



Lučka uprava Ploče

Trg kralja Tomislava 21
20340 Ploče, Hrvatska
Tel: 020/414-530, Fax: 020/670-271
OIB: 98749709951
e-mail: ppa@ppa.hr
uri: www.ppa.hr

PROMETNI PRAVILNIK

Ploče, 26. srpnja 2022. godine

LUČKA UPRAVA PLOČE

Na temelju članka 26. Statuta Lučke uprave Ploče u svezi s člankom 92. stavka 4. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“ br:63/20), članka 4. stavka 1. Pravilnika o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom (Narodne novine br; 63/20) ravnatelj Lučke uprave Ploče 26. srpnja 2022. godine donosi

PROMETNI PRAVILNIK

I. TEMELJNE ODREDBE

Opće odredbe i pojmovi

Članak 1.

Ovim Pravilnikom propisuju se način i uvjeti za sigurno odvijanje željezničkog prometa i upravljanje željezničkim prometom na željezničkoj infrastrukturi kojom upravlja Lučka uprava Ploče.

Članak 2.

Odredbe ovog Pravilnika primjenjuju se na funkcionalni podsustav »odvijanje i upravljanje prometom« kako je određeno Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava i Pravilnikom o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom kojim se uređuje sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava.

Članak 3.

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

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

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

(4) S odredbama ovog Pravilnika moraju biti dokazno upoznati i poučavani svi radnici kojih se to tiče.

(5) 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.

(6) Odredbe ovog Pravilnika propisane za strojovođu vrijede i za vozača pružnog vozila.

Članak 4.

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

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

2. Dvokolosiječni promet je promet koji se odvija na pruzi s dva kolosijeka na kojoj vlakovi

LUČKA UPRAVA PLOČE

istog smjera voze po kolosijeku određenome za taj smjer.

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

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

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

6. 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.

7. Izvršni radnik je radnik koji obavlja poslove vezane uz sigurnost željezničkog sustava na kojima neposredno sudjeluje u odvijanju željezničkog prometa.

8. Jednokolosiječni promet je izmjenični promet vlakova suprotnog smjera po istom kolosijeku.

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

10. Kontrolirani odsjek je dio kolosijeka kontroliran SS-uređajem, koji može biti izveden kao izolirani odsjek ili kao odsjek omeđen brojačima osovina

11. Krnji kolosijek je kolosijek koji je samo s jedne strane vezan sa susjednim kolosijekom i čiji kraj završava signalom kraja krnjeg kolosijeka, a na glavnom kolosijeku i prsobranom.

12. Lagana vožnja je vožnja smanjenom brzinom. 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.

13. Manevarsko kretanje je svako pokretanje ili vožnja željezničkih vozila koje nije vožnja vlaka ili pružnog vozila. Svako pokretanje zaustavljenog vlaka koje nije nastavak vožnje smatra se manevarskim kretanjem,

14. Najveća dopuštena brzina vlaka je najveća brzina kojom vlak smije voziti na pruzi ili njezinu dijelu, a propisana je voznim redom, pisanim nalogom ili je signalizirana signalima.

15. Ograničena brzina je brzina niža od dopuštene kojom se smije voziti preko dijela pruge, uvjetovana njezinim tehničkim stanjem ili brzina kojom se smije voziti preko skretnica, uvjetovana njihovom konstrukcijom i načinom osiguranja. Ta brzina propisana je voznim redom i ona je najveća dopuštena brzina za taj dio pruge za koji je propisana.

16. Postotak kočenja je postotni odnos kočne mase i ukupne mase vlaka.

17. Potiskivani vlak je vlak s vučnim vozilom na čelu vlaka koji je na svom kraju potiskivan drugim vučnim vozilom kojim se ne upravlja s čela vlaka.

18. Potrebni postotak kočenja je postotak kočenja koji se unaprijed određuje za svaki vlak.

19. Proba kočenja je postupak kojim se utvrđuje ispravnost kočnica i njihova spremnost za djelovanje u vlaku.

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

21. Pružno vozilo je željezničko vozilo za posebne namjene koje između dvaju kolodvora ne vozi pod uvjetima za vožnju vlakova odnosno manevarskih sastava.

22. 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.

23. Put kočenja je put koji vlak odnosno manevarski sastav ili pružno vozilo prijeđe od trenutka aktiviranja upravljačkog uređaja za kočenje do trenutka potpunog zaustavljanja;

24. Put proklizavanja je dio pruge iza signala kod kojeg se vlak mora najkasnije zaustaviti. Na putu proklizavanja nisu istodobno dopuštene druge vožnje i on mora biti slobodan.

25. Rasporedni odsjek je dio pruge između dvaju rasporednih kolodvora.

26. Raspuštanje vlaka je prekid vožnje vlaka u usputnom kolodvoru zbog operativnih razloga.

27. Stvarni postotak kočenja je stvarni postotni odnos kočne mase vlaka i ukupne mase vlaka

28. Uređaj za vođenje vlaka je SS uređaj i komunikacijski uređaj na vučnom vozilu koji omogućuje nadzor i sigurno upravljanje vožnjom vlaka.

29. Vlak je sastavljeni i spojeni niz željezničkih vozila s jednim ili više vučnih vozila, ili samo vučno vozilo, odnosno više međusobno spojenih vučnih vozila, koji prometuju pod određenim brojem ili oznakom, označen signalnim znakom čelnog i završnog signala.

30. Vodeće vozilo je prvo vozilo u smjeru kretanja vlaka iz kojeg se upravlja vožnjom i kočenjem vlaka.

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

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

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

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

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

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

37. 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.

38. Zaustavni put je propisani najveći dopušteni put potpunog kočenja na pruzi odnosno na pružnoj dionici za vlak koji vozi najvećom dopuštenom brzinom. Duljina zaustavnog puta, ovisno o brzini na pruzi, može biti 700, 1000 ili 1500 metara.

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

Vrste infrastrukturnih podsustava

Članak 5.

(1) Željeznički infrastrukturni podsustavi dijele se na:

LUČKA UPRAVA PLOČE

- Građevinski infrastrukturni podsustav
 - Elektroenergetski infrastrukturni podsustav
 - Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav
- (2) Građevinski infrastrukturni podsustav čine:
- pružni donji ustroj (pružne građevine) i
 - pružni gornji ustroj.
- (3) Elektroenergetski infrastrukturni podsustav čine:
- stabilna postrojenja za napajanje električne vuče i
 - druga elektroenergetska postrojenja.
- (4) Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav čine:
- SS-uređaji i
 - telekomunikacijski uređaji.
- (5) 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.

II. SKRETNICE, SS UREĐAJI I SPORAZUMIJEVANJE U PROMETU

Položaj i označavanje skretnica

Članak 6.

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

Osiguranje skretnica

Članak 7.

(1) Osiguranim skretnicama smatraju se:

- a) skretnice kojima se rukuje i koje se zabravljaju iz središnjeg mjesta
- b) skretnice kojima se rukuje na samom mjestu, a zabravljaju se iz središnjeg mjesta i
- c) skretnice kojima se rukuje i koje se zaključavaju na samom mjestu.

(2) Skretnice koje se ne zabravljaju odnosno zaključavaju u skladu s odredbama iz stavka 1. ovog članka smatraju se neosiguranim, osim kada je skretnica osigurana ambulantnom bravom.

(3) Vozni put preko skretnica na glavnim kolosijecima i otvorenoj pruzi mora biti osiguran bočnom zaštitom u skladu s odredbama propisa kojim se propisuju tehnički uvjeti kojima moraju udovoljavati željeznički infrastrukturni podsustavi.

(4) Osigurane skretnice dijele se na:

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

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

– pritvrđene skretnice, koje se dijele na:

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

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

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

Pregled skretnica od strane mjerodavnih službi

Članak 8.

(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.

Pregled skretnica koji obavlja prometno osoblje

Članak 9.

(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:

a) ima li između jezičaka i glavnih tračnica te na srcima pijeska, šljunka, snijega, leda ili slično,

b) priljubljuju li se jezičci uz glavne tračnice,

c) postoje li na skretnicama propisni i pravilno pričvršćeni skretnički signali,

d) pokreću li se pokretni dijelovi lako i

e) mijenja li se položaj skretničkih signala istodobno i ovisno o pokretanju jezičaka.

(3) Nadzorni radnici pregledavaju skretnice u skladu s radnim vremenom propisanim odredbama Poslovnog reda kolodvora, ali pritom ne obavljaju provjere propisane pod d) i e) 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) Kod pregleda skretnica istodobno se mora ustanoviti i stanje na kolodvorskom 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, 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) 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.

(7) Nalaz o obavljenom pregledu nadzorni radnici evidentiraju u evidenciju radnog mjesta skretničkog osoblja, a ustanovljene nepravilnosti u priručni bilježnik nadzornog radnika.

LUČKA UPRAVA PLOČE

Neispravnost skretnica

Članak 10.

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

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

(3) O svakoj presječnoj, neispravnoj ili neosiguranoj skretnici prometnik vlakova mora odmah na dokazan način obavijestiti odgovorne radnike građevinskih poslova i poslova za održavanje SS uređaja. Do njihova dolaska prometnik vlakova osigurava ili zabranjuje vožnju preko takve skretnice. Na TK-prugama vožnja preko takvih skretnica zabranjuje se do pregleda istih od strane odgovornih radnika građevinskih poslova i poslova za održavanje SS uređaja.

(4) Nakon što se utvrdi da je skretnica presječena, mora se postupiti na sljedeći način:

- prometnik vlakova odnosno radnik koji rukuje skretnicama mora se na samome mjestu uvjeriti da su jezičci skretnice ispravni i da dobro priljubljuju uz glavnu tračnicu prije svake vožnje vlaka uz jezičak, a za vožnju niz jezičak samo ako je to prva vožnja nakon presijecanja skretnice,
- za vožnju preko presječene skretnice uz jezičak skretnica mora biti privremeno osigurana ambulantnom bravom, a njeno postavljanje prometnik vlakova mora evidentirati u odgovarajuću evidenciju,
- za vožnju preko presječene skretnice niz jezičak skretnica ne smije biti osigurana ambulantnom bravom,
- najveća dopuštena brzina preko presječene skretnice je 20 km/h,
- svaki pregled presječene skretnice prometnik vlakova odnosno radnik koji rukuje skretnicama evidentira u odgovarajuću evidenciju,
- nakon skidanja ambulantne brave sa skretnice prometnik vlakova to mora evidentirati u odgovarajuću evidenciju.

(5) Postupak opisan u stavku 4. ovoga članka provodi se sve dok skretnicu ne pregledaju radnici mjerodavnih tehničkih službi i dok ne utvrde njezinu ispravnost što moraju evidentirati u propisanu evidenciju. Isti se postupak provodi i kod skretnica uključenih u SS uređaj koje zbog neispravnosti nemaju kontrolu položaja.

(6) Detaljan opis načina osiguranja voznih putova u skladu s odredbama ovoga članka propisuje se poslovnim redom kolodvora.

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

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

Čišćenje skretnica

Članak 11.

(1) Čišćenje skretnica obavlja se:

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

(2) Skretnice se redovno čiste na sljedeći način:

-potrebno je detaljno očistiti jastučice po kojima klize prijevodnice, očistiti zatvarače i uklopnike te maknuti sva strana tijela između prijevodnica i glavnih tračnica,

-nakon detaljnoga čišćenja sve jastučice i pomične dijelove potrebno je po potrebi podmazati (prema uputama proizvođača sredstva za podmazivanje),

- na skretnicama koje na prijevodničkom uređaju imaju klizne jastučice na kotrljajućim rolicama, nije potrebno podmazivati niti jedan klizni jastuk na skretnici, jer rollice 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 otirati o tračnice, nego u skladu s odredbama Pravilnika o otpadu, pospremiti u za to namijenjenu posudu.

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

(4) Radnici koji sudjeluju u čišćenju skretnica moraju biti upoznati s odredbama o čišćenju skretnica i moraju biti osposobljeni 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.

SS uređaji

Članak 12.

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

(2) Mehaničkim SS-uređajem osigurana su službena mjesta kod kojih, ovisno o tipu uređaja, signali mogu biti u ovisnosti sa skretnicama.

(3) Elektromehaničkim SS-uređajem 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-uređajem 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.

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

- a) uređaji za osiguranje službenih mjesta

- b) uređaji za osiguranje prometa u međukolodvorskom području (pružni uređaji)
 - c) uređaji za osiguranje ŽCP-a
 - d) uređaji za središnje upravljanje prometom (uređaji daljinskog upravljanja)
 - e) uređaji za prijenos podataka i djelovanje na vlak su autostop uređaj (u daljnjem tekstu: AS uređaj) i Europski sustav upravljanja i nadzora vlakova (ETCS)
 - f) uređaji za automatizaciju ranžirnih kolodvora i
 - g) uređaji za dopunsku zaštitu.
- (6) Uređaji za osiguranje prometa u međukolodvorskom području su automatski pružni blok (u daljnjem tekstu: APB) i međukolodvorska ovisnost (u daljnjem tekstu: MO).
- (7) Uređaj APB je SS uređaj za osiguranje više uzastopnih vožnji i onemogućavanje istodobnih vožnji vlakova suprotnog smjera po istom pružnom kolosijeku između dva susjedna kolodvora.
- (8) Uređaj MO je SS uređaj za ostvarivanje ovisnosti izlaznih signala dvaju susjednih kolodvora ili izlaznog signala kolodvora i glavnog signala susjednog službenog mjesta te za kontrolu slobodnosti prostora između ovisnih signala. Međukolodvorski prostor s uređajem MO može biti podijeljen prostornim signalima automatske odjavnice na odjavne prostore odsjeke, pri čemu se promet uzastopnih vlakova odvija na temelju automatske promjene signalnih znakova na jednoznačnim prostornim signalima.
- (9) Uređaji za osiguranje ŽCP-a su SS uređaji za zatvaranje ŽCP-a te davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili samo davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka.
- (10) Uređaji za središnje upravljanje prometom odnosno uređaji telekomande (u daljnjem tekstu: TK- uređaji) su uređaji za središnje daljinsko upravljanje i nadzor nad stanjem SS uređaja na pruzi ili na dijelu pruge.
- (11) Automatski prolazni režim (u daljnjem tekstu: APR) je dio SS uređaja koji omogućuje da vlak nailaskom na određeno mjesto na otvorenoj pruzi automatski postavlja prolazni vozni put kroz sljedeće službeno mjesto.
- (12) Detaljniji opisi tehničko-tehnološke opremljenosti svakog od službenih mjesta opremljenih SS uređajima na pruzi s TK- uređajem ili bez njega te postupci izvršnog osoblja vezani za rukovanje tim uređajima propisani su naputcima za rukovanje SS uređajima odnosno TK- uređajima.
- Navedene naputke izrađuje organizacijska jedinica nadležna za elektrotehničke poslove i sastavni su dio Poslovnog reda kolodvora.
- (13) Osim naputkom iz stavka 12. ovoga članka detaljnije odredbe o reguliranju prometa vlakova na pruzi s TK-uređajima propisane su posebnom uputom.

Sporazumijevanje u prometu

Članak 13.

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

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

(3) Pod svjedokom podrazumijeva se izvršni radnik prisutan prijenosu priopćenja između dvaju službenih mjesta odnosno dvaju izvršnih radnika. Svjedok može biti izvršni radnik službenog mjesta iz kojeg se daje priopćenje ili iz drugog službenog odnosno radnog mjesta. Radnik koji je prisutan kao svjedok u kolodvoru, mora čitko supotpisati priopćenje, a kolodvor traženja u produžetku primljenog priopćenja čitko upisuje prezime svjedoka.

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

a) davanje dopuštenja i odbijanje primitka vlakova i pružnih vozila

b) davanje odjava

c) davanje prednajave čuvaru ŽCP-ima za osiguranje ŽCP-a i

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

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

(6) Obavijest o svakoj smetnji nastaloj kod vlaka na otvorenoj pruzi strojovođa 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 daljnjem postupku.

(7) Strojovođa pružnog vozila obavezno upisuje dobivene obavijesti i zapovijedi u propusnicu.

IV. ORGANIZACIJA RADA U SLUŽBENIM MJESTIMA

Obaveze radnika

Članak 14.

(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 rada 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,
- gledanje ili slušanje sadržaja na elektroničkim uređajima svih vrsta, a koji nisu povezani sa opisom radnog mjesta,
- zabavljanje igranjem bilo koje društvene igre,
- obavljanje bilo kojeg posla privatne naravi.

Članak 15.

(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 pisano i/ili usmeno.

PROMETNI PRAVILNIK

LUČKA UPRAVA PLOČE

(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 pisanom obliku.

(5) Radnik ni na pisanu zapovijed nadređenoga radnika ne smije postupiti po zapovijedi koja bi dovela do ugrožavanja sigurnosti prometa.

Takva pisana 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 16.

(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.

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

Članak 17.

(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 18.

(1) U svakome službenom mjestu mora se obavljati nadzorna služba za čiju je organizaciju i provedbu odgovoran šef kolodvora. Šef kolodvora može obavljati posao šefa kolodvora u više kolodvora.

(2) Nadzornim i kontrolnim radnicima koji obavljaju poslove u svezi sa sigurnim i urednim tijekom željezničkog prometa mora se omogućiti neometano obavljanje njihovih poslova. Nadzorni i kontrolni radnici za vrijeme obavljanja svojih poslova ne smiju ometati izvršne radnike u obavljanju njihovih poslova izravno vezanih za sigurnost prometa

(3) 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 i manevarsko osoblje.

(4) Poslove iz stavka 3. ovoga članka u kolodvorima koji se nalaze pod nadzorom, šef kolodvora obavlja sukladno nalogu o organizaciji rada i radnom vremenu nadzornih radnika prometnih poslova iz stavka 16. ovoga članka. U zaposjednutim službenim i radnim mjestima organizacijski podređenima kolodvoru ti poslovi moraju se obaviti najmanje jedanput mjesečno.

LUČKA UPRAVA PLOČE

- (5) 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.
- (6) 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.
- (7) Pregled rada po radnim mjestima šef kolodvora mora obaviti svakoga dana u kolodvoru u kojemu ima sjedište na temelju prometnog dnevnika, a detaljnu analizu rada jednom tjedno uspoređivanjem prometnog dnevnika s drugim evidencijama.
- (8) Detaljnu analizu šef kolodvora u podređenim kolodvorima mora obaviti onoga dana kada u njima provodi preostalo dnevno radno vrijeme uspoređivanjem prometnog dnevnika s drugim evidencijama.
- (9) 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.
- (10) Šef kolodvora mora obaviti određeni broj noćnih kontrola kako je to propisano nputkomo organizaciji rada i radnom vremenu nadzornih radnika prometnih poslova iz stavka 16. ovoga članka.
- (11) 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.
- (12) Djelokrug rada, dužnosti i odgovornosti svakog radnika na kojega se prenose pojedine dužnosti šefa kolodvora moraju se propisati Poslovnim redom kolodvora I. dio.
- (13) 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.
- (14) Za obavljanje dnevnih kontrola i detaljnih tjednih analiza, šef kolodvora odnosno radnik na kojeg je prenio dio svojih dužnosti mora voditi priručni bilježnik.
- (15) 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 detaljnu analizu rada na temelju usporedbe prometnog dnevnika susjednih kolodvora i prometne evidencije podređenog službenog mjesta.
- (16) Organizacijska jedinica nadležna za organizaciju i regulaciju prometa posebnim nputkom propisuje:
- nadležnost šefa kolodvora koji obavlja dužnosti šefa kolodvora za više kolodvora
 - reguliranje radnog vremena nadzornih radnika u kolodvorima
 - prisutnost nadzornih radnika primopredaji službe prometnog osoblja i
 - obavljanje noćnih kontrola.

LUČKA UPRAVA PLOČE

Poslovni red kolodvora

Članak 19.

- (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 stalnoga značaja i odredbe promjenjivog značaja.
- (4) Odredbe stalnog značaja čine Poslovni red kolodvora I. dio, a odredbe promjenjivog značaja čine Poslovni red kolodvora II. dio.

Poslovni red kolodvora II. dio

Članak 20.

- (1) Poslovni red kolodvora II. dio izrađuje se u pet primjeraka koje mora ovjeriti organizacijska jedinica nadređena kolodvoru.
- (2) 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 organizaciju i regulaciju prometa, 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.
- (3) 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.
- (4) Odredbe Poslovnog reda kolodvora II. dio koje se odnose na osoblje željezničkog prijevoznika šef kolodvora mora dostaviti željezničkom prijevozniku. Te odredbe dostavljaju se u obliku Izvatka iz Poslovnog reda kolodvora II. dio. Taj izvadak može se željezničkom prijevozniku dostaviti kao informatički zapis u PDF formatu.
- (5) Postupak izrade izmjena i dopuna Poslovnog reda kolodvora II. dio jednak je postupku izrade novoga Poslovnog reda kolodvora II. dio.

Članak 21.

- (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,

LUČKA UPRAVA PLOČE

- 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 naelektrificiranim 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,
- odredbe o radnom vremenu,
- popis radnika kolodvora koji su primili isti na znanje (samo u primjerku kod šefa kolodvora),
- popis radnika na zamjeni s potpisima (samo u primjerku kod šefa kolodvora).

Tehnološki proces rada kolodvora

Članak 22.

(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,
- potrebni 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

LUČKA UPRAVA PLOČE

prijemnoj skupini i na manevarskim postrojenjima,
- vremenske norme potrebne za nakupljanje vagona za pojedine vlakove i usklađivanje tih normi s voznim redom odlazećih vlakova.

Članak 23.

(1) Poslovni red kolodvora I. dio, te Tehnološki proces rada kolodvora izrađuje se na temelju odredaba Upute za izradu Poslovnoga reda kolodvora I. dio i Upute za izradu tehnološkog procesa rada ranžirnih i rasporednih kolodvora.

Obavljanje službe na rasputnici

Članak 24.

- (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 jednome 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) Uputom za obavljanje službe na rasputnici detaljno se mora propisati način reguliranja prometa uzastopnih vlakova preko rasputnice i preko zajedničkog dijela pruge.
- (5) Svaka rasputnica mora biti zaštićena zaštitnim signalima koji su u tehničkoj ovisnosti s odvojnima skretnicama te su u međusobnoj ovisnosti tako da je istodobno moguće osigurati vozni put i zaštitnim signalom dopustiti slobodan 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.
- (6) S obzirom na posebnosti pojedinih rasputnica, uputa za obavljanje prometne službe mora sadržavati sljedeće podatke:
 - a) temeljne odredbe
 - b) organizaciju rada
 - c) provedbene odredbe.
- (7) Temeljnima odredbama moraju se obuhvatiti:
 - zadaci rasputnice u reguliranju prometa 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-uređaje, mjesto zaštitnih signala i njihova tehnička ovisnost te povezanost SS-uređaja 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,
 - lokalne signalne znakove za objavljivanje vožnji vlakova, ako su potrebni i kao takvi određeni, kako bi se razlikovale vožnje vlakova po pravcima odnosno smjerovima.

LUČKA UPRAVA PLOČE

(8) 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.

(9) 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 voznog puta za prolazeći vlak, dočekivanje vlakova i drugo,
- odredbe za davanje dopuštenja, osiguranje prometa 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.

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

Obavljanje prometne službe u otpremništvu

Članak 25.

(1) Za obavljanje prometne službe u otpremništvu izrađuje se Uputa za obavljanje prometne službe u otpremništvu koja 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 odvojnih skretnica i skretnica na manipulativnim kolosijecima,
- redovan položaj odvojnih skretnica i skretnica na manipulativnim kolosijecima,
- način zaštićivanja odvojnih skretnica, i to:
 - a) s pruge i
 - b) s manipulativnog kolosijeka,
- redovan položaj zaštitnih signala,
- tehničku ovisnost odvojnih skretnica sa zaštitnim signalima, iskliznicama ili skretnicama zaštitnog kolosijeka,

LUČKA UPRAVA PLOČE

- postupak pri rukovanju, čišćenju, održavanju odnosno osvjetljavanju zaštitnih signala, odvojnih skretnica, 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) manevarskim sastavom.
- (5) Otpremništva 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:
- obaveza 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.

(

V. PRIMOPREDAJA SLUŽBE

Primopredaja službe prometnog osoblja

Članak 26.

- (1) Primopredaja službe prometnog osoblja može biti usmena i pisana ili samo pisana odnosno samo usmena. Vrijeme i način primopredaje službe na pojedinim radnim mjestima propisuje s 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 27.

- (1) Usmenu i pisanu primopredaju službe obavljaju međusobno sljedeći radnici:
- prometni odnosno TK-dispečeri,
 - prometnici vlakova,
 - prometni telegrafisti,
 - skretničari (nadzorni skretničar, skretničar postavnica)
 - rukovatelji manevrom,
 - vlakovođe i
 - čuvari željezničko-cestovnih prijelaza

LUČKA UPRAVA PLOČE

(2) Iznimno, dopuštena je samo pisana primopredaja službe u službenim mjestima kod kojih je određen prekid rada odnosno radnog mjesta za vrijeme primopredaje.

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

(4) Pisana 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 ovog Pravilnika.

(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 pisano, propisuje se Poslovnim redom kolodvora I. dio.

(10) Primopredaja službe prometnog odnosno TK 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 28.

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,

LUČKA UPRAVA PLOČE

- obavijest o stanju kolodvorskih, manipulativnih i industrijskih kolosijeka,
- obavijest o vagonima koji zahtijevaju iznimnu pozornost,
- 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 uzemljenje kontaktne mreže,
- obavijest o zatvorenosti pruge i kolosijeka,
- obavijest o laganim vožnjama,
- obavijest o prekidu rada u službenim mjestima,
- obavijest o stanju SS-uređaja, telekomunikacijskih uređaja te informatičkih i elektroenergetskih uređaja,
- stanje brojeva na brojilima i stanje plombi na SS-uređajima,
- obavijest o promjenama u rasporedu rada,
- predaju zbirke propisa, prometnih evidencija, Poslovnog reda kolodvora I. i II. dio, signalnih sredstava i drugo,
- predaju primljenih, a neobavljenih pisanih 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 29.

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 brzojavima odnosno pošti,
- predaju primljenih, a neizvršenih pisanih 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 30.

Primopredaja službe rukovatelja manevre 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 prispjelim vlakovima koji nisu rastavljeni,
- obavijest o stanju kolodvorskih i industrijskih kolosijeka,
- obavijest o slobodnosti odnosno zauzetosti međnika,

LUČKA UPRAVA PLOČE

- obavijest o stanju vagona za otpremu s detaljnim podacima o dirigitiranim vagonima te o tovarnim vagonima koji zahtijevaju iznimnu pozornost,
- podatke o planiranim vučnim vozilima za vuču sastavljenih vlakova (planirano vrijeme dolaska vučnih vozila),
- obavijest o zatvorenosti kolosijeka,
- obavijest o stanju SS-uređaja te telekomunikacijskih i elektroenergetskih uređaja,
- obavijest o promjenama u rasporedu rada,
- predaja primljenih, a neizvršenih pisanih 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 skretničara

Članak 31.

Primopredaja službe 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 industrijskih kolosijeka,
- obavijest o slobodnosti odnosno zauzetosti međnika,
- obavijest o stanju vagona koji zahtijevaju iznimnu pozornost,
- podatke o ključevima skretnica, ambulatnim 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-uređaja 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 pisanih 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 vlakovođe

Članak 32.

LUČKA UPRAVA PLOČE

Primopredaja službe 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 i industrijskih kolosijeka,
- obavijest o stanju vagona 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 pisanih 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 33.

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 brojlilima 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 pisanih i usmenih zapovijedi koje se tijekom sljedeće ili sljedećih smjena moraju izvršiti,
- druge lokalne posebnosti.

VI. ODREDBE O MANEVRIRANJU

Članak 34.

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

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

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

(4) Manevarsko kretanje može biti:

a) manevarska vožnja – vuča ili guranje vozila vučnim vozilom

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

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

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

e) kretanje prijenosnicom ili okretnicom i

f) premještanje vozila pomoću odgovarajućeg sredstva ili postrojenja.

(5) Uvjeti za odbacivanje vozila su:

– da pad u smjeru odbacivanja nije veći od 2,5‰ ili da uspon nije veći od 5‰,

– da je dio kolosijeka na koji se vozila odbacuju pregledan, a sve skretnice u manevarskom voznom putu da su u pravilnom položaju,

– da se odbačena vozila kreću takvom brzinom da bez jakog udara naiđu na vozila u mirovanju,

– da je osigurano usporavanje i zaustavljanje odbačenih vozila.

(6) Zabranjeno je odbacivati i spuštati:

– vagone za prijevoz putnika,

– vagone natovarene eksplozivnim tvarima,

– vagone natovarene tračnicama,

– vagone natovarene teretom duljim od 60 metara,

– pojedinačna vozila kojima masa prelazi 100 tona,

– vagone kod kojih teret prekoračuje tovarni profil,

– vučna vozila, osim odbacivanja elektrovučnih vozila za koja postoji odobrenje željezničkog prijevoznika,

– vozila s natpisom da je zabranjeno odbacivanje ili spuštanje,

– vozila međusobno spojena krutim kvačilom,

– vagone s pratiteljima pošiljaka,

– vagone natovarene živim životinjama.

(7) Pojedina vozila ne smiju se nakon odbacivanja odnosno spuštanja zaustavljati ručnim zaustavnim papučama. Odbacivanje te spuštanje takvih vozila preko spuštalice s nedjelatnim kolosiječnim kočnicama, ili s kolosiječnim kočnicama kad se njima ne rukuje, dopušteno je samo ako ona imaju ispravnu i zaposjednutu ručnu kočnicu, a to vrijedi za sljedeća vozila:

– prikolice i motorne garniture ako nemaju natpis da je zabranjeno odbacivanje ili spuštanje,

– vagone označene listicom RID osim vagona natovarenih eksplozivnim tvarima,

– vagone s pomičnim teretom.

LUČKA UPRAVA PLOČE

(8) Zabranjeno je odbacivanje i spuštanje vozila:

- na kolosijek na kojem se nalaze vozila navedena u stavku 3. ovoga članka,
- prema prijelazu ako on nije zaštićen,
- do okretnice ili prijenosnice,
- prema vagonskoj vagi kad je prelazak preko nje zabranjen,
- na krmje kolosijeke,
- na kolosijeke između kojih se nalaze peroni ispod kojih ne postoje pothodnici.

(9) Kolosijeci na koje je zabranjeno odbacivanje i spuštanje moraju se naznačiti u poslovnom redu kolodvora.

(10) Zabranjeno je preko spuštalice spuštati odnosno prevlačiti sljedeća vozila:

- vozila označena listicom »Prelazak preko spuštalice zabranjen«,
- vozila označena znakom spuštalice s brojem koji označava da odnosno vozilo ne smije biti spušteno niz spuštalicu s polumjerom grbine manjim od broja na oznaci; ako je vozilo koje je sposobno za međunarodni promet označeno znakom spuštalice bez broja, to znači da odnosno vozilo ne smije biti spušteno niz spuštalicu s polumjerom vertikalnog luka manjim od 250 m,
- teretne vagone s okretnim postoljima s razmakom unutarnjih osovina većim od 14 m te putničke vagone s okretnim postoljima na automatskim spuštalicama kad su one u režimu automatskog rada.

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

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

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

- a) ako je kolodvor opremljen graničnim kolosiječnim signalima odnosno manevarskim signalima za zaštitu voznog puta
- b) ako je vidljivost takva da strojovođa može vidjeti ručne signalne znakove kolodvorskog osoblja ili
- c) ako razglas ili mobilna sredstva sporazumijevanja omogućuju davanje zapovijedi za pojedine dijelove manevarskog kretanja.

(14) Gurani manevarski sastav ne smatra se lokomotivskom vožnjom bez obzira na broj osovina guranih vozila i takav sastav uvijek mora biti praćen.

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

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

(17) Nakon početka lokomotivske vožnje daljnje zapovijedi za manevarsko kretanje daju se

na jedan od sljedećih načina:

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

b) ručnim signalnim znakovima ili

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

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

(19) Manevarska kretanja na kolodvorskom području dopuštena su samo do signala koji označava granicu manevarskih kretanja, a u kolodvorima bez ulaznih signala samo do međnika prve ulazne skretnice. Dalje od signala granice manevarskih kretanja odnosno od međnika prve ulazne skretnice manevarska kretanja smiju se obavljati samo po posebnim mjerama propisanim člankom 51. ovog Pravilnika.

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

(21) Manevriranja koja se redovno obavljaju, kao što su sastavljanje putničkih garnitura, sastavljanje vlakova po ranžirnim zadaćama voznog reda, uključivanje i isključivanje vagona iz vlaka, izmjena vučnih vozila, postavljanje putničkih garnitura na peron, pokretanje ili premještanje pojedinih vagona ili skupine vagona propisuju se voznim redom i poslovnim redom kolodvora.

(22) Organizacija manevarskog rada za svaki pojedini kolodvor propisuje se Poslovnim redom kolodvora i Tehnološkim procesom rada kolodvora.

Manevarski radnici

Članak 35.

(1) Manevarski radnici su radnici stručno osposobljeni za obavljanje manevarskih poslova.

(2) Manevarski odred je zajednički naziv za rukovatelja manevrom i određeni broj manevrista.

Manevarski odred mora imati jednoga rukovatelja manevrom i najmanje jednoga manevrista.

(3) Kad lokomotiva nekoga vlaka obavlja manevarske poslove, lokomotiva i osoblje smatraju se manevarskom lokomotivom odnosno osobljem manevarske lokomotive, a vlakopravno osoblje teretnog vlaka smatra se manevarskim radnicima.

(4) Manevarski sastav čini vučno vozilo s međusobno zakvačenim vozilima ili bez njih.

(5) Pri manevriranju manevristi zaposjedaju manevarska mjesta koja određuje rukovatelj manevrom.

(6) Rukovatelj manevrom neposredno rukovodi manevriranjem prema rasporedu manevriranja, pri čemu mora:

– upoznati manevarsko i skretničko osoblje s manevarskim kretanjima,

– uvjeriti se da su osigurana sredstva za usporavanje, zaustavljanje i osiguranje vozila od

LUČKA UPRAVA PLOČE

samopokretanja,

- uvjeriti se da se poštuju sve sigurnosne mjere u svezi s manevarskim i voznim putovima, manevarskim područjima, vremenskim ograničenjima i slično,
- zaposjesti mjesto s kojega može nadgledati pojedine vožnje i sporazumjeti se s manevarskim osobljem odnosno u određenim slučajevima provjeru i sporazumijevanje obavljati sredstvima sporazumijevanja,
- svakome manevarskom radniku odrediti poslove,
- nakon završetka manevriranja ili obavljanja pojedine manevarske vožnje provjeriti položaj skretnica i iskliznica, smještaj sredstava za zaustavljanje i osiguravanje vozila od samopokretanja te slobodnost međnika, granice odsjeka i iskliznica sa središnjim rukovanjem,
- ustanoviti duljinu, masu i brzinu manevarskog sastava te potreban broj manevrista za eventualno ručno kočenje manevarskog sastava,
- o svakom oštećenju vagona, iskliznuću, presjeku skretnice i slično odmah izvijestiti prometnika vlakova,
- zabraniti rad manevarskim radnicima koji nemaju ili ne primjenjuju potrebna signalna sredstva i sredstva za osobnu zaštitu.

Brzina manevarskog kretanja

Članak 36.

(1) Dopuštena manevarska brzina je do 30 km/h. Ako je manevarska brzina preko skretnica manja od 30 km/h, takva brzina mora biti upisana u voznom redu i Poslovnom redu kolodvora.

Brzina manevarskog kretanja odnosno manevarska brzina mora se prilagoditi tako da se manevarski sastav može sigurno zaustaviti na željenom mjestu.

(2) Pri vožnji manevarskog radnika na čelnoj ili bočnoj stubi lokomotive odnosno guranog vagona, manevarska brzina ne smije biti veća od 20 km/h.

(3) Ako se u guranom manevarskom sastavu, kao prvi vagon u smjeru guranja nalazi vagon kod kojeg manevrista nema mogućnost sigurne vožnje na čelnoj ili bočnoj stubi, brzina sastava ne smije biti veća od 5 km/h. Manevrista mora hodati pored kolosijeka u razini čela istog vagona, pri čemu se pridržava mjera osobne zaštite iz članka 55. ovog Pravilnika.

(4) Pri manevarskim kretanjima po kolosijecima između kojih se nalaze peroni ispod kojih ne postoje pothodnici i gdje može doći do povrede trećih osoba, manevarska brzina ne smije biti veća od 10 km/h. Po takvim kolosijecima dopuštene su samo manevarska i lokomotivska vožnja.

(5) Kod manevarskih kretanja guranjem kada je preglednost ograničena, pokraj čela manevarskog sastava mora hodati manevarski radnik te davati odgovarajuće signalne znakove, a manevarska brzina ne smije biti veća od 5 km/h.

Manevarski vozni putovi

Članak 37.

(1) Prije svakog pokretanja vozila pri manevriranju mora se osigurati manevarski vozni put.

(2) Manevarski vozni put je put koji treba prijeći manevarski sastav odnosno odbačeno/spušteno vozilo ili odbačena/spuštena vozila od pokretanja do zaustavljanja.

(3) Manevarski vozni put sadržava jedan ili više kolosijeka odnosno dijelova kolosijeka sa

LUČKA UPRAVA PLOČE

skretnicama preko kojih se obavlja manevarsko kretanje do mjesta zaustavljanja.

(4) Manevarski vozni put osigurava radnik određen poslovnim redom kolodvora, i to TKdispečer, prometnik vlakova, skretničko osoblje, manevarsko osoblje ili osoblje željezničkog prijevoznika.

(5) Za pravilan položaj skretnica na manevarskom voznom putu odgovoran je izvršni radnik koji postavlja skretnice.

(6) Za provjeru cijelog manevarskog voznog puta odgovoran je izvršni radnik koji postavlja skretnice odnosno izvršni radnik koji nalaže pokretanje vozila.

(7) Ako skretnice imaju skretničke signale, izvršni radnik koji nalaže pokretanje vozila, strojovođa na čelu manevarskog sastava odnosno izvršni radnik na čelu guranog manevarskog sastava moraju paziti signaliziraju li signali da je skretnica u pravilnom položaju te u protivnom moraju poduzeti mjere za zaustavljanje kretanja.

Članak 38.

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

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

(2) U kolodvorima u kojima stalno manevrira više manevarskih sastava moraju se ustanoviti granice kolosijeka ili njihovih dijelova odnosno skupina kolosijeka na kojima će pojedini manevarski sastavi moći neometano manevrirati.

(3) Ako se u kolodvoru manevrira na više mjesta, pa nastane potreba za istodobnim kretanjem više manevarskih sastava ili vozila po istom manevarskom voznom putu, prethodno se moraju sporazumjeti rukovatelji manevrom i radnici koji osiguravaju manevarske vozne putove uz suglasnost prometnika vlakova.

Manevriranje vozilima zaposjednutima putnicima

Članak 39.

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

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

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

Sporazumijevanje pri manevriranju

Članak 40.

- (1) Zapovijed za manevriranje prometnik vlakova daje izvršnom radniku koji nalaže pokretanje vozila pisano ili usmeno. Na prugama opremljenim TK– uređajima (u daljnjem tekstu:TK– pruga) sporazumijevanje se obavlja isključivo sredstvima dokaznog sporazumijevanja.
- (2) Kada manevriranje obavljaju izvršni radnici željezničkog prijevoznika, sporazumijevanje je obavezno usmeno i pisano rasporedom manevriranja.
- (3) Sporazumijevanje pri manevriranju može se obavljati neposredno usmeno, razglasom, interfonom, radiovezom, telefonom i drugim tehničkim sredstvima te ručnim i stalnim manevarskim signalima. Poslovnim redom kolodvora propisuje se način sporazumijevanja pri manevriranju odnosno uporaba pojedinih uređaja.
- (4) O početku i završetku odnosno o obavljenim pojedinim manevarskim zadacima, izvršni radnik koji nalaže pokretanje vozila izvješćuje prometnika vlakova.
- (5) Signalni znakovi za pojedina manevarska kretanja moraju se davati sve dok ne nastane potreba za promjenom vrste kretanja.
- (6) Pri manevriranju na kolosijeku u ravnini, manevristi se moraju nalaziti na strani strojovođe, a u horizontalnom luku na njegovoj unutarnjoj strani.
- (7) O neispravnosti manevarskih signala strojovođa mora biti dokazno obaviješten jednom za trajanja smjene.

Ranžiranje

Članak 41.

- (1) Ranžiranje je manevriranje vagonima vlakova u kolodvorima u kojima ti vlakovi po voznom redu završavaju vožnju, a koje za cilj ima sastavljanje novih vlakova za pojedine određene kolodvore.
- (2) Ranžiranje je dopušteno samo u kolodvorima koji za to imaju potrebne tehničke i prometnotehnoške uvjete.
- (3) Pod tehničkim uvjetima podrazumijeva se opskrbljenost kolodvora spuštalicama i/ili izvlačnjacima i/ili skupinama kolosijeka koji su namijenjeni samo za manevriranje.
- (4) Prometno tehnološki uvjeti za ranžiranje su sljedeći:
 - u jednom željezničkom čvorištu 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 čvorištu 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.

Kvačenje i otkvačivanje vozila

Članak 42.

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

(2) Kvačenje može biti:

- zavojnim kvačilom,
- poluautomatskim kvačilom,
- automatskim kvačilom,
- krutim kvačilom,
- povezivanje vagona teretom.

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

Članak 43.

(1) Kvačenje vozila redovno obavlja jedan stručno osposobljen izvršni radnik. Drugi radnik pruža 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) O istodobnom ulasku više radnika među vozila odlučuje i daje zapovijed rukovatelj manevrom. Daljnja vožnja smije započeti nakon što svi radnici izađu iz kolosijeka. Signalni znak za pokretanje tada daje rukovatelj manevrom.

(4) Pri kvačenju vozila koja su u mirovanju s vozilima koja se dodaju tim vozilima, manevrist čeka između kolosiječnih tračnica dolazeće vozilo.

Brzina dolazećih vozila ne smije biti veća od 5 km/h, a međusobna udaljenost vozila u mirovanju i dolazećih vozila pri ulasku 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 prihvat kvačila dolazećeg vagona. Na nekoliko metara prije dolaska vagona pažljivo prihvaća 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 nakon zaustavljanja vagona izlazi iz kolosijeka te se pritom hvata za rukohvat ispod odbojnika rukom koja je s unutarnje strane, pazeći na moguće prepreke pod nogama te pognut iskoračuje iz kolosijeka.

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

(7) Zapovijed za manevarsko 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. Ako su dva radnika obavljala kvačenje, signalni znak daje rukovatelj manevrom.

(8) Noću ili u uvjetima smanjene vidljivosti, prije nego uđe između vagona, manevrist provjerava stanje terena u kolosijeku koji je osvijetljen vanjskom rasvjetom. Kad je prostor nedostatan osvijetljen manevrist ulazi i signalnom svjetiljkom osvjetljava kolosijek, ali tek nakon što se vagoni zaustave.

Članak 44.

LUČKA UPRAVA PLOČE

- (1) Pri kvačenju vučnog vozila za vlak uvijek se koristi kvačilo vučnog vozila. Neuporabljeno kvačilo mora se objesiti na za to određeni držač. Na čelu i na kraju vlaka kvačilo treba staviti na vlačnu kuku, a ako to nije moguće onda ga treba staviti na za to predviđeni držač na prsnoj gredi vozila.
- (2) Kopču kvačila treba pri zakopčavanju na kuku dobro utisnuti kako ne bi ispala tijekom vožnje. Kopča kvačila ne smije se stavljati na kuku na koju je već nabačena kopča vlastitog kvačila.
- (3) Neuporabljene zračne poluspojnice obavezno se moraju staviti na odgovarajuće držače.
- (4) Manevarski radnici koji obavljaju poslove kvačenja i otkvačivanja vozila pri pritezanju kvačila paze da se vozila tako čvrsto kvače odnosno pritežu da se opruge odbojnika na vodoravnom kolosijeku lagano stisnu, što se postiže okretanjem navojnog vretena kvačila dva puta po dodirivanju odbojnika. Navedeni postupak obavezan je:
 - a) kod vlakova za prijevoz putnika
 - b) kod međusobno zakvačenih dizelskih i električnih lokomotiva i
 - c) kod lokomotive koja je zakvačena za vagon, osim lokomotive koja potiskuje vlak (u daljnjem tekstu: potiskivalica).
- (5) Kod teretnih vlakova i kod potiskivalice vijčano kvačilo priteže se toliko da kvačilo bude lagano zategnuto odnosno da se odbojnici samo dodiruju.
- (6) Kada se prijelaznice ne rabe za prelazak iz vagona u vagon, ogradu treba podići iz ležišta i skloniti je. Mjehovi se moraju sklopiti i pričvrstiti kukama s obje strane uz čelnu stranu vagona, a zatim prijelaznice treba podići i pričvrstiti. Zabranjeno je pri otkvačivanju vagona ostaviti da ograde i mjehovi vise ili da budu nedostatan i nesigurno pričvršćeni.
- (7) Željeznički prijevoznik mora osigurati da se krajnja čelna vrata prvog i posljednjeg vagona u vlaku ne mogu otvoriti.

Članak 45.

- (1) Manevrist koji obavlja kvačenje i otkvačivanje smije ući među vagone da bi obavio otkvačivanje samo dok vagoni miruju.
- (2) Postupak pri otkvačivanju obavlja se sljedećim redoslijedom:
 - nakon što strojovođa isključi električno napajanje predaje ručicu za prekid strujnog kruga za napajanje električnom energijom manevristu koji obavlja otkvačivanje vozila
 - razdvojiti sve električne vodove između vozila koja se razdvajaju
 - izvući i objesiti kabel za grijanje na njegov držač
 - izvući i objesiti kabel daljinske kontrole i razglasa putničkih vagona na njegov držač
 - otkopčati i razdvojiti mjehove
 - otvoriti, podići i pričvrstiti prijelaznice
 - zatvoriti čelne slavine glavnog i napojnog zračnog voda onih vozila koja se razdvajaju
 - razdvojiti spojnice glavnog i napojnog zračnog voda
 - zakvačiti kočničke spojnice za njihove držače
 - otvoriti čelnu slavinu glavnog zračnog voda vagona odnosno skupine vagona koja ostaje u mjestu te nakon ispuštanja zraka čelnu slavinu glavnog zračnog voda zatvoriti i
 - skinuti kvačilo s vlačne kuke susjednog vozila i zakvačiti ga za njegov držač.
- (3) Kod kvačenja redoslijed radnji je obrnut od redoslijeda pri otkvačivanju, s time što se najprije zakvači kvačilo, zatim spojnice i tek nakon toga smiju se otvoriti zračne slavine.

LUČKA UPRAVA PLOČE

Prije spajanja spojnica vučnog vozila manevrist otvaranjem čelne slavine mora ispustiti kondenzat iz glavnog zračnog voda vučnog vozila i ukloniti nečistoće iz glava kočničkih spojnica.

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

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

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

Članak 46.

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

Članak 47.

(1) Za postupke koji se odnose na kvačenje i otkvačivanje vučnih vozila kod vlakova odgovoran je željeznički prijevoznik.

Uvjeti za manevriranje

Članak 48.

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

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

Članak 49.

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

(2) Uporabu glavnih kolosijeka za manevriranje dopušta prometnik vlakova, a ako iznimno nakon završetka manevriranja u kolodvoru vozila treba ostaviti na glavnom kolosijeku prometnik vlakova za to traži dopuštenje prometne operative.

Članak 50.

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

(2) 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

LUČKA UPRAVA PLOČE

(lijevi/desni kolosijek) od kolodvora do kolodvora slobodna u ... (sati i minuta).
(prezime prometnika vlakova)«.

(4) Odobrenje za manevriranje iza signala granice manevriranja prometnik vlakova daje pisanim nalogom izvršnim radnicima koji obavljaju manevriranje. U pisanom nalogu navodi se prema kojem je susjednom kolodvoru dopušteno manevriranje te do kojeg se vremena (sat i minuta) dopušta manevriranje. O istom prometnik vlakova fonogramom mora obavijestiti i skretničko osoblje.

(5) O završetku manevriranja iza signala granice manevriranja izvršni radnici koji obavljaju manevriranje obavještavaju prometnika vlakova, a prometnik vlakova o tome dokazno obavještava susjedni kolodvor.

(6) U službenim mjestima s prilaznim signalima za manevriranje preko ulazne skretnice vrijede odredbe za manevriranje iza signala granica manevriranja.

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

Članak 51.

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

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

Članak 52.

(1) Ako se manevriranje iz prometnih razloga mora bezuvjetno obaviti, jer se za dolazeći vlak mora osloboditi 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

LUČKA UPRAVA PLOČE

zapovijeda prometnik vlakova osobno rukovatelju manevrom ili fonogramom preko nadzornog skretničara odnosno skretničara.

Članak 53.

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

Iznimna opreznost pri manevriranju

Članak 54.

(1) Iznimna opreznost pri manevriranju potrebna je kod manevriranja vagonima olistanim listicom »Pozorno manevrirati«, vagonima zaposjednutim putnicima te vagonima s pratiteljima.

(2) Između svake lokomotive i vagona tovarnih eksplozivnim tvarima i olistanih narančastom listicom s crnom bombom, pri manevriranju mora se uvrstiti jedan štitni vagon koji ne nosi neku od listica RID.

(3) Pri manevriranju vagonima tovarnim eksplozivom ili samozapaljivim tvarima zabranjeno je pušenje i prilaženje otvorenim plamenom

(4) 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 (obavješćavanje, signalni znak i slično),
- penjati se na krov vozila ili na teret otvorenih vagona ako u voznome 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 nagnjati 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 ili vagoni s prijelaznicama koje nisu podignute i pričvršćene,

LUČKA UPRAVA PLOČE

- 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 vatru 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.

(5) 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 zaleđeno tlo, zaleđene i skliske ili oštećene stube, prijelaze, asfaltirane i skliske površine te površine koje nisu dostatno pregledne ili osvijetljene.

(6) 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).

VII. PRAVILA O KOČENJU

Opće odredbe o kočenju

Članak 55.

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

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

(3) Željeznička vozila, osim automatskim kočnicama, mogu biti opremljena i ručnim ili pritvrdnim kočnicama.

Članak 56.

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

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

(3) Podatci o potrebnim postotcima kočenja za svaki vlak, koje koristi prijevoznik kako bi osigurao nužnu učinkovitost kočenja vlaka, objavljuju se u voznom redu.

Članak 57.

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

(2) U teretnom vlaku, iza zadnjeg vozila s ispravnom automatskom kočnicom, može biti

LUČKA UPRAVA PLOČE

samo jedno vozilo bez takve kočnice. Sigurnost prometa kod načina otpreme takvog vozila propisana je odredbama iz članka 122. ovog Pravilnika. Navedeno vozilo ne smije biti vučno vozilo, vozilo natovareno opasnim tvarima i vozilo zaposjednuto osobama.

Članak 58.

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

- a) nakon svake promjene upravljačkog mjesta s kojeg se upravlja kočenjem vlaka, osim kod motornih vlakova koji dalje voze u istom sastavu
- b) nakon dodavanja vozila u vlak
- c) nakon svakog razdvajanja vlaka odnosno nakon ostavljanja jednog ili više vozila koja se nalaze na kraju vlaka
- d) nakon sastavljanja dvaju ili više vlakova
- e) nakon zatvaranja glavnog zračnog voda na jednom ili više mjesta radi otklanjanja neispravnosti kočnice na vlaku i
- f) nakon svake promjene strojovođe koji upravlja kočenjem vlaka, osim ako se međusobna primopredaja obavlja izravno na vodećem vozilu.

(2) Izvješće o primopredaji vlaka ne smije se ispostaviti dok se nije utvrdila ispravnost kočnica u vlaku te osigurala potrebna kočna masa (u daljnjem tekstu: PKM) vlaka.

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

Zračne kočnice

Članak 59.

(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 60.

(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 61.

(1) Kod zračnih kočnica s kočnim umetcima trenje se ostvaruje kočnim umetcima od

LUČKA UPRAVA PLOČE

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 62.

- (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 63.

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 64.

- (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 dogoditi, 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 65.

- (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 kojemu 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 vučenoga vozila smatra se pritvrdnom kočnicom, a rabi se za osiguravanje vučenoga vozila od samopokretanja.

Opružna kočnica

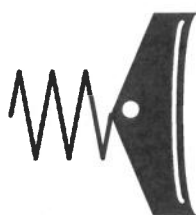
Članak 66.

(1) Vučna vozila mogu imati opružnu kočnicu koja se rabi umjesto pritvrdne kočnice.

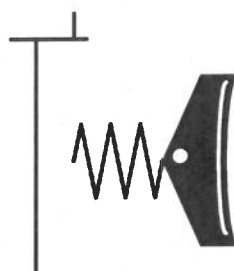
Opružnom kočnicom upravlja se tipkom ili upravljačkim ventilom iz upravljačnice vučnog vozila.

(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 piktogram 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.



slika 1a.



slika 1b.

Vrste kočenja

Članak 67.

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

Zračni vodovi i čelne slavine

Članak 68.

(1) Djelovanje automatske kočnice uzduž cijeloga 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 odličen križ, a čelna slavinica i glava obojene su bijelom do žutom bojom.

Uključno-isključne slavine

Članak 69.

(1) Uključno-isključna slavinica 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

LUČKA UPRAVA PLOČE

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 70.

(1) Vučena vozila opremljena R kočnicom i kočnim umetcima od lijevanog željeza s bočne strane imaju ugrađene 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

LUČKA UPRAVA PLOČE

(2) Osim uređaja za kontrolu R kočnice, na vagonima je ugrađen i manometar s dvjema kazaljka. 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 ugrađen za svako okretno postolje posebno (slike 7d i 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 71.

(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 72.

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

(2) Na vučenim vozilima ručica mjenjača kočnice nalazi se s obje 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. Na putničkim vagonima kočnica P osim oznake P ima i oznaku RIC ili ima samo oznaku RIC.

Mjenjači kočne sile

Članak 73.

(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

LUČKA UPRAVA PLOČE

je ukupna masa manja od prekretno 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 10.



Slika 10

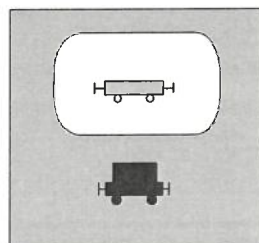
(6) Kod teretnih vagona s automatskim mjenjačem kočna sila automatski se mijenja kod ukupne mase koja odgovara prekretnoj masi, s tolerancijom 5% više ili manje od prekretno mase.

(7) Položaj automatskog mjenjača vidi se na pokazivačima ugrađenim s obje strane vagona ili se provjerava na svornjacima u cilindarskome kočnom polužju. Skice pokazivača na teretnim vagonima za položaj prazno prikazane su na slikama 11a i 11b.

PRAZNO TOVARENO



slika 11a



slika 11b

Oznake tipova automatskih kočnica

Članak 74.

(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.

LUČKA UPRAVA PLOČE

(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 75.

(1) Kočne mase i prekretno 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 Kočnica00 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

00 t ili Kočnica00 t 00 t

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

(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 prekretno mase označene su na površini ispred koje se okreće ručica mjenjača. Prekretna masa označena je ispod osi ručice ili između oznaka kočnih masa (slika 10).

(8) Kod kombiniranog mjenjača s različitim kočnim masama u položajima G i P, u svakom položaju ručice pojavljuje se odgovarajuća kočna masa u prozorčiću 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: R

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

niski i visoki stupanj kočnja.

(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) 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.

(13) 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 00t 00t 00t 00t 00t 00t 00t

R 00t 00t 00t 00t 00t 00t 00t 00t

P/G 00t 00t 00t 00t 00t 00t 00t 00t

Ukupna masa

25 30 35 40 45 50 55 60t

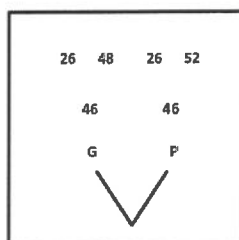
Objašnjenje:

U prvome redu crvenom bojom napisana je kočna masa uz uporabu brzača praznjenja glavnoga zračnog voda.

R

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

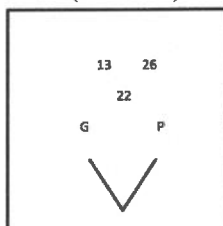
a) Na vagonima s različitim kočnim masama za položaje **G** i **P**, kočne mase za prazno i tovoreno te prekretna masa napisane su za kočnicu objiju vrsta (slika 12).



slika 12

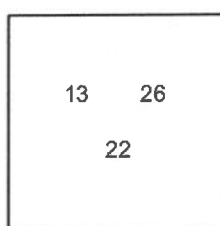
LUČKA UPRAVA PLOČE

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 13).



slika 13

c) Na vagonima sa samo jednim položajem **G** ili **P**, kočne mase i prekretna masa napisane su za kočnicu te vrste (slika 14).



slika 14

Natpisi kočne mase ručne i pritvrdne kočnice

Članak 76.

(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 njezinakočna masa: 00 t

Natpisi i oznake kočnice za slučaj opasnosti

Članak 77.

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

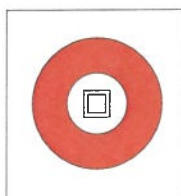
Kočnica za slučaj opasnosti

Povuci ručicu u slučaju opasnosti

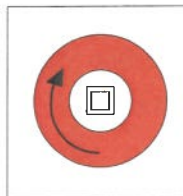
Svaka se zlouporaba kažnjava.

(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.

LUČKA UPRAVA PLOČE



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 78.

Na vozilima opremljenima kočnim umetcima od kompozitnih materijala na poklopcu sanduka u kojemu se drže rezervni umetci ili u blizini natpisa za kočnicu postoji natpis boje slonove kosti do žute.

Oznaka disk-kočnice

Članak 79.

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:

LUČKA UPRAVA PLOČE

Kočnica O – PR 00 t 00 %

Kočnica 00 t 00 %

P 00 t 00 %

Oznake elektropneumatske kočnice

Članak 80.

(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:

K

D

D R

R

84

ep slika 19



slika 19

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

a) ep kočnica s potpunom opremom

ep slika 20.



slika 20

b) prolazni vod za ep kočnicu

ep slika 21.



slika 21

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

ep ep slika 22.



slika 22

Probe kočenja

Članak 81.

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

(2) Vrste proba kočenja su:

- a) A – potpuna proba kočenja kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnica svih kočenih vozila u vlaku
- b) B – pojedinačna proba kočenja kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnica svakog kočenog vozila dodanog vlaku
- c) C – priključna proba kočenja kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnice prvog kočenog vozila koje se nalazi iza mjesta razdvajanja odnosno kvačenja za vlak; na motornim garniturama pri tome se provjerava kočenje i otkočivanje kočnice na prvom postolju do upravljačnice u smjeru vožnje vlaka i
- d) D – proba prolaznosti glavnog zračnog voda kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnice posljednjeg kočenog vozila u vlaku.

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

(4) Probu kočenja obavljaju strojovođa i drugi stručno osposobljeni izvršni radnik. Na vlaku za prijevoz putnika sastavljenom od jedne ili više motornih garnitura, probu kočenja obavlja strojovođa samostalno. Ako se potpuna proba kočenja obavlja stabilnim postrojenjem, istu na svim vlakovima obavlja drugi stručno osposobljeni izvršni radnik samostalno.

(5) Ako je zbog nedostatnog SKM-a potrebno smanjiti najveću dopuštenu brzinu vlaka, u SE-2 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 pisani nalog.

(6) 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 strojovođa. Prometnik vlakova prethodno se o tome usuglašava s prometnim dispečerom, koji se o tome dogovara s operativom željezničkog prijevoznika.

(7) Kočnica koja otkočuje sama od sebe ostavlja se uključenom, ali se vagon propisno

LUČKA UPRAVA PLOČE

olistava i kočnica se ne uračunava u stvarnu kočnu masu vlaka. Taj podatak pregledni radnik upisuje u SE-4.

(8) 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.

(9) 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.

(10) Strojovođa priopćava vlakovođi u kojem je položaju mjenjač vrste kočnice vučnoga vozila.

Potpuna proba kočenja

Članak 82.

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

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

Članak 83.

Potpuna proba kočenja obavlja se u sljedećim slučajevima:

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

Postupak kod potpune probe kočenja

Članak 84.

Tijekom obavljanja potpune probe kočenja potrebno je:

- glavni zračni vod vlaka napuniti zrakom tlaka 5 bara
- s obje strane vlaka obaviti provjere kako bi se utvrdilo da su:
 - a) vozila pravilno priključena na glavni zračni vod (provjera kočničkih spojnica i čelnih slavina)
 - b) napojni zračni vodovi i elektrovodovi elektropneumatske (u daljnjem tekstu: ep) kočnice spojeni
 - c) rasporednici uključeni
 - d) vozila otkočena

LUČKA UPRAVA PLOČE

- e) mjenjači kočne sile i vrste kočnice u odgovarajućem položaju
- f) kočni umetci propisane debljine (minimalno 10 milimetara u polaznom kolodvoru)
- g) dijelovi koji mogu utjecati na rad protukliznih uređaja neoštećeni
- h) brzači pražnjenja glavnog zračnog voda uključeni
- i) brtvljenosti glavnog zračnog voda zadovoljavajuće (provjera sluhom) i
- j) povlačne kazaljke manometra maksimalnog tlaka vagona s R kočnicom i kočnim umetcima od sivog lijeva u položaju 0.
 - provjeriti zabrtvljenost glavnog zračnog voda vlaka, pri čemu pad tlaka u glavnom zračnom vodu ne smije biti veći od 0,3 bara u minuti kod vlakova za prijevoz putnika odnosno 0,4 bara u minuti kod teretnih vlakova
 - s obje strane vlaka provjeriti zakočenost vlaka na način da se tlak zraka u glavnom zračnom vodu smanji na 4,5 bara te provjeri zakočenost vozila u vlaku; također treba provjeriti ispravnost uključivanja visokog stupnja kočenja vagona za prijevoz putnika kod kočnica R s kočnim umetcima od sivog lijeva kao i stanje položaja mjenjača kočne sile kod teretnih vagona s automatskim mjenjačem »prazno – tovareno«
 - s obje strane vlaka provjeriti otkočenost vlaka na način da se upravljački kočnik postavi u vozni položaj te provjeri otkočenost vozila u vlaku; kod vagona za prijevoz putnika treba provjeriti i kočnicu R s kočnim umetcima od sivog lijeva putem manometra maksimalnog tlaka kao i ispravnost ep kočnice i sustava za odgađanje djelovanja kočnice za opasnost i
 - provjeriti funkcioniranje brzača pražnjenja glavnog zračnog voda te ručnih ili pritvrđenih kočnica.

Skraćene probe kočenja B, C i D

Članak 85.

- (1) Pojedinačna proba kočenja B kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje vozila dodanih vlaku, obavlja se i u sljedećim slučajevima:
 - a) na vozilima gdje su kočnice ponovno uključene nakon što su prethodno bile isključene iz tehničkih ili eksploatacijskih razloga
 - b) na vozilima na kojima su kočnice otkočene vlastitim otkočnim uređajima
 - c) na vozilima na kojima je promijenjen položaj mjenjača vrste kočnice ili položaj mjenjača kočne sile ili
 - d) na vozilima na kojima se pri manevriranju uključuju automatske kočnice.
- (2) Na motornim vlakovima se izvodi priključna proba kočenja C.
- (3) Priključna proba kočenja C na vlaku sastavljenom od vagona obavlja se na prvom kočenom vagonu iza vučnog vozila u sljedećim slučajevima:
 - a) nakon promjene vučnog vozila na čelu vlaka
 - b) nakon smjene strojovođe, osim ako se primopredaja službe obavlja na vučnom vozilu ili
 - c) ako uređaj za stlačivanje zraka (kompresor) na vučnom vozilu ne radi 30 minuta ili više zbog isključivanja motora ili napona ili iz drugih razloga, a pritom prije toga nije bilo primijenjeno kočenje ili su kočnice popustile.
- (4) Priključna proba kočenja C na motornim garniturama obavlja se u sljedećim slučajevima:
 - a) nakon rastavljanja vlaka sastavljenog od dviju ili više motornih garnitura, i to na svim

LUČKA UPRAVA PLOČE

garniturama koje nastavljaju vožnju iz kojih se nije upravljalo vožnjom vlaka

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dužnosti strojovođe

Članak 86.

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

Članak 87.

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

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

Članak 88.

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

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

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

- a) nakon polaska vlaka iz polaznog kolodvora odnosno iz kolodvora gdje je došlo do izmjene sastava ili kočenja vlaka, i to na prvom pogodnom mjestu (to ne vrijedi za motorne vlakove) ili
 - b) za vrijeme nepogodnih vremenskih prilika kod kojih može doći do stvaranja leda na dijelovima kočnica kod dulje vožnje bez zaustavljanja.
- (4) Za reguliranje brzine vlaka u prvom redu koristi se dinamička kočnica.
- (5) Uporaba direktne kočnice vučnog vozila dopuštena je:
- a) pri manevriranju
 - b) kada vučno vozilo vozi kao lokomotivski vlak
 - c) za reguliranje brzine vlaka i
 - d) za osiguravanje vučnog vozila od samopokretanja.
- (6) Kada se vlak koji je kočen automatskim kočnicama zaustavi u službenom mjestu ili na otvorenoj pruzi, isti mora biti zakočen automatskom kočnicom.

Članak 89.

- (1) Pri temperaturama od $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ i nižima ili ako pada sitni snijeg, djelovanje kočnica u vlaku strojovođa mora provjeriti uvođenjem manjeg stupnja kočenja barem jednom u 30 minuta vožnje nakon posljednjeg kočenja. Na vlakovima s disk–kočnicama i na vlakovima s kočnim umetcima od kompozitnih materijala to je potrebno obavljati svakih 10–15 minuta. Navedeni stupnjevi kočenja ne smiju biti manji od 0,8 bara.
- (2) Pri zadržavanju u kolodvoru pri temperaturama od $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ i nižima, ako je moguće, vlak treba svakih 30 minuta pomicati naprijed–natrag koliko to dopušta duljina kolosijeka. Navedena radnja se izvodi manevarskom vožnjom u dogovoru s prometnikom vlakova.
- (3) Kod svakog kočenja na zaleđenim tračnicama potrebno je uključiti uređaj za pjeskarenje.

Članak 90.

- (1) Ako se kod automatskog kočenja vlaka pokvari indirektni kočnik na zaprežnoj lokomotivi, strojovođa zaprežne lokomotive odmah poduzima mjere da zaustavi vlak. O kvaru obavještava izvršnog radnika koji obavlja praćenje vlaka i strojovođu vozne lokomotive.
- (2) U slučaju iz stavka 1. ovog članka rukovanje kočnicama vlaka preuzima strojovođa vozne lokomotive, a vožnja vlaka podešava se prema signalnim znakovima koje daje strojovođa zaprežne lokomotive, pri čemu vlak smije voziti brzinom propisanom za gurani vlak.
- (3) U slučaju iz stavka 1. ovog članka strojovođa ili izvršni radnik koji obavlja praćenje vlaka obavještava prometnika vlakova u prvom sljedećem kolodvoru o neispravnosti. U tom kolodvoru vlak mora stati bez obzira da li je to predviđeno voznim redom te se u njemu mora obaviti razmještaj lokomotiva u vlaku na način da ispravna lokomotiva dođe na mjesto zaprežne lokomotive.

Članak 91.

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

(4) U slučaju opasnosti strojovođa potiskivalice mora uvesti brzo kočenje i zaustaviti vlak.

Članak 92.

(1) U slučaju opasnosti strojovođa treba primijeniti brzo kočenje, aktivirati direktnu kočnicu i uređaj za pjeskarenje (ako postoji), pri čemu treba signalizirati »Opasnost, koči«.

(2) Brzo kočenje uvodi se i u slučajevima opasnosti kojima su prethodili postupno kočenje i otkočivanje.

(3) Ako se brzo kočenje ne može provesti kočnikom, brzo kočenje treba provesti kočnicom za slučaj opasnosti ili drugim uređajima koji aktiviraju brzo kočenje.

(4) Ako tijekom kočenja opasnost prestane te vlak nije potrebno zaustavljati, brzo kočenje može biti prekinuto.

(5) Ako strojovođa zamijeti neočekivano opadanje brzine vlaka i tlaka zraka u glavnom zračnom vodu koje nije on uzrokovao, treba aktivirati brzo kočenje.

(6) Ako ne postoje uvjeti za zaustavljanje vlaka na tom dijelu pruge strojovođa mora nastojati odgoditi zaustavljanje do odsjeka gdje je zaustavljanje vlaka sigurnije.

(7) Ako zavedeno brzo kočenje nema dostatan učinak, strojovođa treba aktivirati dopunske kočnice koje su mu na raspolaganju.

Članak 93.

(1) Lokomotiva s automatskom kočnicom u kvaru čiji je direktni kočnik ispravan može vući vlak najvećom brzinom do 30 km/h do prvog kolodvora u kojem se utvrđuje SKM vlaka i dalje može nastaviti vožnju brzinom koja odgovara stvarnom postotku kočenja.

(2) Ako dođe do kvara automatske kočnice lokomotive uslijed čega se ne može rukovati direktnim kočnikom, vlak mora biti zaustavljen i odmah mora biti zatražena pomoćna lokomotiva.

Dužnosti izvršnog radnika osposobljenog za probu kočenja

Članak 94.

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

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

Dužnosti ostalih izvršnih radnika

Članak 95.

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

(2) Ako dođe do kvara na glavnom zračnom vodu i do ispuštanja zraka tako da to ugrožava nastavak vožnje, a smetnje nije moguće otkloniti na mjestu kvara, neispravan dio vlaka treba

LUČKA UPRAVA PLOČE

biti isključen iz glavnog zračnog voda zatvaranjem čelnih slavina ispred tog dijela vlaka.

Vožnja se nastavlja brzinom koju omogućuje preostali SKM vlaka.

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

Otpremanje neradnih lokomotiva

Članak 96.

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

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

Uvrštavanje vagona i izbor vrste kočnice u teretnim vlakovima

Članak 97.

(1) Teretni vlakovi koče se kočnicama brzog djelovanja.

(2) U teretni vlak brzine do 100 km/h kočen kočnicama P, mogu se iznimno dodavati vagoni s kočnicama G, i to do trećine broja vagona s kočnicama P.

(3) U teretni vlak mogu se dodati vagoni bez kočnica koji imaju samo glavni zračni vod, ali ukupno do najviše 8 osovina.

(4) Kao kočna masa teretnih vagona sposobnih za brzine do 120 km/h s automatskom kontinuiranom promjenom kočne sile uzima se njihova ukupna masa, ali ne više od napisane vrijednosti kočne mase na vagonima.

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

– položaj G u teretnim vlakovima kočenima P kočnicama koji voze brzinama manjima od 100 km/h, a ukupna masa im je veća od 500 tona

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

a) u teretnim vlakovima ukupne mase do najviše 500 tona koji su kočeni P kočnicama, bez obzira na brzinu

b) u teretnim vlakovima koji voze brzinom od 100 do 120 km/h i

c) na potiskivalici.

Kočenje lokomotivskog vlaka

Članak 98.

(1) Mjenjač vrste kočnice na lokomotivskom vlaku mora biti u položaju najjačeg djelovanja na svim vučnim vozilima koja se nalaze u vlaku.

(2) Kod vučnih vozila s mjenjačem vrste kočnice u položaju R/P smatra se da je mjenjač vrste kočnice u položaju R.

(3) Na lokomotivskim vlakovima sastavljenima od više vučnih vozila svaki strojovođa odgovara za ispravnost kočnica na vučnom vozilu na kojem se nalazi. Nakon svake promjene položaja mjenjača vrste kočnice strojovođa provjerava ispravnost kočnica na vučnom vozilu preko manometara i to evidentira u primopredajnoj knjizi vučnog vozila.

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

82. ovog Pravilnika.

(5) Lokomotivski vlak može se otpremati kao:

- a) redovni lokomotivski vlak
- b) vlak po potrebi
- c) posebni vlak ili
- d) kontingentni vlak.

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

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

Raspored vagona s kočnicama u vlaku

Članak 99.

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

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

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

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

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

Proračun učinka kočnica vlaka

Članak 100.

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

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

– kočna masa (KM) – učinak kočnice praznog ili natovarenog vozila, koji se na vozilu označava u tonama

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

– PKM vlaka – kočna masa koja se mora osigurati s obzirom na:

- a) zaustavni put
- b) brzinu
- c) mjerodavni nagib i
- d) vrstu kočnice

– postotak kočenja vlaka (p) – postotni odnos kočne mase i ukupne mase vlaka, a to je onaj faktor kočnog učinka koji se mora osigurati kod vlaka s obzirom na duljinu zaustavnog puta,

LUČKA UPRAVA PLOČE

najveću brzinu vlaka, vrstu kočnice i mjerodavni nagib pruge i

Članak 101.

(1) Postotak kočenja prikazan je u tablicama za zaustavne putove

od 700, 1000 i 1500 metara u Prilogu 1 i potrebno ih je objaviti i u Izvješću o mreži.

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

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

– ako je pruga odnosno dio pruge na horizontali – uzima se postotak kočenja za horizontalu i najveću dopuštenu brzinu vlaka

– ako je pruga odnosno dio pruge na padu – uzima se postotak kočenja za mjerodavni pad i najveću dopuštenu brzinu vlaka

– ako je pruga odnosno dio pruge na usponu – uzima se veći postotak kočenja koji se dobiva uspoređivanjem sljedećih veličina:

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

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

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

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

(5) PKM se izračunava po sljedećoj formuli:

PKM =

$(Q+L) \times p$

100(tona)

Značenje simbola je sljedeće:

PKM – potrebna kočna masa – kočna masa koja se mora osigurati s obzirom na: zaustavni put,

brzinu, mjerodavni nagib i vrstu kočnice,

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

p – potrební postotak kočenja vlaka.

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

Članak 102.

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

(2) Kod teretnog vlaka čija je duljina veća od 500 metara mjerodavan je SKM koji se dobije

LUČKA UPRAVA PLOČE

množenjem kočne mase iz stavka 1. ovog članka određenim korekcijskim faktorom, i to:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) ako vlak nije kočen ep kočnicom.

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

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

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

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

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

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

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

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

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

a) stvarni postotak kočenja vlaka, ps

$$ps = KM \times 100 \frac{Q+L}{SM} (\%)$$

Dobivena veličina zaokružuje se na prvi manji cijeli broj. Temeljem izračunatog stvarnog postotka kočenja u tablici mjerodavnog zaustavnog puta pronalazi se brzina kojom vlak smije voziti. Ako se dobivena veličina nalazi između veličina postotaka kočenja navedenih u tablici,

mjerodavan je manji postotak kočenja iz tablice. Po mogućnosti potrebno je izračunati postotke kočenja za nekoliko dionica na voznoj relaciji vlaka, čime se omogućuje određivanje različitih brzina vlaka u skladu sa stvarnim postotkom kočenja za svaku dionicu posebno.

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

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

Dobivena veličina zaokružuje se na prvi manji cijeli broj.

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

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

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

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

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

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

Osiguravanje vlaka ili dijela vlaka od samopokretanja

Članak 103.

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

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) na nagibima do najviše 4‰, prn = 2%

b) na nagibima od 5‰ do najviše 10‰, prn = 5%

c) na nagibima od 11‰ do najviše 15‰, prn = 7%

d) na nagibima od 16‰ do najviše 20‰, prn = 10%

e) na nagibima od 21‰ do najviše 25‰, prn = 12% i

f) na nagibima od 26‰ do najviše 30‰, prn = 14%.

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

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

$$pr = SKMr \times 100 Q (\%)$$

Značenje simbola je sljedeće:

pr – stvarni postotak kočenja ručnih odnosno pritrvdnih kočnica,

LUČKA UPRAVA PLOČE

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

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

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

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

Kočenje pri manevriranju

Članak 104.

Probe kočenja manevarskoga sastava koji manevrira isključivo na kolodvorskom 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.

Članak 105.

Za smanjenje brzine ili zaustavljanje vozila pri manevriranju koriste se:

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

Članak 106.

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

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

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

Članak 107.

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

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

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

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

b) za prekobrojne osovine osigurati zaposjedanje ručnih kočnica u skladu s odredbama iz članka 109. ovog Pravilnika.

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

Članak 108.

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

$$\text{Nos} = (0,8 \times B \times 100 \text{ pm} - L) : 15$$

Značenje simbola je sljedeće:

Nos – dopušteni broj osovina,

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

L – masa lokomotive u službi (tona),

pm – potrebni postotak kočenja iz tablice kočenja za zaustavni put 400 metara.

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

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

Za mjerodavni nagib (‰)

Pri dopuštenoj brzini (km/h)

15 20 25 30

po jedna ručna kočnica za odnosni broj osovina

2 28 28 26 16

3 28 26 20 14

4 28 26 19 13

5 28 26 18 12

6 26 22 16 12

7 24 20 14 10

8 22 18 14 10

10 18 14 12 10

12 14 12 10 8

15 10 10 8 6

17 10 8 8 6

20 8 8 6 6

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

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

Članak 109.

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

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

- a) pokraj kolosijeka mora postojati uređena manevarska staza
- b) brzina vozila ne smije biti veća od 5 km/h
- c) sve zapreke moraju biti uklonjene s manevarske staze i
- d) prostor na kojem se manevrira noću mora biti osvijetljen.

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

(4) Odbačena vagonaska skupina zaustavlja se:

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

Članak 110.

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

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

Članak 111.

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

(2) Ručne zaustavne papuče koriste se:

- a) radi zaustavljanja spuštenih ili odbačenih vagona ili skupina vagona pri manevriranju i/ili
- b) radi osiguranja vozila odnosno vlakova od samopokretanja onda kada ta vozila odnosno vlakovi miruju.

(3) Ako u skupini odbačenih vagona nema ispravne ručne kočnice, a takva skupina vagona nailazi na prije odbačeni vagon ili vagon u mirovanju, tada se moraju postaviti dvije ručne zaustavne papuče usporedno na obje tračnice za vagone označene listicom »Pozorno manevrirati«.

(4) Kočenje pri radu na spuštalici i upotreba ručne zaustavne papuče propisuje se posebnom uputom koja je sastavni dio Poslovnog reda kolodvora I. dio., a odredaba uputa moraju se pridržavati i izvršni radnici željezničkih prijevoznika kojih se to tiče.

Kočenje motornih vozila za posebne namjene i kočenje pružnih vozila

Članak 112.

(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:

LUČKA UPRAVA PLOČE

- 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 113.

- (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.
- (3) Strojovođa je odgovoran 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, strojovođa toga vozila mora se uvjeriti u ispravnost kočnih uređaja i to potvrditi potpisom u radnome listu vozila.
- (5) Podaci o sposobnosti za uvrštavanje 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 114.

- (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 najnepovoljnijim uvjetima. Pružna vozila otpremaju se u skladu s odredbama ovog Pravilnika.
- (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 ovom pravilniku.
- (4) Prije početka vožnje strojovođa 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 strojovođa.
- (6) Najveća dopuštena brzina pružnih vozila propisana je odredbama ovog Pravilnika.
- (7) Kada preuzima motorno pružno vozilo odnosno prije početka vožnje, strojovođa se mora 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 infrastrukturi i željezničkim vozilima.

VIII. PRIPREMA VLAKA

Sastavljanje vlaka

PROMETNI PRAVILNIK

LUČKA UPRAVA PLOČE

Članak 115.

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

Članak 116.

Za tehničku ispravnost i sposobnost željezničkih vozila za uvrštavanje u sastav vlaka za prijevoz putnika i teretnog vlaka odgovoran je željeznički prijevoznik.

Članak 117.

(1) Tehničku ispravnost vagona kod vlakova ustanovljuje osoblje vučnog vozila. Tehnički ispravan vagon je svaki vagon koji odgovara uvjetima propisanim pravilnikom koji regulira tehničke uvjete koje moraju zadovoljavati željeznička vozila.

(2) Za tehnički neispravna vozila sigurnosne uvjete otpreme određuje osoblje vučnog vozila, osim kod mehaničkih oštećenja osovinskog sklopa kod kojih osoblje vučnog vozila ne može utvrditi uvjete otpreme. Tada uvjete otpreme utvrđuje stručno povjerenstvo.

Članak 118.

(1) Vozilo koje se otprema pod uvjetima za otpremu izvanrednih pošiljaka mora ispunjavati uvjete predviđene za odnosnu izvanrednu pošiljku.

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

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

Članak 119.

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

Članak 120.

Vlakovi u pravilu ne smiju biti veće mase nego što to dopušta karakteristika vučnog vozila, a izuzetke odobrava prometna operativa.

Članak 121.

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

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

(3) Iznimno od odredaba iz stavka 1. ovog članka, vagon s neispravnim glavnim zračnim vodom i vagon s neispravnom kočnicom koji se zbog tehničkog stanja mora uvrstiti kao

LUČKA UPRAVA PLOČE

posljednji u vlaku otprema se samo danju pod sljedećim uvjetima:

- a) otprema se vlakom za prijevoz tereta ili lokomotivskim vlakom u kojem mora biti izvršni radnik koji obavlja poslove praćenja vlaka
- b) neposredno ispred vagona s neispravnim zračnim vodom mora se nalaziti službeni vagon s ispravnim i uključenim kočnicama ili vučno vozilo i
- c) osoblje vlaka pisanim nalogom mora biti obaviješteno o tome da se u sastavu vlaka nalazi vagon s neispravnim zračnim vodom odnosno da posljednji vagon u vlaku ima neispravnu kočnicu.

(4) O otpremi vlaka koji u svom sastavu ima vagon s neispravnim zračnim vodom potrebno je dokazno obavijestiti sve kolodvore na voznoj relaciji. Takav vlak može prometovati samo u kolodvorskom razmaku i za isti se obavezno traži dopuštenje i daje odjava.

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

Uvrštavanje vozila u vlakove

Članak 122.

(1) Za uvrštavanje putničkih vagona u vlakove za prijevoz putnika vrijede odredbe pravila o kočenju iz ovoga pravilnika i odredbe željezničkog prijevoznika propisane uz vozni red. Troosovinski vagoni za prijevoz praćenih automobila obavezno moraju biti na cijeloj voznoj relaciji uvršteni na kraj vlaka.

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

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

(4) Vlakovima za prijevoz putnika ne smiju se dodavati vagoni za prijevoz opasnih tvari koji se prevoze po odredbama Pravilnika RID.

Članak 123.

Uvrštavanje vozila koja se prevoze pod uvjetima za izvanredne pošiljke obavlja se po odredbama podzakonskoga općeg akta kojim je to propisano.

Uvrštavanje vagona natovarenih opasnim stvarima

Članak 124.

(1) Odredbama Pravilnika RID i propisima za prijevoz stvari propisano je koje se stvari smatraju opasnim i pod kojim uvjetima se prevoze.

(2) Pošiljke opasnih stvari koje se primaju na prijevoz moraju biti obilježene sa listicama za opasnost sukladno RID oznakama.

(3) Kod prijevoza opasnih tvari obavezno je pridržavati se odredaba propisa koji uređuju međunarodni prijevoz opasnih tvari željeznicom (RID).

Uporaba i otprema vučnih vozila

Članak 125.

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

- (2) Više lokomotiva od propisanih voznim redom može se uporabiti uz suglasnost prometne operative.
- (3) Za uporabu više od dviju lokomotiva na čelu i jedne lokomotive na kraju vlaka potrebno je posebno odobrenje prometne operative.
- (4) Za vuču jednog vlaka može se uporabiti najviše šest radnih lokomotiva, od čega najviše tri smiju biti električne. Najviše dvije radne lokomotive smiju biti jedna do druge.
- (5) Na svakoj radnoj električnoj lokomotivi može biti podignut samo jedan oduzimač struje. Iznimno, dizanje oba oduzimača struje dopušta se kod skidanja leda s kontaktnog voda.
- (6) Redovno zaprezanje i potiskivanje vlakova propisuje se voznim redom.

Članak 126.

- (1) Lokomotive u uporabi za vuču vlaka nazivaju se radnim lokomotivama, a prema mjestu u vlaku lokomotiva može biti:
 - a) vozna lokomotiva na čelu vlaka (vozna lokomotiva je lokomotiva koja je zakvačena za prvo vučeno vozilo u vlaku)
 - b) zaprežna lokomotiva na čelu vlaka, ispred vozne lokomotive
 - c) međulokomotiva u sredini vlaka ili
 - d) potiskivalica.
- (2) Radna lokomotiva može se nalaziti u vlaku kao međulokomotiva u sljedećim situacijama:
 - a) redovno, prema voznom redu
 - b) iznimno, kada se spajaju dva vlaka
 - c) kod guranja vlaka ili dijela vlaka drugim vlakom ili
 - d) kod prometovanja radnih i pomoćnih vlakova.
- (3) Položaj, mjesto i kombiniranje lokomotiva određuje željeznički prijevoznik uz suglasnost organizacijske jedinice mjerodavne za vozni red.

Članak 127.

- (1) Vučno vozilo koje se otprema vlakom, a ne koristi se za vuču vlaka, može se uvrstiti u teretni vlak ili vlak za prijevoz putnika samo kao neradno vučno vozilo.
- (2) Uvrštavanjem neradnog vučnog vozila u vlak za prijevoz putnika, ne smije se takvom vlaku smanjiti brzina odnosno poremetiti njegov vozni red, osim u slučaju kvara vučnog vozila ili otklanjanja posljedica incidenta, nesreće i ozbiljne nesreće.
- (3) Kada se za vožnju vlaka koriste dvije lokomotive na čelu vlaka, ako postoji tehnička mogućnost, vuča vlaka se obavlja vožnjom u sprezi.
- (4) U kolodvoru iz kojeg vlak počinje vožnju, a vuča vlaka se ne obavlja vožnjom u sprezi, strojovođa vodećeg vučnog vozila obavještava prometnika vlakova da se vuča vlaka ne obavlja vožnjom u sprezi.
- (5) Prometnik vlakova obavještava raspisom sve međukolodvore do prvog rasporednog kolodvora odnosno do prvog odvojnog kolodvora ako vlak u odvojnime kolodvoru prelazi na drugi rasporedni odsjek o tome da odnosni vlak ne vozi u sprezi, a prometnik vlakova rasporednog odnosno odvojnog kolodvora obavještava na isti način sljedeće kolodvore na voznoj relaciji.
- (6) Ako u nekome od međukolodvora dođe do promjene zbog koje vožnja u sprezi više nije moguća, prometnik vlakova o tome obavještava sve kolodvore određene u stavku 5. ovog

LUČKA UPRAVA PLOČE

članka.

(7) Spojeni motorni vlakovi za prijevoz putnika uvijek voze u sprezi, osim ako zbog neispravnosti vožnja u sprezi nije moguća, o čemu strojovođa obavještava prometnika vlakova.

Nakon toga prometnik vlakova postupa u skladu s odredbama iz stavka 6. ovog članka.

Duljina vlaka

Članak 128.

(1) Duljina vlaka dobije se zbrajanjem duljina preko nezbijenih odbojnika svih vozila uvrštenih u vlak.

(2) Najveća duljina vlaka u metrima na pojedinim prugama propisuje se Priručnikom o željezničkom prugama.

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

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

(5) Najveća moguća duljina vlaka iznosi:

– kod vlakova za prijevoz putnika 500 metara

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

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

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

(6) Kod određivanja duljine vlaka odnosno broja osovina potrebno je uzeti u obzir i mjerodavnu korisnu duljinu glavnih kolosijeka na voznoj relaciji.

(7) Vlakovi za prijevoz putnika ne smiju biti dulji od postojećih perona odnosno uređenih površina. Izuzetno, vlakovi za prijevoz putnika mogu biti dulji od postojećih perona odnosno prikladno uređenih površina samo ako željeznički prijevoznik sigurnost putnika osigura posebno propisanim mjerama.

(8) Prekoračenje duljine vlaka glede korisne duljine glavnih kolosijeka dopušteno je ako se vlakovi s prekoračenom duljinom međusobno ne sastaju u kolodvorima za koje ti vlakovi imaju prekoračenu duljinu.

(9) Prije nego što se u promet uvede vlak s prekoračenom duljinom, za to se mora dobiti suglasnost prvoga rasporednog kolodvora u voznom smjeru vlaka.

(10) Vlak za prijevoz putnika s prekoračenom duljinom kod križanja sa suprotnim vlakovima odnosno kod sustizanja i pretjecanja smije ući u kolodvor ili proći kroz kolodvor samo kao drugi vlak.

(11) Od kolodvora za koji vlak ima prekoračenu duljinu prethodni kolodvor obavezno traži dopuštenje za otpremu vlaka s prekoračenom duljinom.

Masa vlaka

Članak 129.

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

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

(3) Stvarna masa vlaka je masa svih vozila uvrštenih u vlak bez mase radnih lokomotiva.

LUČKA UPRAVA PLOČE

Stvarna masa vlaka redovno nije veća od planirane mase.

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

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

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

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

Članak 130.

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

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

(3) Ako se osim vozne lokomotive u sastavu vlaka nalazi i međulokomotiva, masa vlaka ne može biti veća od zbroja najvećih vučenih masa vozne lokomotive i međulokomotive u vlaku.

Masa dijela vlaka iza međulokomotive u vlaku ne smije biti veća od granične vučene mase na pruzi kojom vlak vozi.

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

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

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

(7) Ako se osim vozne i zaprežne lokomotive uporabi i jedna međulokomotiva u sastavu vlaka, masa vlaka ne može biti veća od zbroja najvećih vučenih masa svih radnih lokomotiva u vlaku.

Najveća vučena masa vozne i zaprežne lokomotive ne može biti veća od granične vučene mase umanjene za dio mase vlaka kojim te lokomotive pomažu u vući međulokomotivi.

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

(9) Pruge odnosno pružne dionice na kojima se vuča vlakova ne smije obavljati s više lokomotiva koje se nalaze jedna do druge objavljuje se u Priručniku o željezničkim prugama.

Priprema vlaka u polaznom kolodvoru

Članak 131.

(1) U polaznom kolodvoru vlak se mora sastaviti u vrijeme propisano Poslovnim redom kolodvora II. dio odnosno Tehnološkim procesom rada kolodvora.

(2) Tehnološki proces rada kolodvora je opći akt kojim se propisuje organizacija rada u kolodvoru u odnosu na vozni red, a njegov izgled i sadržaj propisuje se posebnim aktom.

(3) Posebnom odlukom određuju se kolodvori koji moraju izraditi Tehnološki proces rada.

(4) Šef kolodvora usklađuje vrijeme za sastavljanje i rastavljanje vlakova svakog pojedinog željezničkog prijevoznika te odobrava vrijeme i kolosijeke za provedbu tehnološkog procesa rada svakom prijevozniku, a tako usklađeni tehnološki procesi željezničkih prijevoznika predstavljaju Tehnološki proces rada kolodvora.

(5) Šef kolodvora dostavlja željezničkom prijevozniku svoj Tehnološki proces rada kolodvora.

(

Signaliziranje kraja vlaka završnim signalnim pločama

Članak 132.

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

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

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

(4) Svaki željeznički prijevoznik odgovoran je za postupak stavljanja, preuzimanja i čuvanja završnih signalnih ploča.

(5) Svako željezničko vozilo za posebne namjene mora biti opskrbljeno završnim signalnim pločama. Za stavljanje, skidanje i čuvanje završnih signalnih ploča odgovoran je strojovođa.

Osoblje vlaka

Članak 133.

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

Članak 134.

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

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

Članak 135.

LUČKA UPRAVA PLOČE

- (1) Vlak mora biti zaposjednut najmanje jednim izvršnim radnikom koji obavlja poslove praćenja vlaka.
- (2) Bez izvršnog radnika koji obavlja poslove praćenja vlaka, ako je vodeće vozilo zaposjednuto dvojicom strojovođa mogu voziti:
 - a) vlakovi za prijevoz putnika pod uvjetom da je otvaranje i zatvaranje vrata usklađeno s izmjenom putnika i da strojovođa vodećeg vozila može prije polaska vlaka putem odgovarajućih pokazivača utvrditi da su vrata za ulazak odnosno za izlazak putnika zatvorena
 - b) teretni vlakovi.
- (3) Ako su pruga i vodeće vozilo opremljeni djelatnim radio–dispečerskim uređajima (u daljnjem tekstu: RDU) i AS uređajem ili djelatnim uređajem za vođenje vlaka, vlak može voziti samo sa strojovođom (u daljnjem tekstu: SV–bez).
- (4) Ako na pruzi nisu ispunjeni uvjeti za vožnju vlaka SV–bez, a vlak ima izvršnog radnika koji obavlja poslove praćenja vlaka, vučno vozilo može biti zaposjednuto samo strojovođom. Na pojedinim pružnim dionicama lokomotivski vlakovi i vlakovi sastavljeni od praznih motornih garnitura za prijevoz putnika mogu voziti samo sa strojovođom na vučnom vozilu iako nisu ispunjeni uvjeti za vožnju SV–bez. Navedene pružne dionice propisane su u prilogu 2. ovog Pravilnika.
- (5) Kod vlakova bez izvršnog radnika koji obavlja poslove praćenja vlaka, njegove poslove koji se odnose na sigurnost prometa obavlja strojovođa.
- (6) Prvo vozilo guranog vlaka mora biti zaposjednuto izvršnim radnikom koji obavlja poslove praćenja vlaka koji mora imati signalna ili druga sredstva potrebna za sporazumijevanje sa strojovođom i za upozoravanje sudionika u cestovnom prometu o nailasku vlaka na ŽCP–e koji nisu osigurani uređajima za osiguranje ŽCP–a.

Članak 136.

- (1) Ako tijekom vožnje vlaka u uvjetima SV–bez dođe do neispravnosti RDU–a, strojovođa nastavlja vožnju do prvog sljedećeg kolodvora u kojem mora tražiti zaposjedanje drugim strojovođom ili izvršnim radnikom koji obavlja poslove praćenja vlaka.
- (2) Ako dođe do neispravnosti uređaja za upravljanje vučnim vozilom u čelnoj upravljačnici, vlak ne smije nastaviti daljnju vožnju uporabom druge upravljačnice, nego se mora tražiti drugo vučno vozilo za preuzimanje vuče vlaka.
- (3) Ako tijekom vožnje dođe do neispravnosti uređaja za upravljanje vučnim vozilom u čelnoj upravljačnici, a u vlaku se nalaze dva vučna vozila zaposjednuta strojovođama, vlak smije nastaviti daljnju vožnju uporabom drugog vučnog vozila do sljedećeg kolodvora najvećom dopuštenom brzinom kao što je to propisano za gurani vlak. U kolodvoru vučna vozila moraju zamijeniti svoja mjesta u vlaku.
- (4) Ako je potrebno manevrirati vlakom SV–bez u kolodvoru bez izvršnih radnika koji obavljaju manevarski rad, dužnost izvršnog radnika koji rukovodi manevrom obavlja prometnik vlakova.

Pravo putovanja u upravljačnici vučnog vozila

Članak 137.

- (1) U upravljačnici vučnog vozila odnosno upravljačkog vagona osim strojovođa smiju putovati samo željeznički izvršni radnici i druge osobe propisane ovim člankom te osobe koje imaju pisano dopuštenje.
- (2) Pisano dopuštenje u obliku dozvole za vožnju u vučnom vozilu ispostavlja na zahtjev,

LUČKA UPRAVA PLOČE

željeznički prijevoznik za vozila u svom posjedu, a sukladno svojim općim aktima. Dozvola za vožnju u vučnom vozilu može glasiti na donositelja ili na ime.

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

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

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

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

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

d) radnik koji obavlja rad pod nadzorom

e) izvršni radnici koji sudjeluju u manevriranju

f) stručno osoblje kod pokusne vožnje vučnog vozila

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

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

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

j) inspektor nadležan za sigurnost željezničkog prometa.

(5) Izvršni radnici i druge osobe koje putuju u upravljačnici vučnog vozila moraju biti upisane na poleđinu Naloga za vožnju vlaka. Upisivanje obavlja strojovođa.

IX. BRZINE VLAKOVA

Najveća dopuštena brzina vlaka

Članak 138.

(1) Svakomu vlaku mora se propisati najveća brzina kojom se smije kretati na pojedinim pružnim dionicama. Ta brzina naziva se najvećom dopuštenom brzinom vlaka.

(2) Najveća dopuštena brzina vlaka određuje se pri izradi voznoga reda i označava se u voznom redu svakoga vlaka.

(3) Vlakovima kojima se mora odrediti najveća dopuštena brzina i vlakovima kojima je najveća dopuštena brzina već propisana u voznom redu iz bilo kojeg razloga mora smanjiti, najveća dopuštena brzina propisuje se pisanim nalogom, a raspisom se obavještavaju svi kolodvori do sljedećega rasporednog kolodvora.

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

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

a) dopuštena infrastrukturna brzina na pruži

b) vozilo u vlaku koje ima najmanju dopuštenu brzinu

c) uvjeti kočenja

LUČKA UPRAVA PLOČE

d) raspored vozila u vlaku i

e) prometni i prijevozni uvjeti.

(6) Kod pokusnih vožnji može se odstupiti od najvećih dopuštenih brzina propisanih u skladu s odredbama ovog Pravilnika.

(7) Željeznički prijevoznik dužni su na zahtjev jedan drugom staviti na raspolaganje podatke o brzini i druge podatke o stvarnom kretanju vlaka.

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

Članak 139.

Najveća dopuštena brzina vlaka može biti:

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

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

– do 60 km/h:

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

c) za vlak koji se potiskuje kada je potiskivalica uključena u zračni vod vlaka i između strojovođe čelne (vozne odnosno zaprežne) lokomotive i potiskivalice ne postoji radijska veza – do 50 km/h:

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

b) za vlak koji prolazi službeno mjesto u kojem je prekinuta služba, a čiji glavni signali za vrijeme prekida službe ne vrijede ili službeno mjesto nema glavnih signala – do 30 km/h:

a) za gurani vlak

b) za vlak koji ulazi na glavni krnji kolosijek

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

d) za materijalni vlak koji se kreće zatvorenom pružnom dionicom

– do 20 km/h:

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

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

c) za vlak koji ulazi na zauzeti kolosijek

d) za vlak koji ulazi u kolodvor s iznimnom oprežnošću

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

Članak 140.

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

dopuštenoj brzini vlaka.

Brzine preko skretnica

Članak 141.

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

X. ORGANIZACIJA PROMETA

Uvođenje vlakova u promet

Članak 142.

- (1) Redovni vlakovi uvode se u promet za čitavo vrijeme trajanja voznog reda i to njegovim

LUČKA UPRAVA PLOČE

stupanjem na snagu ili kod njegove izmjene.

(2) Sva potrebna vučna i vučena vozila za određeni vlak osigurava korisnik trase.

(3) Redovni teretni vlak otkazuje se na zahtjev korisnika trase.

Objavljivanje prometa vlakova

Članak 143.

(1) Promet vlakova odnosno popis redovnih i izvanrednih vlakova, osim vlakova po izvanrednom zahtjeva podnositelja (ad hoc), objavljuje se stupanjem na snagu voznog reda odnosno pri izmjenama voznog reda tijekom njegova trajanja.

(2) Obavijesti o promjenama u prometu vlakova svakoga dana daju rasporedni kolodvori, svaki za svoje područje, po nalogu područne prometne operative koja nalog daje u dogovoru sa željezničkim prijevoznicima.

(3) Na prugama koje imaju mogućnost trenutnog dostavljanja promjena u prometu elektroničkim putem (Roman Anywhere) obavijesti o promjenama u prometu daju se putem navedene aplikacije.

(4) Ako neki kolodvor na pruzi nije bio nazočan kod davanja redovnog izvještaja o promjenama u prometu, naknadno će zatražiti izvještaj o tim promjenama.

(5) Kod davanja izvanrednog izvještaja o promjenama u prometu, kolodvor koji nije bio nazočan mora se naknadno pozvati i obavijestiti o promjenama u prometu.

(6) 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 144.

Kad na sredstvima za sporazumijevanje nastane neispravnost koja onemogućuje komuniciranje, a SS-uređaji su ispravni, ne smije doći do izvanrednih promjena u prometu vlakova.

Članak 145.

(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 kašnjenju vlakova s prijevozom putnika 10 minuta i više te o svim vožnjama vlakova prije vremena sve do susjednog kolodvora u smjeru od početka prema kraju pruge, i to za vlakove iz oba smjera. Te obavijesti moraju biti evidentirane.

(2) 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.

(3) Kod priopćavanja prometa vlakova čiji vozni red nije objavljen postojećim voznim redom te pomoćnih vlakova kod izvanrednih događaja, priopćava se i vrijeme polaska iz kolodvora.

Izvještaj o prometu vlakova

Članak 146.

(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 odsjeke za sve vlakove koji voze u smjeru prema sljedećemu rasporednom kolodvoru. Ako na rasporednome odsjeku postoji granični ili krajnji kolodvor, izvještaj za oba smjera daje rasporedni kolodvor.

LUČKA UPRAVA PLOČE

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

- sljedećemu rasporednom kolodvoru,
- svim međukolodvorima do sljedećega rasporednog kolodvora,

(4) Izvještaj o prometu vlakova priopćava se svakog dana dvaput ili četiri puta. Organizacijske jedinice prometnih poslova nadležne za pojedine rasporedne odsjeke 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
- brojeve vlakova koji se uvode ili otkazuju i na kojoj voznoj relaciji.

(8) Primjer izvještaja o prometu vlakova:

»Kolodvor ... (Izvanredni) Izvještaj o prometu vlakova u ... sati.

Prometuje vlak broj ... Izostaje vlak broj ... Kasni vlak broj ... (prezime prometnika vlakova)«.

(9) 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 (prezime prometnika vlakova) «.

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

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

(12) Za vlakove za koje ne postoje podaci u izvratku 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.).

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

»Izvještaj o prometu u ... sati.

Prometuje vlak broj ... Izostaje vlak broj ... Kasni vlak broj ... (prezime prometnika

LUČKA UPRAVA PLOČE

vlakova)«.

(14) 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.

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

(16) 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 koje sudjeluje u osiguranju voznog puta promjene se moraju navesti po prugama odnosno na istoj pruzi po smjerovima.

(17) Željeznički prijevoznici su dužni o predvidivim zakašnjenjima vlakova izvijestiti područnu prometnu operativu koja će o istom izvijestiti rasporedni kolodvor.

Članak 147.

Polazni kolodvor vlaka daje raspis sljedećem rasporednom, ranžirnom odnosno krajnjem kolodvoru, a po potrebi i drugim kolodvorima na voznoj relaciji u slijedećim 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 stvari,
- kod promjene sastava i vrste putničke garniture,
- kod smanjenja stvarne kočne mase vlaka ili smanjenja brzine vlaka zbog vrste uvrštenih vozila i slično.

Obavještavanje osoblja vlaka o prometu vlakova i sigurnosnim mjerama

Članak 148.

(1) O prometu vlakova osoblje vlaka obavještava se voznim redom.

(2) O promjenama u vezi sa sigurnošću i urednošću prometa osoblje vlaka obavještava se nalogom za vožnju vlaka, pisanim nalogom ili sredstvima dokaznog sporazumijevanja.

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

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

(5) Nalog za vožnju, odnosno pisani nalog strojovođi osobno uručuje prometnik vlakova ili izuzetno drugi izvršni radnik ako je to propisano poslovnim redom kolodvora.

(6) Kod predaje naloga za vožnju, odnosno pisanog naloga izvršni radnik koji ga predaje osoblju vlaka dužan je i usmeno priopćiti njegov sadržaj.

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

nalog, odnosno nalog za vožnju predaje se samo strojovođi prve lokomotive.

(8) Strojovođi potiskivalice uručuje se poseban pisani nalog, odnosno nalog za vožnju.

Izvršne odredbe o obavještanju osoblja vlaka

Članak 149.

(1) Za ispostavljanje naloga za vožnju vlaka u pravilu se koristi informatička aplikacija, a ukoliko isto nije moguće ispostavlja se ručno.

(2) U polaznom kolodvoru obavještanje osoblja vlaka vrši se ispostavljanjem naloga za vožnju vlaka, od polaznog do krajnjeg kolodvora, a koji sadrži sljedeće zapovijedi i obavijesti:

- broj vlaka i relacija prometovanja,
- uvrštene izvanredne pošiljke IP,
- pošiljke s opasnim tvarima (RID),
- ostali posebni uvjeti kod vlaka,
- kolodvor i nadnevak ispostavljanja naloga i
- obavijesti strojovođi sukladno članku 153. ovog Pravilnika.

(3) U polaznom kolodvoru pisanim nalogom osoblje vlaka se obavještava o posebnostima koje su se dogodile po izdavanju naloga za vožnju vlaka ili o posebnostima o kojima strojovođu nije bilo moguće obavijestiti nalogom za vožnju vlaka.

(4) U međukolodvoru pisani nalog ispostavlja se za obavještanja o novim sigurnosnim mjerama koje nastanu nakon što se vlak otpremi iz polaznoga kolodvora.

Članak 150.

(1) Kada se nalog za vožnju vlaka ispostavlja ručno u isti se unose sve zapovijedi i obavijesti sukladno članku 150. osim laganih vožnji.

(2) Prometnici vlakova polaznog odnosno rasporednog kolodvora dužni su na dokazni način obavijestiti naredni rasporedni kolodvor, u kojemu vlak ima zadržavanje, da je nalog za vožnju vlaka ispostavljen ručno.

(3) Lagane vožnje se u tom slučaju unose na sljedeći način:

- a) U polaznom kolodvoru u nalog za vožnju vlaka upisuju se lagane vožnje za dionicu pruge do prvoga rasporednoga odnosno odvojnoga kolodvora u kojemu vlak ima zadržavanje po voznom redu. Ako vlak nema zadržavanje ni u jednom rasporednom odnosno odvojnog kolodvoru, lagane vožnje se upisuju do krajnjega kolodvora.
- b) Ako prigradski vlak vozi na području dvaju rasporednih odsjeka, polazni kolodvor upisuje lagane vožnje za oba rasporedna odsjeka.

Članak 151.

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

Članak 152.

(1) Nalogom za vožnju vlaka, pisanim nalogom ili sredstvima dokaznog sporazumijevanja obavezno se obavještava i izdaju zapovijedi strojovođi:

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

- b) o iznimnom zaustavljanju u službenom mjestu
 - c) o iznimnom ulasku, izlasku te ulasku i izlasku u skretanje u kolodvoru u kojem nije predsignalizirana ograničena brzina koju signalizira glavni signal. Ako je najveća dopuštena brzina u pravac jednaka najvećoj dopuštenoj brzini u skretanje, strojovođu nije potrebno obavještavati pisanim nalogom
 - d) o vožnji nepravilnim kolosijekom i o najvećoj dopuštenoj brzini vlaka pri toj vožnji
 - e) o vožnji pri ulasku ili izlasku iz kolodvora s posebnom oprežnošću,
 - f) o laganoj vožnji
 - g) o najvećoj dopuštenoj brzini vlaka onda kada je ona manja od one propisane voznim redom ili signalizirane signalima
 - h) o tome da je u službenom mjestu s ograničenim radnim vremenom nastao prekid službe ili da je služba započela u slučaju odstupanja od voznog reda, ako voznim redom nije predviđen prekid odnosno trajanje službe
 - i) o manevriranju iza signala granice manevriranja odnosno ulaznog signala
 - j) o zabrani manevriranja iza signalne oznake za početak izoliranog preklopa
 - k) o neispravnom uređaju za osiguranje ŽCP–a, o iznimno nezaposjednutom ŽCP–u i u slučaju kada se ne može dati prednajava odnosno kada prednajava nije potvrđena; u svim tim slučajevima strojovođa se obavještava da je odnosni ŽCP neosiguran
 - l) o tome da izvršni radnik za osiguranje prometa na ŽCP–ima osobno osigurava ŽCP s neispravnim uređajem za osiguranje ŽCP–a; u tom slučaju brzina vlaka ne smije biti veća od 20 km/h do prolaska čela vlaka preko takva ŽCP–a
 - m) o potrebnim sigurnosnim mjerama pri prijevozu izvanredne pošiljke
 - n) o tome da se u vlaku na kraju nalazi vagon s neispravnim zračnim vodom
 - o) o privremeno postavljenim prijenosnim signalima za električnu vuču
 - p) o vožnji vlaka sa spuštenim oduzimačem struje onda kada to nije signalizirano
 - r) o zaustavljanju vlaka ispred prilaznog signala zbog čekanja na zapovijed za ulazak u kolodvor
 - s) o kilometarskom položaju čela odnosno kraja vlaka kojem se pruža pomoć
 - t) o smetnjama na pružnim i lokomotivskim AS uređajima i određivanju brzine vlaka ako je potrebno
 - u) o neispravnosti TK– uređaja, uređaja APB i MO, o nevaženju prostornih signala i uvođenju kolodvorskog razmaka
 - v) o prometu vlakova preko kolodvora koji su iznimno nezaposjednuti
 - z) o brzini vlaka s neispravnom nagibnom tehnikom i vlaka bez nagibne tehnike koji vozi umjesto voznim redom predviđenog vlaka s nagibnom tehnikom odnosno po trasi vlaka s nagibnom tehnikom
 - x) o vožnji vlaka po elementima voznog reda drugog vlaka ili
 - y) o ulasku vlaka u kolodvor zaletom i spuštenim oduzimačem struje.
- (2) Pisani nalog ispostavlja se najkasnije u kolodvoru u kojem vlak posljednji put ima zadržavanje prije nailaska na pružnu dionicu na koju se odnosi sadržaj naloga. Ako pisani nalog nije bilo moguće ispostaviti u tome kolodvoru, vlak se radi ispostavljanja naloga mora zaustaviti u kolodvoru iza kojeg počinje pružna dionica na koju se odnosi sadržaj naloga.

LUČKA UPRAVA PLOČE

(3) Ako strojovođa pružnog vozila primijeti signalni znak »Lagano«, a pisanim nalogom nije obaviješten o laganoj vožnji, brzinu vožnje mora prilagoditi tako da vlak odnosno željezničko vozilo može stati ispred signalnog znaka »Stoj« ili nastaviti vožnju smanjenom brzinom od mjesta na kojem je eventualno postavljen signalni znak »Početak lagane vožnje«.

XI. REGULIRANJE PROMETA VLAKOVA

Temeljni uvjeti za kretanje vlakova

Članak 153.

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

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

Članak 155

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

Članak 154.

(1) O svim iznimnim situacijama i postupcima o kojima ovisi sigurnost prometa (smanjivanje brzine, iznimno zaustavljanje, ulazak na zauzeti kolosijek, neispravnost odnosno neuporabivost signala ili uređaja za osiguravanje prometa na prijelazima preko pruge i sl.), strojovođa mora biti obaviješten signalima ili posebnim nalogom.

(2) Posebni nalozi ispostavljaju se u pisanim obliku (pisani nalog). Posebni nalozi mogu se davati telekomunikacijskim uređajima s memoriranjem (registriranjem) ili u nazočnosti svjedoka. Sadržaj posebnih naloga danih telekomunikacijskim uređajima mora se evidentirati u odgovarajuće evidencije.

Članak 155.

(1) Ako je od predsignala dopuštena vožnja brzinom većom od 50 km/h, a vožnja ograničenom

brzinom preko skretnica nije predsignalizirana ili nije propisana voznim redom odnosno posebnim nalogom, glavnim signalom smije se dopustiti vožnja ograničenom brzinom samo nakon što se vlak ispred tog signala zaustavio.

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

(3) Vozila koja ne voze kao vlak (pružna vozila), smiju između kolodvora voziti samo ako u odnosnom kolodvorskom prostornom odsjeku na istom kolosijeku nema vlaka. Vožnjom tih vozila ne smije se ugrožavati sigurnost prometa i ometati vožnja vlakova.

(4) Vožnja pomoćnog vlaka odnosno pomoćnog vučnog vozila, u kolodvorskom prostornom odsjeku u kojem se zaustavljenom vlaku pruža pomoć, smije se dopustiti samo ako se sigurnost prometa osigura mjerama propisanim ovim pravilnikom.

Članak 156.

- (1) Za reguliranje slijeđenja vlakova u prostornom razmaku, pruge mogu biti podijeljene na:
- a) kolodvorske prostorne odsjeke kada dva susjedna kolodvora reguliraju slijeđenje vlakova u kolodvorskom razmaku
 - b) odjavne prostorne odsjeke u kojima kolodvor i susjedna odjavnica reguliraju slijeđenje vlakova u odjavnom razmaku; kod automatskih odjavnica davanje odjave ostvaruje se automatski kada vlak oslobodi odjavni prostorni odsjek ili
 - c) blokovne prostorne odsjeke kod kojih se promet uzastopnih vlakova regulira automatskim postavljanjem prostornih signala u položaje koji signaliziraju signalne znakove za zabranjenu odnosno dopuštenu vožnju od strane vlaka.
- (2) Ako vlakovi voze slijeđenjem u razmaku prostornih odsjeka u istom prostornom odsjeku i na istom kolosijeku smije se istodobno nalaziti samo jedan vlak.
- (3) Vlakovi koji voze na pruzi odnosno pružnoj dionici na kojoj se promet vlakova regulira uređajem za vođenje vlakova slijede jedni druge u razmacima određenim tim uređajem, osim ako tehničko rješenje SS uređaja ili organizacija prometa nisu takvi da se slijeđenje vlakova odvija u razmacima prostornih odsjeka.
- (4) Promet suprotnih i uzastopnih vlakova regulira se traženjem i davanjem dopuštenja odnosno privole i davanjem odjave. Davanje privole može biti automatsko, ako je takvo tehničko rješenje SS uređaja.
- (5) Dopusštenja, najave i odjave daje i prima osobno prometnik vlakova.
- (6) Uzastopni vlakovi po istom kolosijeku mogu slijediti jedni druge u razmacima prostornih odsjeka ili u razmacima koje određuje uređaj za vođenje vlaka.
- (7) Osim prostornog razmaka, kod slijeđenja vlakova u odjavnom i blokovnom razmaku voznim redom mora se osigurati i razmak u vremenu slijeđenja vlakova kako bi se izbjeglo njihovo zaustavljanje ispred prostornih signala zbog nejednakog vremena vožnje vlakova kroz prostorne odsjeke.
- (8) Traženje i davanje dopuštenja odnosno privole obavezno je na jednokolosiječnim prugama i na dvokolosiječnim prugama kod jednokolosiječnog i obostranog prometa, osim kod automatskog davanja privole. Na dvokolosiječnim prugama kod dvokolosiječnog prometa može se iznimno propisati obveza traženja i davanja dopuštenja.
- (9) Davanje najave i odjave obavezno je na svim prugama, osim kod automatskog davanja privole.
- (10) Na prugama opremljenim uređajem APB i MO pod odjavom podrazumijeva se oslobađanje prostornog odsjeka odnosno prostornog signala po prethodnom vlaku.
- (11) Kod nezaposjednutih odvojnih kolodvora i nezaposjednutih rasputnica, slobodnost pojedinih prostornih odsjeka može se utvrditi i video nadzorom.
- (12) Kod reguliranja prometa niže navedeni pojmovi imaju sljedeće značenje:
- a) križanje – sastajanje dvaju vlakova iz suprotnih smjerova u kolodvorima kod jednokolosiječnog prometa
 - b) pretjecanje – sastajanje dvaju ili više vlakova istog smjera u kolodvoru jednokolosiječne ili dvokolosiječne pruge iz kojeg se uzastopni vlak otprema ispred prethodnog vlaka i
 - c) mimoilaženje – sastajanje dvaju vlakova suprotnih smjerova na dvokolosiječnim odnosno usporednim prugama u kolodvoru ili na pruzi, kada jedan i drugi voze svojim određenim

LUČKA UPRAVA PLOČE

kolosijekom, prije i poslije takva sastajanja.

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

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

Članak 157.

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

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

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

(4) Dopuštenje se traži fonogramom:

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

(5) Dopuštenje se daje fonogramom:

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

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

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

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

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

b) da se vlak otprema prije vremena,

c) da vlak ima prekoračenu duljinu,

d) da vlak ima potiskivalicu.

(8) 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)'.

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

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

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

- (11) Ako susjedni kolodvor može primiti vlak prije vremena, daje pristanak fonogramom:
»Vlak br. prije vremena primam.(prezime prometnika vlakova)«.
- (12) 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)«.
- (13) Dopuštenje za otpremu vlaka sa prekoračenom dužinom traži se od susjednog kolodvora fonogramima:
„Primete li vlak br. sa prekoračenom dužinom?(prezime prometnika vlakova)«.
»Vlak br. s prekoračenom dužinom primam.(prezime prometnika vlakova)«.
- (14) Kad potiskivalica potiskuje vlak dopuštenje se traži fonogramom:
»Primete li vlak br. s potiskivalicom? (prezime prometnika vlakova)«.
- (15) Upitani kolodvor iz stavka 4. ovoga članka daje dopuštenje fonogramom:
»Vlak br. s potiskivalicom primam. (prezime prometnika vlakova)«.
- (16) Za vlak koji se otprema u roku od 10 minuta nakon dolaska vlaka iz suprotnog smjera, dopuštenje se traži istodobno s davanjem odjave za suprotni vlak fonogramom slijedećeg sadržaja:
»Vlak br. ovdje, primete li vlak br.?(prezime prometnika vlakova)«.
- (17) Za vlak koji se otprema neposredno nakon dolaska vlaka iz suprotnog smjera, dopuštenje se može tražiti uvjetno i prije davanja odjave slijedećim fonogramom:
»Kad prispije vlak br., primete li vlak br.?(prezime prometnika vlakova)«.
- (18) Fonogram uvjetnog dopuštenja za suprotni vlak iz stavka 11. ovoga članka glasi:
»Kad vlak br. prispije tamo, primam vlak br. (prezime prometnika vlakova)«.
- (19) Kod otpreme uzastopnih vlakova u kolodvorskom razmaku, dopuštenje se traži tek nakon primitka odjave.
- (20) Kod prometa uzastopnih vlakova dopuštenje za uzastopni vlak može se tražiti istodobno s najavljuvanjem vlaka sljedećem kolodvoru, pri čemu se dopuštenje za uzastopni vlak daje zajedno s odjavom za prethodni vlak slijedećim fonogramima:
»Vlak br. ode u (sat i min) i kad prispije tamo, primete li uzastopni vlak br.? (prezime prometnika vlakova)«.
„Vlak br. ovdje, primam vlak br. (prezime prometnika vlakova)«.
- (21) Kod otpreme uzastopnih vlakova u odjavnom razmaku, dopuštenje se traži nakon primitka odjave za prethodni vlak od prve sljedeće odjavnice odnosno kolodvora.
- (22) Primitak vlaka može se odbiti samo iz prometnih odnosno tehničkih razloga slijedećim fonogramom:
»Neka čeka vlak br. (prezime prometnika vlakova)«.
- (23) Ako je odbijen primitak vlaka, nakon što prestane razlog zbog kojeg je primitak vlaka odbijen, prometnik vlakova u kolodvoru koji je odbio primitak vlaka samoinicijativno daje dopuštenje za prethodno ponuđeni vlak.
- (24) Odlazak vlaka iz kolodvora mora se prijaviti susjednom kolodvoru i svim službenim i radnim mjestima između njih koja sudjeluju u reguliranju prometa. Prijavljuvanje odlaska vlaka naziva se najava, a daje se odmah nakon odlaska odnosno prolaska vlaka slijedećim fonogramom:

LUČKA UPRAVA PLOČE

»Vlak br. ode (prošao) R ili u (sat i min) ili prije vremena u (sat i min). (prezime prometnika vlakova)«.

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

(26) Vožnja svakoga vlaka, manevarskog sastava, pomoćnoga vučnog vozila, pomoćnoga vlaka ili pružnog vozila mora biti najavljena prednajavom čuvarima ŽCP-a.

(27) Prednajava glasi:

»Vlak br./MS../PVV../PVL../PV.. poći će iz (naziv službenog mjesta) u (sat i minuta). (prezime prometnika vlakova)«.

Članak 158.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Članak 159.

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

(2) Odjava se uvijek daje samo od jednog do drugog službenog mjesta posebno za svaki vlak,

LUČKA UPRAVA PLOČE

odmah nakon njegova dolaska odnosno prolaska. Iznimno, u kolodvorima sa ograničenim radnim vremenom odjava se može primiti drugi dan kod prijema službe.

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

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

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

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

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

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

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

Članak 160.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

slučajevima:

- a) za pomoćni vlak,
- b) za pokusni vlak,
- c) za vlak s izvanrednom pošiljkom (ako ona prekoračuje tovarni profil i ako na usporednim i dvokolosiječnim prugama nije dopušteno mimoilaženje s drugim vlakovima, te ako je zabranjena vožnja vlaka u skretanje, to se mora posebno naznačiti),
- d) za otpremu vlaka nepravilnim kolosijekom,
- e) za vlak koji se otprema prije vremena,
- f) za vlak s prekoračenom duljinom.

(10) 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 pruži fonogramom:

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

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

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

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

(14) 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)«.

(15) 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)«.

(16) 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.

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

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

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

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

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

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

(21) Reguliranje prometa, traženje i davanje privole i odjave između TK– dispečera i

LUČKA UPRAVA PLOČE

prometnika vlakova na pruži koja nije opremljena TK- uređajem propisuje jedinica prometnih poslova neposredno nadređena kolodvorima posebnim napatkom za svaki pojedini slučaj.

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

Članak 161.

(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 vrijede odredbe propisane za fonograme na prugama bez APB-a ili MO-a.

XII. PRIMITAK I OTPREMA VLAKA

Opće odredbe o osiguranju voznoga puta

Članak 162.

(1) Za ulazak, izlazak i prolazak vlaka mora se osigurati vozni put.

(2) Kod vlaka koji se zaustavlja vozni put obuhvaća i put proklizavanja.

(3) Kod vlaka koji ulazi na krnji kolosijek te na zauzeti kolosijek, put proklizavanja nije osiguran.

(4) 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 slobodan.

(5) Zapovijed za osiguranje voznog puta daje prometnik vlakova.

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

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

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

(9) U kolodvoru vlakovi smiju voziti samo po glavnim kolosijecima. Po ostalim kolosijecima u kolodvoru vlakovi smiju voziti samo iznimno, a sigurnost prometa u tom slučaju propisuje se Poslovni redom kolodvora.

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

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

(12) Ako se zbog neispravnosti SS uređaja ne može utvrditi da je vozni put osiguran, čak i u slučaju kada on završava na krnjem ili zauzetom kolosijeku, vlakovi smiju voziti samo ako se

LUČKA UPRAVA PLOČE

sigurnost prometa osigura signalima. U slučaju da se sigurnost prometa ne može osigurati signalima, druge mjere osiguranja propisuju se posebnim općim aktom.

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

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

(15) Duljina puta proklizavanja određuje se ovisno o dopuštenoj infrastrukturnoj brzini i iznosinajmanje: – 50 metara:

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

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

c) iza prostornih signala

d) iza drugih mjesta kod kojih se vlak mora zaustaviti (međnik, manevarski signal za zaštitu voznog puta, granični kolosiječni signal) ako je najveća dopuštena brzina do 100 km/h – 75 metara iza ulaznih i zaštitnih signala ako je najveća dopuštena brzina od 141 km/h do 160 km/h

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

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

(16) Iznimno, nadležna organizacijska jedinica za organizaciju i regulaciju prometa može propisati kolodvore u kojima se put proklizavanja za vlakove kraće od 150 metara određuje od mjesta zaustavljanja vlaka, pod uvjetom da udaljenost od mjesta zaustavljanja do međnika na izlaznoj strani nije manja od propisane duljine puta proklizavanja.

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

Članak 163.

(1) Svakom redovnom i izvanrednom vlaku, osim vlaku po izvanrednom zahtjevu podnositelja (ad hoc), redovni ulazni odnosno izlazni kolosijek određuju se Poslovnim redom kolodvora II. dio, a objavljuju se u izvratku iz voznog reda.

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

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

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

(5) Vozni put mora se osigurati na vrijeme kako bi se izbjeglo zaustavljanje ili smanjenje brzine dolazećeg vlaka odnosno kako odlazeći vlak zbog toga ne bi kasnio. Vozni put za ulazak odnosno prolazak osiguran je pravodobno ako se vlak u trenutku završetka osiguranja voznog puta nalazi izvan daljine vidljivosti predsignala.

(6) Izvršni radnici koji postavljaju skretnice odgovorni su za pravilan položaj skretnica u voznom putu.

(7) Mjesto čuvanja ključeva skretničkih i ambulantskih brava propisuje se Poslovnim redom kolodvora.

LUČKA UPRAVA PLOČE

- (8) Ključ skretničke brave zaključane u osiguranom voznom putu čuva nadzorni skretničar, a tamo gdje njega nema ključ čuva radnik koji rukuje skretnicom.
- (9) Ključ postavljene ambulantne brave čuva prometnik vlakova, a na TK-prugama čuvanje ključeva ambulantne brave propisuje se posebnim aktom.
- (10) U kolodvorima u kojima nema izvršnih radnika koji postavljaju skretnice, skretnice kod osiguranja voznog puta postavlja prometnik vlakova.
- (11) Za pravodobno i potpuno osiguranje voznog puta odgovoran je prometnik vlakova, odnosno TK–dispečer na prugama opremljenim TK–uređajima.
- (12) Skretnice u voznom putu u kolodvorima bez relejnih i elektroničkih SS uređaja skretničari postavljaju nakon dobivene zapovijedi za osiguranje voznog puta.
- (13) U kolodvorima s pritrđenim skretnicama i u kolodvorima sa pouzdano zaključanim skretnicama koje u putu proklizavanja nisu u ovisnosti s ulaznim signalima, kod osiguranja voznog puta za ulazak vlaka, skretnice koje se nalaze u putu proklizavanja ostaju u redovnom položaju, a kod križanja i pretjecanja te skretnice postavljaju se za ulazak suprotnog vlaka odnosno za izlazak uzastopnog vlaka.
- (14) Ako skretnica u putu proklizavanja ima takav redovan položaj da vodi na neki kolosijek koji je privremeno zauzet, ona se postavlja u položaj koji vodi na slobodan kolosijek.
- (15) U prometnom uredu i skretničarskoj lokalnoj postavnici na vidljivu mjestu mora se istaknuti pregled redovnih položaja skretnica.
- (16) U kolodvorima s relejnim i elektroničkim osiguranjem postavljanje i osiguranje voznog puta za ulazak, izlazak i prolazak vlaka te rukovanje signalima obavlja prometnik vlakova.
- (17) Detaljnije odredbe o osiguranju voznog puta u kolodvoru i na otvorenoj pruži s elektromehaničkim, relejnim i elektroničkim SS uređajima propisane su uputom za rukovanje odnosnim uređajima za svaki pojedini kolodvor i koja je dodatak Poslovnom redu kolodvora. Ako je to tehnološki moguće, može se izraditi jedna uputa za više kolodvora i međukolodvorskih prostora na određenoj pružnoj dionici s istovrsnim SS uređajima.
- (18) Za kolodvore koji nisu osigurani relejnim odnosno elektroničkim SS uređajem, odredbe o voznom putu i postupci kod njegovog osiguranja propisani su ovim Pravilnikom.
- (19) Fonogrami za osiguranje voznog puta mogu se, umjesto sredstvima za sporazumijevanje, davati neposredno uz upisivanje u propisane evidencije.

Osiguranje voznoga puta u kolodvorima

Članak 164.

- (1) Vozni put za ulazak vlaka koji se zaustavlja u kolodvoru obuhvaća:
- u kolodvoru s ulaznim signalima, a bez graničnih kolosiječnih signala ili s graničnim kolosiječnim signalima, ako se vlak prima na drugi odsjek podijeljenog kolosijeka u smjeru kretanja vlaka:
- a) dio pružnog kolosijeka od ulaznog signala do prve ulazne skretnice i određeni kolodvorski kolosijek od prve ulazne skretnice do kolosiječnog izlaznog signala
 - b) ako kolosiječnog izlaznog signala nema, tada vozni put obuhvaća dio do manevarskog signala za zaštitu voznog puta ili do međnika na izlaznoj strani
 - c) propisanu duljinu puta proklizavanja iza kolosiječnog izlaznog signala ili manevarskog signala za zaštitu voznog puta ili međnika na izlaznoj strani

LUČKA UPRAVA PLOČE

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

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

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

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

(3) Vozni put za izlazak vlaka obuhvaća:

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

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

(4) Osiguranje voznog puta sadržava:

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

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

c) osiguranje slobodnosti međnika između kolosijeka po kojem će se obaviti vožnja i susjednih kolosijeka u kolodvoru te slobodnost susjednih kolosijeka u duljini od najmanje 15 m od međnika kod prometa vlaka s izvanrednom pošiljkom koja prekoračuje tovarni profil u širinu ako nije posebno određen veći razmak

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

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

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

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

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

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

međnika.

(7) Pod zauzetim kolosijekom podrazumijeva se kolosijek:

a) na kojem se nalaze vozila i predmeti

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(15) Podrobnije odredbe o provjeravanju slobodnosti kolosijeka propisuju se poslovnim redom kolodvora.

Zapovijedi za osiguranje voznog puta za ulazak vlaka

Članak 165.

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 166.

(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 mjesta neprohodan ili zauzet drugim vozilima te ako je međnik na izlaznoj strani zauzet odnosno ako nije osiguran put proklizavanja;

LUČKA UPRAVA PLOČE

- 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 mjesta 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 osoblje 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 167.

(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 168.

(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 voznoga 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

LUČKA UPRAVA PLOČE

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 mjesta 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 mjesta 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 169.

(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 170.

(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)«.

LUČKA UPRAVA PLOČE

(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 171.

(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 172.

Zapovijed za osiguranje voznog puta za prolazak vlaka u skladu sa člankom 175. ovog Pravilnika prometnik vlakova daje istodobno ulaznom i izlaznom nadzornom skretničaru odnosno skretničaru fonogramom:

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

Članak 173.

(1) Ako vlak ne može ući na redovan kolosijek, može se dogoditi da:

a) promjena kolosijeka ne uvjetuje promjenu pravca kretanja kod prolaska (u oba slučaja u skretanje);

b) umjesto ulaska i izlaska u skretanje, vlak ulazi i izlazi u pravac;

c) umjesto ulaska i izlaska u pravac, vlak ulazi i izlazi u skretanje;

d) umjesto ulaska u pravac i izlaska u skretanje, vlak ulazi u skretanje, a izlazi u pravac;

e) umjesto ulaska u skretanje i izlaska u pravac, vlak ulazi u pravac, a izlazi u skretanje;

f) umjesto ulaska u skretanje i izlaska u pravac, vlak ulazi u skretanje i izlazi u skretanje;

g) umjesto ulaska u pravac i izlaska u skretanje, vlak ulazi u skretanje i izlazi u skretanje;

h) 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 174.

Ako vlak koji po voznom redu ili po zapovijedi u kolodvoru mora stati, a 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 izniman prolazak. (prezime prometnika vlakova)«.

Fonogrami skretničkoga osoblja

Članak 175.

(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:

LUČKA UPRAVA PLOČE

»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, prometnik 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 176.

(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 Uputom o prometnim evidencijama.

(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.

Ključevi skretnica

Članak 177.

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

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

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

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

(5) Ako se unikat ključa izgubi, duplikat se koristi samo radi omogućavanja rukovanja

LUČKA UPRAVA PLOČE

skretnicama. Takva skretnica smatra se neosiguranom i za vrijeme osiguranja voznog puta mora se privremeno osigurati ambulantom bravom sve dok se izgubljeni ključ ne pronađe ili se brava ne zamijeni novom. Isti postupak provodi se i ako se izgubi duplikat ključa.

(6) Svaka uporaba duplikata ključa mora se prijaviti radniku nadležnom za održavanje SS uređaja i nadzornom kolodvorskom radniku izvještajem o nepravilnostima, temeljem čega nadzorni kolodvorski radnik poduzima potrebne mjere za pravilnu uporabu brave i osiguranje skretnice. Ako se u međuvremenu pronađe ključ, nadzorni kolodvorski radnik privremeno zapečaćuje duplikat ključa do dolaska radnika na održavanju SS uređaja koji plombira duplikat ključa.

(7) Na ključevima se nalaze odgovarajuće oznake, i to broj skretnice kojoj ključ pripada i oznaka »+« odnosno »-«, ako skretnica ima dvije brave. Oznaka »+« označava da ključ pripada bravi kojom se skretnica zaključava u pravac, a oznaka »-« označava da ključ pripada bravi kojom se skretnica zaključava u skretanje. Broj skretnice i oznake »+« odnosno »-« utisnuti su na držaču ključa.

(8) Osim oznaka »+« odnosno »-«, radi lakšeg uočavanja razlike među ključevima iste skretnice, držači ključeva izrađuju se u različitim oblicima koji su propisani strukovnim normama, i to:

- pravokutni oblik za ključ brave kojom se skretnica zaključava u pravac,
- šesterokutni oblik (pravokutnik s odrezanim gornjim vrhovima) za ključ brave kojom se skretnica zaključava u skretanje.

(9) Ključ skretničke brave skretnice koja vodi na industrijski kolosijek na posebnoj pločici mora imati ispisan naziv ili oznaku industrijskog kolosijeka.

(10) Za vrijeme ulaska odnosno izlaska vlaka, ključevi zaključanih skretnica koje se nalaze u voznom putu vlaka obavezno se moraju nalaziti kod nadzornog skretničara odnosno kod radnika koji njima rukuje.

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

Rukovanje glavnim kolodvorskim signalima

Članak 178.

(1) Ulazni i izlazni signali smiju se postaviti tako da signaliziraju signalni znak za dopuštenu vožnju samo kada se prethodno utvrdi da je vozni put vlaka osiguran i da ne postoji nikakva smetnja za siguran ulazak odnosno izlazak vlaka.

(2) Ulazni i izlazni signal postavlja se tako da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju samo po zapovijedi prometnika vlakova.

(3) Izlazni signal postavlja se tako da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju kada su ispunjeni uvjeti za otpremu vlaka, i to neposredno prije same otpreme.

(4) Kad prometnik vlakova zapovijedi ulazak vlaka samo uređajem, ulazni skretničar odmah o tome obavještava izlaznog skretničara. Nakon primitka suglasnosti za ulazak vlaka na određeni kolosijek, blokira zapovjedeni ulazak i postavlja ulazni signal tako da signalizira dopuštenu vožnju.

(5) Kad između skretničarskih lokalnih postavnica na ulaznoj i izlaznoj strani postoji takva

ovisnost uređajem da se ulazni signal ne može postaviti tako da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju bez prethodne privole izlaznog skretničara, međusobno obavještanje ulaznoga i izlaznog skretničara nije potrebno.

(6) Ulazni signal koji nije u ovisnosti s voznim putom te prostorni signal odjavnice postavlja se tako da signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju tada kada je vlak koji dolazi cijeli prošao pokraj glavnog signala signaliziran signalnim znakom »Kraj vlaka«.

(7) Glavni signal koji je u ovisnosti s voznim putom, a u redovan položaj ne postavlja ga automatski vlak koji prolazi, postavlja se tako da signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju tada kad je vlak cijel prošao preko svih skretnica koje se nalaze na njegovu ulaznome voznom putu.

(8) U kolodvorima u kojima se ulaznim signalom rukuje iz skretničke postavnice, radnik koji rukuje skretnicama smije postaviti signal tako da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju samo po zapovijedi prometnika vlakova.

(9) Prethodno postavljen ulazni signal koji signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju vlaka, radnik koji rukuje skretnicama postavlja tako da signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju bez posebne zapovijedi prometnika vlakova, i to:

– ako ulazni signal nije u ovisnosti s položajem skretnica, tada kada je vlak koji dolazi cijel prošao pokraj ulaznog signala,

– ako ulazni signal jest u ovisnosti s položajem skretnica, tada kada je vlak koji dolazi prošao cijel preko svih ulaznih skretnica u njegovu voznom putu.

(10) Nakon što je postavio ulazni signal tako da signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju, radnik koji rukuje skretnicama o tome obavještava prometnika vlakova.

(11) 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 dopuštenu vožnju samo po zapovijedi prometnika vlakova. Zapovijed se daje fonogramom:

»Ulazni signal za vlak broj postaviti za dopuštenu vožnju. (prezime prometnika vlakova)«.

(12) Prometnik vlakova i nadzorni skretničar odnosno skretničar evidentiraju fonogram iz stavka 11. ovoga članka u propisane evidencije u skladu s Uputom o prometnim evidencijama.

(13) 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)«.

(14) 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)«.

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

Obavijest o smještaju vlaka unutar međnika

Članak 179.

LUČKA UPRAVA PLOČE

- (1) Vlak se mora zaustaviti na način da se cijeli smjesti unutar međnika odnosno kolosijeka.
- (2) Vlak je cijeli ušao u kolodvor i smjestio se unutar međnika tada kada je posljednji vagon sa završnim signalom odnosno potiskivalica prošla međnik na ulaznoj strani, a vučno vozilo na čelu vlaka odnosno prvi vagon kod guranih vlakova, stao ispred međnika na izlaznoj strani tako da ne ugrožava ulazak i izlazak drugih vlakova, pružnih vozila ili manevarskih sastava.
- (3) Da je vlak cijeli ušao u kolodvor i smjestio se unutar propisanih međnika odnosno granica odsjeka, prometnik vlakova utvrđuje osobno ili putem izvršnih radnika koji postavljaju skretnice.
- (4) TK-dispečer na temelju pokazivača ne može se uvjeriti je li vlak stao ili se kreće po kolodvorskom kolosijeku sve dok vlak ne naiđe na granicu odsjeka te se stoga uputom za rukovanje SS-uređajima propisuje postupak primitka suprotnog vlaka kod križanja vlakova u TK-kolodvorima.
- (5) 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.
- (6) U kolodvorima bez elektromehaničkog SS-uređaja, a sa skretničarskim kućicama opremljenima telefonom, u slučaju iz stavka 3. ovoga članka postupak za obavještanje o smještaju cijeloga 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)«.
- (7) U kolodvorima opremljenima elektromehaničkim SS-uređajima s postavicama na ulaznoj 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)«.
- (8) Ako je sporazumijevanje nemoguće, skretničko osoblje mora osobno u prometnome uredu neposredno upisati fonograme propisane ovim člankom.
- (9) Na prugama opremljenima uređajem APB-a, MO-a odnosno na TK-prugama, prometnik

LUČKA UPRAVA PLOČE

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.

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

(11) 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.

Istodoban ulazak i izlazak vlakova

Članak 180.

(1) Osiguranje voznog puta za istodoban ulazak, izlazak, ulazak i izlazak ili prolazak dvaju ili više vlakova u kolodvoru dopušten je samo ako se vozni putovi tih vlakova ne sijeku, dodiruju ili preklapaju, osim putova proklizavanja.

(2) Vozni putovi dvaju vlakova sijeku se ili dodiruju ako na postavljenim voznim putovima tih vlakova postoji barem jedna točka u kojoj se preklapaju.

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

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

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

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

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

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

(6) Poslovnim redom kolodvora I dio propisuje se detaljniji postupak kod zaustavljanja vlaka ispred ulaznog signala odnosno ispred ulazne skretnice.

Pripreme za primitak vlaka

Članak 181.

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

(2) Svakom redovnom i izvanrednom vlaku, osim vlaku po izvanrednom zahtjevu podnositelja (ad hoc), određuje se redovni ulazni kolosijek Poslovnim redom kolodvora II. dio.

(3) Promjenu redovnog ulaznog kolosijeka prometnik vlakova priopćuje izvršnim radnicima koji postavljaju skretnice fonogramom kojim se daje zapovijed za ulazak vlaka, uz naznaku

LUČKA UPRAVA PLOČE

da vlak iznimno ulazi na odnosni kolosijek, pa i tada kada se zapovijed za ulazak daje samo uređajem prije njezina davanja.

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

(5) Kada se u kolodvoru vlak za prijevoz putnika sastaje s drugim vlakom za prijevoz putnika ili s teretnim vlakom, vlak za prijevoz putnika koji dolazi kasnije odnosno teretni vlak prima se na kolosijek koji je udaljeniji od kolodvorske zgrade od onog kolosijeka na koji je primljen vlak za prijevoz putnika koji je stigao prvi u kolodvor. Iznimno, vlak za prijevoz putnika koji dolazi kasnije odnosno teretni vlak, može se primiti na kolosijek koji je bliži kolodvorskoj zgradi, a mjere za sigurnost putnika propisuju se Poslovnim redom kolodvora I. dio.

(6) Kad vlak koji u kolodvor dolazi kasnije mora ući na kolosijek koji je bliže kolodvorskoj zgradi od kolosijeka na kojem je vlak za prijevoz putnika, prometnik vlakova dopušta ulazak vlaku u kolodvor tek kad je:

- vlak koji je stigao ranije stao i kada je obavljen ulazak i izlazak putnika,
- obavijestio putnike i vlakopravno osoblje o nailasku vlaka na kolosijek kojim se siječe put kretanja putnika, ako postoje razglasni uređaji,
- upozorio vlakopravno osoblje vlaka koji stoji na udaljenijem kolosijeku o predstojećoj vožnji vlaka po kolosijeku bližemu kolodvorskoj zgradi kako bi vlakopravno osoblje o tome upozorilo putnike.

(7) Poslovnim redom kolodvora detaljnije se propisuje način obavještavanja putnika o nailasku vlaka kad jedan vlak za prijevoz putnika već stoji u kolodvoru odnosno o upozorenju putnika na čuvanje osobne sigurnosti kad vlak ulazi u kolodvor

Članak 182.

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

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

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

brzinom do 20 km/h. U tome slučaju ne rukuje se ulaznim signalom.

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

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

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

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

Članak 183.

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

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

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

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

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

(6) U kolodvorima koji su zaštićeni prilaznim signalima vlak se zaustavlja postavljanjem crvenog signalnog lopara na propisanoj udaljenosti ispred ulazne skretnice te žutog signalnog lopara na udaljenosti zaustavnog puta ispred crvenog signalnog lopara odnosno davanjem signalnog znaka »Stoj« na udaljenosti zaustavnog puta ispred ulazne skretnice. Nakon što se

LUČKA UPRAVA PLOČE

vlak zaustavio, izaslani izvršni radnik obavještava strojovođu da vlak u kolodvoru staje.

Dolazak i zadržavanje vlaka u kolodvoru

Članak 184.

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

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

(3) Teretni vlak zaustavlja se tako da su mu čelo i kraj unutar granice odsjeka odnosno međnika.

Ako je potrebno da se teretni vlak zaustavi na određenom mjestu, zapovijed se daje signalnim znakom »Stoj«.

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

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

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

Članak 185.

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

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

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

Članak 186.

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

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

Izniman prolazak odnosno zaustavljanje vlaka u kolodvoru

Članak 187.

LUČKA UPRAVA PLOČE

- (1) Vlak ne smije bez zaustavljanja proći službeno mjesto u kojem po voznom redu ili zapovijedi ima propisano zaustavljanje.
- (2) O svakom iznimnom prolasku ili zaustavljanju vlaka prometnik vlakova prije dolaska vlaka obavještava izvršne radnike koji postavljaju skretnice.
- (3) Izniman prolazak vlaka koji po voznom redu ili zapovijedi ima propisano zaustavljanje dopušten je:
 - a) vlaku za prijevoz putnika koji se zaustavlja iz prometnih razloga, ako prometni razlozi ne zahtijevaju zaustavljanje
 - b) teretnom vlaku ako nema potrebe za zaustavljanjem.
- (4) Zapovijed za izniman prolazak vlaka prometnik vlakova daje signalnim znakom »Prolazak slobodan«, koji neprekidno ponavlja u jednakim razmacima od nailaska vlaka na prvu ulaznu skretnicu do prolaska čela vlaka pokraj njega. Navedeni signalni znak daje se u sljedećim slučajevima:
 - a) vlaku koji po voznom redu ili po pisanom nalogu ima zaustavljanje u kolodvoru, a nema potrebe za zaustavljanjem
 - b) vlaku koji se po voznom redu ili po pisanom nalogu mora zaustaviti iz prometnih razloga, a nema potrebe za zaustavljanjem
 - c) vlaku koji po pisanom nalogu nema zaustavljanje u kolodvoru
 - d) u kolodvorima bez izlaznih signala za prolazak vlaka koji po voznom redu nema zadržavanje.
- (5) Nakon što uoči signalni znak »Prolazak slobodan«, strojovođa nastavlja vožnju najvećom dopuštenom brzinom.
- (6) Kod vlakova s potiskivalicom nakon uočavanja signalnog znaka »Prolazak slobodan« strojovođa na čelu vlaka daje signalni znak »Popusti kočnice« koji strojovođa potiskivalice ponavlja.

Članak 188.

- (1) Prometnik vlakova zaustavlja vlak koji po voznom redu ili zapovijedi nema zadržavanje u kolodvoru u sljedećim slučajevima:
 - a) ako za odnosni vlak nije primljeno propisano dopuštenje
 - b) ako na jednokolosiječnoj pruzi još nije stigao vlak iz suprotnog smjera
 - c) ako se strojovođi mora uručiti pisani nalog
 - d) ako za prethodni vlak nije dobivena odjava
 - e) zbog izvanrednih događaja i smetnji koje ugrožavaju daljnju vožnju vlaka
 - f) ako je obaviješten da vlak nema propisan čelni ili završni signal
 - g) ako na vlaku zapazi nedostatak koji ugrožava daljnju vožnju tog ili drugog vlaka ili
 - h) ako na dvokolosiječnoj pruzi ili paralelnim prugama nije stigao vlak iz suprotnog smjera 5 minuta ili više nakon predviđenog dolaska, a nije poznato zbog čega.
- (2) Strojovođa zaustavlja vlak koji po voznom redu ili zapovijedi nema zadržavanja u kolodvoru u sljedećim slučajevima:
 - a) ako u zaposjednutom kolodvoru koji nije opremljen uređajem APB, MO ili TK– uređajem ne vidi prometnika vlakova ili ako prometnik vlakova ne daje zapovijed za prolazak odnosno izniman prolazak vlaka ili

LUČKA UPRAVA PLOČE

b) ako uoči smetnju koja ugrožava sigurnost prometa.

Otprema odnosno prolazak vlaka

Članak 189.

(1) Strojovođa smije pokrenuti vlak iz kolodvora zaposjednutog prometnikom vlakova samo kada prometnik vlakova izda zapovijed za polazak.

(2) Zapovijed koju daje prometnik vlakova za polazak, prolazak odnosno izniman prolazak znači da se vlaku dopušta ulazak u prvi sljedeći prostorni odsjek.

(3) Prometnik vlakova daje zapovijed za polazak, prolazak odnosno izniman prolazak samo ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

a) ako je primljeno dopuštenje koje je propisano odnosno ako je primljena odjava za prethodni vlak

b) ako je odsjek pruge u koji vlak ulazi slobodan

c) ako je vozni put osiguran

d) ako je polazak vlaka najavljen signalnim znakom za objavljivanje vožnje vlaka na prugama na kojima se on daje,

e) ako je od željezničkog prijevoznika zaprimljeno Izvješće o primopredaji vlaka

f) ako je obavljeno prednajavljivanje izvršnim radnicima za osiguranje prometa na ŽCP-ima

g) ako su osoblju vlaka uručene sve popratne isprave vlaka i

h) ako je kolodvorsko i osoblje vlaka na svojim mjestima, osim kod vlaka za koji se ne daje signalni znak »Spremno za polazak«.

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

Članak 190.

(1) Zapovijed za polazak vlaka daje prometnik vlakova:

a) propisanim signalnim znakom za polazak,

b) usmeno ili,

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

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

(3) Ako je kolosijek opremljen izlaznim signalom, prometnik vlakova direktnu zapovijed za polazak razglasnim uređajem može dati samo teretnim vlakovima na sljedeći način:

a) prije polaska dva puta daje se upozorenje za pripremu:

»Vlak br..... s kolosijeka..... pripremi se za polazak«

b) polazak se zapovijeda riječima:

»Vlak br..... s kolosijeka.... polazak«. Ta zapovijed ponavlja se dvaput.

(4) Ako se teretnom vlaku zapovijed za polazak daje RDU-om, onda se ona daje riječima:

»Vlak br..... s kolosijeka.... polazak«. Strojovođa mora potvrditi prijem te zapovijedi.

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

Članak 191.

LUČKA UPRAVA PLOČE

- (1) Vlak za prijevoz putnika ne smije se otpremiti prije vremena, osim kada je zadržavanje predviđeno zbog prometnih razloga.
- (2) Vlakovi čiji vozni red nije objavljen korisnicima prijevoza, smiju se otpremiti i prije nego što je to predviđeno voznim redom.
- (3) Vlakovi za prijevoz putnika koji se u kolodvoru zaustavljaju samo iz prometnih razloga, mogu se otpremiti prije vremena ako je to u interesu njihove daljnje redovitosti odnosno redovitosti drugih vlakova, i to samo do kolodvora u kojemu je voznim redom određeno zadržavanje.
- (4) O otpremi vlaka prije vremena obavještava se kolodvorsko osoblje i osoblje pruge. To obavještavanje obavlja kolodvor koji otprema vlak prije vremena.
- (5) Otprema vlaka prije vremena nije dopuštena u sljedećim slučajevima:
 - a) ako za otpremu vlaka prije vremena nije primljeno dopuštenje sljedećeg kolodvora,
 - b) ako se radi o vlaku koji po voznom redu dolazi u službeno mjesto s prekidom službe u vrijeme kad je zaposjednuto, a u tome mjestu ima predviđen manevarski rad te bi zbog otpreme prije vremena stigao u to službeno mjesto u vrijeme kad prekid službe još traje,
 - c) ako nije moguće sporazumijevanje između kolodvora,
 - d) ako se na pruzi izvode radovi koji su prethodno odobreni pa bi vožnja vlaka prije vremena ometala radove ili bi radovi ugrožavali sigurnost vlaka.

Članak 192.

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

Postupak kod odstupanja od voznog reda

Članak 193.

- (1) Ako se predvidi da će vlak za prijevoz putnika iz kolodvora kasniti 10 ili više minuta, a drugi vlakovi 30 ili više minuta, prometnik vlakova odmah odnosno najkasnije do vremena polaska vlaka po voznom redu priopćava kašnjenje takva vlaka mjerodavnom dispečeru te svim kolodvorima u smjeru vožnje do sljedećega rasporednoga odnosno krajnjeg kolodvora vlaka.
- (2) Svaki kolodvor u kojemu se već priopćeno kašnjenje povećava ili smanjuje za 10 odnosno 30 minuta ili više, promjenu kašnjenja priopćava prometnom dispečeru te narednim kolodvorima do prvoga rasporednoga odnosno krajnjeg kolodvora. Prometni dispečer o tome obavještava dispečere korisnika trase, ako korisnik trase ima organizirane operativne poslove.
- (3) Ako vlak za prijevoz putnika kasni 10 ili više minuta, to kašnjenje priopćava se u kolodvorima putnicima na način propisan poslovnim redom kolodvora.

Članak 194.

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 prijevoznicima.

LUČKA UPRAVA PLOČE

XIII. PREKID PROMETNE SLUŽBE

Određivanje i objavljivanje prekida službe

Članak 195.

- (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 pruži, 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 takvog službenog mjesta 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 196.

- (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 odnosno službenog mjesta,
 - 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 osposobljenim 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 197.

- (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)«.

LUČKA UPRAVA PLOČE

- (3) Završetak i početak službe na jednak način upisuje i drugo kolodvorsko osoblje.
- (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)«.
- (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 198.

- (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 kojemu je započela služba, a prema voznome redu trebao je to službeno mjesto proći za vrijeme prekida, takav vlak mora se preko prethodnog odnosno susjednog kolodvora obavijestiti pisanim nalogom da je u odnosnome 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 sljedeć izapočinje službu nakon prekida. Takvu odjavu prometnik vlakova prima od prvoga susjednoga zaposjednutog kolodvora prije svih drugih fonograma koje će davati odnosno primati.

XIV. DUŽNOSTI OSOBLJA VLAKA

Vožnja preko ŽCP-a u izuzetnim situacijama

Članak 199.

- (1) Strojovođa prije nailaska na ŽCP osiguran uređajem mora zaustaviti vlak i nakon što se uvjeri da sudionici cestovnog prometa ne prelaze preko ŽCP-a, nastaviti vožnju brzinom do najviše 10 km/h dok čelo vlaka ne prijeđe preko ŽCP-a te nakon toga nastaviti vožnju najvećom dopuštenom brzinom u sljedećim slučajevima:
- a) ako uređaji za osiguranje ŽCP-a nisu ispravni, a ŽCP nije zaposjednut čuvarom ŽCP-a
 - b) ako ŽCP-i s uređajima kojima upravljaju čuvari ŽCP-a iznimno nisu zaposjednuti
 - c) ako vožnja nije mogla biti najavljena čuvarima ŽCP-a ili ako najava vožnje nije potvrđena
 - d) ako se vožnja iza ulaznog ili zaštitnog signala mora nastaviti, a u voznom putu iza tog signala se nalazi ŽCP čiji uređaj za osiguranje ŽCP-a nije ispravan

LUČKA UPRAVA PLOČE

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

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

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

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

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

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

Upravljanje vožnjom vlaka

Članak 200.

(1) Vožnjom vlaka mora se upravljati iz vodećeg vozila, osim kod guranih vlakova.

(2) Vožnja vlaka mora se obavljati prema voznom redu, signalnim znakovima, signalnim oznakama i posebnim nalogima.

(3) Brzina vožnje vlaka ne smije biti veća od najveće dopuštene brzine, a kada je vidljivost u daljinu smanjena (magla, padanje snijega i slično), mora se usklađivati s mogućnostima zapažanja signalnih znakova i signalnih oznaka.

(4) Od signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju smije se voziti samo po posebnom nalogu odnosno ako se sigurnost prometa osigura mjerama propisanim ovim pravilnikom.

(5) Vlak se mora zaustaviti ako se na pruzi ili na vlaku uoči nešto što može ugroziti vožnju toga ili drugoga vlaka. Sigurnost prometa u takvim prilikama mora se osigurati mjerama propisanim ovim pravilnikom.

(6) Vlak smije voziti samo do prvog sljedećeg kolodvora, i to:

a) ako za vrijeme vožnje noću na čelu vlaka dođe do neispravnosti svih svjetala, vlak smije nastaviti do prvog kolodvora najvećom dopuštenom brzinom do 20 km/h

b) ako na vodećem vozilu dođe do neispravnosti uređaja za davanje zvučnih signala, vožnja vlaka smije se nastaviti do prvog kolodvora najvećom dopuštenom brzinom do 20 km/h

c) ako na vodećem vozilu dođe do neispravnosti brzinomjera, vožnja vlaka smije se nastaviti oprezno do prvog kolodvora

d) ako na vodećem vozilu dođe do neispravnosti budnika, vožnja vlaka smije se nastaviti do prvog kolodvora najvećom dopuštenom brzinom do 60 km/h ili

e) ako vlak zbog neispravnosti vodećeg vozila nastavlja vožnju uporabom drugog vučnog vozila, koje se nalazi u vlaku, vlak smije nastaviti daljnju vožnju do sljedećeg kolodvora najvećom dopuštenom brzinom kao što je to propisano za gurani vlak.

LUČKA UPRAVA PLOČE

(7) Ako strojovođa primijeti signalni znak »Lagano«, a pisanim nalogom nije obaviješten o laganoj vožnji, brzinu vožnje mora prilagoditi tako da vlak odnosno željezničko vozilo može stati ispred signalnog znaka »Stoj« ili nastaviti vožnju smanjenom brzinom od mjesta na kojem je eventualno postavljen signalni znak »Početak lagane vožnje«.

Dužnosti osoblja vlaka u polaznom kolodvoru

Članak 201.

(1) Prije polaska vlaka obavezno je: popisati vlak, provjeriti pravilnost sastava vlaka i kvačenje, ispravnost tereta, utvrditi masu i duljinu vlaka, postaviti kočne mjenjače u propisani položaj, utvrditi i provjeriti propisanu kočnu masu, provjeriti signaliziranje kraja vlaka te sastaviti Izvješće o sastavu i kočenju vlaka.

(2) Organizacija obveza iz stavka 1. ovog članka propisuju se Poslovnim redom kolodvora II. dio, odnosno Tehnološkim procesom rada kolodvora.

(3) Strojovođa prije provjere kočnica mora provjeriti je li lokomotiva koju zaposjeda pravilno zakvačena za vlak.

(4) Kod vlakova samo sa strojovođom na vučnom vozilu, strojovođa s vučnog vozila smije se udaljiti samo zbog potrebe kod vlaka.

Dužnosti osoblja vlaka tijekom vožnje i zadržavanja u međukolodvorima

Članak 202.

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

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

(3) Kod izlaska vlaka iz kolodvora strojovođa mora provjeriti je li izlazni kolosijek slobodan i signalizira li izlazni signal signalni znak za dopuštenu vožnju. Tamo gdje nema izlaznih signala, strojovođa osim slobodnosti kolosijeka mora provjeriti signaliziraju li skretnički signali signalne znakove za vožnju s odnosnog kolosijeka.

(4) Strojovođa ne smije pokrenuti vlak iz kolodvora pokraj neosvijetljenoga signala ili signala koji signalizira zabranjenu vožnju sve dok pisanim nalogom ili sredstvima dokaznog sporazumijevanja ne dobije obavijest da je prolazak pokraj odnosnoga signala dopušten.

(5) U kolodvoru u kojemu se mijenja osoblje, osoblje vlaka napušta vlak tek kad ga je predalo osoblju vlaka koje preuzima vlak.

Članak 203.

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

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

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

LUČKA UPRAVA PLOČE

znak »Pazi«.

Članak 204.

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

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

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

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

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

a) ako je strojovođa sredstvima dokaznog sporazumijevanja dobio dopuštenje za prolazak pokraj glavnog signala na prugama s TK– uređajem

b) ako je pisanim nalogom dopušten prolazak pokraj prostornog signala na prugama opremljenim uređajem APB ili TK– uređajem pri čemu se propisuju i uvjeti vožnje iza signala

c) ako je u kolodvoru u kojem se nalazi odnosni izlazni signal pisanim nalogom ili sredstvima dokaznog sporazumijevanja dopušten prolazak pokraj tog signala.

Članak 205.

(1) Ako je u voznom redu u kolodvoru označena promjena brzine s veće na manju, strojovođa je dužan brzinu vlaka tijekom vožnje glavnim prolaznim kolosijekom smanjivati tako da nailaskom čela vlaka na posljednju izlaznu skretnicu brzina vlaka bude najviše onolika kolika je najveća dopuštena brzina vlaka za nastavak vožnje.

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

Dužnosti osoblja vlaka kod sporazumijevanja sa susjednim kolodvorima odnosno dispečerom

Članak 206.

(1) U slučaju potrebe, osoblje vlaka sporazumijeva se s prometnicima vlakova susjednih kolodvora ili prometnim dispečerom, a na TK– prugama s TK– dispečerom preko RDU–a ili drugog sredstva sporazumijevanja.

(2) Komunikacija između strojovođe i prometnika vlakova sljedećeg kolodvora može se uspostaviti preko RDU–a uz pomoć dispečera koji mora pouzdano utvrditi identitet traženog kolodvora, a zatim uspostaviti vezu sa strojovođom.

(3) Nakon uspostavljanja veze, strojovođa mora dati sljedeće podatke: broj vlaka, mjesto

LUČKA UPRAVA PLOČE

zaustavljanja (broj signala, kilometarski položaj ŽCP-a ili pruge), uzrok zaustavljanja, ime i prezime.

(4) Prometnik vlakova nakon primitka obavijesti mora reći puni naziv kolodvora i svoje ime i prezime. Ako je to potrebno, mora se sporazumjeti s prometnikom vlakova prethodnog kolodvora o potrebnim mjerama i zatim dati zapovijed strojovođi o daljnjem postupku.

Članak 207.

(1) Sva priopćenja koja se prenose preko RDU-a daje i prima strojovođa.

(2) Obavijest pružnim telefonom o smetnji nastaloj kod vlaka na otvorenoj pruzi osoblje vlaka daje prometniku vlakova sljedećeg kolodvora uz nazočnost prometnika vlakova prethodnog kolodvora. Prometnik vlakova kojem je predana obavijest mora se prethodno sporazumjeti s prometnikom vlakova u prethodnom kolodvoru o potrebnim mjerama, a nakon toga u njegovoj nazočnosti daje zapovijed osoblju vlaka o daljnjem postupku.

Članak 208.

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

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

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

Iznimno zaustavljanje vlaka na pruzi

Članak 209.

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

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

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

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

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

(6) Ako se radi o smetnji na pruzi osoblje vlaka o njoj odmah obavještava prometnike vlakova obaju susjednih kolodvora i prometnog dispečera. Ako se prometnici vlakova, odnosno prometni dispečer ne mogu obavijestiti, vlak se zaustavlja ispred prve ulazne skretnice u sljedećem kolodvoru iako je ulazak u kolodvor slobodan. Strojovođa odnosno vlakovođa obavještava prometnika vlakova o smetnji preko ulaznog skretničara ili osobno.

(7) Na dvokolosiječnim i usporodnim prugama strojovođa druge sudionike u prometu upozorava na ugroženo mjesto davanjem signalnog znaka »Opasnost, koči«, uključivanjem i

LUČKA UPRAVA PLOČE

isključivanjem čelnih signala te svih drugih svjetala na čelu vučnog vozila.

Nastavljanje vožnje i povlačenje vlaka s otvorene pruge

Članak 210.

- (1) Nakon nepredviđenog zaustavljanja na pruzi, prema stanju na pruzi ili na vlaku, strojovođa odlučuje o nastavljanju daljnje vožnje.
- (2) Ako je nakon nepredviđenog zaustavljanja na pruzi o tome obaviješten prometnik vlakova u jednom od susjednih kolodvora, vlak smije nastaviti vožnju tek nakon odobrenja prometnika vlakova u sljedećem kolodvoru.
- (3) Kada je zadržavanje trajalo dulje od 30 minuta te se vožnja može nastaviti, a da prethodno o tome nisu obaviješteni prometnici vlakova, daljnja vožnja do prvog pružnog telefona može se nastaviti brzinom do 20 km/h. Kada dođe do telefona, strojovođa postupa u skladu s odredbama iz stavaka 1. i 2. ovog članka.
- (4) Ako se vlak zaustavljen na otvorenoj pruzi mora vratiti u prethodni kolodvor, vuča tog vlaka obavlja se pomoćnim vučnim vozilom, pri čemu je potrebno postupiti u skladu s odredbama iz članka 229. ovog Pravilnika za vožnju pomoćnog vučnog vozila odnosno pomoćnog vlaka kod pružanja pomoći.
- (5) Ako vlak zaustavljen na pruzi ima upravljačnice na oba kraja vlaka iz kojih se može obaviti vožnja, tada nije potrebno slati pomoćno vučno vozilo po taj vlak. Strojovođa motorne garniture mijenja upravljačnicu i po odobrenju prometnika vlakova prethodnog kolodvora vozi vlak u taj kolodvor. Ako se vuča obavlja lokomotivom, to isto čini strojovođa lokomotive na kraju vlaka o odobrenju prometnika vlakova prethodnog kolodvora.
- (6) Ako sporazumijevanje nije moguće, vlak smije nastaviti vožnju do ulaznog signala odnosno prve ulazne skretnice sljedećeg kolodvora.
- (7) Prednji dio raskinutog vlaka smije nastaviti vožnju samo nakon odobrenja prometnika vlakova sljedećeg kolodvora, uz uvjet da je stražnji dio vlaka osiguran od samopokretanja i po mogućnosti pod nadzorom osoblja vlaka.
- (8) Ako sporazumijevanje nije moguće, prvi dio raskinutog vlaka smije nastaviti vožnju uz uvjet da je preostali dio vlaka osiguran od samopokretanja. Kada ulazni signal signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju, pokrenuti dio vlaka mora se zaustaviti ispred prve ulazne skretnice. Nakon zaustavljanja vlaka strojovođa odnosno drugi izvršni radnik željezničkog prijevoznika obavještava prometnika vlakova o preostalom dijelu vlaka koji je ostao na pruzi.
- (9) Kada vlak nastavlja vožnju u dijelovima ili kada vozi sama lokomotiva, osoblje vlaka o preostalom dijelu vlaka te o njegovu prevlačenju u dijelovima mora obavijestiti sva službena i radna mjesta na međukolodvorskom odsjeku.
- (10) Prometnik vlakova smije dati objavu tek nakon dolaska posljednjeg dijela raskinutog vlaka u jedan od kolodvora.
- (11) Završni signal vlaka koji se dijeli ostaje na dijelu vlaka koji ostaje na pruzi.
- (12) Kod vlaka SV-bez, u slučaju prekida zračnog voda, nakon promjene zračne poluspojke, propisana provjera kočnica obavlja se u prvom sljedećem kolodvoru. Strojovođa prije pokretanja vlaka na otvorenoj pruzi mora provjeriti djelovanje kočnica, nakon čega nastavlja vožnju do prvog sljedećeg kolodvora brzinom do 20 km/h. Nakon utvrđivanja SKM-a i propisane provjere kočnica, prometnik vlakova propisuje brzinu vlaka, ako je ona manja od brzine propisane voznim redom.
- (13) Ako vlak u sljedeći kolodvor ne dođe u vremenu od 30 minuta od vremena predviđenog

LUČKA UPRAVA PLOČE

dolaska, a pomoć nije tražena, pomoćna lokomotiva odnosno pomoćni vlak ne smije se slati ususret vlaku. Kolodvor šalje kolodvorskog odnosno nekoga drugog izvršnog radnika ususret vlaku kako bi ustanovio uzrok smetnje nastale u prometu.

XV. DUŽNOSTI ČUVARA ŽCP-a I ČUVARA OPHODARA

Članak 211.

- (1) Čuvar ŽCP-a rukuje uređajem za osiguranje ŽCP-a ili u slučaju kvara uređaja osigurava promet na samom ŽCP-u.
- (2) Čuvar ŽCP-a rukuje uređajem najkasnije 5 minuta prije predviđenog prolaska vlaka ili pružnog vozila.
- (3) Kada uređaj za osiguranje ŽCP-a ne radi zbog neispravnosti, čuvar ŽCP-a koji njime rukuje odmah o tome obavještava prometnika vlakova u oba susjedna kolodvora.
- (4) Kada uređaj za osiguranje ŽCP-a kojim se rukuje na samom mjestu postane neispravan, dok se taj uređaj ne popravi, čuvar ŽCP-a mora osobno osiguravati promet na ŽCP-u.
- (5) Čuvar ŽCP-a koji zaposjeda ŽCP na kojem je uređaj neispravan, u vrijeme propisano stavkom 2. ovog članka zaustavlja cestovni promet. Znakove kojima se zapovijeda zaustavljanje sudionika u cestovnom prometu ispred pruge, čuvar ŽCP-a smije davati samo ako se nalazi na kolniku tako da ga mogu uočiti svi sudionici u prometu kojima su ti znakovi namijenjeni.
- (6) Ako na ŽCP-u promet zaustavlja samo jedan i čuvar ŽCP-a, sudionike u cestovnom prometu zaustavlja prvo iz jednog, a zatim iz drugog smjera.
- (7) Ako na ŽCP-u promet zaustavljaju dva čuvara ŽCP-a, znakovi što ih daju moraju biti usklađeni.
- (8) Čuvar ŽCP-a sudionicima u cestovnom prometu daju signalne znakove na sljedeći način:
 - a) za obavezno zaustavljanje ispred ŽCP-a – uspravno podignuta ruka s dlanom okrenutim prema naprijed ili mahanje stalnim svjetlom crvene boje uspravno na uzdužnu os kolnika ili
 - b) za dopušteno kretanje preko ŽCP-a – vodoravna predručena ruka savijena u laktu s otvorenom šakom, i kružno kretanje podlaktice i šake. Navedeni znak može se davati i svjetlošću bilo koje boje.
- (9) Čuvar ŽCP-a dočekuje vlakove ispred svoje službene prostorije s mjesta s kojeg najbolje može pratiti njihovo kretanje i na kojem ga osoblje vlaka može primijetiti. Čuvar ŽCP-a uređajem dopušta promet cestovnim vozilima nakon što se uvjeri osobno ili putem SS uređaja da je vlak cijeli prešao preko ŽCP-a.
- (10) Na ŽCP-u s branicima na kojima je dopušteno da branici budu redovno u položaju koji zabranjuje cestovni promet, sudionicima cestovnog prometa mora biti omogućeno traženje dopuštenja za prelazak pruge što je propisano Poslovnim redom kolodvora I. dio.
- (11) Čuvar ŽCP-a mora uređajem osigurati ŽCP odmah nakon primitka obavijesti odbjeglih vozilima.
- (12) Odredbe koje vrijede za čuvara ŽCP-a vrijede i za sve druge izvršne radnike kada obavljaju poslove propisane za tog izvršnog radnika.

Članak 212.

PROMETNI PRAVILNIK

LUČKA UPRAVA PLOČE

- (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.

XVI. POSEBNE ODREDBE ZA DVOKOLOSIJEČNE PRUGE

Promet vlakova nepravilnim kolosijekom

Članak 213.

- (1) Na dvokolosiječnoj pruzi vlakovi istog smjera voze po kolosijeku koji je određen za taj smjer. Vožnja tim kolosijekom naziva se vožnja pravilnim kolosijekom.
- (2) Kada nastupi potreba da neki vlakovi između dvaju ili više kolodvora ne voze po kolosijeku koji je za taj smjer određen, već po kolosijeku koji je namijenjen za promet vlakova iz suprotnog smjera, vožnja tih vlakova naziva se vožnjom po nepravilnom kolosijeku. Za vožnju po nepravilnom kolosijeku primjenjuju se odredbe za jednokolosiječni promet.
- (3) Vožnja po nepravilnom kolosijeku može biti predviđena, nepredviđena i iznimna.
- (4) 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 kolodvorskom razmaku od ... (naziv kolodvora) do ... (naziv kolodvora). (prezime prometnika vlakova)«.
- (5) 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)«.
- (6) Za vrijeme neispravnosti sredstava za sporazumijevanje, uslijed čega nije moguće sporazumijevanje, ne smije se obavljati promet vlakova nepravilnim kolosijekom.

Članak 214.

LUČKA UPRAVA PLOČE

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

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

(3) Za predviđenu vožnju po nepravilnom kolosijeku mora se izraditi grafikon voznog reda za jednokolosiječni promet u sljedećim slučajevima:

- a) ako će zatvorenost kolosijeka trajati neprekidno dulje od 24 sata ili
- b) ako će zatvorenost kolosijeka trajati uzastopno više od 5 dana u isto vrijeme dulje od 12 sati.

Članak 215.

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

Članak 216.

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

Članak 217.

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

Članak 218.

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

Članak 219.

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

Članak 220.

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

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

- a) da vlak vozi nepravilnim kolosijekom u kolodvorskom razmaku; ako je riječ o iznimnoj i nepredviđenoj vožnji, to je potrebno navesti u nalogu
- b) da za prolazak pokraj izlaznih signala te za prolazak pokraj ulaznog signala koji se nalazi uz pravilni kolosijek vrijedi signalni znak »Naprijed« ili odobrenje dano sredstvom za sporazumijevanje

LUČKA UPRAVA PLOČE

- c) da od prvog prostornog signala ispred ulaznog signala za pravilni kolosijek do ulaznog signala koji vrijedi za pravilni kolosijek treba voziti oprezno i prema preglednosti, ali ne više od 30 km/h
 - d) o najvećoj dopuštenoj brzini preko cijelog kolodvorskog područja do 30 km/h, kada vlak prolazi kolodvor i dalje nastavlja vožnju nepravilnim kolosijekom
 - e) ako je najveća dopuštena brzina vlaka veća od dopuštene infrastrukturne brzine za nepravilni kolosijek ili je veća od 100 km/h, propisuje se brzina vlaka koja ne smije biti veća od 100 km/h
 - f) da se propisuju ograničene brzine i lagane vožnje koje vrijede za nepravilni kolosijek.
- (3) Strojovođa koji dobije pisani 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 221.

(1) Ulazak vlaka u kolodvor i prijelaz preko rasputnice daje se signalnim znakom »Naprijed« koji se daje s mjesta koje je u ravnini ulaznog odnosno zaštitnog signala za pravilan kolosijek.

Ako se signalni znak »Naprijed« ne daje, vlak se mora zaustaviti kod tog mjesta, a vožnju smije nastaviti samo ako mu se daje navedeni signalni znak odnosno ako mu izvršni radnik koji postavlja i osigurava vozni put odobri ulazak u kolodvor preko sredstava za sporazumijevanje.

Postupak kod zaštitnih signala kojima se ne rukuje i reguliranje prometa na rasputnicama i na TK– prugama propisani su uputom za rukovanje SS-uređajem.

(2) 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.

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

(4) Istodobni promet uzastopnih vlakova po pravilnom kolosijeku za vrijeme vožnje vlakova po nepravilnom kolosijeku na TK-prugama može se obavljati samo između zaposjednutih TKkolodvora.

(5) Kod zaposjednutih TK-kolodvora, za vlakove koji voze po nepravilnom kolosijeku dvokolosiječne pruge odjave međusobno daju prometnici vlakova.

(6) Kad promet vlakova po nepravilnom kolosijeku regulira TK-dispečer, a SS-uređaji omogućuju kontrolu slobodnosti međukolodvorskog odsjeka, odjava se ne daje.

(7) 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.

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

Dopuštenje se traži fonogramom:

»Primate li vlak po nepravilnom kolosijeku? (prezime prometnika vlakova)«.

LUČKA UPRAVA PLOČE

(9) 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. Pristanak se daje fonogramom:

»Vlak po nepravilnom kolosijeku primam. (prezime prometnika vlakova)«,

ili odbija primitak vlaka fonogramom:

»Ne, vlak ne primam po nepravilnom kolosijeku. (prezime prometnika vlakova)«.

Obostrani promet

Članak 222.

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

(2) Pruge na kojima se obavlja obostrani promet moraju biti opremljene SS uređajima koji omogućuju traženje i davanje privole u oba smjera za svaki kolosijek i kontrolu slobodnosti kolosijeka te ostalim SS uređajima koji osiguravaju siguran promet vlakova u oba smjera i komunikacijskim vezama nužnima za sigurno odvijanje takva prometa.

(3) Na prugama sa SS uređajem za obostrani promet redovni kolosijek nalazi se s desne strane pruge u voznom smjeru, a kolosijek pokraj njega zove se susjedni kolosijek. Osoblje vlaka koji se otprema na susjedni kolosijek na dokazan način obavještava se o najvećoj dopuštenoj brzini vlaka na tome kolosijeku samo ako je najveća dopuštena brzina za njihov vlak po voznom redu veća od najveće brzine dopuštene za susjedni kolosijek.

(4) Ako se zbog neispravnosti uređaja ne može dobiti privola za vožnju po susjednom kolosijeku, vlak se otprema u kolodvorskom razmaku u skladu s odredbama iz članka 242. ovog Pravilnika.

(5) Na kolodvorskim odsjecima sa stajalištima koja nemaju denivelirane prilaze peronima ili nemaju zaštitnu ogradu između kolosijeka, radi sigurnosti putnika zabranjena je istodobna otprema vlaka za prijevoz putnika koji ima zadržavanje na stajalištu i bilo koje druge vrste vlaka ako se oni mimoilaze na stajalištu.

(6) Na dionici dvokolosiječne pruge sa SS-uređajem 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.

XVII. POSEBNE VRSTE PROMETA

Promet vlaka do nekog mjesta na pruzi

Članak 223.

(1) Promet vlaka do nekog mjesta na pruzi koje ne sudjeluje u reguliranju kretanja vlakova obavlja se radi ulaska i izlaska putnika u stajalištu ili nezaposjednutom kolodvoru odnosno radi posluživanja otpremništva ili industrijskog kolosijeka.

(2) Vlakovi za posluživanje mjesta na pruzi predviđaju se voznim redom, kao i organizacija prometa drugih vlakova za vrijeme dok se vlakovi za posluživanje nalaze na kolosijeku u mjestu posluživanja.

LUČKA UPRAVA PLOČE

(3) Iznimno, mjesta navedena u stavku 1. ovog članka te druga mjesta rada, utovara ili istovara mogu se posluživati radi opskrbe, održavanja, pružanja pomoći i slično i izvanrednim vlakovima na prugama i u službenim mjestima po odobrenju prometnog dispečera.

(4) Vlak koji vozi do nekog mjesta na pruzi, otprema se iz kolodvora kada je ispunjen jedan odsljedećih uvjeta:

a) nakon dobivanja privole odnosno dopuštenja te postavljanja i osiguravanja voznog puta za izlazak, vlak se otprema kao i kada vozi do sljedećeg kolodvora,

b) nakon dobivanja privole odnosno dopuštenja te postavljanja i osiguravanja voznog puta za izlazak, uporabom odgovarajućih tastera izlazni i prostorni signali postavljaju se u položaj koji signalizira signalne znakove za zabranjenu vožnju nakon čega se vlak otprema pokraj njih.

Takav način otpreme vlaka propisan je uputom za rukovanje pojedinim SS uređajem,

c) ako je pruga zatvorena.

(5) Vlak koji vozi do nekog mjesta na pruzi ne smije se otpremiti iz kolodvora po istom kolosijeku dok postoji privola za vožnju iz suprotnog smjera, osim pomoćnog vučnog vozila, pomoćnog vlaka i lokomotive koja se vraća na prugu po zaostali dio vlaka.

(6) Za izvanrednu otpremu vlaka do nekog mjesta na pruzi, prometnik vlakova pisanim nalogom mora obavijestiti osoblje vlaka koji vozi do nekog mjesta na pruzi o načinu otpreme, svrsi vožnje, kilometru pruge do kojeg vlak vozi, službenom mjestu odnosno industrijskom kolosijeku na pruzi koje poslužuje, vremenu do kojeg se mora vratiti s pruge, da prostorni signali za njih iznimno ne vrijeđe, da su ŽCP-i neosigurani te o načinu povratka s pruge.

(7) Vlak koji se otprema do nekog mjesta na pruzi mora imati najmanje jednog vlakopratelja osim industrijskih vlakova koji moraju imati vlakovođu i najmanje jednog manevrista na vlaku.

(8) Prije otpreme vlaka na otvorenu prugu prometnik vlakova traži dopuštenje od prometnika vlakova sljedećeg kolodvora odnosno prvog sljedećeg kolodvora zaposjednutog prometnikom vlakova. Dopuštenje se ne traži ako nema kolodvora iza službenog mjesta do kojeg vlak vozi ili nijedan od sljedećih kolodvora nije zaposjednut prometnikom vlakova.

(9) U pograničnom prometu, promet vlakova do nekog mjesta na otvorenoj pruzi regulira se u skladu s bilateralnim sporazumima sa upraviteljima željezničke infrastrukture susjednih država.

(10) Kod vlaka za prijevoz putnika predviđenog voznim redom, kod povratka s otvorene pruge ne traži se dopuštenje, nego strojovođa postupa u skladu s odredbama voznog reda. Iznimno, dopuštenje traži osoblje vlaka ako se između mjesta na otvorenoj pruzi i kolodvora nalazi ŽCP s daljinskom kontrolom ili ŽCP koji osigurava čuvar ŽCP-a. Kod kašnjenja, zadržavanje vlaka u stajalištu može se skratiti na vrijeme potrebno za izlazak odnosno ulazak putnika.

(11) Prije otpreme vlaka na prugu dopuštenje se traži fonogramom:

»Primate li vlak br..... do..... (naziv stajališta, industrijskog kolosijeka, otpremništva ili kilometarskog položaja), koji se vraća/nastavlja vožnju? (prezime prometnika vlakova)«.

(12) Pristanak se daje fonogramom:

»Vlak br..... do..... (naziv stajališta, industrijskog kolosijeka, otpremništva ili kilometarskog položaja), koji se vraća/nastavlja vožnju primam. (prezime prometnika

vlakova)«.

(13) Prije povratka s otvorene pruge obavezno je traženje dopuštenja za povratak za sljedeće vlakove:

a) za industrijski vlak

b) za gurani vlak i

c) za svaki vlak koji u povratku vozi preko ŽCP-a s daljinskom kontrolom ili preko ŽCP-a kojim rukuje čuvar ŽCP-a.

(14) Dopuštenje u skladu s odredbama iz stavka 11. ovog članka prije povratka vlaka s otvorene pruge traži izvršni radnik željezničkog prijevoznika od prometnika vlakova prethodnog kolodvora fonogramom:

»Može li vlak br..... iz..... (naziv stajališta, industrijskog kolosijeka, otpremništva ili kilometarskog položaja) s polaskom u sati? (prezime vlakovođe)«.

(15) Prometnik vlakova dopuštenje daje fonogramom:

»Vlak br..... s polaskom u sati iz..... (naziv stajališta, industrijskog kolosijeka, otpremništva ili kilometarskog položaja) može. (prezime prometnika vlakova)«.

Nakon danog dopuštenja prometnik vlakova evidentira dopuštenje i vrijeme polaska vlaka prema kolodvoru u predviđene rubrike u koje se u prometni dnevnik upisuje dopuštenje i odlazak vlaka iz prethodnog kolodvora. Osoblje vlaka navedeno dopuštenje upisuje na poleđinu Naloga za vožnju vlaka.

(16) Fonogram dopuštenja iz prethodnog stavka izvršni radnik željezničkog prijevoznika potvrđuje riječju »razumio«.

(17) Ako se između mjesta na pruzi i kolodvora u koji se vlak vraća nalazi čuvar ŽCP-a, prije dopuštenja u povratku prometnik vlakova, a iznimno izvršni radnik željezničkog prijevoznika, mora prednajaviti vožnju vlaka čuvaru ŽCP-a.

(18) Nakon povratka vlaka s pruge daje se odjava prometniku vlakova koji je dao dopuštenje za otpremu vlaka do nekog mjesta na otvorenoj pruzi fonogramom:

»Vlak br..... iz (naziv stajališta, industrijskog kolosijeka, otpremništva ili kilometarskog položaja) ovdje. (prezime prometnika vlakova)«.

(19) Detaljne odredbe o prometu vlaka do nekog mjesta na otvorenoj pruzi propisuju se uputom u skladu s važećim voznim redom.

(20) Materijalni vlak se na međukolodvorski odsjek na kojem radi otprema prema uvjetima iz ovog članka te mora imati najmanje jednog izvršnog radnika za praćenje vlaka i sve popratne isprave vlaka. Materijalni vlak otprema se isključivo u uvjetima zatvorene pruge, a umjesto broja označava se slovima MV.

(21) U vlakopratnji materijalnog vlaka mora biti najmanje vlakovođa, dok u vlakopratnji materijalnog vlaka vučenog motornim vozilom za posebne namjene vlakopratitelj može biti i drugi izvršni radnik koji je osposobljen za obavljanje probe kočenja, a dužnosti vlakovođe tada obavlja strojovođa. Postupak proračuna učinka kočnica materijalnog vlaka s tako određenim vlakopratiteljem propisan je odredbama ovog Pravilnika.

(22) Uvjete kretanja materijalnih vlakova i manevarskih sastava na zatvorenoj pruzi odnosno kolosijeku propisan je prilogima ovog Pravilnika.

(23) Kad vlak vozi do nekog mjesta na pruzi, a polazi iz zaposjednutog TK-kolodvora,

LUČKA UPRAVA PLOČE

odobrenje za njegovu otpremu TK-dispečer daje prometniku vlakova koji obavještava osoblje vlaka. Ako se vlak nakon rada vraća u prethodni kolodvor, TK-dispečer odobrava mjesno rukovanje SS-uređajem odakle se formira vozni put, a ako vlak nastavlja vožnju do sljedećeg kolodvora, TK-dispečer regulira kretanje vlaka formiranjem voznog puta onako kako to radi za svaki drugi vlak.

(24) Kad vlak vozi do nekog mjesta na pruzi, a polazi iz nezaposjednutog TK-kolodvora, zapovijed za promet takva vlaka TK-dispečer daje strojovođi. Vožnju takva vlaka regulira TKdispečer.

(25) 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 kolodvoru neposredno nadređena prometna jedinica.

Potiskivanje vlaka

Članak 224.

- (1) Vlak se može potiskivati samo zakvačenom potiskivalicom.
- (2) Potiskivanje vlaka dopušteno je samo na prugama odnosno pružnim dionicama koje su propisane u Priručniku o prugama.
- (3) Automatska kočnica potiskivalice mora biti spojena s automatskim kočnicama vlaka.
- (4) Potiskivanje vlaka dopušteno je samo na prugama odnosno pružnim dionicama s polumjerima horizontalnog luka većima od 220 metara.
- (5) Sila kojom se vlak potiskuje može iznositi najviše 150 kN u odbojnicima. Na osnovi te sile i drugih parametara pruge određuje se i najveće opterećenje potiskivalice.
- (6) Samo jedna električna lokomotiva može se uporabiti za potiskivanje.
- (7) Ako se za potiskivanje uporabe dvije dizelske lokomotive, njihova ukupna sila potiskivanja u odbojnicima ne smije biti veća od 150 kN.
- (8) Odbojničke osi vozila u vlaku koji se potiskuje i odbojničke osi lokomotiva mogu imati razliku do 85 milimetara, a kvačenje se obavlja tako da se odbojnici dodiruju.
- (9) U vlak koji se potiskuje ne smiju se uvrstiti vagoni ukupne mase od 10 tona ili manje, vagoni s niskim podom za prijevoz kamiona, neradne motorne garniture, motorna pružna vozila, vagoni zakvačeni krutim kvačilom, vagoni međusobno spojeni teretom te drugi vagoni za koje je u prijevoznim uvjetima zabranjeno potiskivanje.
- (10) Sporazumijevanje između strojovođe u voznoj lokomotivi i potiskivalici obavlja se propisanim signalnim znakovima osoblja vučnog vozila ili sredstvima sporazumijevanja u skladu s tehničkim mogućnostima.

Vožnja pomoćnog vučnog vozila i pomoćnog vlaka

Članak 225.

- (1) Prometnik vlakova po saznanju o zauzetosti ili neprohodnosti pružne dionice daje susjednome kolodvoru fonogram sljedećega sadržaja:
»Pružna dionica od kolodvora... do kolodvora... zbog(razlog, npr. kvara vlaka br. ..., odron itd.) zauzeta je od (sat i minuta) do opoziva. Čelo/kraj vlaka br. ... nalazi se u km... /Pružna dionica neprohodna od km ... (prezime prometnika vlakova)«.
- (2) Prije otpreme pomoćnog vučnog vozila odnosno pomoćnog vlaka do vlaka kojem se pruža pomoć odnosno do ugroženog mjesta na otvorenoj pruzi, prometnik vlakova traži

LUČKA UPRAVA PLOČE

dopuštenje od prometnika vlakova u susjednom kolodvoru na odnosnom međukolodvorskom odsjeku, pri čemu se pomoćno vučno vozilo evidentira PVV–1, PVV–2, itd., a pomoćni vlak PVL–1, PVL– 2, itd.. Na jednak način upisuju se i podaci u popratne isprave vlaka.

(3) Prometnici vlakova prije otpreme pomoćnog vučnog vozila odnosno pomoćnog vlaka moraju se dogovoriti u koji kolodvor se vlak odnosno pomoćni vlak povlači ili gura s otvorene pruge te o drugim sigurnosnim mjerama i u skladu s tim izmjenjuju fonograme dopuštenja. Na dvokolosiječnim i usporednim prugama u fonogramu dopuštenja potrebno je navesti i kolosijek odnosno prugu na koju se otprema PVV ili PVL.

(4) Kada se PVV ili PVL otprema do kilometarskog položaja i nakon toga se povlači u kolodvor koji ga je otpremio, dopuštenje se traži fonogramom koji glasi:

»Može li PVV/PVL ... do km ... sa povratkom u kolodvor ...? (prezime prometnika vlakova)«.

(5) Kolodvor od kojega se traži dopuštenje u skladu sa stavkom 4. ovoga članka daje dopuštenje sljedećim fonogramom:

»PVV/PVL ... do km ... sa povratkom u kolodvor ... može. (prezime prometnika vlakova)«.

(6) Kada se PVV ili PVL otprema do kilometarskog položaja na zauzetoj pružnoj dionici i nakon toga nastavlja vožnju u sljedeći kolodvor, dopuštenje se traži fonogramom koji glasi:

»Primate li PVV/PVL ...? (prezime prometnika vlakova)«.

(7) Kolodvor od kojega se traži dopuštenje u skladu sa stavkom 6. ovoga članka daje dopuštenje sljedećim fonogramom:

» PVV/PVL ... primam. (prezime prometnika vlakova)«

(8) Obavijest o dolasku PVV ili PVL odnosno odjava daje se fonogramom sljedećega sadržaja: » PVV/PVL ovdje u ... (sati i minuta). (prezime prometnika vlakova)«.

(9) Nakon povratka PVV ili PVL i kada se stvore uvjeti za promet vlakova na zauzetoj pružnoj dionici prometnik vlakova daje susjednoma kolodvoru fonogram sljedećega sadržaja:

»Pružna dionica od kolodvora... do kolodvora... slobodna u (sat i minuta) (prezime prometnika vlakova)«.

(10) Za pomoćni vlak ispostavljaju se potrebne popratne isprave vlaka, a za pomoćno vučno vozilo samo pisani nalog. Pomoćnom vučnom vozilu odnosno pomoćnom vlaku u kolodvoru se daje pisani nalog o točnom kilometarskom položaju čela ili kraja vlaka koji je tražio pomoć odnosno o točnom kilometarskom položaju ugroženog mjesta, o načinu osiguranja ulaska vlaka u kolodvor te o drugim sigurnosnim mjerama. U pisanom nalogu koji se ispostavlja za pomoćno vučno vozilo uz oznaku u skladu s odredbama iz stavka 1. ovog članka umjesto broja vlaka upisuje se serija i individualni broj vučnog vozila (PVV–n/serija i individualni broj vučnog vozila).

(11) Pomoćni vlak odnosno pomoćno vučno vozilo koje se šalje po vlak na otvorenu prugu smije voziti najvećom dopuštenom brzinom do 30 km/h, a prije povlačenja odnosno guranja vlaka kojem se pruža pomoć mora se obaviti propisana proba kočnja. Najveća dopuštena brzina povlačenja vlaka smije biti do 30 km/h.

(12) Ako se na pruzi opremljenoj uređajem APB ili MO s automatskim odjavnicama pomoćno vučno vozilo odnosno pomoćni vlak otprema u istom smjeru u kojem vozi i vlak kojem se šalje pomoć, tada se u pisanom nalogu mora navesti da se od glavnog signala koji štiti prostorni odsjek u kojem se nalazi vlak kojem se pruža pomoć mora voziti oprezno.

LUČKA UPRAVA PLOČE

(13) Ako se na pruži opremljenoj uređajem APB ili MO s automatskim odjavnicama pomoćno vučno vozilo odnosno pomoćni vlak otprema na prugu ususret vlaku kojem se pruža pomoć, tada se u pisanom nalogu, osim podataka o mjestu zaustavljanja vlaka kojem se pruža pomoć, mora navesti da prostorni signali za njega ne vrijede te da su ŽCP-i s uređajem za osiguranje ŽCP-a neosigurani.

(14) Strojovođa pomoćnog vučnog vozila odnosno pomoćnog vlaka prilagođava brzinu prema preglednosti pruge kako bi se sigurno približio vlaku koji je tražio pomoć odnosno ugroženom mjestu.

(15) Nakon što prometnici vlakova susjednih kolodvora pouzdano utvrde da je pruga slobodna i prohodna, razmjenjuju o tome fonograme.

(16) Za vožnju pomoćnog vučnog vozila odnosno pomoćnog vlaka kod pružanja pomoći obavezno je dokazno sporazumijevanje između susjednih kolodvora.

(17) Pomoćni vlak mora imati najmanje jednog izvršnog radnika za praćenje vlaka na međukolodvorskom odsjeku na kojem pruža pomoć.

(18) Motorne garniture u smislu ovog članka smatraju se pomoćnim vučnim vozilom.

Zatvaranje pruge odnosno kolosijeka

Članak 226.

(1) Za vrijeme kada se na pružnoj dionici odnosno kolosijeku obavljaju radovi koji ne dopuštaju njihovu uporabu za promet, takva pružna dionica odnosno kolosijek mora se isključiti iz uporabe. Pružna dionica odnosno kolosijek koji je isključen iz uporabe mora biti zaštićen signalima koji zabranjuju vožnju.

(2) Isključenje pružne dionice odnosno kolosijeka iz uporabe naziva se zatvaranje pruge odnosno kolosijeka, a može biti predviđeno i nepredviđeno.

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

(4) 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.

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

Članak 227.

(1) Zahtjev za predviđeno zatvaranje pruge odnosno kolosijeka podnosi mjerodavna organizacijska jedinica najkasnije 20 dana prije predviđenog zatvaranja pruge mjerodavnoj organizacijskoj jedinici zaduženoj za odobrenje zatvaranja pruge (glavna prometna operativa) koja najkasnije 10 dana prije početka radova odobrava ili odbija zahtjev za zatraženo zatvaranje.

Iznimno i uz obrazloženje zahtjev se može podnijeti najkasnije 15 dana prije početka radova, pri čemu se odobrenje ili odbijanje daje najkasnije 10 dana prije početka radova.

(2) Zatvaranja pruge za koja se ne mogu ispuniti vremenske norme iz ovoga članka smatraju

LUČKA UPRAVA PLOČE

se nepredviđenim zatvaranjima.

(3) 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.

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

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

(6) Uz odobrenje o zatvaranju pruge/kolosijeka mjerodavna organizacijskoj jedinica zadužena za odobrenje zatvaranja pruge (glavna prometna operativa), kad je to potrebno, daje nalog da se odredi radnik iz područja prometnih poslova koji će koordinirati radove.

(7) 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 evidencijeda je napon isključen i da je kontaktna mreža uzemljena.

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

(9) 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 pisano 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,
- željezničke prijevoznike koji obavljaju prijevoz na predmetnoj dionici,
- ovlaštene izvođače radova.

(10) Podnositelj zahtjeva za zatvaranje pruge/kolosijeka s radovima može početi prema odredbama pisanog odobrenja u skladu sa stavkom 9. ovog članka.

(11) Ako izvođač radova neće koristiti odobreno zatvaranje pruge/kolosijeka, odmah mora o tome pisano obavijestiti glavnu prometnu operativu koja obavještava sve ostale kojih se to tiče.

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

Članak 228.

(1) Zatvaranje glavnih 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

LUČKA UPRAVA PLOČE

prije početka radova na kolosijeku, a odobrenje se daje najmanje 5 dana prije početka radova na kolosijeku. Ostali zahtjevi smatraju se zahtjevima za nepredviđeno 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 na dokazan način.

Upisivanje i obavješavanje obavlja osoba ovlaštena za zatvaranje pruge odnosno kolosijeka.

Članak 229.

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

Članak 230.

Mjesto rada na pruzi za vrijeme zatvorenosti mora se opremiti telefonom, radiovezom ili drugim propisanim sredstvima sporazumijevanja. Navedena sredstva osigurava naručitelj radova.

Članak 231.

(1) 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 organizaciju i regulaciju za svaki pojedini slučaj. To se propisuje na temelju odobrenja za zatvaranje pruge, a predaje se svima kojih se to tiče zajedno s brzojavom za zatvaranje pruge.

(2) Odobreno vrijeme trajanja zatvorenosti pruge ne smije se produljiti.

Lagana vožnja

Članak 232.

(1) Lagana vožnja je vožnja smanjenom brzinom. Smanjena brzina je brzina niža od dopuštene infrastrukturne brzine ili ograničene brzine, a uvodi se zbog tehničkog stanja pruge ili izvedbe radova. Smanjena brzina je privremenog karaktera i nije propisana voznim redom.

(2) Mjesta na pruzi na kojima se dopuštena infrastrukturna brzina odnosno ograničena brzina mora privremeno smanjiti, moraju biti signalizirana propisanim signalima za laganu vožnju.

(3) Lagana vožnja smije trajati najdulje 6 mjeseci.

(4) Ako se nakon završetka radova uvodi planirana lagana vožnja, o njezinu uvođenju mjerodavna jedinica za održavanje pruga brzojavno obavještava hijerarhijski najvišu jedinicu mjerodavnu za građevinska pružna postrojenja, hijerarhijski najvišu jedinicu za organizaciju i regulaciju prometa, željezničke prijevoznike, područnu prometnu operativu, jedinicu mjerodavnu za kontrolu prometne sigurnosti, polazne, rasporedne, odvojne i granične

LUČKA UPRAVA PLOČE

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. Brzjav se daje najkasnije do 12.00 sati radnoga dana koji prethodi danu uvođenja lagane vožnje. U tom brzjavu obavezno se navode kilometarski položaji početka i završetka lagane vožnje, smanjena brzina i produljenje voznih vremena za vlakove. Nakon davanja brzjava istu su dužni unijeti u informatičku aplikaciju laganih vožnji.

(5) 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, te je u tom istom kolodvoru nakon upisivanja u prometni dnevnik istu dužan unijeti u informatičku aplikaciju laganih vožnji. Mjerodavna jedinica za održavanje pruga mora poslati brzjav u skladu s odredbama stavka 4. ovoga članka odnosno najkasnije prvoga sljedećega radnog dana do 12.00 sati.

(6) 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 brzjavno obavještava područnu prometnu operativu i sve rasporedne kolodvore kroz koje prolaze vlakovi koji pisanim nalogom moraju biti obaviješteni o laganoj vožnji. Rasporedni kolodvori o uvedenoj laganoj vožnji brzjavno 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 brzjava odnosno raspisa je sljedeći: »Između kolodvora... i kolodvora... od km.. do km.. dana (nadnevak) u ... (sat i minuta) uvedena je lagana vožnja brzinom ..km/h).«.

(7) Nakon opisanoga u stavku 5. ovoga članka svaki rasporedni kolodvor na čijemu je rasporednom odsjeku uvedena lagana vožnja, svaki za svoj smjer na odnosnome rasporednom odsjeku, obavezan je obavijestiti kolodvor iza kojega počinje lagana vožnja o svim vlakovima koji su otpremljeni bez obavijesti o laganoj vožnji. Ti vlakovi moraju biti zaustavljeni u kolodvoru na čijemu je međukolodvorskom odsjeku uvedena lagana vožnja radi uručivanja pisanoga naloga. Rasporedni kolodvori moraju posebnu pozornost obratiti na vlakove koji su krenuli iz polaznih kolodvora prije nego što je uvedena neplanirana lagana vožnja, a prometuju preko više rasporednih odsjeka.

(8) Dokle god rasporedni kolodvori ne proslijede obavijest iz stavka 7. ovoga članka, kolodvori iza kojih počinje lagana vožnja moraju zaustaviti svaki vlak radi uručivanja pisanoga naloga s obaviješću o laganoj vožnji.

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

(10) 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 brzjavom obavještava o ukidanju lagane vožnje sve jedinice u skladu s odredbama stavka 4. ovoga članka.

Promet pružnih vozila

PROMETNI PRAVILNIK

Članak 233.

- (1) Pružno vozilo jest vozilo posebne konstrukcije koje se rabi za posebne namjene pri 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. Pružnim vozilom u prometnom smislu smatra se svako vozilo koje se na otvorenu prugu otprema s propusnicom.
- (2) Vožnja pružnog vozila noću, kao i danju kada je vidik spriječen, dopuštena je samo u hitnim slučajevima uz prethodno odobrenje prometnog dispečera odnosno TK dispečera. Iznimno, kod radova većeg obima (modernizacija, obnova, radovi odobreni zatvorom pruge) unaprijed se može planirati rad odnosno vožnja pružnih vozila noću.
- (3) Vožnja pružnog vozila ne smije ometati promet vlaka i pružno vozilo se ne smije otpremiti na međukolodvorski odsjek zauzet vlakom niti se vlak smije otpremiti na međukolodvorski odsjek zauzet pružnim vozilom. Na međukolodvorski odsjek zatvoren za promet vlakova mogu se otpremiti i pružna vozila i materijalni vlakovi.
- (4) Kod vožnje pružnog vozila ne rukuje se glavnim signalima, a ŽCP–i s automatskim uređajima za osiguranje ŽCP–a smatraju se neosiguranima. Izuzetno, kod vožnje pružnog vozila koje ispunjava tehničke uvjete za vožnju vlaka može se rukovati glavnim signalima.
- (5) Vozilo za posebne namjene s vlastitim pogonom može se otpremiti kao pružno vozilo i s vučenim vagonima, ali moraju biti osigurani uvjeti za možebitno obavljanje probe kočenja na zatvorenoj pruzi te pratnja pružnog vozila ako se planira guranje vagona.
- (6) Detaljne odredbe o reguliranju prometa pružnih vozila i materijalnih vlakova propisane su Naputkom o reguliranju prometa materijalnih vlakova i pružnih vozila .

Postupak kada vozila odbjegu ili kada se vlak raskine

Članak 234.

- (1) Kada vozila odbjegu iz kolodvora ili s nekog mjesta na otvorenoj pruzi, o njihovom odbjegu moraju se odmah obavijestiti susjedni kolodvor i čuvari ŽCP-a, čuvari ophodari i radnici koji izvode radove na pruzi na odnosnom međukolodvorskom razmaku.
- (2) Kada čuvari ŽCP–a doznaju da su vozila ili dio vlaka odbjegli odmah moraju zaštititi ŽCP– e, a potom uporabiti sva sredstva s kojima raspolažu da zaustave vozila koja su odbjela.
- (3) Kada se utvrdi da odbjela vozila dolaze u susret vlaku, moraju se poduzeti mjere za zaustavljanje vlaka i strojovođu obavijestiti o odbjelim vozilima.
- (4) Opće mjere u kolodvoru koje treba poduzeti su sljedeće:
 - a) skretnice se moraju postaviti tako da odbjela vozila voze na sporedni kolosijek i
 - b) na obje tračnice kolosijeka na koji su okrenute skretnice postavljaju se ručne zaustavne papuče i druga sredstva za zaustavljanje.
- (5) Ako se predviđa da se odbjela vozila neće moći zaustaviti u kolodvoru, a na pruzi prema susjednom kolodvoru nalazi se vlak suprotnog ili istog smjera, skretnica nekog sporednog kolosijeka mora se postaviti u polovičan položaj ili na drugi način izazvati da odbjela vozila iskoče.
- (6) Ako na odbjelim vozilima nema putnika ili osoblja, ta vozila se mogu pustiti i na prazan krnji kolosijek.

LUČKA UPRAVA PLOČE

(7) Odbjegla vozila mogu se zaustavljati i lokomotivom koja se ispred vozila mora kretati odgovarajućom brzinom kako bi je odbjegla vozila mogla sustići.

(8) Kad se vlak raskine za vrijeme vožnje, osoblje vlaka raskinuti dio vlaka mora prikvačiti nakon čega nastavlja vožnju do prvoga sljedećeg kolodvora. Ako kvačenje nije moguće taj dio vlaka moraju osigurati od samopokretanja i o tome obavijestiti susjedne kolodvore.

XVIII. REGULIRANJE PROMETA VLAKOVA ZA VRIJEME NEISPRAVNOSTI NA SS UREĐAJIMA I SREDSTVIMA ZA SPORAZUMIJEVANJE

Reguliranje prometa vlakova za vrijeme neispravnosti na SS uređajima

Članak 235.

(1) Kad se pomoću određenih vidnih i/ili čujnih pokazivača povratnog javljanja o stanju ili temeljem priopćenja s pruge ustanovi bilo kakva neispravnost u radu SS uređaja u kolodvoru odnosno na otvorenoj pruzi, prometnik vlakova ustanovljuje o kakvoj se neispravnosti radi te poduzima mjere potrebne za odvijanje sigurnog prometa

(2) Postupak za utvrđivanje neispravnosti propisan je u napatku za rukovanje pojedinim SS uređajem.

(3) Prometnik vlakova o neispravnosti odmah mora obavijestiti poslove koji održavaju SS uređaje, a neispravnost evidentirati. Rokove za otklanjanje neispravnosti propisani su u Pravilniku o održavanju signalno sigurnosnih uređaja.

(4) Za neispravnosti nastale na skretnicama ili izoliranim odsjecima obavještavaju se istodobno poslovi kojima je dužnost održavanje SS uređaja i poslovi za održavanje pruga. Ako je neispravnost nastala samo na SS postrojenjima pa je radnik za njihovo održavanje utvrdio tu činjenicu i upisao u propisanu evidenciju, tada o neispravnosti ne treba obavještavati poslove za održavanje pruga.

(5) Nakon ustanovljivanja neispravnosti mjerodavni poslovi obavještavaju prometnika vlakova o vrsti, mjestu, uzroku i predviđenom trajanju neispravnosti, a kada neispravnost otklone o tome obavještavaju prometnika vlakova i u propisanu evidenciju upisuju opis neispravnosti i vrijeme trajanja neispravnosti.

(6) Sve neispravnosti koje su imale utjecaj na siguran i uredan tijek prometa prometnik vlakova mora prijaviti prometnom dispečeru.

(7) Uporaba tastera s brojilom mora se evidentirati u prometni dnevnik iza zadnjeg upisanog podatka prije uporabe tastera. Evidentira se točno vrijeme, redni broj koji je uporabljen i razlog uporabe.

(8) Prometnik vlakova mora o neispravnosti obavijestiti izvršno osoblje kojeg se to tiče.

(9) Najveća dopuštena brzina vlakova koji voze u kolodvorskom razmaku zbog neispravnosti ili isključenja SS uređaja ne smije biti veća od 100 km/h.

(10) Ako se kod rukovanja SS uređajem vozni put ne može formirati uporabom tastera, on se formira pojedinačnim postavljanjem skretnica odnosno postavljanjem skretnica na samom mjestu.

(11) Kod potpunog prekida u napajanju SS uređaja električnom energijom, osiguranje voznih putova uređajem nije moguće. Skretnica u voznom putu u pravilan položaj te zaštitne skretnice i iskliznice u položaj bočne zaštite postavljaju se na samom mjestu u skladu s

LUČKA UPRAVA PLOČE

naputkom o rukovanju SS uređajem. Slobodnost kolosijeka, međnika i skretnica u putu proklizavanja mora se provjeriti na samom mjestu. ŽCP-i se zaštićuju na način propisan u uputi za rukovanje uređajem za osiguranje ŽCP-a.

Članak 236.

(1) Za vrijeme neispravnosti glavnog signala prolazak vlaka kraj istog signalizira se signalnim znakom »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h« odnosno daje se signalnim znakom »Naprijed« ili odobrenjem preko RDU-a ili telefona koji se nalazi kod tog signala.

(2) O neispravnosti izlaznog signala koji ne može signalizirati signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«, strojovođu se obavještava pisanim nalogom. Nalog se ispostavlja u kolodvoru u kojem je izlazni signal neispravan, a u sadržaju naloga mora se navesti:

a) da izlazni signal (oznaka signala) za određeni kolosijek ne vrijedi i

b) da je prolazak pokraj tog signala dopušten.

(3) Ako se strojovođi pisanim nalogom, RDU-om ili telefonom dopusti prolazak pokraj neispravnog ulaznog, izlaznog ili zaštitnog signala, to znači da strojovođa preko skretničkog područja treba voziti ograničenom brzinom propisanom u voznom redu, ali ne više od 50 km/h, osim onda kada prometnik vlakova strojovođu obavijesti da je brzina zbog stanja skretnica smanjena.

(4) Ako u osiguranom voznom putu ima graničnih kolosiječnih signala ili manevarskih signala za zaštitu voznog puta koji zbog neispravnosti signaliziraju da je vožnja zabranjena, tada strojovođa mora biti obaviješten o tome da je prolazak pokraj tih signala dopušten.

(5) Ako se umjesto obavještavanja strojovođe rukuje ulaznim signalom tako da on signalizira signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«, tada strojovođa mora od ulaznog signala voziti oprezno brzinom do najviše 20 km/h. Ako se strojovođi u kolodvoru daje zapovijed za nastavak vožnje, ta brzina vrijedi sve dok posljednje vozilo u vlaku ne napusti ulazno skretničko područje.

(6) Ako se umjesto obavještavanja strojovođe rukuje izlaznim odnosno zaštitnim signalom tako da on signalizira signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«, tada strojovođa mora od signala preko skretničkog područja iza signala voziti oprezno brzinom do najviše 20 km/h i dalje nastavlja najvećom dopuštenom brzinom. Ako se izlaznim odnosno zaštitnim signalom predsignaliziraju signalni znakovi sljedećeg glavnog signala, nakon što posljednje vozilo u vlaku napusti skretničko područje iza tog signala, do sljedećeg glavnog signala vožnja mora biti oprezna i prema preglednosti pruge brzinom do najviše 30 km/h.

(7) Ako se ulazak ili izlazak vlaka dopušta signalnim znakom »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«, smatra se da signalni znakovi manevarskih signala za zaštitu voznog puta ne vrijede za vožnju vlaka, ali se oni postavljaju tako da signaliziraju slobodno manevriranje ako je to moguće.

Članak 237.

(1) Za vrijeme isključenja SS uređaja zbog održavanja ili drugih radova, uzastopni vlakovi smiju se otpremati samo u kolodvorskom razmaku. Za te vlakove, kao i za vlakove suprotnog smjera na jednokolosiječnoj pruzi, obavezno je traženje dopuštenja te davanje najave i odjave.

(2) Kod uvođenja prometa vlakova u kolodvorskom razmaku u oba smjera fonogram glasi: »U (sati i minuta) uvodi se promet vlakova u kolodvorskom razmaku između kolodvora i kolodvora (prezime prometnika vlakova)«.

(3) Nakon završetka prometa vlakova u kolodvorskom 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)«.

(4) Ako se zbog nemogućnosti dobivanja privole uvodi kolodvorski razmak samo u jednome smjeru, fonogram glasi:

»U (sati i minuta) uvodi se promet vlakova u kolodvorskom razmaku od (naziv kolodvora) do (naziv kolodvora), samo u smjeru kolodvora (prezime prometnika vlakova)«.

(5) Nakon završetka prometa vlakova u kolodvorskom 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)«.

(6) Kada uređaj za osiguranje prometa na pruži ne omogućava kontrolu stanja svakog pojedinog prostornog odsjeka te se zbog smetnje ili kvara pojavi zauzeće jednog ili više blokovnih prostornih odsjeka ili je jedan od prostornih signala neispravan i signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, uzastopni vlakovi otpremaju se u kolodvorskom razmaku.

(7) Kada uređaj za osiguranje prometa na pruži omogućava kontrolu stanja svakog pojedinog prostornog odsjeka te se zbog smetnje ili kvara pojavi zauzeće jednog ili više blokovnih prostornih odsjeka ili je jedan od prostornih signala neispravan i signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, uzastopni vlakovi otpremaju se u blokovnom razmaku. Uzastopnom vlaku prometnik vlakova smije dati dopuštenje za nastavak vožnje tek kada je prethodni vlak oslobodio prvi prostorni odsjek iza prostornog odsjeka koji je zbog smetnje ili kvara zauzet. Dopuštenje za nastavak vožnje svakog pojedinog vlaka strojovođi daje prometnik vlakova sljedećeg kolodvora sredstvima dokaznog sporazumijevanja 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)«.

(8) Kada se na jednokolosiječnoj pruži i na pruži s obostranim prometom ne može dobiti privola pomoću SS uređaja za otpremu vlakova, vlakovi se otpremaju u kolodvorskom razmaku u onom smjeru za koji ne postoji privola. Za prvi vlak koji se otprema u smjeru za koji postoji privola obavezno je traženje dopuštenja.

(9) Nakon uvođenja kolodvorskog razmaka, od prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen do onog prostornog signala koji signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju, vlakovi moraju voziti smanjenom brzinom, ali ne većom od 30 km/h.

Za vlakove iz suprotnog smjera na jednokolosiječnoj pruži i na pruži s obostranim prometom za koje se zbog neispravnosti ne može dobiti privola pomoću SS uređaja, kao i za vlakove koji se otpremaju po nepravilnom kolosijeku, dio pruge na kojemu moraju voziti smanjenom brzinom sporazumno ustanovljuju prometnici vlakova temeljem pokazivača.

(10) Neispravnosti koje se odnose na uređaje APB-a i MO-a prijavljuje kolodvor koji ima privolu smjera vožnje.

(11) Neispravnosti na automatskim uređajima za osiguranje prijelaza s daljinskom kontrolom

LUČKA UPRAVA PLOČE

prijavljuje kolodvor koji ima kontrolu ispravnosti uređaja. Obavijest o neispravnosti daje se susjednom kolodvoru i poslovima za održavanje SS uređaja, a ako neispravnost ne utječe na način reguliranja prometa vlakova obavještavaju se samo poslovi za održavanje SS uređaja. Jednako se postupa i tada kada strojovođa obavijesti prometnika vlakova o neispravnosti SS uređaja na prijelazu s kontrolnim svjetlosnim signalima.

(12) Kod reguliranja prometa vlakova u kolodvorskom razmaku zbog neispravnosti SS uređaja, prometnik vlakova obavještava pisanim nalogom strojovođu svakog vlaka o sljedećem:

- a) da se promet vlakova odvija u kolodvorskom razmaku,
- b) koji prostorni signali ne vrijede, uz broj signala i kilometarski položaj,
- c) koji su ŽCP–i s uređajem za osiguranje ŽCP–a neosigurani,
- d) ako je neuporabljiv prvi prostorni signal ispred ulaznog signala, da se od njega mora voziti smanjenom brzinom, ali ne većom od 30 km/h,
- e) o opreznosti vožnji i smanjenoj brzini na pojedinim prostornim odsjecima,
- f) o brojevima prostornih signala i njihovim kilometarskim položajima od kojih i do kojih se mora voziti smanjenom brzinom.

(13) Obavještavanje strojovođe obavlja prometnik vlakova u kolodvoru koji otprema vlak u kolodvorskom razmaku.

Članak 238.

(1) Nakon što strojovođa odnosno izvršni radnik željezničkog prijevoznika obavijesti prometnika vlakova da je vlak stao ispred prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili ispred neosvijetljenog prostornog signala, prometnici vlakova susjednih kolodvora odnosno međukolodvorskog odsjeka moraju utvrditi da na sljedećem prostornom odsjeku nema vlaka ili raskinutog dijela vlaka i postoji li neispravnost na uređaju za osiguranje ŽCP–a.

(2) Kada se utvrdi da nema smetnji za daljnju vožnju, a uređaji ne omogućavaju kontrolu slobodnosti kolosijeka, dopuštenje za nastavak vožnje pojedinog vlaka strojovođa daje prometnik vlakova sljedećeg kolodvora u nazočnosti prometnika vlakova prethodnog kolodvora odnosno sredstvima dokaznog sporazumijevanja 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)«.

(3) Kada se na dijelu pruge koji se nalazi između glavnog signala ispred kojeg je vlak stao i kolodvora nalaze ŽCP–i s uređajem za osiguranje ŽCP–a koji nisu osigurani, kod dopuštenja za nastavak vožnje vlaka moraju se navesti kilometarski položaji neosiguranih ŽCP–a.

(4) Dopuštenje za nastavak vožnje daje se prvom vlaku u smjeru vožnje. Za uzastopni vlak koji se u trenutku neispravnosti zatekao na pruzi, smije se dati dopuštenje za nastavak vožnje kad je prethodni vlak ušao cijeli u kolodvor na jednak način kao i za prethodni vlak.

(5) Ako se obavijest ili zapovijed daje preko RDU–a, prometnik vlakova sljedećeg kolodvora mora se prije davanja zapovijedi sporazumjeti s prometnikom vlakova prethodnog kolodvora o potrebnim mjerama.

LUČKA UPRAVA PLOČE

(6) Za daljnju vožnju od ulaznog signala vrijede signalni znakovi ulaznog signala, ručni signalni znakovi ili odobrenje dano sredstvima dokaznog sporazumijevanja.

(7) Dopuštenje za nastavak vožnje vlaka koji je stao ispred prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, kada uređaji omogućuju kontrolu slobodnosti kolosijeka, daje prometnik vlakova sljedećeg kolodvora sredstvima dokaznog sporazumijevanja. U dopuštenju se navodi da je vožnja do sljedećeg glavnog signala dopuštena najvećom brzinom do 30 km/h i da je za nastavak vožnje mjerodavan signalni znak sljedećeg glavnog signala. Dopuštenje se daje 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)«.

(8) Uzastopnom vlaku koji se u trenutku smetnje zatekao na pruzi, prometnik vlakova smije dati dopuštenje za nastavak vožnje tek kada je prethodni vlak stigao cijeli u sljedeći kolodvor.

Članak 239.

(1) Kada se izlazni signal zbog neispravnosti kolodvorskog SS uređaja ne može postaviti tako da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju, a uređaj omogućuje kontrolu slobodnosti prvog prostornog odsjeka, vlakovi se otpremaju u blokovnom prostornom razmaku.

(2) Ako je u kolodvoru koji se nalazi na pruzi opremljenoj uređajem APB izlazni signal neispravan i zadovoljen je uvjet iz stavka 1. ovog članka, tada se strojovođa o tome obavještava pisanim nalogom u čijem se sadržaju mora navesti:

a) da izlazni signal (naziv signala) s određenog kolosijeka ne vrijedi i da je prolazak pokraj njega dopušten i

b) da je do prvog sljedećeg glavnog signala potrebno voziti brzinom do najviše 30 km/h te da je za nastavak vožnje mjerodavan signalni znak tog signala.

(3) U slučaju neispravnosti izlaznog signala u kolodvoru koji se nalazi na pruzi s MO-om, u pisanom nalogu navodi se da izlazni signal ne vrijedi, da je daljnja vožnja dopuštena do sljedećeg glavnog signala, a brzina preko skretničkog područja ne smije biti veća od 50 km/h.

Ako je voznim redom propisana brzina preko skretničkog područja manja od 50 km/h onda je mjerodavna brzina propisana voznim redom.

(4) Uzastopni vlak otprema se na isti takav način nakon što prethodni vlak napusti prvi prostorni odsjek.

Članak 240.

(1) Prometnik vlakova nakon što dobije obavijest o kvaru pružnog dijela AS uređaja, o tome obavještava susjedni kolodvor na odnosnom međukolodvorskome odsjeku i izvršne radnike koji su zaduženi za održavanje željezničkih infrastrukturnih podsustava i njihovih dijelova. Dok se ne popravi kvar, strojovođu svakog vlaka potrebno je pisanim nalogom obavještavati o tome kod kojeg signala je pružni AS uređaj neispravan uz navođenje najveće dopuštene brzine vlaka.

(2) Na TK-pruzi i na pruzi s uređajem za vođenje vlaka te na pruzi s automatskim odjavnica reguliranje prometa vlakova za vrijeme neispravnosti SS uređaja obavlja se u skladu s odredbama iz članaka od 240. do 245. ovog Pravilnika, a sve obavijesti i zapovijedi

LUČKA UPRAVA PLOČE

strojovođi daju se sredstvima dokaznog sporazumijevanja.

Reguliranje prometa vlakova za vrijeme neispravnosti sredstava za sporazumijevanje

Članak 241.

(1) Kada su SS uređaji za reguliranje prometa vlakova između susjednih kolodvora na pruži opremljenoj uređajem APB-a i MO-a ispravni, a sporazumijevanje između tih kolodvora je moguće samo posredno putem drugih službenih mjesta, promet uzastopnih i suprotnih vlakova regulira se na redovan način pomoću SS uređaja. Sva priopćenja koja se odnose na reguliranje kretanja vlakova daju se preko drugih službenih mjesta sukladno odnosnim odredbama ovog Pravilnika.

(2) Kada na sredstvima za sporazumijevanje nastupi potpuna neispravnost, promet uzastopnih i suprotnih vlakova regulira se pomoću uređaja APB ili MO.

(3) Kada na sredstvima za sporazumijevanje nastupi neispravnost i kada ni SS uređaji između dvaju susjednih kolodvora nisu ispravni, na prugama opremljenim uređajem APB i MO zabranjuje se otprema vlakova.

(4) Na prugama bez uređaja APB ili MO zabranjuje se otprema vlakova na kolodvorske prostorne odsjeke na kojima je nastala neispravnost na sredstvima za sporazumijevanje.

(5) Kada na sredstvima za dokazno sporazumijevanje nastupi neispravnost, reguliranje prometa iznimno je dozvoljeno drugim sredstvima za sporazumijevanje uz nazočnost svjedoka.

(6) Dođe li do zaustavljanja vlaka na pruži u vrijeme kada su sredstva za sporazumijevanje sa susjednim kolodvorima ili TK– dispečerom neispravna, osoblje vlaka postupa na sljedeći način:

a) kada je vlak stao ispred prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju, on smije nastaviti vožnju nakon promjene signalnog znaka na prostornom signalu: ako se signalni znak na prostornom signalu ne promijeni u roku od 3 minute nakon zaustavljanja vlaka ili ako je vlak stao ispred neosvijetljenog prostornog signala, nakon što je utvrđeno da sredstva za sporazumijevanje ne rade, vlak nastavlja vožnju do prvog sljedećeg prostornog signala prema preglednosti pruge brzinom do 30 km/h; ako prostorni signal signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju, vlak nastavlja vožnju najvećom dopuštenom brzinom; u protivnom, opisani postupak ponavlja se do ulaznog signala sljedećeg kolodvora, a ŽCP–i s uređajem za osiguranje ŽCP–a smatraju se neosiguranima

b) kada ulazni signal nezaposjednutog TK– kolodvora ili ulazni signal nezaposjednutog kolodvora uključenog u APR signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili kada je neosvijetljen, a sporazumijevanje s TK– dispečerom odnosno prometnim dispečerom nije ostvareno, nakon zadržavanja ispred ulaznog signala od 5 minuta strojovođa nastavlja vožnju do ulazne skretnice brzinom do 30 km/h i ispred nje zaustavlja vlak; osoblje vlaka mora utvrditi stanje ispravnosti i položaj skretnica te slobodnost kolosijeka u ulaznom voznom putu vlaka, a zatim prema mogućnosti vlak ulazi u kolodvor. ŽCP–i s uređajem za osiguranje ŽCP–a smatraju se neosiguranima

XIX. ODREDBE O EVIDENCIJAMA

Opće odredbe

Članak 242.

(1) Evidencije propisane ovim Pravilnikom mogu biti informatičke i ručne.

LUČKA UPRAVA PLOČE

- (2) Ručne evidencije mogu biti knjige, blokovi i tiskanice.
- (3) Ako programska rješenja i informatička opremljenost službenih i radnih mjesta to omogućuju, evidencije se obavezno vode informatički.
- (4) U informatičke evidencije mora biti moguće unositi sve podatke koji se upisuju u ručne evidencije čiji redoslijed mora biti jednak redoslijedu podataka u ručnim evidencijama.
- (5) Evidencije propisane ovim Pravilnikom označavaju se slovnom oznakom SE i arapskim brojem.
- (6) Slovna oznaka SE označava kraticu od sigurnosna evidencija.

Popunjavanje evidencija

Članak 243.

- (1) Sadržaj evidencija mora biti napisan čitljivo, na standardnom hrvatskom jeziku i latiničnim pismom.
- (2) Na informatičkoj evidenciji koja se tiska te na ručnoj evidenciji na kojoj postoji oznaka mjesta za potpis izvršnog radnika, dotični izvršni radnici moraju čitljivo napisati ime i prezime te se potpisati.
- (3) Ručne evidencije popunjavaju se na način propisan ovim pravilnikom, kemijskom olovkom.
- (4) Kad se evidencije predaju na dva ili više radnih mjesta, potpisuje je izvršni radnik koji ju preuzima.
- (5) Zapis u evidenciji ne smije se prepravljati ni brisati.
- (6) Ako se podatak upisan u evidenciju mora promijeniti, mijenja se na sljedeći način:
 - a) ako je moguće, ispostavlja se nova evidencija ili
 - b) ako se podaci mijenjaju ručno, precrtavaju se tankom valovitom linijom tako da prethodno upisan podatak ostane čitljiv, a iznad ili ispod dopisuje se ispravan podatak uz vlastoručni potpis.
- (7) Kolodvori moraju imati na zalihama evidencije za 3 do 6 mjeseci, ovisno o dnevnoj potrošnji.
- (8) Evidencije uporabljene tijekom godine moraju se čuvati do kraja sljedeće godine.
- (9) Kod informatičkih evidencija mjerodavno je sistemsko vrijeme, a kod evidencija koje se popunjavaju ručno vrijeme se evidentira u satima i minutama.
- (10) Ako se neka evidencija popunjava ili vodi u više primjeraka, poledina mora biti karbonizirana.

Popratne isprave vlaka

Članak 244.

Popratne isprave vlaka su nalog za vožnju vlaka i Izvješće o sastavu i kočenju vlaka. Kada se ispostavlja pisani nalog, tada se i ta evidencija smatra popratnom ispravom vlaka.

Izvješće o sastavu i kočenju vlaka, SE-2

Članak 245.

- (1) Izvješće o sastavu i kočenju vlaka SE-2 mora sadržavati:
 - a) broj i voznu relaciju vlaka,
 - b) mjesto i vrijeme sastavljanja izvješća,

LUČKA UPRAVA PLOČE

- c) podatke o vučnim vozilima u vlaku,
 - d) podatke o vučenim vozilima u vlaku (individualni broj vozila, broj osovina na svakom vozilu, dužina vozila, podaci o nekočenim vozilima, bruto masa vozila, relacija vožnje vozila) s naznakom da li se podaci upisuju po redu počevši od posljednjeg ili prvog vozila u vlaku,
 - e) ukupnu masu vlaka,
 - f) duljinu vlaka (sukladno čl. 151. st. 1),
 - g) ukupan broj osovina vlaka,
 - h) potreban postotak kočenja,
 - i) stvarnu i potrebnu kočnu masu i
 - j) podatke o obavljenoj probi kočenja (vrsta i vrijeme).
- (2) Podaci u Izvješću o sastavu i kočenju vlaka obavezno se popunjavaju prije polaska vlaka iz polaznog kolodvora i kod svake promjene sastava i kočenja vlaka.
- (3) Za lokomotivske vlakove i željeznička vozila za posebne namjene koja prometuju samostalno (bez vučenih vozila) nije potrebno ispostavljati Izvješće o sastavu i kočenju vlaka.
- (6) Obrazac Izvješća o sastavu i kočenju vlaka propisanog je oblika i nalazi se u Prilogu 2 ovog Pravilnika.

Pisani nalog, SE-3

Članak 246.

- (1) Pisani nalog je popratna isprava kojom prometnik vlakova obavještava strojovođu o posebnostima koje su se dogodile po izdavanju naloga za vožnju vlaka ili o posebnostima o kojima strojovođu nije bilo moguće obavijestiti nalogom za vožnju vlaka.
- (2) Tekst zapovijedi može se unaprijed ispisati i nalijepiti na sve primjerke pisanog naloga s time što se prometnik vlakova mora potpisati preko ruba naloga i nalijepljenog dijela i na isti način ovjeriti kolodvorskim pečatom.
- (3) Kada tekst obavijesti odnosno zapovijedi ne stane na jedan pisani nalog, koristi se više pisanih naloga s time da se u prvi nalog mora upisati ukupan broj ispostavljenih pisanih naloga.
- (4) Iza teksta obavijesti odnosno zapovijedi mora se upisati velikim tiskanim slovima KRAJ, a iza navedene riječi ne smije se više ništa upisivati.
- (5) Obrazac pisanog naloga propisanog je oblika i nalazi se u Prilogu 2 ovog Pravilnika.

Izvješće o primopredaji vlaka, SE-4

Članak 247.

- (1) Izvješće o primopredaji vlaka je dokument kojim osoblje vlaka u polaznom kolodvoru odnosno u kolodvoru promjene sastava ili kočenja vlaka prometniku vlakova potvrđuje da je vlak spreman za otpremu.
- (2) Izvješće o primopredaji vlaka osoblje vlaka, uz međusobno potpisivanje i evidentiranje vremena primopredaje, uručuje prometniku vlakova.
- (3) Prometnik vlakova tek po dobivenom Izvješću o primopredaji vlaka smije ispostaviti nalog za vožnju osoblju vlaka.
- (4) Izuzetno, za garniture vlakova za prijevoz putnika koje voze na svim dvokolosiječnim

LUČKA UPRAVA PLOČE

prugama i jednokolosiječnim prugama kada dolazi do promjene vozne relacije s promjenom smjera vožnje više puta u tijeku dana, Izvješće o primopredaji vlaka predaje se u polaznom kolodvoru za vožnju prvog vlaka. U kolodvorima obrta garniture vlakova za prijevoz putnika, ukoliko nema promjene u sastavu ili kočenju vlaka, osoblje vlaka ne mora izrađivati Izvješće o primopredaji vlaka, a prometnik vlakova ispostavlja novi Nalog za vožnju vlaka, a u dijelu „Ostali posebni uvjeti kod vlaka“ upisuje da je garnitura vlaka iz obrta i broj vlaka (npr. Garnitura vlaka iz obrta od vlaka 8000).

(5) Na jednokolosiječnim prugama, kada garnitura vlaka za prijevoz putnika vozi između dva službena mjesta s promjenom smjera vožnje više puta u tijeku dana u polaznom kolodvoru ispostavlja se Nalog za vožnju vlaka za prvi vlak, a u dijelu „Ostali posebni uvjeti kod vlaka“ upisuju se svi brojevi vlakova obrta (npr. Nalog za vožnju vlaka vrijedi za vlakove npr. 8000/8001/8002/.....).

(6) Ukoliko dolazi do promjene u sastavu ili kočenju vlaka osoblje vlaka dužno je o tome obavijestiti prometnika vlakova i izraditi novo Izvješće o primopredaji vlaka.

(7) Obrazac Izvješća o primopredaji vlaka propisanog je oblika i nalazi se u Prilogu ovog Pravilnika.

Raspored manevriranja, SE-5

Članak 248.

(1) Izvršni radnici željezničkog prijevoznika potrebu za obavljanjem manevriranja prenose prometniku vlakova ispostavljanjem rasporeda manevriranja. Potpisom rasporeda manevriranja prometnik vlakova izdaje zapovijed za manevriranje izvršnim radnicima koji obavljaju manevarski rad.

(2) Prometnik vlakova raspored manevriranja ispostavlja strojovođi kod lokomotivskih vožnji bez pratnje u kolodvorima u kojima se zapovijedi za pojedina manevarska kretanja ne signaliziraju manevarskim signalima za zaštitu voznog puta odnosno graničnim kolosiječnim signalima.

(3) Tiskanice »Raspored manevriranja« povezane su u blokove i popunjavaju se u tri primjerka.

Matica ostaje u bloku i na njoj prometnik vlakova potvrđuje prijem. Prvu kopiju prometnik vlakova uručuje izvršnim radnicima koji obavljaju manevarski rad, a preko druge kontrolira provedbu.

(4) Kad raspored manevriranja ispostavlja prometnik vlakova, matica ostaje u bloku, a kopiju predaje izvršnim radnicima koji obavljaju manevarski rad.

(5) Obrazac rasporeda manevriranja propisanog je oblika i nalazi se u Prilogu 2 ovog Pravilnika.

XX. OPERATIVNO REGULIRANJE PROMETA

Članak 249.

(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

LUČKA UPRAVA PLOČE

prometne operative organizirane su u skladu s organizacijom poslova ure u sjedištima prometnih jedinica neposredno nadređenih kolodvorima, a po potrebi i u drugim mjestima.

(4) U skladu s odredbama ovog Pravilnika 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 250.

(1) Željeznički prijevoznici, odnosno organizacijske jedinice mjerodavne za odražavanje infrastrukturnih podsustava, 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.

(2) Podatke iz stavka 1. ovoga članka željeznički prijevoznici dostavljaju putem svojih operativnih poslova.

Poslovi prometne operative

Članak 251.

(1) Temeljni poslovi prometne operative su operativna organizacija prometa i nadzor nad provedbom voznoga reda te osiguranje učinkovitosti željezničkog prometa u slučaju odstupanja od voznog 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 usklađuje na jednome od službenih jezika UIC-a, koji se određuje na temelju dogovora između željezničkih uprava kojih se to tiče. Bilateralno se može dogovoriti rad na hrvatskome jeziku ili na jeziku stranog upravitelja infrastrukture.

Radna mjesta u prometnoj operativi

Članak 252.

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

- glavni prometni dispečer,

LUČKA UPRAVA PLOČE

- prometni dispečer,
- TK-dispečer i

(2) Jedinstvenim poslovnikom glavne prometne operative i poslovnicama područnih prometnih operativa posebno se moraju propisati poslovi svakoga pojedinog radnog mjesta u prometnoj operativi.

Praćenje provedbe voznoga reda

Članak 253.

(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
- određivanje 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 254.

Željeznički prijevoznik izrađuje plan prometa vlakova 12 sati unaprijed i daje ga na suglasnost područnim prometnim operativama i glavnoj prometnoj operativi u 04:00 i 16:00 sati.

Članak 255.

(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 10.00 i u 22.00 sati.

XI. ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 256.

Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objave na oglasnoj ploči Lučke uprave Ploče.

PRIMLJENO 26.07.2022	LUČKA UPRAVA PLOČE PIS-9903
KLASIFIKACIJSKA OZNAKA 02-06-03-004	USTROJSTVENA JEDINICA 01.03
URUDŽBENI BROJ 20220726-09409-169	PRILOZI VRIJEDNOST

PROMETNI PRAVILNIK

