretanja izvodi se na način određen Pravilnikom RH-2 i Uputom HŽI-40 za teretne vlakove.

(5) Prije nego što napusti vučno vozilo, strojovođa odnosno vozač obvezan je osigurati vozilo od samopokretanja.

Sastav i formiranje materijalnih vlakova

Članak 5.

(1) Za vuču materijalnih vlakova mogu se koristiti lokomotive i motorna vozila za posebne namjene.

(2) Mjesto smještaja lokomotiva i motornih vozila za posebne namjene, kada se smještaj ne obavlja u mjestu gdje je organizirano gradilište, objavljuje se organizacijskim jedinicama kojih se to tiče.

(3) Sastav i način formiranja materijalnih vlakova sastavljenih od vučnih i vučenih vozila koja imaju dozvolu za promet na prugama kojima upravlja HŽ Infrastruktura određuje se u skladu s važećim propisima i tehničkim uvjetima propisanima za odnosna vozila.

(4) Kada se planira uporaba vučnih i vučenih vozila u materijalnim vlakovima koja nemaju dozvolu za promet na prugama kojima upravlja HŽ Infrastruktura, tada se takva vozila najprije moraju pregledati u skladu s odredbama državnog podzakonskog propisa kojim je propisan tehnički pregled željezničkih vozila. Odobrenje za uporabu mora se pribaviti prije nego što se ta vozila uvrste u materijalne vlakove te proslijediti svima kojih se to tiče.

(5) Izvođač je odgovoran za propisnu opremu materijalnih vlakova u odnosu na teretni profil, opterećenje i druge sigurnosne uvjete.

Priprema materijalnih vlakova za otpremu

Članak 6.

- (1) Dok se kreću na pruzi, materijalni vlakovi moraju imati istaknute čelne i završne signale kao i svi drugi teretni vlakovi.
- (2) Lokomotivom materijalnoga vlaka može upravljati isključivo strojovoda, a motornim vozilom za posebne namjene vozač motornoga vozila za posebne namjene.
- (3) U vlakopratnji materijalnoga vlaka mora biti najmanje vlakovođa. Ukoliko se za vuču materijalnoga vlaka koristi motorno vozilo za posebne namjene onda u vlakopratnji takvoga vlaka može biti umjesto vlakovođe drugi izvršni radnik ospozobljen za obavljanje probe kočenja odnosno drugi vozač. Ako je u vlakopratnji drugi izvršni radnik umjesto vlakovode, onda poslove vlakovođe na zatvorenoj pružnoj dionici obavlja vozač.
- (4) U kolodvoru se ne smiju poduzimati nikakve vožnje bez dopuštenja prometnika vlakova, a na pruzi bez dopuštenja vlakovođe. Zapovijed za vožnju na zatvorenoj pružnoj dionici vlakovođa daje na zahtjev voditelja radova.
- (5) Materijalni vlak mora biti propisno sastavljen i kočen zračnom kočnicom te se na njemu prije otpreme mora obaviti propisana proba kočenja.
- (6) Za materijalni vlak ispostavljaju se sve potrebne popratne isprave vlaka.
- (7) Vlakovođa materijalnoga vlaka mora biti opskrblijen ključem za uporabu pružnih telefona.
- (8) Na prugama gdje nema pružnih telefona osoblje materijalnoga vlaka za sporazumijevanje rabi druga sredstva za sporazumijevanje koja su odobrena za uporabu u HŽ Infrastrukturi.
- (9) Prije nego što otpremi materijalni vlak, prometnik vlakova pismenim nalogom mora obavijestiti strojovođu i vlakovođu odnosno vozača o sljedećem:

- o kilometarskom položaju do kojega vozi,
- o najvećoj dopuštenoj brzini kretanja materijalnoga vlaka u skladu s odredbama Pravilnika RH-2 i ovoga naputka,
- o kilometarskom položaju drugog/drugih materijalnih vlakova odnosno pružnih vozila koja rade na istom međukolodvorskem odsjeku te o smjeru iz kojega su otpremljeni na zatvorenu prugu,
- o tome da ne vrijede prostorni signali te možebitno da ne vrijede ulazni, izlazni i zaštitni signali,
- o tome koje balize autostop-uređaja nisu aktivne,
- o kilometarskom položaju ŽCP-ova s uređajem za osiguranje uz napomenu da se oni smatraju neosiguranimi,
- o vremenu povratka i kolodvoru u koji se vraća odnosno do kojega nastavlja vožnju
- o načinu otpreme i primitka vlaka u kolodvor.

(10) Materijalni vlak s pruge se mora vratiti po završetku radova na vrijeme tako da na križanje stigne najmanje 10 minuta prije nego što vlak suprotnoga smjera ima redoviti polazak ili prolazak odnosno mora stići u kolodvor najmanje 10 minuta prije nego što uzastopni vlak treba biti otpremljen iz susjednoga kolodvora.

(11) Vrijeme kada se materijalni vlak vraća s pruge određuje prometnik vlakova u kolodvoru koji ga otprema na prugu. Vlakovođa odnosno izvođač vodi brigu o tome da se vlak s pruge vrati pravodobno.

Proračun učinka kočnica za materijalni vlak kod kojeg u vlakopratnji nema vlakovođe

Članak 7.

Ako je u vlakopratnji materijalnoga vlaka vučenog motornim vozilom za posebne namjene izuzetno drugi izvršni radnik umjesto vlakovođe, u polaznom kolodvoru proračun učinka kočnica obavlja popisni vlakovođa odnosno prometnik vlakova i to na sljedeći način:

- a) Bez obzira na stvarnu ukupnu masu vlaka, kao ukupna masa vlaka uzima se maksimalna moguća ukupna masa vlaka s obzirom na tehničke karakteristike vučnoga i vučenih vozila. Motorno vozilo za posebne namjene može vući maksimalnu vučenu masu koja je propisana tehničkim odredbama o motornim vozilima za posebne namjene u Registru željezničkih vozila odnosno u Uputi HŽI-52.

- b) Kao mjerodavni nagib uzima se najnepovoljniji nagib, i to kao najveći mogući pad na odnosnoj pružnoj dionici te se na temelju toga nagiba i najveće dopuštene brzine 30 km/h u tablici za zaustavni put 400 m određuje potrebni postotak kočenja.
- c) Na temelju najveće moguće ukupne mase i određenoga potrebnog postotka kočenja izračunava se PKM. Ako SKM nije jednak ili veći od PKM-a, takvome materijalnom vlaku se obavezno smanjuje najveća dopuštena brzina na onu koja zadovoljava sve spomenute parametre.
- d) Ako tijekom rada materijalnog vlaka dođe do izmjena u sastavu i kočenju vlaka koje se nisu mogle predvidjeti i proračunati prije otpreme materijalnog vlaka iz polaznog kolodvora, tada nakon obavljenе probe kočenja na zatvorenoj pružnoj dionici vozač obavještava prometnika vlakova o promjenama. Na temelju novih podataka popisni vlakovoda odnosno prometnik vlakova obavlja proračun učinka kočnica. Nakon toga prometnik vlakova fonogramom obavještava vozača je li vlak dovoljno kočen za najveću dopuštenu brzinu do 30 km/h, a ako nije, obavještava ga o novoj smanjenoj brzini. Vozač upisuje fonogram u IV. dijelu putnoga lista.

Uvođenje u promet i označavanje materijalnih vlakova

Članak 8.

- (1) Do kolodvora iz kojega se otprema na zatvorenu pružnu dionicu svakomu materijalnom vlaku određuje se prikladni broj u skladu s odredbama o označavanju vlakova iz priloga 3 Upute HŽI-40.
- (2) Za vožnje na zatvorenoj pružnoj dionici, materijalni se vlakovi označavaju kraticom **MV** i brojem (MV1, MV3, ..., MV_n ili MV2, MV4, ..., MV_n), ovisno o smjeru kretanja materijalnog vlaka pri čemu se neparni odnosno parni brojevi određuju u skladu s odnosnim odredbama iz priloga 3 Upute HŽI-40. Brojevi materijalnih vlakova određuju se kronološkim redom svakoga kalendarskog dana počevši od broja 1 odnosno 2 pa nadalje.
- (3) Materijalne vlakove u promet uvodi kolodvor koji ih otprema. Nakon što se zatvori pružna dionica, promjene u prometu priopćavaju se samo službenim i radnim mjestima kojih se to tiče.

Reguliranje kretanja materijalnih vlakova

Članak 9.

- (1) Za potrebe izvedbe radova na zatvorenoj pružnoj dionici između dvaju susjednih kolodvora može se nalaziti jedan materijalni vlak ili više njih.
- (2) Kada se na zatvorenu prugu otprema više od jednoga materijalnog vlaka, oni se mogu otpremiti:
- u jednome smjeru dva uzastopna materijalna vlaka ili više njih,
 - ako voze iz suprotnih smjerova u jednome smjeru može voziti jedan, a iz suprotnoga smjera jedan ili više uzastopnih materijalnih vlakova.
- (3) Najveća dopuštena brzina materijalnoga vlaka iznosi 30 km/h.

- (4) Ako se na zatvorenu pružnu dionicu u istom smjeru otprema više materijalnih vlakova, tada se oni mogu otpremati pod sljedećim uvjetima:
- sredstva za sporazumijevanje moraju biti ispravna,
 - brzina materijalnih vlakova ne smije biti veća od 20 km/h,
 - vlakovi moraju voziti u vremenskom razmaku koji ne smije biti manji od 10 minuta,
 - svakome materijalnom vlaku mora biti određen kilometarski položaj do kojega vozi, a razmak između kilometarskih položaja vlakova ne smije biti manji od duljine prethodno otpremljenoga materijalnog vlaka plus dodatnih 400 m,
 - svakome materijalnom vlaku mora biti određeno vrijeme polaska i vrijeme povratka te kolodvor u koji se vraća,
 - osoblje svakoga materijalnog vlaka mora biti obaviješteno o prometu drugih materijalnih vlakova i pružnih vozila.

Članak 10.

- (1) Kada se jedan materijalni vlak otprema do kilometarskog položaja na zatvorenoj pružnoj dionici, a nakon završetka rada vraća se u kolodvor koji ga je otpremio, dopuštenje se traži fonogramom koji glasi:

»Može li MV... koji radi na pruzi do ... (sat i minuta)? (prezime prometnika vlakova)«.

(2) Kolodvor od kojega se traži dopuštenje u skladu sa stavkom 1. ovoga članka daje dopuštenje sljedećim fonogramom:

»MV... koji radi na pruzi do ... (sat i minuta) može. (prezime prometnika vlakova)«.

Članak 11.

(1) Kada se više materijalnih vlakova otprema u istom smjeru do kilometarskog položaja na zatvorenoj pružnoj dionici te se oni nakon završetka rada vraćaju u kolodvor koji ih je otpremio, dopuštenje se traži za sve vlakove jednim fonogramom koji glasi:

»Mogu li MV..., MV.... i MVn koji rade na pruzi do ... (sat i minuta)?(prezime prometnika vlakova)«.

(2) Kolodvor od kojega se traži dopuštenje u skladu sa stavkom 1. ovoga članka daje dopuštenje sljedećim fonogramom:

»MV..., MV.... i MVn koji rade na pruzi do ... (sat i minuta) mogu. (prezime prometnika vlakova)«.

(3) Na dvokolosiječnim i usporednim prugama u fonogramu dopuštenja potrebno je navesti i kolosijek odnosno prugu na koju se otprema vlak. Takvo dopuštenje zahtijeva se fonogramom koji glasi:

»Može li MV... lijevim/desnim kolosijekom odnosno prugom koji radi na pruzi do ... (sat i minuta)? (prezime prometnika vlakova)«

odnosno

»Mogu li lijevim/desnim kolosijekom odnosno prugom MV..., MV.... i MVn koji rade na pruzi do ... (sat i minuta)? (prezime prometnika vlakova)«.

(4) Kolodvor na dvokolosiječnoj odnosno usporednoj pruzi daje dopuštenje sljedećim fonogramom:

»MV... lijevim/desnim kolosijekom odnosno prugom koji radi na pruzi do ... (sat i minuta) može. (prezime prometnika vlakova)«

odnosno

MV..., MV.... i MVn lijevim/desnim kolosijekom odnosno prugom koji rade na pruzi do ... (sat i minuta) mogu. (prezime prometnika vlakova)«.

Članak 12.

(1) Kada se materijalni vlak ili više njih otprema u istom smjeru do kilometarskog položaja na zatvorenoj pružnoj dionici te oni nakon završetka rada nastavljaju vožnju u sljedeći kolodvor, dopuštenje se traži fonogramom koji glasi:

»Primate li MV... koji radi na pruzi do ... (sat i minuta)? (prezime prometnika vlakova)«.

odnosno

»Primate li MV.., MV.. i MVn koji rade na pruzi do ... (sat i minuta)? (prezime prometnika vlakova)«.

(2) Kolodvor od kojega se to zahtijeva daje dopuštenje sljedećim fonogramom:

»MV... koji radi na pruzi do ... (sat i minuta) primam. (prezime prometnika vlakova)«

odnosno

»MV.., MV.. i MVn koji rade na pruzi do ... (sat i minuta) primam. (prezime prometnika vlakova)«.

(3) Na dvokolosiječnim i usporednim prugama u fonogramu dopuštenja potrebno je navesti i kolosijek odnosno prugu na koju se otprema vlak. Takvo dopuštenje zahtijeva se fonogramom koji glasi:

»Primate li MV... lijevim/desnim kolosijekom odnosno prugom koji radi na pruzi do ... (sat i minuta)? (prezime prometnika vlakova)«

odnosno

»Primate li lijevim/desnim kolosijekom odnosno prugom MV.., MV.. i MVn koji rade na pruzi do ... (sat i minuta)? (prezime prometnika vlakova)«.

(4) Kolodvor na dvokolosiječnoj odnosno usporednoj pruzi daje dopuštenje sljedećim fonogramom:

»MV... lijevim/desnim kolosijekom odnosno prugom koji radi na pruzi do.. (sat i minuta) primam. (prezime prometnika vlakova)«

odnosno

»MV.., MV.. i MVn lijevim/desnim kolosijekom odnosno prugom koji rade na pruzi do ... (sat i minuta) primam. (prezime prometnika vlakova)«.

(5) Dopuštenja dana za materijalne vlakove vrijede sve do povratka vlakova s pruge odnosno do možebitnog poništenja fonograma za dopuštenje zbog toga što je u međuvremenu došlo do nepredviđenih okolnosti uslijed kojih materijalni vlakovi neće biti otpremljeni.

Članak 13.

(1) Odlazak svakoga materijalnog vlaka mora se prednajaviti i najaviti svim službenim i radnim mjestima na zatvorenoj pružnoj dionici, a sljedećemu zaposjednutom kolodvoru mora se samo najaviti.

(2) Ako se više materijalnih vlakova otprema jedan za drugim u propisanom vremenskom razmaku, tada se svi zajedno mogu prednajaviti fonogramom koji glasi:

»MV... poći će u ... sati ... minuta vozi do ... (km položaj/kolodvor), MV... poći će u ... sati ... minuta vozi do ... (km položaj/kolodvor), ..., MV_n poći će u ... sati ... minuta vozi do ... (km položaj/kolodvor). (prezime prometnika vlakova)«.

Najava službenim i radnim mjestima na pruzi obavlja se za svaki vlak pojedinačno, odmah nakon što vlak bude stvarno otpremljen iz kolodvora, dok se susjednom kolodvoru najava može dati skupno za sve vlakove nakon što i posljednji vlak bude otpremljen.

(3) Na dvokolosiječnim i usporednim prugama u prednajavi mora se navesti i kolosijek odnosno pruga kojom će voziti vlakovi.

(4) Ako vlak nastavlja vožnju do sljedećega kolodvora, tada je tomu kolodvoru potrebno dati i analizu vlaka.

(5) ŽCP-i s uređajem za osiguranje smatraju se neosiguranim o čemu se strojovođu obavještava pismenim nalogom. Ispred svakoga ŽCP-a osiguranog SS-uređajem materijalni vlak mora se zaustaviti, a vožnja se nastavlja nakon zaštićivanja ŽCP-a ili nakon što se strojovođa uvjerio da je ŽCP već zaštićen odnosno nakon što se strojovođa uvjerio da cestovna vozila i/ili pješaci nisu u blizini ŽCP-a odnosno da ne prelaze preko njega. Bez obzira na odredbe ovoga stavka, čuvar ŽCP-a obavezno zaštićuje ŽCP ako pojedini materijalni vlak prelazi preko odnosnoga ŽCP-a.

(6) Ako se kod vožnje više materijalnih vlakova materijalni vlak nepredviđeno zaustavi, vlakopratno osoblje odmah ga mora zaštiti krećući se u smjeru iz kojega se očekuje dolazak sljedećega materijalnog vlaka, dajući signalni znak 'Stoj'. Osim toga, vlakovođa obavještava i voditelja radova o nepredviđenom zaustavljanju.

Članak 14.

(1) Otprema materijalnih vlakova na zatvorenu pružnu dionicu iz suprotnih smjerova dopuštena je pod sljedećim uvjetima:

- sredstva za sporazumijevanje moraju biti ispravna,
- razmak između kilometarskih položaja upisanih u pismene naloge ne smije biti manji od 400 m, pri čemu se kilometarski položaji u voznom putu suprotnih vlakova ne smiju niti u jednome trenutku preklapati
- brzina materijalnih vlakova ne smije biti veća od 20 km/h,
- svakomu materijalnom vlaku mora biti određeno vrijeme polaska i vrijeme povratka te kolodvor u koji se vraća,
- osoblje svakoga materijalnog vlaka mora biti obaviješteno o prometu drugih materijalnih vlakova i pružnih vozila.

(2) Kod traženja i davanja dopuštenja za vožnju materijalnih vlakova iz suprotnih smjerova, obavezno se navode i krajnji kilometarski položaji za svaki smjer vožnje. Za otpremu materijalnih vlakova na zatvorenu pružnu dionicu iz suprotnih smjerova svaki kolodvor traži dopuštenje fonogramom sljedećega sadržaja:

»Može/Primate li MV.. do km.. s radom na pruzi do ... (sat i minuta) ususret MV..., MV... i MVn u krajnjem km..? (prezime prometnika vlakova)«.

odnosno

»Može/Primate li MV.., MV... i MVn do krajnjeg km... s radom na pruzi do ... (sat i minuta) ususret MV... u km...? (prezime prometnika vlakova)«.

(3) Dopuštenje svaki kolodvor daje fonogramom sljedećeg sadržaja:

»MV.. do km.. s radom na pruzi do ... (sat i minuta) ususret MV-u.., MV-u... i MVn u krajnjem km.. može/primam. (prezime prometnika vlakova)«.

odnosno

2

4

4 **»MV.., MV... i MVn do krajnjeg km.. s radom na pruzi do (sat i minuta) ususret MV... u km...može/primam. (prezime prometnika vlakova)«.**

(4) Na dvokolosiječnim i usporednim prugama u fonogramu se mora navesti i kolosijek odnosno pruga kojom će voziti vlakovi.

(5) Nakon povratka vlakova svaki kolodvor mora dati odjavu susjednomu kolodvoru. Ako se propiše da se svi materijalni vlakovi povuku u jedan od susjednih kolodvora, tada odjavu za sve vlakove daje kolodvor u koji se povuku vlakovi.

(6) Ako kolodvor od kojega se zahtjeva dopuštenje za otpremu materijalnoga vlaka zbog određenih razloga ne može dati dopuštenje, to se priopćava fonogramom sljedećega sadržaja:

»Neka čeka MV.... (prezime prometnika vlakova)«.

Članak 15.

Ulazak u kolodvor pri povratku dopušta se na jedan od sljedećih načina, o čemu strojovođa mora biti obaviješten prije otpreme materijalnog vlaka na zatvorenu pružnu dionicu:

- signalnim znakom ulaznog signala,
- ručnim signalnim znakom izvršnog radnika ili
- sredstvima sporazumijevanja.

Članak 16.

(1) Po povratku materijalnoga vlaka daje se odjava susjednome kolodvoru da je vlak stigao.

(2) Ako je na pruzi bilo više materijalnih vlakova odjava se daje tek nakon što posljednji materijalni vlak prispije sa zatvorene pruge.

(3) Obavijest o dolasku materijalnih vlakova odnosno odjava daje se fonogramom sljedećega sadržaja:

»Vlak/vlakovi MV..., MV..., MVn ovdje u ... (sati i minuta). (prezime prometnika vlakova)«.

Postupak na zatvorenoj pružnoj dionici

Članak 17.

- (1) Dok traju radovi na zatvorenoj pružnoj dionici, vozni vlakovođa u dogovoru s voditeljem radova određuje mјere za sigurnost prometa, koje moraju poštivati i izvođačevi radnici.
- (2) Nakon otpreme na zatvorenu pružnu dionicu prometnik vlakova ne sudjeluje u reguliranju kretanja materijalnih vlakova. Voditelj radova sve zahtjeve u pogledu pokretanja materijalnoga vlaka na zatvorenoj pružnoj dionici odnosno kolosijeku priopćava voznome vlakovodи koji osobljу materijalnog vlaka daje potrebne zapovijedi i obavijesti.
- (3) Ako je zbog radova potrebno da se materijalni vlakovi na zatvorenoj pružnoj dionici približe unutar sigurnosne udaljenosti odnosno da produlje vožnju iza kilometarskog položaja određenog pismenim nalogom, to se čini nakon što se o tome dogovore voditelj radova i vlakovođe materijalnih vlakova.
- (4) Najveća dopuštena brzina materijalnoga vlaka koji se gura jednaka je redovnoj brzini materijalnog vlaka i iznosi 30 km/h, osim ako brzina nije još više smanjena u skladu s odredbama ovoga naputka.
- (5) Prvo vozilo u smjeru guranja mora biti zaposjednuto vlakopratiteljem materijalnog vlaka.
- (6) Radnik na čelu guranoga vlaka danju mora držati razvijenu signalnu zastavicu, a vučno vozilo koje gura vlak na stražnjoj strani mora imati signalni znak 'Kraj vlaka'.
- (7) Izvedba radova materijalnim vlakom u kolodvorima i na zatvorenoj pružnoj dionici obavlja se pod nadzorom voditelja radova, a kretanje vlaka u odnosu na sigurnost i redovitost prometa po zapovijedi prometnika vlakova u kolodvorskem području, a na zatvorenoj pružnoj dionici po zapovijedi vlakovođe u dogovoru s voditeljem radova.
- (8) Ako se pri izvedbi radova preko nekoga mјesta na pruzi ili u kolodvoru mora voziti smanjenom brzinom, voditelj radova to mora priopćiti vlakovođi materijalnoga vlaka koji o tome obavještava strojovođu dokazno upisom u putni list.

(9) Kao vremenska orijentacija pri povlačenju materijalnog vlaka sa zatvorene pružne dionice računa se vozno vrijeme od 3 minute po kilometru.

(10) Prije nego što se materijalni vlak vrati sa zatvorene pružne dionice, vlakovođa susjednim kolodvorima mora javiti predvidivo vrijeme odlaska. Prometnik vlakova u kolodvoru kamo se vlak vraća o predvidivom vremenu odlaska mora obavijestiti čuvare ŽCP-a preko kojih treba prijeći vlak. Nakon što dobiju obavijest o predvidivom vremenu odlaska materijalnoga vlaka, čuvari ŽCP-a zaštićuju odnosni ŽCP.

(11) Ako na sredstvima za sporazumijevanje nastupi kvar dok se materijalni vlak vraća s pruge, tada se postupa u skladu s odgovarajućim odredbama Pravilnika RH-2.

(12) Dok se materijalni vlakovi zadržavaju na zatvorenoj pružnoj dionici ili u kolodvoru, mora se voditi računa o tome da svaki vlak bude zakočen i osiguran od samopokretanja.

(13) Materijal koji se na zatvorenoj pruzi tovari u vagone materijalnoga vlaka (tračnička polja, otpadni materijal, tračnice i dr.) mora biti natovaren i osiguran na način određen propisima o tovarenju vagona. Na vagonima natovarenima tračničkim poljima teret mora biti osiguran od pomicanja i mora biti osiguran teretni profil. Voditelj radova odgovoran je za to da se ti poslovi obave na propisani način.

(14) Ako se utovar ne obavi na propisani način, vlakovoda materijalnoga vlaka ne smije dopustiti da se vlak povuče u kolodvor ili da vozi do sljedećega kolodvora.

(15) Na način propisan u stavku 13. i 14. ovoga članka mora se postupiti i onda kada se materijal utovaruje ili istovaruje na mjestu skladištenja te pri utovaru i istovaru na kolodvorskem području.

(16) Materijalni vlak ne smije se kretati brzinom većom od 5 km/h, za vrijeme dok radnici izvode radove na vagonima.

(17) Nakon što završe radovi i svi se materijalni vlakovi i pružna vozila povuku sa zatvorene pružne dionice voditelj radova odnosno radnik jedinice za održavanje infrastrukturnih podsustava određen za zatvaranje i otvaranje pruge, ako radove izvodi vanjski izvođač radova, u prometni dnevnik mora upisati kemijskom olovkom crvene boje vrijeme kada je pružna dionica otvorena te da je pruga sposobna za redovan promet, kao i možebitne mjere potrebne za siguran tijek prometa.

2

Opće odredbe o pružnim vozilima

Članak 18.

(1) Pružna vozila mogu biti:

- pružna vozila u tehničkom smislu i
- pružna vozila u prometnome smislu.

(2) Pružnim vozilom u tehničkome smislu smatra se svako vozilo posebne konstrukcije koje se rabi za posebne namjene pri izvođenju radove te nadzoru i održavanju pruge, pružnih postrojenja i uređaja, a koje ne ispunjava tehničke uvjete da vozi kao vlak odnosno to vozilo nije pouzdano u smislu aktiviranja sigurnosnih elemenata SS-uređaja. Takvo vozilo na međukolodvorski odsjek uvijek se otprema s propusnicom.

(3) Pružnim vozilom u prometnom smislu smatra se svako vozilo za posebne namjene koje se na međukolodvorski odsjek otprema s propusnicom.

(4) Pružno vozilo označava se u prometnim evidencijama kraticom PV i brojem, ovisno o smjeru kretanja, pri čemu se parni i neparni brojevi određuju u skladu s odnosnim odredbama Pravilnika RH-2 i Upute HŽI-40 (PV1, PV3, ..., PVn i PV2, PV4, ..., PVn). Brojevi počinju kronološki svakoga kalendarskog dana od broja 1 odnosno 2.

(5) Vožnja pružnog vozila noću, kao i danju kad je vidik spriječen, dopuštena je samo u hitnim slučajevima uz prethodno odobrenje prometnoga dispečera područne prometne operative odnosno TK-dispečera. Izuzetno, kod radova većeg obima (remont, rekonstrukcija i sl.) ili kod neodložnih radova unaprijed se može planirati rad odnosno vožnja pružnih vozila noću.

(6) Vožnja pružnog vozila ne smije ometati promet vlaka i pružno vozilo ne smije se otpremiti na međukolodvorski odsjek zauzet vlakom, osim materijalnim vlakom, niti se vlak smije otpremiti na međukolodvorski odsjek zauzet pružnim vozilom, osim materijalnog vlaka koji se otprema u skladu s odredbama ovoga naputka.

(7) Kod vožnje pružnog vozila ne rukuje se glavnim signalima, a ŽCP-i s automatskim uređajima za osiguranje smatraju se neosiguranim. Izuzetno, kod vožnje pružnog vozila koje ispunjava tehničke uvjete za vožnju vlaka, ali iz prometnih razloga vozi kao pružno vozilo, moguće je rukovanje izlaznim, ulaznim i zaštitnim signalima u skladu s uputom za rukovanje SS-uredajem.

(8) Ako se na zatvorenu pružnu dionicu otprema jedno ili više motornih vozila za posebne namjene, ta vozila se obavezno otpremaju pod uvjetima za otpremu pružnih vozila.

(9) U skladu s odredbama Pravilnika RH-2 dopušteno je da se motorno vozilo za posebne namjene koje vuče maksimalno tri vagona može otpremiti u uvjetima vožnje pružnog vozila. U takvome slučaju obavezno se prije otpreme mora obaviti proračun kočenja u skladu s odredbama članka 7. ovoga naputka. Pri obavljanju potpune probe kočenja na pružnom vozilu koje je sastavljeno od motornoga vozila za posebne namjene i maksimalno tri vagona, pregledni radnik može biti jedan od radnika u skladu s odredbama članka 53. stavka 8. Pravilnika RH-2. Pregledni radnik upisuje u rubrici 11 ukupni broj vagona (najviše tri vagona) te u rubrici 13 evidentira probu kočenja tekstom - *PPK u redu. Radno mjesto i potpis radnika.* Nakon toga radnik koji obavlja proračun kočenja utvrđuje dostatnost SKM-a te ako je SKM dostatan u rubrici 13 to evidentira tako da upiše - *SKM u redu. Radno mjesto i potpis radnika.* Ako se ispostavlja propusnica koja vrijedi do 13. prosinca 2015. tada radnik koji obavlja probu kočenja obavezno upisuje u toj propusnici u rubrici 11 ukupni broj vagona (najviše 3 vagona) te upisuje i potpisuje u rubrici 10 podatak da je potpuna proba kočenja obavljena tekstom - *PPK u redu. Radno mjesto i potpis preglednog radnika.* Nakon toga radnik koji obavlja proračun kočenja utvrđuje dostatnost SKM-a te ako je SKM dostatan upisuje i potpisuje u istu rubriku tekst - *SKM u redu. Radno mjesto i potpis radnika.* Za sastav otpremljen u skladu s ovim stavkom vrijede odredbe za osiguranje od samopokretanja propisane za teretne vlakove. Ako se prije otpreme utvrdi da na pojedinom vagonu nisu ispravne kočnice, takav sastav mora se otpremiti kao materijalni vlak bez obzira na rezultate proračuna kočenja.

Tehnička opremljenost i pratnja pružnog vozila

Članak 19.

(1) Svako pružno vozilo, samo ili s priključnim vozilima, mora imati uređaje za kočenje tijekom kretanja i za osiguranje od samopokretanja za vrijeme stajanja.

(2) Motorno pružno vozilo mora imati zvučnu signalnu napravu za davanje signalnih znakova.

(3) Pružno vozilo mora pratiti vođa pružnog vozila, koji mora imati točan sat i prijenosni telefon odnosno drugo sredstvo za sporazumijevanje s kolodvorom na prugama koje imaju priključne veze, ako pruga nije opremljena pružnim telefonima odnosno ako nije moguće drugačije sporazumijevanje. Kod motornoga pružnog vozila kojim upravlja vozač on je i vođa motornog pružnog vozila. Dužnost vođe pružnog vozila kod vozila kod kojeg se mora odrediti vođa (npr. ukoliko vozač pružnog vozila ne zna hrvatski jezik, nema položeni stručni ispit, i dr.) može obavljati jedino drugi radnik s položenim željezničkim stručnim ispitom. O tim okolnostima voditelj radova mora blagovremeno dokazno izvjestiti prometnika vlakova u sklopu detaljnog radnog plana.

(4) Pružna vozila i prikolice koje se mogu skidati s kolosijeka moraju nositi oznaku o tome koliko je osoba potrebno za njihovo skidanje s kolosijeka. Kod pružnih vozila koja se mogu skidati s kolosijeka, osim vođe/vozača pružnog vozila mora postojati i dostatan broj osoba za skidanje pružnog vozila s kolosijeka u roku od 2 minute, ako je planirano da se vozilo skine s pruge.

(5) Vozač pružnog vozila mora prije početka vožnje pokazati prometniku vlakova ispravu za upravljanje pružnim vozilom.

(6) Vođa/vozač pružnog vozila odgovoran je za sigurnost vozila i osoba koje se njime prevoze te se mora brinuti da se vožnjom ne ugrožava sigurnost i redovnost prometa vlakova.

(7) Prije početka vožnje pružnog vozila, vođa/vozač pružnog vozila mora se uvjeriti u ispravnost i uporabljivost vozila, da su zadovoljeni svi propisi za vožnju, da je teret pravilno raspoređen, da je kvačenje obavljeno propisno i da su kočnice ispravne.

(8) Vođa/vozač pružnog vozila ne smije dopustiti postavljanje vozila na kolosijek niti pokretanje pružnog vozila u kolodvoru ili na otvorenoj pruzi bez prethodnog odobrenja prometnika vlakova, a na TK-prugama bez prethodnog odobrenja TK-dispečera.

(9) Vođa/vozač pružnog vozila mora davati signalni znak 'Pazi' ispred ŽCP-a, zavoja, usjeka, ulaska i izlaska iz tunela te kod približavanja kolodvoru odnosno stajalištu.

Vožnja pružnog vozila

Članak 20.

(1) Za vožnju pružnog vozila ispostavlja se propisana propusnica kojom se pružno vozilo može otpremiti do nekog mjestu na pruzi odnosno najdalje do susjednoga zaposjednutog kolodvora. Ako je propusnica nedostatna za ispisivanje potrebnih obavijesti, može se dodatno ispostaviti pismeni nalog.

(2) Prije nego što otpremi pružno vozilo, prometnik vlakova propusnicom mora obavijestiti vođu/vozača o sljedećem:

- o kilometarskom položaju do kojega vozi,
- o najvećoj dopuštenoj brzini kretanja pružnog vozila, ako je ona manja od 30 km/h kod vožnje više pružnih vozila odnosno ako je ona manja od najveće moguće brzine pružnog vozila kod vožnje u kolodvorskem razmaku,
- o kilometarskom položaju drugog/drugih materijalnih vlakova odnosno pružnih vozila koja rade na istom međukolodvorskom odsjeku te o smjeru iz kojega su otpremljeni na zatvorenu prugu,
- o tome da ne vrijede prostorni signali te možebitno da ne vrijede ulazni, izlazni i zaštitni signali,
- o tome koje balize auto-stop uređaja nisu aktivne, ako pojedini glavni signali vrijede za vožnju pružnih vozila
- o kilometarskom položaju ŽCP-ova s uređajem za osiguranje uz napomenu da se oni smatraju neosiguranimi,
- o vremenu povratka i kolodvoru u koji se pružno vozilo vraća odnosno do kojega nastavlja vožnju,
- o načinu otpreme i načinu primitka pružnog vozila u kolodvor; ako pružno vozilo završava vožnju u sljedećem kolodvoru, prometnici vlakova moraju se prethodno sporazumjeti o načinu primitka vozila u sljedeći kolodvor.

4

(3) Pružna vozila otpremaju se pod uvjetima zatvorene pruge ili u kolodvorskem razmaku.

(4) Vožnja pružnog vozila na otvorenoj pruzi dopuštena je samo u slobodnim intervalima između vlakova.

- (5) Svi vlakovi imaju prednost ispred pružnog vozila, osim kad se prednost pružnog vozila posebno zapovjedi.
- (6) Za vožnju pružnog vozila u kolodvorskem prostoru prometnik vlakova daje odobrenje usmeno ili sredstvima sporazumijevanja, o čemu obavještava kolodvorsko osoblje.
- (7) Za neplaniranu vožnju do susjednog kolodvora ili do nekog mjesta na pruzi odobrenje daje prometnik vlakova uz prethodnu suglasnost prometnoga dispečera, a na TK-prugama uz prethodnu suglasnost TK-dispečera.
- (8) O početku vožnji pružnih vozila iz kolodvora ili s mjesta na otvorenoj pruzi moraju se prethodno dogоворити prometnici vlakova susjednih kolodvora.
- (9) Uputom HŽI-52, tablicama 16LMD i 16D popisani su podaci o pružnim motornim vozilima te o prikolicama koje se ne smiju uvrštavati u vlakove. Sva ta vozila, kao i vozila za koje se od državnog tijela mjerodavnog za odobravanje uporabe vozila na prugama kojima upravlja HŽ Infrastruktura ne dobije odobrenje za uporabu, otpremaju se prema uvjetima za otpremu pružnih vozila. Ako vozila iz tablica 16LMD i 16D voze u kolodvorskem razmaku, a radi se o vozilima koja ne ispunjavaju uvjete za vožnju na prugama s APB-om i MO-om odnosno ako ta vozila nisu pouzdana kod aktiviranja SS-uređaja, osim obavijesti o nevaženju prostornih signala u propusnici se mora navesti da su neosigurani prijelazi s automatskim uređajem za osiguranje. Prije otpreme vozila koja nemaju odobrenje za uporabu izdano od mjerodavnoga državnog tijela, uvijek se mora u propusnici navesti da su prijelazi s automatskim uređajem za osiguranje neosigurani. Za takva vozila, organizacijska jedinica nadležna za organizaciju i regulaciju prometa mora svim kolodvorima na voznoj relaciji dostaviti obavijest da ta vozila moraju biti otpremljena pod uvjetima za vožnju pružnih vozila koja ne ispunjavaju uvjete za vožnju na prugama s APB-om i MO-om.

4

Članak 21.

- (1) Vođi/vozaču pružnog vozila smije se uručiti propusnica i dati odobrenje za odlazak iz kolodvora odnosno dati odobrenje za postavljanje vozila na otvorenu prugu tek nakon primitka pristanka od susjednog kolodvora.

(2) Kad pružno vozilo vožnju počinje iz kolodvora, vođa/vozač pružnog vozila mora osobno preuzeti propusnicu od prometnika vlakova. U zaposjednutim TK-kolodvorima propusnicu ispostavlja prometnik vlakova na temelju zapovijedi TK-dispečera koji mu priopćuje podatke koje je potrebno upisati u propusnicu. Kod polaska pružnog vozila s otvorene pruge ili iz nezaposjednutog TK-kolodvora vođa/vozač pružnog vozila popunjava propusnicu na temelju zapovijedi TK-dispečera.

(3) Ako pružno vozilo vožnju počinje s otvorene pruge, odobrenje za postavljanje vozila na prugu i za početak vožnje vođa/vozač pružnog vozila traži od prometnika vlakova susjednog kolodvora u smjeru kretanja pružnog vozila, a prometnik vlakova drugoga susjednog kolodvora je svjedok. Propusnicu u takvome slučaju popunjava vođa/vozač pružnog vozila, a dopuštenje upisuje u rubriku za zapovijedi i obavijesti. Na mjestu predviđenome za potpis prometnika vlakova najprije upisuje prezime prometnika vlakova koji daje dopuštenje, a zatim i prezime prometnika vlakova koji svjedoči. Na TK-prugama odobrenje za postavljanje pružnog vozila na kolosijek i počinjanje vožnje traži se od TK-dispečera.

(4) Ispunjena propusnica iz stavka 3. ovoga članka vrijedi za vožnju samo do prvog zaposjednutog kolodvora. Ako pružno vozilo treba nastaviti vožnju i dalje prema sljedećem zaposjednutom kolodvoru, mora se ispostaviti odnosno ispuniti nova propusnica.

(5) Pružna vozila koja voze do nekoga mjesta na pruzi te se vraćaju u otpremni kolodvor ili se skidaju s kolosijeka, obavezno se otpremaju u uvjetima zatvorenosti pruge odnosno kolosijeka. To vrijedi i za dva ili više pružnih vozila koja se otpremaju radi obavljanja radova na isti međukolodvorski odsjek, bez obzira gdje završavaju vožnju.

Članak 22.

(1) Povratak odnosno odlazak pružnog vozila s otvorene pruge vođa/vozač pružnog vozila prije odlaska mora prijaviti susjednom kolodvoru u koji se vraća odnosno u koji odlazi, a na TK-prugama TK-dispečeru. Odjavu za pružno vozilo daje kolodvor u kojem pružno vozilo završi vožnju.

(2) Odobrenje za vožnju pružnog vozila iz kolodvora ili s otvorene pruge do nekog mjesta na pruzi na kojemu će se vozilo skinuti s pruge smije se dati samo ako vođa/vozač pružnog vozila o skidanju vozila s pruge može obavijestiti oba susjedna kolodvora odnosno dokazno samo jedan od kolodvora koji onda o tome obavještava drugi kolodvor, a na TK-prugama TK-dispečera.

(3) Odlazak pružnog vozila u sljedeći kolodvor prednajavljuje se službenim mjestima i radnim mjestima na zatvorenoj dionici pruge najmanje tri minute prije predviđenog polaska.

(4) Susjednom kolodvoru prije traženja dopuštenja za otpremu pružnih vozila prijavljuje se odlazak pružnog vozila odnosno pružnih vozila sa sljedećim podacima:

- o predvidljivom trajanju zatvorenosti pruge,
- o tome koja pružna vozila će voziti,
- o predvidljivom odlasku prvoga vozila,
- o krajnjem kilometru vožnje, ako vozila voze iz oba smjera ususret jedni drugima (kod vožnje više pružnih vozila daje se podatak o krajnjem kilometru samo za prvo vozilo koje će biti najbliže vozilu iz suprotnoga smjera),
- predvidljivo vrijeme ponovnoga otvaranja pruge (to je predvidljivo vrijeme kada će se sva vozila vratiti u jedan od kolodvora odnosno skinuti s otvorene pruge).

(5) Kolodvor u kojemu se zatvara pružna dionica, o zatvaranju dionice te o pružnim vozilima koja će voziti na zatvorenoj dionici fonogramom obavještava službena i radna mjesta na odnosnom međukolodvorskrom odsjeku.

(6) Nakon odlaska pružnog vozila daje se najava susjednome kolodvoru, a kod vožnje više pružnih vozila najava se daje tek nakon što ode i posljednje vozilo na otvorenu prugu, ali se tada za svako vozilo pojedinačno javlja točno vrijeme njegova odlaska.

(7) Ako pružno vozilo odnosno pružna vozila voze do sljedećega kolodvora, onda je potrebno dati i analizu koja se daje analogno analizi vlaka. Analiza se daje jednim fonogramom za sva vozila, a može se dati i prije odlaska vozila prigodom zatvaranja pružne dionice.

(8) O odlasku pružnog vozila iz nezaposjednutog TK-kolodvora ili s otvorene pruge TK-dispečer obavještava sljedeći zaposjednuti TK-kolodvor i određuje ulazni kolosijek.

Članak 23.

O skidanju pružnog vozila s kolosijeka na otvorenoj pruzi odnosno s kolodvorskog kolosijeka te o nastavljanju vožnje odnosno o povratku u kolodvor nakon zadržavanja na pruzi, vođa/vozač pružnog vozila obavještava prometnika vlakova, a na TK-prugama TK-dispečera.

Članak 24.

(1) Vožnja pružnog vozila pokraj izlaznoga odnosno ulaznog signala dopušta se na jedan od sljedećih načina (to se upisuje u propusnicu):

- a) ručnim signalnim znakom 'Naprijed'
- b) sredstvima sporazumijevanja.

(2) U kolodvorima bez ulaznih signala pružno vozilo se mora zaustaviti pred ulaznom skretnicom i u kolodvor smije ući na način propisan propusnicom u skladu sa stavkom 1. ovoga članka.

(3) Motorna vozila za posebne namjene koja ispunjavaju tehničke uvjete za vožnju vlaka, a voze pod uvjetima za vožnju pružnih vozila, pokraj izlaznih i ulaznih signala mogu se otpremati odnosno primati uz uporabu tih signala, što se mora upisati u propusnici.

Članak 25.

(1) O dolasku pružnog vozila i njegovu smještanju unutar međnika, prometnik vlakova uvjerava se osobno odnosno na način određen u Poslovnom redu kolodvora I. dio.

(2) Dolazak odnosno povratak pružnog vozila susjednom kolodvoru mora se javiti u obliku odjave.

(3) Nakon završetka vožnje pružnog vozila, prometnik vlakova u kolodvoru koji je radna i službena mjesta na pruzi i voditelja pružnih radova obavijestio o odlasku vozila mora ih obavijestiti i o završetku vožnje odnosno da je pružno vozilo stiglo u jedan od kolodvora ili da je skinuto s kolosijeka.

(4) Završetak vožnje na otvorenoj pruzi te skidanje vozila s kolosijeka voda/vozač pružnog vozila javlja jednome i drugom susjednom kolodvoru, a na TK-prugama TK-dispečeru, i to mora upisati u propusnicu u rubriku za zapovijedi i obavijesti.

(5) O dolasku pružnog vozila u susjedni kolodvor te o skidanju vozila s otvorene pruge, prometnik vlakova obavještava i skretničko osoblje.

(6) Sve zapovijedi, obavijesti i podaci u vezi s kretanjem pružnog vozila moraju se evidentirati. Ako postoji informatička oprema i odgovarajuća programska rješenja, evidentiranje se provodi informatički.

Članak 26.

(1) Istodobna vožnja više odvojenih pružnih vozila u istom smjeru između dvaju susjednih kolodvora dopuštena je pod uvjetom da razmak između pojedinih vozila (razlika kilometarskih položaja upisanih u propusnici) ne bude manji od 400 m i pod uvjetom da vidik u daljinu nije spriječen. U istome smjeru pružna vozila se otpremaju u vremenskom razmaku od najmanje 3 minute.

(2) Kod vožnje više pružnih vozila, vođa/vozač prvoga pružnog vozila određuje radnika koji će drugim pružnim vozilima po potrebi davati signalni znak 'Naprijed' odnosno to radi on sam nakon što zaustavi svoje vozilo.

(3) Kod vožnje više pružnih vozila, svako pružno vozilo mora biti zaustavljeno ispred ŽCP-a koji je osiguran SS-uredajem i vožnju nastaviti nakon zaštićivanja ŽCP-a ili nakon što se vođa/vozač uvjerio da je ŽCP već zaštićen odnosno nakon što se vozač uvjerio da cestovna vozila i/ili pješaci nisu u blizini ŽCP-a odnosno da ne prelaze preko njega.

(4) Kad se pružna vozila kreću jedno za drugim najava službenim i radnim mjestima na pruzi obavlja se za svako vozilo pojedinačno, odmah nakon što vozilo bude stvarno otpremljeno iz kolodvora, dok se susjednom kolodvoru najava može dati skupno za sve vlakove nakon što i posljednje vozilo bude otpremljeno.

(5) Obavijest o dolasku (odjava) daje se za svako pružno vozilo pojedinačno, ali jednim fonogramom, nakon što sva vozila stignu u kolodvor - »**Pružna vozila PV-1, PV-3, ... PVn u ... (sat i minuta ovdje)**«.

4 Ako tijekom radova više pružnih vozila postoji potreba da se posljednje otpremljeno pružno vozilo vraća u kolodvor i ponovo otprema na zatvorenu dionicu, po povratku toga vozila daje se odjava susjednome kolodvoru za to vozilo te se ponavlja procedura za uvođenje i otpremu pružnoga vozila, a osim toga moraju se poduzeti radnje u skladu sa člankom 3. stavkom 9. ovoga naputka.

Članak 27.

Kada se dva pružna vozila ili više njih iz susjednih kolodvora otpremaju ususret jedno drugome ili jedna drugima, tada se vozni putovi suprotnih vozila ne smiju preklapati i razmak između kilometarskih položaja prvih pružnih vozila otpremljenih iz suprotnih smjerova ne smije biti manji od 400 m (kilometarski položaji upisani u propusnicama).

Članak 28.

(1) Vlak iza pružnog vozila, osim materijalnog vlaka, smije se otpremiti samo nakon primitka obavijesti da je pružno vozilo stiglo u sljedeći kolodvor ili da je skinuto s kolosijeka. Ako ta obavijest nije primljena, a već je proteklo vrijeme propisano u propusnici, prometnik vlakova, a na TK-pruzi TK-dispečer, provjerava stanje sa sljedećim kolodvorom odnosno s drugim službenim i radnim mjestima na pruzi i prema potrebi daje zapovijed za skidanje pružnog vozila s kolosijeka, za povratak u kolodvor iz kojeg je vozilo otpremljeno ili za odlazak u sljedeći kolodvor.

(2) Na međukolodvorskim odsjecima opremljenima brojilima osovina prvi vlak nakon vožnje pružnog vozila otprema se u kolodvorskem razmaku, ali samo u slučaju ako dođe do neispravnosti na SS-uređaju.

Članak 29.

Na prugama s ograničenim radnim vremenom prometnika vlakova pružna vozila mogu voziti samo između dvaju zaposjednutih kolodvora u kojima se obavljaju prometni poslovi, pod uvjetom da je omogućeno sporazumijevanje vođe/vozača pružnog vozila s jednim od tih dvaju službenih mjesta.

Članak 30.

- (1) Za potrebe radova mora biti omogućeno sporazumijevanje voditelja radova odnosno vlakovođa sa susjednim kolodvorima i zaposjednutim ŽCP-ima.
- (2) Kad je sporazumijevanje nemoguće, vožnja pružnog vozila dopuštena je samo u slučajevima pružanja pomoći kod izvanrednih događaja.

Članak 31.

Prometnici vlakova ne sudjeluju u reguliranju kretanja pružnih vozila nakon što se ona otpreme na zatvorenu pružnu dionicu. Nakon odlaska pružnih vozila na zatvorenu pružnu dionicu pa sve do njihova povratka u jedan od kolodvora odnosno do završetka skidanja vozila s kolosijeka, na dijelu pruge između dvaju kolodvora za reguliranje kretanja na zatvorenem kolosijeku odgovorni su voditelj radova i vođe/vozači pružnih vozila.

Članak 32.

- (1) Svako pružno vozilo koje se otprema na otvorenu prugu mora imati propusnicu.
- (2) Radi operativnosti u radu na zatvorenoj pružnoj dionici, kad god je to moguće, voditelj radova unaprijed obavještava kolodvor iz kojega će se otpremati pružna vozila na zatvorenu dionicu o sljedećem:
 - o serijskim brojevima pružnih vozila i njihovim vođama/vozačima,
 - o kilometarskim položajima do kojih će svako pojedino vozilo voziti.
- (3) Na temelju obavijesti iz stavka 2. ovoga članka prometnik vlakova blagovremeno priprema potrebne propusnice za vožnju pružnih vozila, a predaje ih vođama/vozačima neposredno prije otpreme na zatvorenu pružnu dionicu. Ako je u međuvremenu došlo do promjene podataka iz stavka 2. ovoga članka voditelj radova o tome obavještava prometnika vlakova prije ispostavljanja propusnica.

Članak 33.

Dopušteno je da se pružna vozila i materijalni vlak otpremaju uzastopno ili ususret jedni drugima pod uvjetima propisanima ovim naputkom, a to je moguće u sljedećim slučajevima:

- može se otpremiti po jedno pružno vozilo iz oba smjera ili više uzastopnih pružnih vozila iz oba smjera,
- može se otpremiti više uzastopnih pružnih vozila i materijalnih vlakova iz jednoga smjera i jedan materijalni vlak i više pružnih vozila iz drugoga smjera.

Reguliranje vožnje uzastopnih pružnih vozila

Članak 34.

(1) Prije otpreme više uzastopnih pružnih vozila na zatvorenu pružnu dionicu prometnik vlakova daje susjednome kolodvoru fonogram sljedećega sadržaja:

»Pružna dionica od kolodvora... do kolodvora... zatvorena je za promet vlakova od (sat i minuta) do opoziva, a planirano do... (sat i minuta). Za vrijeme zatvorenosti pruge vozit će pružna vozila PV.., PV.. i PVn. Pružna vozila vraćaju se/nastavljaju vožnju u kolodvor (prezime prometnika vlakova)«.

(2) Fonogram o planiranoj vožnji pružnih vozila može se dati i prije zatvaranja pružne dionice, koji u tome slučaju glasi:

»Danas je planirano zatvaranje pružne dionice od kolodvora... do kolodvora... Za vrijeme zatvorenosti pruge vozit će pružna vozila PV.., PV.. i PVn. Pružna vozila vraćaju se/nastavljaju vožnju u kolodvor (prezime prometnika vlakova)«.

U takvome slučaju, nakon zatvaranja pružne dionice daje se samo fonogram koji glasi:

»Pružna dionica od kolodvora... do kolodvora... zatvorena je za promet vlakova od (sat i minuta) do opoziva, a predvidivo do ... (sat i minuta). (prezime prometnika vlakova)«.

(3) Nakon fonograma iz stavka 1. ili 2. ovoga članka traži se i daje dopuštenje sljedećim fonogramima:

a) traženje dopuštenja za vozila koja se vraćaju

»Mogu li PV.., PV.. i PVn koji rade na pruzi do ... (sat i minuta)? (prezime prometnika vlakova)«.

b) davanje dopuštenja za vozila koja se vraćaju

»PV.., PV.. i PVn koji rade na pruzi do ... (sati i minuta) mogu. (prezime prometnika vlakova)«.

c) traženje dopuštenja za vozila koja nakon rada voze do sljedećega kolodvora

»Primate li PV.., PV.. i PVn koji rade na pruzi do ... sati i ... minuta? (prezime prometnika vlakova)«.

d) davanje dopuštenja za vozila koja nakon rada voze do sljedećega kolodvora

»PV.., PV.. i PVn koji rade na pruzi do sati i ... minuta primam. (prezime prometnika vlakova)«.

(4) Prije otpreme daje se propisana prednajava, a nakon otpreme daje se najava svim službenim i radnim mjestima na pruzi te sljedećem kolodvoru u skladu s odredbama ovoga naputka.

(5) Za jedno pružno vozilo koje se otprema na zatvorenu pružnu dionicu s radom do određenoga vremena fonogrami se daju analogno stavcima 1., 2., 3. i 4. ovoga članka, ali samo za jedno vozilo.

Reguliranje vožnje pružnih vozila u suprotnim smjerovima

Članak 35.

(1) Dopušteno je da se i materijalni vlakovi i pružna vozila otpremaju uzastopno ili ususret jednih drugima pod uvjetima propisanima ovim naputkom za pružna vozila, u skladu s člankom 33. ovoga naputka.

(2) Ako se ususret pružnom vozilu/vozilima otprema iz suprotnoga smjera materijalni vlak, onda se traži i daje dopuštenje za odnosni materijalni vlak, čiji se vozni put ne smije preklapati s voznim putem pružnih vozila te materijalni vlak mora biti udaljen 400 m od prvoga pružnog vozila (kilometarski položaj) iz suprotnoga smjera, a kilometarski položaj i svi drugi sigurnosni podaci upisuju se u pismeni nalog.

(3) Ako se pružna vozila otpremaju ususret pružnim vozilima ili materijalnome vlaku iz suprotnoga smjera, onda se u fonogramima traženja i davanja dopuštenja navodi da pružna vozila voze ususret pružnim vozilima odnosno materijalnome vlaku s naznakama krajnjih kilometara za svaki smjer.

(4) Ako se otpremaju i materijalni vlakovi i pružna vozila, fonogrami se daju analogno fonogramima iz članka 34., s tim da se navode materijalni vlakovi i to po redoslijedu otpreme vozila i vlakova, a kod vožnje ususret obavezno se navode krajnji kilometri za oba smjera.

Najava pružnih vozila

Članak 36.

(1) Nakon dobivenog dopuštenja i dane propisane prednajave pružna vozila otpremaju se na zatvoreni pružni odsjek.

(2) Po otpremi pružnoga vozila daje se najava sljedećemu zaposjednutom kolodvoru i svim službenim i radnim mjestima na zatvorenoj pružnoj dionici. Najava službenim i radnim mjestima na pruzi daje se odmah po odlasku pojedinog vozila.

(3) Najava sljedećem zaposjednutom kolodvoru za više pružnih vozila može se dati po otpremi posljednjega pružnog vozila. Daje se jedan od sljedećih fonograma:

a) za jedno pružno vozilo

»PV.. ode u (sat i minuta). (prezime prometnika vlakova)«.

b) za više pružnih vozila

»PV.. ode u ... (sat i minuta), PV.. ode u ... (sat i minuta), PVn
ode u (sati i minuta). (prezime prometnika vlakova)«.

(4) Za materijalne vlakove i vozila iz suprotnoga smjera također se traži dopuštenje, daje prednajava i najava.

Povratak pružnih vozila

Članak 37.

(1) Nakon završetka radova, voda/vozač vozila koje je otpremljeno posljednje ili voditelj radova obavještava prometnika vlakova o tome da se vozila vraćaju u kolodvor. Vozila se primaju u kolodvor jedno po jedno na način propisan propusnicom. Povratak vozila sa zatvorenog pružnog odsjeka koordinira voditelj radova.

(2) Nakon što završe radovi i svi se materijalni vlakovi i pružna vozila povuku sa zatvorene pružne dionice voditelj radova odnosno radnik jedinice za održavanje infrastrukturnih podsustava određen za zatvaranje i otvaranje pruge, ako radove izvodi vanjski izvođač radova, u prometni dnevnik mora upisati kemijskom olovkom crvene boje vrijeme kada je pružna dionica otvorena te da je pruga sposobna za redovan promet, kao i možebitne mjere potrebne za siguran tijek prometa.

(3) Nakon što sva vozila uđu u kolodvor i voditelj radova odnosno radnik jedinice za održavanje infrastrukturnih podsustava određen za zatvaranje i otvaranje pruge upiše podatke propisane stavkom 2. ovoga članka, prometnik vlakova daje odjavu susjednome kolodvoru i daje fonogram da je pružna dionica otvorena za promet vlakova s možebitnim sigurnosnim mjerama. Prometnik vlakova o tome obavještava sva službena i radna mjesta kojih se to tiče.

(4) Ako se vozila otpremaju na usporednu prugu te na određeni kolosijek dvokolosiječne pruge to se također mora navesti u fonogramima za zatvaranje i otvaranje pruge te u fonogramima dopuštenja.

(5) Ako pružno vozilo vožnju počinje na dijelu pruge između dvaju kolodvora, nakon zatvaranja pružne dionice dopuštenje se daje uz sudjelovanje susjednoga kolodvora kao svjedoka sljedećim fonogramom:

**»PV.. od km ... do km.../ulaznog signala kolodvora.... može.
(prezime prometnika vlakova)«.**

(6) Ako se pružno vozilo nakon završetka radova skida s kolosijeka na dijelu otvorene pruge između dvaju kolodvora, to je potrebno navesti u fonogramu kojim se zahtijeva odnosno daje dopuštenje za njegovu vožnju. Kada se pružno vozilo skine s kolosijeka, voda/vozač pružnog vozila o vremenu skidanja obavještava prometnike vlakova u susjednim kolodvorima.

(7) Ako je zbog radova potrebno da se pružna vozila odnosno pružna vozila i materijalni vlak približe na zatvorenom kolosijeku unutar kilometarskih položaja iz propusnice, to se čini na zahtjev voditelja radova koji o tome obavještava vlakovođe/vozače vozila koja će se približiti.

Najveća dopuštena brzina pružnog vozila

Članak 38.

(1) Najveća moguća brzina pružnog vozila propisana je njegovim tehničkim značjkama. Najveća dopuštena brzina pružnog vozila ne smije biti veća od dopuštene brzine odnosno od ograničene ili smanjene brzine na odnosnoj pružnoj dionici.

(2) Najveća moguća brzina pružnog vozila ispisana je na vidljivu mjestu na njemu.

(3) Bez obzira na tehničke karakteristike određenoga pružnoga vozila najveće dopuštene brzine pružnih vozila u pojedinim slučajevima su sljedeće:

- 30 km/h, ako se na isti međukolodvorski odsjek otprema više od jednoga pružnog vozila ili se ususret pružnome vozilu otprema materijalni vlak te ako se otprema pružno vozilo u skladu s odredbama članka 18. stavka 9. ovoga naputka
 - 20 km/h, ako pružna vozila i materijalni vlakovi voze jedni za drugima
 - 20 km/h, pri vožnji kroz tunel,
 - 5 km/h kroz kolodvor u skretanje, pri iznimnoj vožnji pružnog vozila koje je utovareno dugačkim predmetima (redovna vožnja takvih vozila treba biti u pravac),
 - 20 km/h, ako pružno vozilo gura prikolicu, vagone ili drugo pružno vozilo.
- (4) Prometnik vlakova obavještava vodju/vozača propusnicom u dijelu za zapovijedi i obavijesti o najvećoj dopuštenoj brzini u sljedećim slučajevima:
- ako se otprema jedno pružno vozilo, a najveća dopuštena brzina je manja od najveće moguće brzine vozila,

- ako se otprema više pružnih vozila na isti međukolodvorski odsjek, a najveća dopuštena brzina je manja od 30 km/h.

Postupak kada se vožnja mora obavljati u razmaku manjem od zaustavnog puta 400 m

Članak 39.

(1) Ako se uzastopna pružna vozila i materijalni vlakovi zbog potreba radova moraju i prije zaustavljanja u kilometarskom položaju upisanom u propusnici približiti na udaljenost manju od 400 m odnosno moraju se zaustaviti prije dolaska na kilometarski položaj upisan u propusnici odnosno u pismenom nalogu, sigurnosne mjere poduzimaju voditelj radova te vlakovođe, strojovođe odnosno vozači na sljedeći način:

- voditelj radova obavještava u sklopu detaljnog plana rada vlakovođe i strojovođe odnosno vozače o zaustavljanju prije kilometarskog položaja upisanog u pismenom nalogu odnosno propusnici te o približavanju unutar sigurnosne zone od 400 m prije dolaska do kilometarskog položaja upisanog u propusnici,
- voditelj radova neposredno prije otpreme na zatvorenu pružnu dionicu usmeno upozorava vlakovođe, strojovođe odnosno vozače o načinu rada opisanom u prvoj podstavku ovoga stavka,
- po odlasku na zatvorenu pružnu dionicu, svako sljedeće vozilo odnosno materijalni vlak mora voziti oprezno tako da se može pravovremeno zaustaviti kod nailaska na sljedeće vozilo odnosno vlak.

(2) Kod vožnje iz suprotnih smjerova, približavanje u sigurnosnoj zoni od 400 m dopušteno je tek nakon zaustavljanja krajnjih vozila odnosno materijalnih vlakova u skladu sa zahtjevom voditelja radova i dogовором vlakovođa vozila odnosno materijalnih vlakova iz suprotnih smjerova.

Isprave vozača pružnih vozila i izvršnih radnika vanjskih izvoditelja

Članak 40.

(1) Vozačima pružnih vozila HŽ Infrastrukture isprave ispostavlja organizacijska jedinica kojoj pripadaju. Ispravu ovjerava i potpisuje hijerarhijski najviši nadređeni radnik jedinice, na temelju uvjerenja o stručnoj sposobnosti i uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti.

(2) Vozačima pružnih vozila i drugim izvršnim radnicima drugih trgovačkih društava isprave ispostavlja njihov poslodavac. Ispravu ovjerava i potpisuje predsjednik ili član uprave društva kojem radnik pripada na temelju uvjerenja ili potvrde o stručnoj sposobnosti i uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti.

(3) Isprave se tiskaju na tvrdom papiru, formata su 6x8 cm, plave su boje sa crnim slovima i umeću se u plastificirani ovitak. Stražnja strana isprave je bez teksta. Isprava važi od dana ispostavljanja do 29. listopada 2018. Za vrijeme rada radnik koji posjeduje ispravu mora je imati sa sobom i pokazati je na zahtjev prometnika vlakova ili šefa kolodvora odnosno pomoćnika šefa kolodvora uz identifikacijsku ispravu sa fotografijom (npr. osobna iskaznica).

(4) Uzorak isprave za vozača HŽ Infrastrukture je sljedeći:

HŽ Infrastruktura d.o.o.	
..... zaposlen u	
(ime i prezime radnika)	
.....	
(organizacionjska jedinica)	
stručno je sposoban i zdravstveno sposoban za rad na radnome mjestu vozač pružnog vozila.	
U, dana	
M.P.	Nadređeni radnik
.....	

(5) Uzorak isprave izvršnog radnika vanjskog izvoditelja je sljedeći:

Trgovačko društvo
(naziv društva)
(ime i prezime radnika)
stručno je osposobljen i zdravstveno sposoban za rad na radnome mjestu
U, dana	
M.P.	Predsjednik/član Uprave

(6) Od 29. listopada 2018. vozači pružnih vozila odnosno vozila za posebne namjene s vlastitim pogonom kao dokaz identiteta i prava na upravljanje odnosnim vozilom moraju posjedovati dozvolu i kopiju potvrde za strojovođu potrebne kategorije u skladu sa Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava te se od toga dana ta dozvola i kopija potvrde smatraju ispravom u smislu odredaba ovog priloga. Kod ispostavljanja potvrde koja se čuva kod izdavatelja, mora se ispostaviti i kopija potvrde vozaču odnosno strojovodji. Vozači koji prije 29. listopada 2018. već posjeduju dozvolu i kopiju potvrde, ne moraju posjedovati ispravu propisanu ovim člankom te umjesto isprave dokazuju identitet tom dozvolom i potvrdom.

Napomena:

Kompletan članak 40. ovoga naputka zajedno s naslovom ubaćen je u sklopu 6. izmjena i dopuna Upute HŽI-40.

UPUTA HŽI-40

PRILOG 5

**NAPUTAK O OBAVEZNOM POSTUPANJU KOD
IZVOĐENJA RADOVA U PODRUČJU SLOBODNOG
PROFILA PRUGE NA PRUZI OTVORENOJ
ZA REDOVAN ŽELJEZNIČKI PROMET
ZA VRIJEME REDOVNOG PROMETA VLAKOVA**

Naputak propisan 4. izmjenama i dopunama Upute HŽI-40

**Naputak o obaveznom postupanju kod izvođenja radova
u području slobodnog profila pruge na pruzi otvorenoj
za redovan željeznički promet za vrijeme redovnog prometa vlakova
(Uputa HŽI-40, prilog 5)**

Članak 1.

(1) Kod izvođenja radova u području slobodnog profila pruge na pruzi otvorenoj za redovan željeznički promet za vrijeme redovnog prometa vlakova, HŽ Infrastruktura obvezna je odrediti i osigurati privremene uvjete i način za sigurno odvijanje željezničkog prometa. To se odnosi na radove na kolodvorskim kolosijecima i na radove na otvorenoj pruzi. S privremenim uvjetima mora se upoznati željezničke prijevoznike koji sudjeluju u prometu za vrijeme radova, a korisnike željezničkog prijevoza samo ukoliko radovi imaju utjecaj na redovitost prometa i/ili njihovu sigurnost u prometu.

(2) Za izvođenje radova, najkasnije dva dana prije planiranih radova, a u izvanrednim situacijama i u kraćem roku, naručitelj radova ispostavlja obavijest o izvođenju radova nadležnoj Regionalnoj jedinici HŽ Infrastrukture. Ta obavijest treba sadržavati sljedeće podatke:

- dan i vrijeme izvođenja radova (od – do)
- mjesto izvođenja radova (broj ili naziv kolosijeka u kolodvoru, dionicu pruge, na dvokolosiječnim i usporednim prugama navesti lijevi ili desni kolosijek odnosno prugu na kojoj se radovi obavljaju)
- kilometarski položaj radova
- vrstu radova
- ime i prezime voditelja radova te zaštitnog radnika
- ako se radovi izvode na mjestu koje je nepregledno (oštiri horizontalni lukovi, tuneli, mostovi, usjeci, nasipi i sl.), napisati je li potrebno davati prednajave zaštitnome radniku za vožnje vlakova i pružnih vozila radi toga da bi on mogao na vrijeme upozoriti radnike na nailazak vozila; ako je potrebna prednajava, izvoditelj osigurava zaštitnome radniku napunjeni mobitel te broj toga mobitela mora biti sadržan u obavijesti
- ako se radovi izuzetno obavljaju noću ili za vrijeme smanjene vidljivosti obavezno se upisuje da je potrebno davati prednajave zaštitnome radniku za vožnje vlakova i pružnih vozila, a izvoditelj osigurava zaštitnome radniku napunjeni mobitel te broj toga mobitela mora biti sadržan u obavijesti.

Članak 2.

(1) Privremeni uvjeti i način sigurnog odvijanja željezničkog prometa određuju se pismeno, vodeći računa o zaštiti na radu radnika koji izvode radove kao i o sigurnosti željezničkog prometa, načinu komuniciranja između odgovornog radnika na gradilištu odnosno na mjestu radova i radnika koji reguliraju promet vlakova te o mjerama sigurnosti za nesmetano i sigurno odvijanje prometa vlakova. Ako se daju prednajave, obavezno se upisuje broj mobitela zaštitnog radnika i telefonski broj prometnog dispečera putem kojeg se obavlja snimanje razgovora te se upisuje napomena da će se davanje prednajava snimati.

(2) Na temelju obavijesti iz članka 1. stavka 2. ovoga naputka, privremene uvjete iz stavka 1. ovoga članka propisuje nadležna Regionalna jedinica HŽ Infrastrukture koja onda te uvjete na vrijeme brzojavno dostavlja prometnicima vlakova kojih se to tiče, naručitelju radova i voditelju radova te željezničkim prijevoznicima odnosno korisnicima željezničkog prijevoza, ako je to potrebno u skladu s odredbama članka 1. stavka 1. ovoga naputka. Korisnike željezničkog prijevoza obavještava se na temelju brzojava na uobičajeni način. Privremene uvjete ovjerava direktor odnosne Regionalne jedinice.

(3) Prije započinjanja radova izvoditelj voditelj radova mora upoznati s privremenim uvjetima sve radnike koji sudjeluju u radovima te potpisati primjerak privremenih uvjeta koji se nalazi kod prometnika vlakova s upisom datuma, sata i minute potpisivanja (npr. *20. travnja 2014., u sati i minuta, voditelj radova, ime i prezime, potpis*) čime potvrđuje da je privremene uvjete primio na znanje i da je s privremenim uvjetima upoznao radnike. Ako se obavezno daje prednajava zaštitnome radniku, zaštitni radnik mora uskladiti vrijeme na svojem satu s vremenom na satu prometnika vlakova.

5

(4) Voditelj radova odgovoran je za zaštitu mjesta radova u skladu s podzakonskim općim aktom kojim se propisuje signalizacija u željezničkom prometu te u skladu s općim aktima iz područja zaštite na radu.

Članak 3.

(1) Prometnik vlakova obavještava prometnika vlakova susjednog kolodvora o predstojećim radovima na otvorenoj pruzi fonogramom:

»Između kolodvora _____ i kolodvora _____ obavljaju se radovi na otvorenoj pruzi od _____ do _____ (sati i minuta). (prezime prometnika vlakova)«

Ako postoji i obaveza davanja prednajave, u fonogramu se dodaje još jedna rečenica koja glasi:

»Zaštitnome radniku obavezno se daju prednajave.«

(2) Prije početka radova prometnik vlakova u prometni dnevnik upisuje sljedeći tekst, koji potpisuju on, ovlašteni radnik Regionalne jedinice iz područja za održavanje infrastrukturnih podsustava i voditelj radova:

»U ____ (sati i minuta) dopuštaju se radovi na otvorenoj pruzi između kolodvora ____ i kolodvora ____ do ____ (sati i minuta). ime i prezime prometnika vlakova te njegov potpis, ime i prezime ovlaštenog radnika te njegov potpis, ime i prezime voditelja radova te njegov potpis.«

Za radove u kolodvoru u prometni dnevnik se upisuje sljedeći tekst:

»U ____ (sati i minuta) dopuštaju se radovi na ____ kolosijeku/kolosijecima kolodvora ____ do ____ (sati i minuta). ime i prezime prometnika vlakova te njegov potpis, ime i prezime ovlaštenog radnika te njegov potpis, ime i prezime voditelja radova te njegov potpis.«

Ako se moraju davati prednajave, one se daju na vrijeme prije otpreme vlaka odnosno prije primitka vlaka u kolodvor

(3) Nakon potpisivanja teksta s dopuštenjem za početak radova, voditelj radova obavještava zaštitnog radnika da radovi mogu započeti nakon čega zaštitni radnik preuzima odgovornost za zaštitu i pravodobno informiranje radnika na održavanju o nailasku vlaka, kako bi se oni zajedno sa sredstvima za rad sigurno uklonili iz područja slobodnog profila pruge prije prolaska vlaka.

(4) Ako se kod radova obavezno daju prednajave zaštitnome radniku, tekst prednajave u Knjigu fonograma i brzojava upisuje samo prometnik vlakova koji daje prednajavu.

(5) Ako se kod radova obavezno daju prednajave, za vrijeme izvođenja radova mora biti osigurana dokazna komunikacija između prometnika vlakova obaju kolodvora na odnosnoj pružnoj dionici i zaštitnog radnika, koja se ostvaruje na sljedeći način:

a) prometni dispečer ima dodatni ŽAT telefon putem kojeg se ostvaruje snimanje razgovora, brojevi tih telefona po dispečerskim područjima su sljedeći:

Koprivnica - 48301 (gradski 048/713-301)

Varaždin	- 42500 (gradski 042/627-500)
Rijeka	- 51221 (gradski 051/560-221)
Vinkovci	- 32530, 32531 (gradski 032/530-530, 032/530-531)
Osijek	- 31431 (gradski 031/520-431)
Knin	- 22531 (gradski 022/530-531)
Split	- 21570 (gradski 021/520-570)
Zagreb	- 13906, 13909, 13911 (gradski 01/453-3906, 01/453-3909, 01/453-3911)

b) izvoditelj radova osigurava zaštitnome radniku napunjeni mobitel za prijem prednajava, a taj broj mobitela mora biti sadržan u obavijesti iz članka 1. stavka 2. ovoga naputka te u privremenim uvjetima

c) prometnik vlakova kod davanja prednajave postupa redoslijedno na sljedeći način:

- poziva prometnog dispečera te nakon uspostavljenе veze pritišće, ovisno o vrsti telefona, slovo „R“ ili tipku s oznakom „Flash key“ na svojem telefonu

- poziva zaštitnog radnika s istoga broja s kojega je pozvao dispečera te nakon njegova javljanja pritiskom tipke 3 na svojem telefonu uključuje sve sudionike u konferencijsku vezu

- nakon uspostavljenog kontakta sa zaštitnim radnikom, prometni dispečer potvrđuje da je veza s njim uključena i ne prekida vezu sve dok se ne potvrdi prednjava; ujedno sama ŽAT centrala generira upozoravajući ton svakih 15 sekundi, kao upozorenje da je više sudionika na vezi; nakon potvrđene prednajave prometni dipečer prekida vezu

- prometnik vlakova daje prednjavu, najkasnije 5 minuta prije odlaska vlaka iz kolodvora

- nakon što zaštitni radnik potvrđi primljenu prednjavu, svi sudionici prekidaju uspostavljenu konferencijsku vezu.

Odmah po primljenoj prednjavici zaštitni radnik upozorava radnike da se maknu iz slobodnoga profila pruge i tek nakon prolaska vlaka radovi se mogu nastaviti.

Ako prometnik vlakova nema pristup ŽAT telefonu, nego mu je dostupan javni telefon (mobilni ili fiksni) ili iz drugih tehničkih razloga prometnik vlakova ne može inicirati konferencijsku vezu, prije davanja prednajave prometnik vlakova poziva prometnog dispečera koji nakon toga inicira konferencijsku vezu pritiskom tipke „R“ ili tipke s oznakom „Flash key“ te poziva broj telefona zaštitnoga radnika. Nakon uspostavljenе veze sa zaštitnim radnikom pritiskom na tipku 3 dispečer povezuje sve sudionike konferencijske veze te obavještava sudionike da je međusobna komunikacija uspostavljena. Tada prometnik vlakova daje prednajavu, a zaštitni radnik je potvrđuje, nakon čega svi sudionici prekidaju uspostavljenu konferencijsku vezu.

(6) Mjesto rada na pruzi potrebno je označiti u skladu s odnosnim odredbama Pravilnika RH-1.

(7) Ako je obaviješću za izvođenje radova traženo prednajavljivanje vožnji vlakova i pružnih vozila, privremenim uvjetima potrebno je propisati obavezno dokazno prednajavljivanje vlakova zaštitnome radniku. Ako se tijekom radova nepredviđeno prekine dokazna komunikacija zaštitnoga radnika sa susjednim kolodvorima, prometnik vlakova ne smije otpremiti vlak prije nego što mu preda pismeni nalog sljedećeg sadržaja:

»Na dionicu između kolodvora ____ i kolodvora ____ od km ____ do km ____ obavljaju se radovi. 50 metara ispred početka radova zaustavite vlak, signalnim znakom „Pazi“ više puta upozorite na nailazak vlaka te nastavite brzinom do najviše 20 km/h sve dok ne prođete mjesto radova, nakon čega nastavljate vožnju najvećom dopuštenom brzinom.«.

(8) Radovi u skladu s ovim naputkom u pravilu se izvode po danu i dobroj vidljivosti, a izuzetno noću i pri smanjenoj vidljivosti uz obavezno prednajavljivanje vlakova i pružnih vozila u skladu s prethodnim stavkom.

(9) Zaštitnog radnika za konkretne radove osigurava izvoditelj radova. Ukoliko je zaštitni radnik zaposlenik HŽ Infrastrukture, on mora imati položen željeznički stručni ispit. Ukoliko je zaštitni radnik zaposlenik vanjskog izvoditelja radova, radnik mjerodavan za poučavanje izvršnih radnika iz Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture nadležne za područje na kojem se obavljaju radovi, prije započinjanja radova provodi upoznavanje zaštitnog radnika s odredbama ovoga naputka. Nakon provedenoga upoznavanja zaštitni radnik vanjskog izvoditelja obvezan je potpisati

5

izjavu da je upoznat sa svime navedenim. Za opisano upoznavanje organizacijska jedinica HŽ Infrastrukture nadležna za područje na kojem se obavljaju radovi, izrađuje presliku ovoga naputka koja se ispostavlja zaštitnome radniku. Nakon provedenoga upoznavanja zaštitni radnik vanjskog izvoditelja obvezan je potpisati izjavu da je upoznat s odredbama ovoga naputka. Izjava ima sljedeći sadržaj:

„Za potrebe radova u funkciji zaštitnoga radnika na pružnoj dionici (od kolodvora do kolodvora) izjavljujem da sam upoznat s odredbama priloga 5 Prometne upute HŽ Infrastrukture d.o.o. te sam preuzeo presliku tih odredaba. U (mjesto upoznavanja), dan, mjesec i godina, čitko ime i prezime zaštitnog radnika, potpis zaštitnog radnika. Upoznavanje proveo, čitko ime i prezime, radno mjesto, potpis.“

(10) Po završetku radova sva sredstva za rad moraju biti uklonjena s mjesta radova te prometnik vlakova u prometni dnevnik upisuje sljedeći tekst, koji potpisuju on, voditelj radova i ovlašteni radnik za održavanje infrastrukturnih podsustava:

»U __ (sati i minuta) završeni su radovi na otvorenoj pruzi između kolodvora ____ i kolodvora _____. ime i prezime ovlaštenog radnika te njegov potpis, ime i prezime voditelja radova te njegov potpis, ime i prezime prometnika vlakova te njegov potpis«

te za radeve u kolodvoru

»U __ (sati i minuta) završeni su radovi na ____ kolosijeku/kolosijecima kolodvora _____. ime i prezime ovlaštenog radnika te njegov potpis, ime i prezime voditelja radova te njegov potpis, ime i prezime prometnika vlakova te njegov potpis.«

O završetku radova na otvorenoj pruzi obavještava se i prometnika vlakova susjednog kolodvora fonogramom:

»U __ (sati i minuta) završeni su radovi na otvorenoj pruzi između kolodvora ____ i kolodvora _____. (prezime prometnika vlakova)«.

Članak 4.

Detaljne odredbe u skladu s ovim naputkom propisuju se u privremenim uvjetima iz članka 2. ovoga naputka.

UPUTA HŽI-40

PRILOG 6

NAPUTAK O OBAVEZNOM SADRŽAJU POSEBNIH UVJETA I MJERA ZA SIGURNOST ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA NA POKUSNIM PRUŽNIM DIONICAMA

Naputak propisan 6. izmjenama i dopunama Upute HŽI-40

**Naputak
o obaveznom sadržaju posebnih uvjeta i mjera za sigurnost
željezničkog sustava na pokusnim pružnim dionicama
(Uputa HŽI-40, prilog 6)**

Uvod

Članak 1.

(1) Ovim naputkom propisuje se obavezni sadržaj posebnih uvjeta i mjera na pokusnim pružnim dionicama koje se osnivaju u svrhu ispitivanja materijala, elemenata, sklopova, uređaja, postrojenja te vozila i njihovih dijelova za koje nisu propisani tehnički uvjeti i hrvatske norme, odnosno za koje ne postoje odgovarajući dokumenti o sukladnosti izdani od ovlaštenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti. Ti posebni uvjeti i mjere dio su zahtjeva za osnivanje pokusne pružne dionice.

(2) Osim obavezognog sadržaja propisanoga ovim naputkom, tražitelj osnivanja pokusne pružne dionice u posebnim uvjetima i mjerama mora navesti i sve druge uvjete i mjere potrebne za ispitivanja na konkretnoj pokusnoj pružnoj dionici.

(3) U ovome naputku, između ostalog, propisuju se mjere koje se moraju poduzimati na željezničko-cestovnim odnosno pješačkim prijelazima (u nastavku: ŽCP) s automatskim uređajima za osiguranje, pri čemu se to odnosi na sljedeće prijelaze:

- na ŽCP-e s kontrolnim i pomoćnim kontrolnim svjetlosnim signalima
- na ŽCP-e s daljinskom kontrolom.

Postoje ŽCP-i koji u jednome voznom smjeru imaju automatsko osiguranje opisano ovim stavkom, dok je u drugome voznom smjeru osiguranje izvedeno drugačijom tehničkom ovisnošću ŽCP-a s osiguranjem voznoga puta, pa se za taj vozni smjer u kojem se ŽCP ne osigurava automatski nailaskom vlaka na uključnu točku, ne primjenjuju odredbe ovoga naputka propisane za ŽCP-e s automatskim uređajima za osiguranje.

Ispitivanja materijala, elemenata, sklopova, uređaja, postrojenja i njihovih dijelova iz područja građevinskog, elektroenergetskog, prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava

Članak 2.

Ako se na pokusnim pružnim dionicama ispituju materijali, elementi, sklopovi, uređaji, postrojenja i njihovi dijelovi iz područja građevinskog i/ili elektroenergetskog i/ili prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava, u posebnim uvjetima i mjerama za sigurnost željezničkog sustava mora se propisati koji dijelovi infrastrukturnih podsustava na pokusnoj pružnoj dionici možebitno neće biti djelatni te potanko opisati način rukovanja odnosno rada, kako bi se potrebno ispitivanje obavljalo bez utjecaja na sigurnost željezničkog sustava.

Ispitivanja željezničkih vozila

Članak 3.

(1) Ako su na pokusnim pružnim dionicama predmet ispitivanja željeznička vozila, posebni uvjeti i mjere za sigurnost željezničkog sustava koje se moraju propisati odnose se na sljedeće vožnje:

- na vožnje vučnih željezničkih vozila (lokomotive, DMG, EMG, vozila za posebne namjene s vlastitim pogonom) koja nemaju potrebne dokumente o sukladnosti, radi pokusnih vožnji koje je naručio i sa HŽ Infrastrukturom ugovorio proizvođač, posjednik ili održavatelj tih vozila, radi ispitivanja njihove sukladnosti sa željezničkom infrastrukturom na kojoj će vozilo možebitno voziti i/ili radi ispitivanja tehničkih karakteristika samog vozila.
- na vožnje vučnih željezničkih vozila koja nemaju potrebne dokumente o sukladnosti, radi pokusnih vožnji koje je naručio i sa HŽ Infrastrukturom ugovorio proizvođač, posjednik ili održavatelj vozila, a ispitivanja se ne odnose na ispitivanja sukladnosti sa željezničkom infrastrukturom, nego isključivo na ispitivanje tehničkih karakteristika samog vozila.
- na vožnje vučenih željezničkih vozila koja nemaju potrebne dokumente o sukladnosti, radi pokusnih vožnji koje je naručio i sa HŽ Infrastrukturom ugovorio proizvođač, posjednik ili održavatelj vozila, a radi ispitivanja tehničkih karakteristika samog vozila.

(2) Ako na pokusnim pružnim dionicama voze željeznička vozila navedena u prvoj alineiji prvoga stavka ovoga članka, posebnim uvjetima i mjerama za sigurnost željezničkog sustava mora se propisati sljedeće:

- željeznička vozila obavezno se uvode u promet u sastavu odnosno pod brojem određenoga vlaka
- na pokusnoj pružnoj dionici s APB-om i MO-om vlak vozi obavezno u kolodvorskem razmaku
- svi ŽCP-i na pokusnoj pružnoj dionici s automatskim uređajima za osiguranje smatraju se neosiguranim, o čemu se obavještava strojovodu pismenim nalogom
- na lokomotivi je obavezno u pratnji ovlašteni radnik odnosno radnici HŽ Infrastrukture nadležni za infrastrukturne podsustave za koje se ispituje sukladnost
- ako je potrebno zaustavljanje vozila svesti na minimum, na dijelovima pokusne dionice s pomoćnim i kontrolnim svjetlosnim signalima ne daje se obavijest pismenim nalogom iz podstavka 3. ovoga stavka, nego strojovođa postupa u skladu sa signalnim znakovima na pomoćnim i kontrolnim svjetlosnim signalima, osim ako planom i programom ispitivanja nije propisano drugačije
- planom i programom ispitivanja mogu se odrediti ŽCP-i na pokusnoj pružnoj dionici s automatskim uređajima za osiguranje koji moraju biti zaposjednuti ovlaštenim radnikom/radnicima HŽ Infrastrukture, u kojem slučaju radnik koji zaposjeda ŽCP obavezno prati vožnju vlaka od odlaska iz kolodvora te provjerava uključuje li vlak osiguranje ŽCP-a nailaskom na uključnu točku ŽCP-a.

(3) Ako na pokusnim pružnim dionicama voze željeznička vozila navedena u drugoj alineiji prvoga stavka ovoga članka, u posebnim uvjetima i mjerama za sigurnost željezničkog sustava mora se propisati sljedeće:

- željeznička vozila obavezno se uvode u promet u sastavu odnosno pod brojem određenoga vlaka
- na pokusnoj pružnoj dionici s APB-om i MO-om vlak vozi obavezno u kolodvorskem razmaku
- svi ŽCP-i na pokusnoj pružnoj dionici s automatskim uređajima za osiguranje smatraju se neosiguranim, o čemu se obavještava strojovodu pismenim nalogom.

(4) Za vožnje vučenih željezničkih vozila iz stavka 1. alineje 3. ovoga članka potrebno je propisati sve potrebne posebne uvjete i mjere u skladu s tehničkim karakteristikama tih vozila, a po potrebi primijeniti propisano u stavku 2., 3. ili 4. ovoga članka.

(5) Planom i programom ispitivanja mogu se odrediti i druge sigurnosne mjere, koje nisu propisane ovim naputkom, pri čemu se to odnosi i na osnivanje pokusne pružne dionice na kolodvorskим kolosijecima radi ispitivanja željezničkih vozila odnosno dijelova željezničke infrastrukture.

Završne odredbe

Članak 4.

Detaljne odredbe u skladu s ovim naputkom propisuju se u posebnim uvjetima za vožnju na pokusnoj dionici.

UPUTA HŽI-40

PRILOG 7

UPUTA O VOŽNJI MANEVARSKOG SASTAVA DO OTPREMNIŠTVA ILI INDUSTRIJSKOG KOLOSIJEKA

Uputa propisana 6. izmjenama i dopunama Upute HŽI-40

**Uputa
o vožnji manevarskog sastava do otpremništva
ili industrijskog kolosijeka
(Uputa HŽI-40, prilog 7)**

Opće odredbe

Članak 1.

(1) Ovom uputom propisuje se regulacija prometa manevarskih sastava radi posluživanja:

- otpremništva
- industrijskih kolosijeka koji se odvajaju s otvorene pruge.

(2) Posluživanje manevarskim sastavima obavlja se ukoliko voznim redom nije predviđeno posluživanje vlakovima.

(3) Posluživanje se obavlja isključivo u vrijeme kada nema prometa vlakova.

Članak 2.

(1) Manevarski sastavi označavaju se u prometnim evidencijama skraćenicom MS-1, MS-2, itd. u skladu s parnim i neparnim označavanjem vlakova za odnosnu pružnu dionicu.

(2) Vožnje manevarskih sastava ne signaliziraju se zvonovnim signalnim znakovima.

(3) Vožnje manevarskih sastava započinju i završavaju uvijek u istome kolodvoru. Manevarski sastav može voziti najdalje do ulaznog signala susjednog kolodvora.

(4) Manevarski sastav prati manevarski odred u kojem mora biti najmanje rukovatelj manevrom i jedan manevrist, a može biti praćen i vlakovođom ili vlakovođom umjesto rukovatelja manevrom te je u tome slučaju vlakovođa ujedno i rukovatelj manevrom.

(6) Strojovođa mora udovoljavati uvjetima za strojovođu koji upravlja manevarskom lokomotivom u skladu sa Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.

(7) Manevarski sastavi moraju biti zračno kočeni, a probe kočenja obavlja vlakovođa/rukovatelj manevrom sa strojovođom. Vlakovođa/rukovatelj manevrom obavlja i proračun kočenja.

(8) Za manevarske sastave ispostavljaju se sve evidencije kao i za vlak, samo što se umjesto broja vlaka upisuje oznaka manevarskog sastava. Manevarski sastav se pod istom oznakom sastava otprema na posluživanje i vraća se s posluživanja u kolodvor.

(9) Čelo i kraj manevarskog sastava signalizira se jednako kao i čelo i kraj teretnoga vlaka.

Priprema za otpremu manevarskog sastava

Članak 3.

(1) Za sastavljanje manevarskih sastava vrijede odredbe iz drugih općih akata koje vrijede i za sastavljanje teretnih vlakova, prije svega odredbe iz državnoga podzakonskog općeg akta (dalje: Pravilnik RH-2) kojim se propisuje sigurni tijek prometa. Sastavljeni manevarski sastav popisuje se u Teretnici. Potrebne evidencije čuvaju se u upravljačnici lokomotive koja vuče manevarski sastav.

(2) Prije odlaska iz kolodvora, kao i prije povratka u kolodvor obavlja se propisana proba kočenja u skladu s pravilima o probama kočenja za teretne vlakove iz Pravilnika RH-2, a u kolodvorima bez pregledača vagona dužnost preglednog radnika obavlja vlakovođa/rukovatelj manevrom. Prometnik vlakova ne potpisuje obavljene probe kočenja u Putnome listu. Putni list ispunjava vlakovođa/rukovatelj manevrom, a rubriku za potpis prometnika vlakova vlakovođa/rukovatelj manevrom precrtava kosom crtom.

(3) Nakon obavljene probe kočenja vlakovođa/rukovatelj manevrom na temelju proračuna kočenja ispunjava Izvještaj o sastavu i kočenju vlaka. Bez obzira na rezultate proračuna, manevarski sastav ne smije voziti brzinom većom od 50 km/h.

(4) Obavljene probe kočenja evidentiraju se kao i za vlak, s tim da prometnik vlakova svojim potpisom ne potvrđuje da je to primio na znanje te je sva odgovornost za sastav i kočenje manevarskog sastava u potpunosti na vlakovođu/rukovatelju manevrom i strojovođi.

Pravila za vožnju manevarskog sastava

Članak 4.

(1) Vožnja manevarskog sastava do otpremništva odnosno industrijskog kolosijeka na otvorenoj pruzi obavlja se pod uvjetima zatvorene pruge. Ukoliko nije moguće sporazumijevanje prometnika vlakova s vlakovođom/rukovateljom manevrom, otprema nije dopuštena.

(2) Na međukolodvorskim odsjecima na kojima se SS-uredajem traži i daje privola, smjer vožnje zaključava se u smjeru otpreme manevarskog sastava.

(3) Prije početka vožnje, međukolodvorski odsjek zatvara se za promet vlakova, a zatvara ga prometnik vlakova koji otprema manevarski sastav.

(4) Na jednokolosiječnim prugama i na pravilnom kolosijeku dvokolosiječnih pruga, signalni znakovi prostornih signala te predsignala na dionicama s automatskim odjavnicanama vrijede. Ukoliko se manevarski sastav otprema ili se vraća nepravilnim kolosijekom, najveća dopuštena brzina manevarskog sastava je 30 km/h, a pismenim nalogom se propisuje način signaliziranja dopuštenog ulaska u kolodvor u povratku.

(5) Ako na odnosnom međukolodvorskom odsjeku voznim redom nije predviđena vožnja vlakova, onda se prije otpreme manevarskoga sastava takav odsjek ne zatvara za promet vlakova.

Članak 5.

(1) Nakon što zatvori međukolodovorski odsjek odnosno kolosijek dvokolosiječne pruge između dvaju kolodvora po kojem će se obaviti vožnja, prometnik vlakova u otpremnome kolodvoru traži, a prometnik vlakova susjednog kolodvora daje dopuštenje za otpremu manevarskog sastava sljedećim fonogramima:

„Može li MS-... do otpremništva/industrijskog kolosijeka u km s povratkom najkasnije u (sati i minuta)? prezime prometnika vlakova koji traži dopuštenje“ te

„MS ... do otpremništva/industrijskog kolosijeka u km s povratkom najkasnije u (sati i minuta) može. prezime prometnika vlakova koji daje dopuštenje“.

(2) Prije otpreme daje se prednajava čuvaru ŽCP-a koji osigurava željezničko cestovni prijelaz (u nastavku: prijelaz) u skladu s odredbama propisanima za vlakove. Ako strojovođa dobije pismeni nalog s obaviješću da je prijelaz neosiguran, postupak za prelazak preko prijelaza jednak je kao da se radi o vlaku.

(3) Vozni put u otpremništvo/industrijski kolosijek osigurava se u skladu s lokalnom situacijom, a to znači da je moguće da je vozni put osiguran stalno ili da se osigurava na licu mjesta prije ulaska u otpremništvo/industrijski kolosijek. Detaljne odredbe o osiguranju voznoga puta te o manevriranju propisuju se uputom odnosno sporazumom na temelju članka 23. Prometne upute (Uputa HŽI-40).

(4) Strojovođu i vlakovođu/rukovatelja manevrom pismenim se nalogom obavlještava:

- o krajnjem vremenu povratka u kolodvor
- o možebitnom nevaženju glavnih signala te predsignala i postupku kod njih
- o načinu osiguranja voznoga puta za ulazak u otpremništvo/industrijski kolosijek, ako je to potrebno zbog lokalne situacije
- o možebitno neosiguranim prijelazima (za oba vozna smjera)
- o svim drugim potrebnim mjerama za sigurnost prometa.

(5) Nakon odlaska manevarskog sastava iz kolodvora daje se najava kao i za vlak, i to susjednom kolodvoru i svim službenim i radnim mjestima na voznom putu manevarskog sastava. Ako se prijelaz koji osigurava čuvar ŽCP-a nalazi iza mjesta posluživanja, čuvaru ŽCP-a daje se samo obavijest da je medukolodvorski odsjek zatvoren za promet vlakova te da će za vrijeme zatvora do km ... voziti manevarski sastav.

(6) Ukoliko iza mjesta posluživanja nema kolodvora, sve radnje koje su potrebne prometnik vlakova obavlja samostalno i upisuje sve potrebne informacije u Prometni dnevnik, a po potrebi u druge prometne evidencije te se ne daju fonogrami dopuštenja, najave i odjave predviđeni za davanje susjednom kolodvoru.

Članak 6.

(1) Nakon završetka posluživanja, vlakovođa/rukovatelj manevrom i strojovoda obavljaju propisanu probu kočenja te vlakovođa/rukovatelj manevrom po potrebi ispostavlja novi Izvještaj o sastavu i kočenju vlaka i ispunjava potrebne podatke u Putni list.

(2) Najmanje 10 minuta prije namjeravanog polaska u povratku, vlakovođa/rukovatelj manevrom traži dopuštenje prometnika vlakova fonogramom:

„Može li MS ... u kolodvor s polaskom u ? prezime vlakovođe/rukovatelja manevrom.“

Ukoliko se između mjesta posluživanja i kolodvora nalazi ŽCP koji osigurava čuvar ŽCP-a prometnik vlakova najprije čuvaru ŽCP-a daje prednajavu te pri davanju dopuštenja mora uzeti u obzir da MS smije krenuti najmanje 7 minuta nakon dane prednajave. Dopuštenje vlakovođi/rukovatelju manevrom daje se fonogramom:

„MS ... može u kolodvor s polaskom u prezime prometnika vlakova“

Vlakovođa/rukovatelj manevrom to dopuštenje evidentira u odjeljak IV. Putnoga lista te nakon toga manevarske sastave polazi natrag prema kolodvoru u vrijeme dopuštenog polaska.

(3) Nakon danog dopuštenja prometnik vlakova upisuje vrijeme polaska manevarskog sastava prema kolodvoru u rubriku u kojoj se u Prometnome dnevniku upisuje odlazak vlaka iz prethodnog kolodvora.

(4) Po povratku manevarskog sastava prometnik vlakova u Prometnome dnevniku u rubriku dolaska vlaka upisuje vrijeme povratka, daje odjavu susjednome kolodvoru na odnosnoj međukolodvorskoj dionici te otvara međukolodvorskou dionicu za promet vlakova.

(5) Za gurani manevarski sastav primjenjuju se odgovarajuće odredbe iz Pravilnika RH-2 za gurane vlakove.

Članak 7.

(1) Za vožnju preko prijelaza s automatskim uređajima za osiguranje osim odredaba Pravilnika RH-2 primjenjuju se i odredbe upute za rukovanje odnosnim SS-uređajem.

(2) Ako nakon otpreme manevarskog sastava dođe do nemogućnosti sporazumijevanja uslijed neispravnosti sredstava za sporazumijevanje, manevarski sastav vraća se bez dopuštenja prometnika vlakova, a vlakovođa/rukovatelj manevrom obavještava strojovođu u odjeljku IV. Putnoga lista da su neosigurani svi prijelazi sa SS-uređajem za osiguranje koji nisu zaštićeni glavnim signalima ili kontrolnim odnosno pomoćnim kontrolnim signalima te da je u povratku najveća dopuštena brzina 30 km/h.

Članak 8.

Osiguranje manevarskog sastava od samopokretanja obavlja se u skladu s odredbama propisanima za vlakove u Pravilniku RH-2.

Sastajanje s vlakovima

Članak 9.

(1) Sastajanje s vlakovima dopušteno je:

- ako vremenski interval između vlakova nije dovoljan za posluživanje manevarskim sastavima

- ako dođe do kvara manevarske lokomotive, a nije moguće na vrijeme poslati zamjensku lokomotivu.

(2) Za slučajeve iz stavka 1. ovoga članka, nakon osiguranja voznoga puta za prolazak vlaka preko skretnica na mjestu odvajanja industrijskog kolosijeka odnosno za prolazak vlaka kroz otpremništvo, odnosna pružna dionica privremeno se otvara za promet vlakova i nakon prolaska vlaka se ponovo zatvara.

(3) Detaljnije odredbe o sastajanju manevarskog sastava s vlakovima i osiguranju voznoga puta za prolazak vlaka radi sastajanja s manevarskim sastavom propisuje se sporazumom odnosno uputom na temelju članka 23. Upute HŽI-40.

(4) Sastajanje u smislu odredaba ove upute smatra se prolazak vlaka otvorenom prugom za vrijeme dok se manevarski sastav nalazi na industrijskom kolosijeku odnosno na kolosijeku otpremništva, a skretnice su postavljene i blokirane za vozni put kolosijekom otvorene pruge.

Završne odredbe

Članak 10.

(1) Detaljnije odredbe u skladu s ovom uputom propisuju se sporazumom odnosno uputom na temelju članka 23. Upute HŽI-40. Ti sporazumi odnosno upute zajedno s ovom uputom dostavljaju se prijevozniku kojeg se to tiče u elektroničkom obliku za potrebe poučavanja njegova osoblja.

(2) Postojeće upute i sporazumi moraju se uskladiti s odredbama ove upute u roku od 3 mjeseca od njezina stupanja na snagu, a odredbe tih akata koje su u suprotnosti s odredbama ove upute ne primjenjuju se.

(3) Regionalna jedinica nadređena kolodvoru mora izračunati predviđeno vrijeme vožnje manevarskog sastava u odlasku i povratku do prijelaza koji osigurava čuvar ŽCP-a te to vozno vrijeme mora biti objavljeno na radnome mjestu čuvara ŽCP-a.

(4) Umjesto Putnoga lista, Teretnice i Izvještaja o sastavu i kočenju vlaka, prijevoznik može propisati posebnu evidenciju za vožnju manevarskih sastava koja sadrži sve podatke koji se moraju evidentirati u skladu s odredbama ove upute.