

Na temelju članka 33. stavka 2. Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu (»Narodne novine« broj 40/07 i 120/08), ministar mora, prometa i infrastrukture donosi

PRAVILNIK O NAČINU I UVJETIMA ZA OBAVLJANJE SIGURNOG TIJEKA ŽELJEZNIČKOG PROMETA

I. TEMELJNE ODREDBE

Opće odredbe i pojmovi

Članak 1.

Ovim pravilnikom propisuju se način i uvjeti za obavljanje sigurnog tijeka željezničkog prometa na prugama u Republici Hrvatskoj.

Članak 2.

(1) Odredbe ovog Pravilnika odnose se na željeznički promet što ga obavljaju upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici.

(2) Odredbe ovog Pravilnika odgovarajuće se primjenjuju i na:

- željeznički promet koji obavlja pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe na željezničkoj pruzi na kojoj se obavlja javni prijevoz i
- željeznički promet koji obavlja pravna osoba na industrijskoj željeznici i na industrijskom kolosijeku.

Članak 3.

(1) Odredbe ovog Pravilnika propisane za teretne vlakove odnose se i na službene i pomoćne vlakove, ako pojedinim odredbama ovog Pravilnika nije drugačije određeno.

(2) Odredbe ovoga Pravilnika propisane za strojovođu vrijede i za vozača vozila za posebne željezničke namjene (u daljnjem tekstu: vozač), ako ovim pravilnikom nije drugačije propisano.

Članak 4.

(1) Željeznički promet mora se obavljati u skladu s odredbama ovoga Pravilnika i u skladu s odredbama drugih propisa koji se odnose na obavljanje željezničkog prometa.

(2) S odredbama ovoga Pravilnika i drugih općih akata koji su u svezi sa sigurnim obavljanjem željezničkog prometa kao i s njihovim izmjenama i dopunama svi radnici kojih se to tiče moraju biti dokazno upoznati i poučeni.

Članak 5.

(1) Po donošenju općih akata koji se donose na temelju članka 33. stavka 3. Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu, upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici donose potrebne opće akte u skladu s tehničkim i tehnološkim promjenama u načinu i obavljanju željezničkoga prometa (interni opći akti).

(2) Upravitelj infrastrukture za svaki kolodvor mora izraditi poslovni red kolodvora kojim se detaljno propisuje obavljanje poslova u vezi s reguliranjem željezničkoga prometa. Osim odredaba

kojima se propisuju poslovi u nadležnosti upravitelja infrastrukture, u poslovnim redovima kolodvora propisuju se sljedeće zajedničke odredbe koje moraju primjenjivati i željeznički prijevoznici:

- osiguranje voznih putova,
- signalno-sigurnosne uređaje (u daljnjem tekstu: SS uređaji) i stabilne kapacitete kolodvora,
- način primitka i otpreme vlaka iz kolodvora,
- kolosijeke u kolodvoru i njihovu namjenu,
- obavljanje probe kočnja,
- manevriranje u kolodvoru i na otvorenoj pruzi,
- tehnološko vrijeme za izvršenje pojedinih operacija s vlakovima,
- posluživanje industrijskih kolosijeka,
- promet vlakova do određenog mjesta na otvorenoj pruzi,
- organizacija rada u uvjetima prekida u službenim mjestima.

(3) Upravitelj infrastrukture je obavezan dostaviti izvadak iz zajedničkih odredaba poslovnih redova kolodvora željezničkim prijevoznicima kojih se to tiče.

(4) Željeznički prijevoznici za potrebe obavljanja svojih poslova izrađuju svoje poslovničke koje su obavezni dostaviti upravitelju infrastrukture.

Članak 6.

(1) Pojedini pojmovi u ovom pravilniku znače:

1. »Dopuštena brzina« je najveća brzina na pruzi ili njezinoj dionici koja je upisana u registru infrastrukture, a uvjetovana je tehničkim stanjem pruge;
2. »Dvokolosiječni promet« je promet koji se odvija na pruzi s dva kolosijeka na kojoj vlakovi istoga smjera voze po kolosijeku određenome za taj smjer;
3. »Gurani vlak« je vlak kod kojeg vučno vozilo nije na čelu vlaka, ili se tim vozilom ne upravlja s čela vlaka;
4. »Jednokolosiječni promet« je izmjenični promet vlakova suprotnog smjera po istom kolosijeku;
5. »Korisnik trase« je pravna osoba koja rabi dodijeljenu trasu određenog vlaka, a to može biti željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture te druga pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe;
6. »Krnji kolosijek« je kolosijek koji je samo s jedne strane vezan sa susjednim kolosijekom i čiji kraj završava signalom kraja krnjeg kolosijeka, a na glavnom kolosijeku i prsobranom;
7. »Manevarska lokomotiva« je lokomotiva namijenjena za manevriranje u službenom mjestu;
8. »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;
9. »Najveća dopuštena brzina vlaka« je najveća brzina kojom vlak smije voziti na pruzi ili njezinu dijelu. Ta brzina propisana je voznim redom, pismenim nalogom ili je signalizirana signalima;
10. »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.
11. »Postotak kočnja« je postotni odnos kočne mase i ukupne mase vlaka;

12. »Potiskivani vlak« je vlak s vučnim vozilom na čelu vlaka koji je na svome kraju potiskivan drugim vučnim vozilom kojim se ne upravlja s čela vlaka;
13. »Potrebni postotak kočenja« je postotak kočenja koji se unaprijed određuje za svaki vlak;
14. »Prometna operativa« je organizacijska jedinica upravitelja infrastrukture kojoj je zadaća osiguranje učinkovitosti željezničkog prometa u slučaju odstupanja od voznoga reda;
15. »Pružno vozilo« je željezničko vozilo za posebne namjene koje između dvaju kolodvora ne vozi pod uvjetima za vožnju vlakova odnosno manevarskih sastava;
16. »Put kočenja« je put koji vlak odnosno manevarski sastav ili pružno vozilo prijeđe od trenutka aktiviranja upravljačkog uređaja za kočenje do trenutka potpunog zaustavljanja;
17. »Put proklizavanja« je dio pruge iza signala kod kojega se vlak mora najkasnije zaustaviti. Na putu proklizavanja nisu istodobno dopuštene druge vožnje i on mora biti slobodan;
18. »Rasporedni odsjek« je dio pruge između dvaju rasporednih kolodvora;
19. »Raspuštanje vlaka« je završetak vožnje vlaka u usputnom kolodvoru zbog operativnih razloga;
20. »Stalna kolodvorska manevra« je manevarska lokomotiva koja je namijenjena za redovno obavljanje manevarskog rada u kolodvoru ili na unaprijed određenom području, s pripadajućim manevarskim osobljem;
21. »Stvarni postotak kočenja« je stvarni postotni odnos kočne mase vlaka i ukupne mase vlaka;
22. »Uređaj za vođenje vlaka« je SS i telekomunikacijski uređaj na vučnom vozilu koji omogućuje nadzor i sigurno upravljanje vožnjom vlaka;
23. »Vlak« je na propisani način sastavljen i spojen niz željezničkih vozila s jednim ili više vučnih vozila, ili samo vučno vozilo, ili željezničko vozilo za posebne namjene s vlastitim pogonom koje ispunjava propisane uvjete te označen propisanim signalima; vlak koji se sastoji od jednoga ili više radnih vučnih vozila izvan službe zove se lokomotivski vlak;
24. »Vodeće vozilo« je vozilo na čelu vlaka iz kojeg se upravlja pogonom i kočenjem vlaka;
25. »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;
26. »Vozni red« je skup svih materijala u vezi s vožnjom vlaka koji su objavljeni i važe za određeno razdoblje;
27. »Vožnja u sprezi« je vuča vlaka s dva ili više vučnih vozila kojima se upravlja iz vodećeg vučnog vozila;
28. »Vučeno vozilo« je željezničko vozilo bez vlastitog pogona; vučno vozilo s nedjelatnim vlastitim pogonom također se smatra vučenim vozilom;
29. »Vučno vozilo« je željezničko vozilo s djelatnim vlastitim pogonom;
30. »Zaustavni put« je propisani najveći dopušteni put potpunoga kočenja na pruzi odnosno na pružnoj dionici za vlak koji vozi najvećom dopuštenom brzinom.
31. »Željeznička uprava« je upravitelj infrastrukture koji je mjerodavan na željezničkoj mreži određene države.

(2) Drugi pojmovi objašnjavaju se kod njihova prvog spominjanja u ovome Pravilniku.

Željezničke pruge i kolosijeci

Članak 7.

(1) Željeznička pruga (u daljnjem tekstu: pruga) u smislu ovoga Pravilnika je cjelina koju čine kolodvori, kolodvorske zgrade i otvorena pruga s drugim službenim mjestima, pružni donji i gornji

ustroj, stabilna postrojenja za napajanje električne vuče i druga elektroenergetska postrojenja, signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji, signali i signalne oznake, zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojansom i ostalo zemljište koje služi uporabi i funkciji željezničke pruge te zračni prostor iznad gornjeg ruba tračnice u visini 12 m odnosno 14 m kod dalekovoda napona većega od 220 kV.

(2) Kolodvorsko područje je prostor između ulaznog signala s jedne strane do ulaznog signala s druge strane, a gdje tih signala nema, kolodvorsko područje je prostor između prvih ulaznih skretnica s obje strane.

(3) Otvorena pruga je dio pruge između dva susjedna kolodvora. Granicu kolodvorskog područja i otvorene pruge čine ulazni signali odnosno prve ulazne skretnice tamo gdje ulaznih signala nema.

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

(5) Početnu i krajnju točku pruge određuje upravitelj infrastrukture.

(6) Desni odnosno lijevi kolosijek kod dvokolosiječne pruge je kolosijek koji se od početne točke prema krajnjoj točki pruge nalazi s desne odnosno s lijeve strane.

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

(8) Glavni kolosijek je kolosijek namijenjen za prihvat i otpremu vlakova.

(9) Glavni prolazni kolosijek je kolodvorski kolosijek koji čini izravno produljenje pružnog kolosijeka.

(10) Nepravilan glavni prolazni kolosijek jest glavni prolazni kolosijek na koji vlak zbog njegove konstrukcije ulazi vožnjom u pravac, a izlazi vožnjom u skretanje ili obrnuto.

(11) Sporedni kolosijek je kolosijek namijenjen za utovar i istovar vagona, za sastavljanje i rastavljanje vlakova, za smještaj vagona te za druge namjene.

(12) Više kolosijeka iste vrste i namjene čini skupinu kolosijeka. Takva skupina kolosijeka može biti skupina prihvatno-otpremnih kolosijeka, skupina ranžirnih kolosijeka, skupina ranžirno-otpremnih, skupina utovarno-istovarnih kolosijeka i slično.

(13) Industrijski kolosijek u smislu odredaba ovoga Pravilnika je kolosijek koji se priključuje u kolodvoru ili na otvorenoj pruzi, a rabi se za potrebe nositelja prava njegove uporabe.

(14) Kolosijeci u kolodvoru i otpremništvu označavaju se arapskim brojevima tako da prvi kolosijek ispred kolodvorske zgrade nosi broj 1., a drugi kolosijeci redom brojeve 2., 3., 4. itd. U specifičnim uvjetima kolosijeci mogu biti i drugačije brojčano označeni. Ako je neki kolosijek podijeljen na više dijelova, osim broja dobiva i slovnu oznaku a, b, c itd. Kolosijeci se također mogu nazivati i prema namjeni ili prema navici kolodvorskog osoblja.

Službena mjesta na pruzi

Članak 8.

(1) Na pruzi postoje sljedeća službena mjesta:

- kolodvori,
- otpremništva,
- odjavnice,
- rasputnice,
- stajališta.

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

(3) Kolodvor je službeno mjesto na pruzi s najmanje jednom skretnicom iz kojega se izravno ili daljinski regulira promet vlakova i u kojemu vlak otpočinje ili završava vožnju, ili se zaustavlja, ili koje prolazi bez zaustavljanja. U kolodvoru se može obavljati ulazak i izlazak putnika te utovar i istovar stvari.

(4) Prema zadaći u reguliranju prometa postoje:

- rasporedni kolodvor; to je kolodvor u kojemu se, osim poslova propisanih za kolodvor, uvode u promet i otkazuju vlakovi, planira otprema vagona, rastavljaju i sastavljaju vlakovi te se skrbi o otpremi putnika i stvari na odnosnome rasporednom odsjeku,
- ranžirni kolodvor; to je kolodvor u kojemu se sastavljaju i rastavljaju teretni vlakovi i koji je opremljen posebnom skupinom kolosijeka i postrojenjem za manevriranje; ranžirni kolodvor istodobno je i rasporedni kolodvor,
- međukolodvor; to je kolodvor koji se nalazi između dvaju rasporednih kolodvora,
- odvojni kolodvor; to je kolodvor iz kojega se regulira i prelazak vlakova s jedne na drugu odvojnu prugu,
- kolodvor prelaska s dvokolosiječne na jednokolosiječnu prugu; to je kolodvor u kojemu dvokolosiječna pruga prelazi na jednokolosiječnu,
- granični kolodvor; to je kolodvor iz kojega se regulira promet između dviju susjednih željezničkih uprava.

(5) Odjavnica je službeno mjesto na otvorenoj pruzi iz kojega se regulira slijeđenje vlakova u odjavnom razmaku. Slijeđenje vlakova u odjavnom razmaku regulira odjavničar ili se reguliranje obavlja automatski putem uređaja.

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

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

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

Osoblje koje sudjeluje u obavljanju željezničkog prometa

Članak 9.

(1) Željeznički promet u smislu ovoga Pravilnika čini skup poslova potrebnih za organizaciju i obavljanje sigurnog i redovnog prometa vlakova. Redovni promet vlakova je promet vlakova koji se odvija u skladu s voznim redom.

(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 odnosno prometnik vlakova ne smije dopustiti radnicima željezničkog prijevoznika radnje koje su u suprotnosti s odredbama ovoga Pravilnika i odredbama drugih propisa kojima se regulira sigurnost željezničkog prometa, kao i zakonskim i podzakonskim aktima koji reguliraju zaštitu na radu.

(4) Izvršni radnici i drugi radnici ili skupine radnika koji u smislu odredaba ovog Pravilnika sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa nazivaju se:

1. prometni dispečer – radnik koji iz središnjeg mjesta nadzire provedbu voznog reda i obavlja potrebne korekcije u provedbi voznog reda i plana prometa vlakova;

2. TK-dispečer – radnik koji daljinski upravlja i regulira promet vlakova na pruzi opremljenoj uređajima za telekomandu (u daljnjem tekstu: TK-pruga). Odredbe ovog Pravilnika koje se odnose na prometnog dispečera i prometnika vlakova odgovarajuće se primjenjuju i za rad TK-dispečera;

3. prometnik vlakova – radnik koji regulira sigurno kretanje željezničkih vozila u kolodvoru i na međukolodvorskim odsjecima;
4. odjavničar – radnik koji sudjeluje u reguliranju slijeđenja uzastopnih vlakova u odjavnom razmaku;
5. rukovatelj manevrom – radnik koji rukovodi radom jednoga manevarskog odreda;
6. manevrist – radnik koji obavlja manevarske poslove i rukuje skretnicama na samom mjestu u manevarskom putu vožnje, a po potrebi sudjeluje i u osiguranju voznoga puta;
7. manevarski odred – zajednički naziv za rukovatelja manevrom i određeni broj manevrista;
8. manevarsko osoblje – zajednički naziv za osoblje vučnog vozila i manevarski odred koji sudjeluju kod manevriranja;
9. nadzorni skretničar – radnik koji sudjeluje u osiguranju voznog puta vlaka, manevriranju, obavlja pregled skretnica i čuva ključeve zaključanih skretnica;
10. skretničar – radnik koji izravno ili sa središnjeg mjesta rukuje skretnicama radi postavljanja voznih putova;
11. skretničko osoblje – zajednički naziv za nadzornog skretničara i skretničara;
12. popisni vlakovođa – radnik koji u kolodvoru obavlja pripremne poslove potrebne za urednu i sigurnu otpremu vlaka;
13. kolodvorsko osoblje – zajednički naziv za prometnika vlakova, manevarski odred, skretničko osoblje i popisnog vlakovođu koji rade u odnosnom kolodvoru;
14. vlakovođa – radnik koji sudjeluje u radu vlaka na otvorenoj pruzi, u službenom mjestu i na industrijskom kolosijeku;
15. manevrist na vlaku – radnik koji obavlja usputne manevarske i druge propisane poslove kod vlaka na otvorenoj pruzi, u službenom mjestu i na industrijskom kolosijeku;
16. kondukter – radnik koji obavlja prometne i prijevozne poslove kod vlaka za prijevoz putnika;
17. vlakopravno osoblje – zajednički naziv za vlakovođu, manevriste na vlaku odnosno konduktere kod jednog vlaka;
18. strojovođa – radnik koji upravlja vučnim vozilom kod vožnje vlaka i manevriranja;
19. strojovođa pilot – strojovođa koji poznaje prilike na pruzi te se dodjeljuje strojovođi koji vozi vlak na njemu nepoznatoj pruzi kako bi ga pravodobno upozorio na signale, signalne oznake i karakteristična mjesta na otvorenoj pruzi i u službenim mjestima. Strojovođa pilot najmanje mora poznavati rukovanje kočnicom vučnog vozila, s čime ga je strojovođa koji upravlja vučnim vozilom obavezan upoznati pri dolasku na vučno vozilo. Strojovođa i strojovođa pilot odgovorni su za sigurnu i urednu vožnju vlaka;
20. pomoćnik strojovođe – radnik koji pomaže strojovođi i obavlja druge poslove propisane kod vlaka;
21. osoblje vučnog vozila – zajednički naziv za strojovođu i pomoćnika strojovođe;
22. osoblje vlaka – zajednički naziv za vlakopravno osoblje i osoblje vučnog vozila;
23. pregledač vagona – radnik koji obavlja tehnički pregled vagona, tehničku pripremu vlaka, pregled pravilnog tovarjenja i osiguranja pošiljaka za koje prijevoznik procijeni da je potreban pregled pregledača vagona te obavlja propisanu probu kočenja
24. vozač – radnik koji upravlja vozilom za posebne željezničke namjene;
25. čuvar prijelaza – radnik koji sudjeluje u osiguranju željezničkog prometa preko željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza (u daljnjem tekstu: prijelazi);

26. osoblje pruge – zajednički naziv za odjavničara i čuvara prijelaza.

II. NAMJENA, VRSTE I OZNAČAVANJE VLAKOVA

Namjena vlakova

Članak 10.

Prema ovom pravilniku, vlakovi mogu imati sljedeću namjenu:

- vlakovi za prijevoz putnika,
- vlakovi za prijevoz stvari (u daljnjem tekstu: teretni vlakovi),
- vlakovi za željezničke potrebe (u daljnjem tekstu: službeni vlakovi) i
- vlakovi za posebne namjene.

Vrste vlakova

Članak 11.

(1) Vlakovi za prijevoz putnika su:

- EuroCity (EC) vlak,
- InterCity (IC) vlak,
- ekspresni vlak,
- brzi vlak,
- ubrzani vlak,
- putnički vlak,
- pogranični vlak,
- prigradski vlak.

(2) Teretni vlakovi su:

- ekspresni vlak,
- brzi vlak,
- vojni vlak,
- maršrutni vlak,
- direktni vlak,
- dionički vlak,
- sabirni vlak,
- kružni vlak,
- industrijski vlak.

(3) Službeni vlakovi su:

- vlak za prijevoz željezničkih radnika,
- vlak za prijevoz prazne putničke garniture,
- lokomotivski vlak,
- pokusni vlak,
- vlak za potrebe održavanja infrastrukture,
- materijalni vlak.

(4) Vlakovi za posebne namjene su:

- pomoćni vlak,
- pomoćno vučno vozilo,
- izvidnički vlak,
- lokomotiva krstarica.

Redovnost vlakova u prometu

Članak 12.

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

(2) Osnovnim vlakom smatra se svaki redovni ili izvanredni vlak kojemu je vozni red unaprijed ustanovljen i objavljen voznim redom.

(3) Izvanredni vlak može biti:

a) vlak po potrebi – vlak za koji u postojećem voznom redu postoji vozni red, ali ne i kalendar prometa, tako da on vozi samo u slučaju potrebe;

b) podijeljeni vlak – vlak za koji se rabi vozni red nekoga redovnoga ili prije u promet uvedenoga izvanrednog vlaka;

c) posebni vlak – vlak koji vozi povremeno po posebnom voznom redu. Vozni red posebnog vlaka izrađen je postojećim voznim redom ili se izrađuje za odnosnu situaciju. Posebni vlak je i redovni vlak koji izuzetno vozi pomoćnim prijevoznim putom;

d) izvanredan međunarodni teretni vlak uveden u promet po posebnom kontingentu brojeva koji se određuje za svaki vozni red.

(4) Ako izvanredni vlak ne može voziti pod uvjetima iz prethodnoga stavka, onda se za takav vlak rabi vozni red najpogodnijeg vlaka, a elementi voznog reda koji su drugačiji propisuju se pismenim nalogom.

Rangiranje vlakova

Članak 13.

(1) Prema važnosti u reguliranju kretanja vlakova, vlakovi imaju sljedeći redoslijed u rangiranju i davanju prednosti:

- EuroCity (EC) vlak,
- InterCity (IC) vlak,
- ekspresni vlak,
- brzi vlak,
- ubrzani vlak,
- putnički vlak,
- pogranični vlak,
- prigradski vlak,
- teretni vlak iz međunarodnog prometa,
- ekspresni teretni vlak,
- brzi teretni vlak,
- vlak za prijevoz željezničkih radnika,
- vojni vlak,
- maršrutni vlak,
- direktni vlak,
- dionički vlak,
- vlak za posebne namjene,
- sabirni vlak,
- kružni vlak,
- industrijski vlak,
- službeni vlak.

(2) Vlak iz međunarodnog prometa ima prednost ispred vlaka istog ranga iz unutarnjeg prometa.

(3) Pojedininim vlakovima može se dati viši rang, što se može odrediti voznim redom ili operativno u suglasnosti sa željezničkim prijevoznicima kojih se to tiče.

Označavanje vlakova

Članak 14.

- (1) Vlak mora biti označen na način propisan ovim pravilnikom. Službeni vlakovi osim vlakova za prijevoz željezničkih radnika, vlakovi za posebne namjene i vojni vlakovi označavaju se prema odredbama za označavanje teretnih vlakova, a uvjeti vožnje određuju se u skladu sa sastavom vlaka i karakteristikama pruge.
- (2) Vlakovi na prugama u Republici Hrvatskoj označavaju se arapskim brojevima koji se sastoje od najviše pet znamenaka.
- (3) Jednim brojem može biti označen samo jedan vlak.
- (4) Vlak se označava samo jednim brojem na cijeloj voznoj relaciji.
- (5) Pod voznom relacijom vlaka podrazumijeva se njegov put od polaznoga do odredišnog kolodvora.
- (6) Broj vlaka formira se tako da se iz broja može odrediti pripadnost međunarodnome ili unutarnjem prometu, vrsta prijevoza, rang i smjer kretanja vlaka.
- (7) Brojevi vlakova iz međunarodnog prometa određuju se u skladu s međunarodnim propisima ili bilateralnim sporazumima sa susjednim željezničkim upravama.
- (8) Parovi vlakova za prijevoz putnika označavaju se dvama susjednim odgovarajućim brojevima, s tim da je parni broj manji.

Članak 15.

- (1) Vlakovi koji voze u smjeru sjever-jug i zapad-istok označavaju se neparnim brojem na mjestu znamenke za jedinicu, a vlakovi koji voze u suprotnom smjeru parnim brojem, ali su moguća i odstupanja u skladu s odredbama ovoga članka.
- (2) Kad vlak vozi preko više pruga, može biti označen i suprotno od odredaba stavka 1. ovoga članka.
- (3) Pregled označavanja neparnog smjera pruge nalazi se u prilogu 1. ovog Pravilnika.

Označavanje vlakova za prijevoz putnika iz međunarodnoga prometa

Članak 16.

- (1) Vlakovi za prijevoz putnika iz međunarodnog prometa označavaju se sljedećim brojevima:
 - a) od 1 do 299 – EuroCity i InterCity vlakovi,
 - b) od 300 do 499 – ekspresni i brzi vlakovi.
- (2) Podijeljeni međunarodni vlakovi označavaju se dodavanjem dopunskih brojeva ispred broja osnovnoga vlaka, i to:
 - a) 10 – kad podijeljeni vlak, prethodno planiran, vozi ispred osnovnog vlaka i ima isti prijevozni put i vozni red kao osnovni vlak,
 - b) 11 – kad podijeljeni vlak, prethodno planiran, vozi iza osnovnog vlaka i ima isti prijevozni put i vozni red kao osnovni vlak,
 - c) 12 – kad podijeljeni vlak vozi ispred ili iza osnovnoga vlaka istim prijevoznim putom i ima isti vozni red kao osnovni vlak, osim zadržavanja u službenim mjestima.
 - d) 14, 15, 16, 17, 18 i 19 – podijeljenom ili posebnom vlaku kojemu se zadržavanje i drugi elementi voznoga reda određuju kod uvođenja u promet.
- (3) Podijeljeni vlakovi vlakova koji nose brojeve od 1 – 99 označavaju se u skladu s prethodnim stavkom, s time što se prethodno broj osnovnog vlaka svede na troznamenasti broj dodavanjem znamenke nula na mjestu za desetice i stotice ili samo na mjestu za stotice (npr. podijeljeni vlak vlaka 10 je 10010, 11010 i sl.).

- (4) Vlakovi koji voze u određenom razdoblju godine (sezoni) označavaju se brojevima od 1000 do 1299 (u daljnjem tekstu: sezonski vlakovi).
- (5) Vlakovi za prijevoz praćenih automobila (u daljnjem tekstu: auto-vlakovi) označavaju se brojevima od 1300 do 1499.
- (6) Ekspresni i brzi vlakovi iz međunarodnog prometa označeni brojevima od 300 do 499 ne mogu voziti kao sezonski vlakovi.
- (7) Agencijski vlakovi označavaju se brojevima od 13000 do 13499.
- (8) Vlakovi iz međunarodnog prometa, i to sezonski vlakovi, auto-vlakovi i agencijski vlakovi, ne mogu voziti kao podijeljeni vlakovi.

Označavanje vlakova za prijevoz putnika iz unutarnjeg prometa

Članak 17.

- (1) Vlakovi za prijevoz putnika iz unutarnjeg prometa označavaju se sljedećim brojevima:
- od 500 do 599 – InterCity vlakovi,
 - od 600 do 699 – ekspresni vlakovi,
 - od 700 do 899 – brzi vlakovi,
 - od 900 do 999 – ubrzani vlakovi.
- (2) Podijeljeni vlakovi iz prethodnoga stavka ovog članka označavaju se u skladu s odredbama članka 16. stavka 2. ovoga Pravilnika.
- (3) Sezonski vlakovi vlakova iz stavka 1. ovoga članka označavaju se dodavanjem znamenke 1 ispred broja vlaka (npr. sezonski vlak vlaka 500 je vlak 1500).
- (4) Podijeljeni vlak vlaka iz prethodnog stavka označava se dodavanjem znamenke 3 ispred četveroznamenkastog broja vlaka (npr. podijeljeni vlak vlaka 1500 je vlak 31500).
- (5) Drugi vlakovi za prijevoz putnika te vlakovi za prijevoz željezničkih radnika označavaju se brojevima od 2000 do 8999, i to:
- od 2000 do 6999 – putnički vlak,
 - od 7000 do 7999 – pogranični vlak,
 - od 8000 do 8899 – prigradski vlak,
 - od 8900 do 8999 – vlak za prijevoz željezničkih radnika.
- (6) Podijeljeni vlakovi vlakova iz prethodnoga stavka označavaju se dodavanjem znamenke 3 na mjestu za desetisućicu ispred četveroznamenkastog broja osnovnog vlaka (npr. podijeljeni vlak vlaka 5405 je vlak 35405).
- (7) Sezonski vlakovi vlakova iz stavka 5. ovoga članka označavaju se dodavanjem znamenke 2 ispred broja vlaka (npr. sezonski vlak vlaka 5405 je vlak 25405).
- (8) Auto-vlakovi označavaju se brojevima od 9000 do 9999.
- (9) Agencijski vlakovi i njihovi priključci označavaju se brojevima od 13500 do 13999.
- (10) Sezonski vlakovi iz stavka 7. ovoga članka, auto-vlakovi i agencijski vlakovi ne mogu voziti kao podijeljeni vlakovi.

Označavanje teretnih vlakova iz međunarodnog prometa

Članak 18.

- (1) Teretni vlakovi iz međunarodnog prometa označavaju se brojevima od 40000 do 49999.

(2) Prema ukupnom broju željezničkih uprava preko kojih vlakovi voze, oni se označavaju sljedećim brojevima:

a) od 40000 do 40999 i

od 46000 do 46999 – vlakovi koji voze prugama četiriju i više željezničkih uprava,

b) od 41000 do 45999 i

od 47000 do 49999 – vlakovi koji voze prugama najviše triju željezničkih uprava.

(3) Prema sastavu, vlakovi su označeni sljedećim brojevima:

a) od 40000 do 43999 – vlakovi iz kombiniranoga prometa,

b) od 44000 do 46299 – vlakovi s pojedinačnim vagonima,

c) od 46300 do 49999 – vlakovi s jedinstvenim teretom.

(4) Za vlakove koji voze na prugama dviju susjednih željezničkih uprava, a započinju vožnju u izlaznom graničnom kolodvoru odnosno završavaju vožnju u ulaznom graničnom kolodvoru, željezničke uprave mogu dogovoriti primjenu brojeva iz unutarnjeg prometa.

(5) U međunarodnom prometu nema podijeljenih teretnih vlakova.

(6) Ako se pojavi potreba da se u promet uvede izvanredni teretni vlak iz međunarodnog prometa, za tu svrhu rabi se broj vlaka predviđen posebnim kontingentom brojeva iz međunarodnog prometa. Taj kontingent brojeva objavljuje se u voznom redu. Pritom je potrebno objaviti cijelu relaciju na kojoj vlak može voziti. Za takav vlak ne objavljuje se vozni red, nego se rabi vozni red pogodnoga vlaka na odnosnoj voznoj relaciji. O voznom redu osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogom, a drugo izvršno osoblje obavještava se o tome u sklopu redovnoga odnosno izvanrednog izvještaja o promjenama u prometu vlakova.

Označavanje teretnih vlakova iz unutarnjeg prometa

Članak 19.

(1) Teretni vlakovi iz unutarnjeg prometa označavaju se brojevima od 50000 do 79999, i to tako da:

a) znamenka 5, 6 i 7 na mjestu za desetisućicu označava pripadnost unutarnjem prometu

b) znamenka na mjestu za tisućicu označava vrstu vlaka, i to:

0 – ekspresni teretni vlak ako su posljednje tri znamenke od 000 do 199 te brzi teretni vlak ako su posljednje tri znamenke od 200 do 499,

1 – direktni i maršrutni vlak,

2 i 3 – dionički vlak,

4 – vojni vlak,

5 – sabirni vlak,

6 – kružni i industrijski vlak; kružni ako su posljednje tri znamenke od 000 do 399 te industrijski ako su posljednje tri znamenke od 400 do 499,

7 – vlak za posebne namjene i službeni vlak, osim lokomotivskog vlaka i vlaka za prijevoz željezničkih radnika,

8 i 9 – lokomotivski vlak.

(2) U svakoj tisući brojeva s prvih pet stotina brojeva odnosno posljednjim trima znamenkama od 000 do 499 označavaju se osnovni vlakovi, a s drugih pet stotina brojeva odnosno posljednjim trima znamenkama od 500 do 999 označavaju se podijeljeni vlakovi. Kad se uvodi podijeljeni vlak nekoga teretnog vlaka njegov broj određuje se tako što se broj osnovnoga vlaka zbroji s 500 (npr. podijeljeni vlak vlaka 68154 je vlak 68654).

Zajedničke odredbe u vezi s označavanjem vlakova

Članak 20.

(1) Ako s područja susjednih željeznica na pruge Republike Hrvatske dolazi vlak označen brojem koji nije u skladu s načinom označavanja u Republici Hrvatskoj, prometna operativa označava takav vlak u skladu s načinom označavanja vlakova u Republici Hrvatskoj ako sa susjednom željezničkom upravom nije dogovoreno drugačije.

(2) Nakon raspuštanja vlaka i njegove otpreme istog dana vlak se otprema pod istim brojem, osim ako prometna operativa ne odredi drugačije. Sljedeći ili neki drugi dan prometna operativa određuje broj takvoga vlaka po prikladnoj trasi.

(3) Kada se osnovni ili podijeljeni vlak otprema pomoćnim prijevoznim putom u promet se uvodi pod istim brojem pod kojim vozi na redovnoj relaciji te se smatra posebnim vlakom. Vozni red toga posebnog vlaka može biti unaprijed predviđen, ili ga može odrediti prometna operativa. Ako vlak vozi preko područja više prometnih operativa, a vozni red nije unaprijed određen, služba nadležna za poslove prometne operative određuje vozni red po kojemu će voziti taj vlak. Strojovođa se u tom slučaju o voznom redu obavještava pismenim nalogom, a vozni red mu se predaje kao prilog pismenom nalogu. Vlakopravno osoblje obavještava se o tome da vlak vozi pomoćnim prijevoznim putom i o predviđenim mjestima zaustavljanja. Vozni red koji nije unaprijed predviđen određuje se tako da se vlaku odredi da vozi po voznom redu postojećeg vlaka na pomoćnom prijevoznom putu, a možebitne razlike u voznom redu propisuju se pismenim nalogom.

III. INFRASTRUKTURNI PODSUSTAVI

Infrastrukturni podsustavi

Članak 21.

Infrastrukturni podsustavi su građevinski, elektroenergetski, prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav te ostali funkcionalni dijelovi i oprema određeni Pravilnikom o željezničkoj infrastrukturi (»Narodne novine« br. 127/05 i 16/08), koji služe za sigurno, uredno i nesmetano odvijanje željezničkog prometa.

Položaj i označavanje skretnica

Članak 22.

(1) Skretnica je konstrukcija gornjeg pružnog ustroja koja međusobno povezuje dva ili više kolosijeka i koja omogućuje prelazak vozila odnosno vlaka s jednoga 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 jest propisani položaj u koji skretnica mora biti postavljena kada se preko nje ne predviđa vožnja.

(5) Pravilan položaj jest položaj u koji skretnica mora biti postavljena za predstojeću vožnju vlaka odnosno vozila. Kada se vožnja mora obaviti preko skretnice koja je u redovnom položaju, onda se taj položaj smatra pravilnim položajem.

(6) Skretnica bez obzira na položaj mora biti tehnički ispravna i jezičci (prijevodnice) moraju biti priljubljeni uz glavnu tračnicu.

(7) Skretnice u službenim mjestima označavaju se arapskim brojevima počevši od broja 1, od početne prema krajnjoj točki pruge, a po potrebi mogu imati dodatne slovne oznake te mogu biti posebno označene po kolosiječnim skupinama.

Osiguranje skretnica

Članak 23.

- (1) Osiguranim skretnicama smatraju se:
- skretnice kojima se rukuje i koje se zabravljaju iz središnjeg mjesta,
 - skretnice kojima se rukuje na samom mjestu, a zabravljaju se iz središnjeg mjesta,
 - skretnice kojima se rukuje i koje se zaključavaju na samom mjestu.
- (2) Skretnice kojima se ne rukuje i koje se ne zabravljaju odnosno zaključavaju u skladu s odredbama stavka 1. ovog članka smatraju se neosiguranim, osim tada 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 podzakonskog općeg akta kojim se propisuju tehnički uvjeti kojima moraju udovoljavati željeznički infrastrukturni podsustavi.
- (4) Osigurane skretnice dijele se na:
- a) pouzdano pritrđene skretnice su one 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 pritrđenima bez obzira na to postavljaju li se skupno ili pojedinačno te i onda kad 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.
- b) pouzdano zaključane skretnice su one skretnice koje se postavljaju i zaključavaju skretničkom bravom izravno na samome 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.
- c) pritrđene su sljedeće skretnice:
- sve osigurane skretnice opisane pod a) ako 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,
 - skretnice opisane pod b) ako nisu u ključevnoj ovisnosti s glavnim signalima.
- (5) Skretnica osigurana ambulantnom bravom smatra se privremeno osiguranom skretnicom. Najveća dopuštena brzina preko takve skretnice vožnjom uz jezičak ne smije biti veća od 20 km/h.

Neispravnost skretnica

Članak 24.

- (1) Kad na osiguranoj skretnici dođe do neispravnosti, skretnica se smatra neosiguranom sve dok se ta neispravnost ne otkloni. Skretnica se smatra neosiguranom i za vrijeme dok je isključena iz SS uređaja zbog izvođenja radova na njemu ili na samoj skretnici. Skretnica se smatra neosiguranom onda kada je nije moguće osigurati u voznome putu na propisani način.
- (2) Presijecanje skretnice jest 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 vožnje preko takvih skretnica dopušta ili zabranjuje TK-dispečer, a način osiguranja skretnica u nezaposjednutom TK-kolodvoru propisuje upravitelj infrastrukture.
- (4) Nakon što se utvrdi da je skretnica presječena, mora se postupiti na sljedeći način:

- prometnik vlakova odnosno nadzorni skretničar 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,
- za vožnju preko presječene skretnice niz jezičak skretnica ne smije biti osigurana ambulantnom bravom,
- najveća dopuštena brzina preko presječene skretnice je do 20 km/h,
- svaki pregled presječene skretnice prometnik vlakova odnosno nadzorni skretničar 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.

Signalno-sigurnosni uređaji

Članak 25.

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

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

- uređaji za osiguranje službenih mjesta,
- uređaji za osiguranje prometa u međukolodvorskom području (pružni uređaji),
- uređaji za osiguranje prijelaza,
- uređaji za središnje upravljanje prometom (uređaji daljinskoga upravljanja),
- uređaji za prijenos podataka i djelovanje na vlak (AS – autostop uređaj i ETCS – Europski sustav kontrole vlaka),
- uređaji za automatizaciju ranžirnih kolodvora,
- uređaji za dopunsku zaštitu.

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

(4) APB je SS uređaj za osiguranje uzastopnih vožnji dvaju ili više vlakova i onemogućavanje istodobnih vožnji vlakova suprotnog smjera po istom kolosijeku između dvaju susjednih kolodvora.

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

(6) Uređaji za osiguranje prijelaza jesu SS uređaji za zatvaranje prijelaza te davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili samo davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka.

(7) Uređaji za središnje upravljanje prometom odnosno TK-uređaji jesu uređaji za središnje daljinsko upravljanje i nadzor nad stanjem SS uređaja na pruzi ili na dijelu pruge.

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

(9) Podrobniji opisi tehničko-tehnološke opremljenosti svakoga 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 odnosno TK-uređajima. Te naputke izrađuje i donosi upravitelj infrastrukture.

Sporazumijevanje u prometu

Članak 26.

(1) Kod obavljanja prometnih poslova sporazumijevanje se obavlja usmeno ili pomoću telefona, mobitela, telefaksa, teleprintera te radiofonskih ili informatičkih uređaja.

(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 radnika. Svjedok može biti radnik službenog mjesta iz kojeg se daje priopćenje ili iz drugog službenog mjesta odnosno radnik osoblja vlaka.

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

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

IV. ODREDBE O MANEVIRANJU

Manevriranje

Članak 27.

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

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

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

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

(5) Kod manevarskih kretanja samoga 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.

(6) 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 ovim pravilnikom.

(7) Manevarska kretanja na prijelazima smiju se obavljati samo kad se na odnosnim prijelazima osigura promet.

(8) 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.

Manevarski radnici

Članak 28.

- (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 najmanje jednoga rukovatelja manevrom i jednoga manevrista.
- (3) Manevarsko vučno vozilo zaposjeda se samo strojovođom ili strojovođom i pomoćnikom, ovisno o njegovim tehničkim značajkama.
- (4) Kad vozna lokomotiva obavlja manevarske poslove, lokomotiva i osoblje smatraju se manevarskom lokomotivom odnosno osobljem manevarske lokomotive, a vlakopravno osoblje teretnog vlaka smatra se manevarskim radnicima.
- (5) U kolodvoru u kojemu se manevarski poslovi obavljaju stalnom kolodvorskom manevrom, radne lokomotive ne obavljaju manevarske poslove, osim kod sabirnih vlakova i kod lokomotivskih vožnji.
- (6) Manevarski sastav čini vučno vozilo s međusobno zakvačenim vozilima ili bez njih.
- (7) Pri manevriranju manevristi zaposjedaju manevarska mjesta koja se određuju rasporedom manevarskoga rada ili ih raspoređuje rukovatelj manevrom.
- (8) Organizaciju manevarskog rada za svaki pojedini kolodvor propisuje upravitelj infrastrukture.
- (9) Rukovatelj manevrom neposredno rukovodi manevriranjem prema rasporedu manevriranja, pri čemu mora:
 - upoznati manevarsko i skretničko osoblje s manevarskim kretanjima, osobito kad su potrebne iznimne mjere opreznosti,
 - uvjeriti se da su osigurana sredstva za usporavanje, zaustavljanje i osiguranje vozila od 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 radio-uređajem,
 - svakome manevarskom radniku odrediti poslove (ako to unaprijed nije učinjeno rasporedom rada),
 - nakon završetka manevriranja ili obavljanja pojedine manevarske vožnje provjeriti položaj skretnica i iskliznica, smještaj sredstava za zaustavljanje i osiguranje 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.
- (10) Kod vlakova s vlakovođom dužnost rukovatelja manevrom obnaša vlakovođa. Ako je vlak bez vlakovođe, dužnost rukovatelja manevrom obnaša prometnik vlakova odnosno radnik kojega on odredi rasporedom manevriranja.

Manevarska kretanja

Članak 29.

- (1) Manevarsko kretanje može biti:
- manevarska vožnja, to je vuča ili guranje vozila vučnim vozilom,
 - odbacivanje, to je ubrzavanje guranih vozila koja nisu zakvačena za manevarski sastav do određene brzine i naglo zaustavljanje manevarske vožnje pri čemu nezakvačena vozila nastavljaju kretanje,
 - spuštanje, to je manevarsko kretanje kod kojega se vozila na kolosijeku koji leži u padu ili pomoću posebnog postrojenja za spuštanje ubrzavaju odnosno spuštaju,
 - lokomotivska vožnja, to je kretanje samoga vučnog vozila ili vučnoga vozila s najviše 12 osovina vučenih vozila koja su automatski kočena,
 - kretanje prijenosnicom ili okretnicom,
 - premještanje vozila pomoću odgovarajućeg sredstva ili postrojenja.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) 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.
- (5) 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 krnje kolosijeke,
 - na kolosijeke između kojih se nalaze peroni ispod kojih ne postoje pothodnici.
- (6) Kolosijeci na koje je zabranjeno odbacivanje i spuštanje moraju se naznačiti u voznom redu i poslovnom redu kolodvora.
- (7) 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.

(8) Za svaku spuštalicu upravitelj infrastrukture izrađuje uputu kojom se detaljno propisuje rad na njoj i ona mora biti sastavni dio poslovnog reda kolodvora.

Lokomotivska vožnja

Članak 30.

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

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

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

(3) 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.

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

- signalnim znakovima graničnih kolosiječnih signala ili manevarskih signala za zaštitu voznoga puta,
- ručnim signalnim znakovima,
- neposredno usmeno, razglasom ili mobilnim sredstvima za sporazumijevanje.

(5) Kolodvore u kojima se dopušta lokomotivska vožnja bez pratitelja određuje upravitelj infrastrukture u skladu s uvjetima propisanim u ovome članku. Popis tih kolodvora nalazi se u voznom redu.

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

(7) Zapovijed nadzornoga skretničara odnosno skretničara za lokomotivsku vožnju vrijedi samo za njegovo skretničko područje. Ako se lokomotivska vožnja obavlja preko više skretničkih područja, zapovijed se daje od jednoga do drugoga skretničkog područja. Ako strojovođa ne primi zapovijed za vožnju, mora stati ispred međnika prve skretnice sljedećega skretničkog područja i čekati na zapovijed. Ako se dvije ili više lokomotiva kreću jedna za drugom, zapovijed se daje pojedinačno za svaku lokomotivsku vožnju.

(8) Zaprežna i vozna lokomotiva koje istodobno izlaze ili ulaze u lokomotivski depo moraju biti međusobno zakvačene.

(9) Ako se lokomotivska vožnja bez pratitelja obavlja vučnim vozilom koje ima dvije upravljačnice, strojovođa obavezno zaposjeda prvu upravljačnicu u voznom smjeru.

Brzina manevarskog kretanja

Članak 31.

(1) Brzina manevarskoga kretanja odnosno manevarska brzina mora se prilagoditi tako da se manevarski sastav može sigurno zaustaviti na željenom mjestu.

(2) Manevarska brzina ovisi o nagibu kolosijeka, kočnoj masi manevarskog sastava, izboru najpogodnije vrste kočenja i za svaki kolodvor određuje se temeljem pravila o kočenju propisanih ovim pravilnikom. Ta brzina mora biti upisana u poslovni red kolodvora.

(3) Dopuštena manevarska brzina preko skretnica 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.

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

(5) Pri manevarskim kretanjima po kolosijecima između kojih se nalaze peroni ispod kojih ne postoje pothodnici i gdje može doći do povrede trećih osoba, manevarska brzina ne smije biti veća od 10 km/h. Po takvim kolosijecima dopuštene su samo manevarska i lokomotivska vožnja. Manevarska vožnja guranjem dopuštena je samo ako se na čelu manevarskog sastava nalazi manevarski radnik.

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

Manevarski vozni putovi

Članak 32.

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

(2) Manevarski vozni put sadržava jedan ili više kolosijeka odnosno dijelova kolosijeka sa skretnicama preko kojih se obavlja manevarsko kretanje do mjesta zaustavljanja.

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

(4) Manevarski vozni put osigurava radnik određen poslovnim redom kolodvora, i to TK-dispečer, prometnik vlakova, skretničko osoblje, manevarsko osoblje ili vlakopratno osoblje.

(5) Željeznički prijevoznik daje upravitelju infrastrukture podatke o tome koje njegovo izvršno osoblje radi manevarske poslove u kolodvoru.

(6) Za pravilan položaj skretnica na manevarskome voznom putu odgovoran je radnik koji njima rukuje.

(7) Za provjeru cijeloga manevarskoga voznog puta odgovoran je radnik koji rukuje skretnicama odnosno radnik koji zapovijeda manevarsko kretanje.

(8) Ako skretnice imaju skretničke signale, radnik koji zapovijeda manevarsko kretanje, strojovođa na čelu manevarskoga sastava odnosno radnik na čelu guranoga manevarskog sastava moraju paziti signaliziraju li signali da je skretnica u pravilnom položaju te u protivnom moraju poduzeti mjere za zaustavljanje kretanja.

(9) Nakon završetka manevarskih kretanja skretnice se moraju postaviti u redovan položaj.

(10) Manevarski vozni put postavlja se na zahtjev rukovatelja manevrom.

Članak 33.

(1) Prije manevarskog kretanja rukovatelj manevrom odnosno radnik koji neposredno rukovodi manevriranjem mora se uvjeriti:

- da je manevarski vozni put slobodan,
- da stalni signali, skretnice, iskliznice, prijenosnice, okretnice, mostovi vagonskih vaga itd. dopuštaju manevriranje,
- da su sredstva za zaustavljanje uklonjena s manevarskoga voznog puta,
- da je promet na prijelazu osiguran u skladu s odnosnim pravilima za vlak,
- da su motke za uzemljenje uklonjene, a napon u kontaktnoj mreži uključen,
- da na manipulativnim kolosijecima nema radnika i stvari,
- da su pri predgrijavanju i provjeri kočnica stabilnim postrojenjem uklonjene signalne ploče, kabeli i zračni vodovi,
- da su vozila u manevarskom sastavu međusobno zakvačena, a vozila koja ostaju na kolosijeku da su 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 34.

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

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

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

Sporazumijevanje pri manevriranju

Članak 35.

(1) Zapovijed za manevriranje prometnik vlakova daje rukovatelju manevrom pismeno ili usmeno. Na TK-prugama sporazumijevanje se obavlja isključivo sredstvima dokaznog sporazumijevanja.

(2) 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.

(3) O početku i završetku odnosno o obavljenim pojedinim manevarskim zadacima, rukovatelj manevrom izvještava prometnika vlakova te mu vraća ispostavljeni raspored manevriranja.

(4) Kad manevriranje obavlja vlakopratio osoblje, sporazumijevanje je obavezno usmeno i pismeno rasporedom manevriranja.

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

(6) Pri manevriranju na ravnom kolosijeku manevristi se nalaze na strani strojovođe, a u horizontalnom luku na njegovoj unutarnjoj strani.

(7) Pri manevriranju lokomotivom koja je zaposjednuta samo strojovođom, rukovatelj manevrom prije početka manevriranja određuje s koje će se strane davati signalni znakovi, osim kod lokomotiva koje imaju upravljački stol samo s jedne strane gdje se signalni znakovi daju s one strane manevarskog sastava na kojoj se nalazi strojovođa. Kod manevriranja u horizontalnom luku signalni znakovi daju se uvijek s unutarnje strane luka.

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

Kvačenje i otkvačivanje vozila

Članak 36.

(1) Pod pojmom kvačenja podrazumijevaju se poslovi vezani za kvačenje i otkvačivanje željezničkih vozila bez obzira na vrstu kvačila.

(2) Kvačenje može biti:

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

Članak 37.

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

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

Članak 38.

(1) Kvačenje vagona redovno obavlja jedan radnik. Drugi radnik može pružiti pomoć samo kad vozila miruju i ako to zahtijeva radnik koji je prvi ušao među vozila.

(2) Kad se kvačenje vozila obavlja na opasnim mjestima (skretnicama, križištima i drugo), osim radnika koji obavlja kvačenje s vanjske strane mora biti još jedan radnik koji će poduzeti potrebne mjere ako radnik koji obavlja kvačenje bude ugrožen.

(3) Istodobni ulazak više radnika među vozila mora se izbjegavati. Ako se to iznimno mora učiniti, o tome će odlučiti i dati zapovijed rukovatelj manevrom. Daljnja vožnja smije započeti kada su svi radnici izašli iz kolosijeka. Signalni znak za pokretanje tada najprije daje radnik koji je posljednji izišao iz kolosijeka.

(4) Pri kvačenju vozila koja su u mirovanju s vozilima koja se dodaju tim vozilima manevrist čeka između tračnica kolosijeka dolazeći vagon odnosno vagone. Brzina dolazećih vagona 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 m.

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

Članak 39.

(1) Pri kvačenju vučnoga vozila za vlak uvijek se rabi kvačilo vučnoga 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 je to nemoguće onda ga treba staviti na za to predviđeni držač na prsnoj gredi vozila.

(2) Kopču kvačila treba pri zakopčavanju u 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 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. Taj postupak obavezan je:

- kod vlakova s prijevozom putnika,
- kod međusobno zakvačenih dizelskih i električnih lokomotiva,
- kod lokomotive koja je zakvačena za vagon, osim lokomotive koja potiskuje vlak (u daljnjem tekstu: potiskivalica).

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

(6) Kad 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 potom prijelaznice podići i pričvrstiti.

(7) Čelna vrata vagona zaključavaju se i osiguravaju sigurnosnom polugom, ukoliko se ona nalazi na popisu inventara vagona. Sigurnosnu polugu postavljaju i skidaju radnici tehničkog pregleda vagona, a u službenim mjestima bez radnika tehničkog pregleda vagona sigurnosnu polugu postavlja i skida manevarsko odnosno vlakopravno osoblje. Zabranjeno je pri otkvačivanju vagona ostaviti da ograde i mjehovi vise ili da budu nedostatno i nesigurno pričvršćeni.

Članak 40.

(1) Manevrist 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 radniku koji obavlja otkvačivanje vozila,
- razdvojiti sve električne vodove između vozila koja se razdvajaju,
- kabel za grijanje izvući i objesiti na njegov držač,
- kabel daljinske kontrole i razglasa putničkih vagona izvući i objesiti na njegov držač,
- mjehove otkopčati i razdvojiti,
- prijelaznice otvoriti, podići i pričvrstiti,
- zatvoriti čelne slavine glavnoga i napojnog zračnog voda onih vozila koja se razdvajaju,
- raskvačiti spojnice glavnoga i napojnog zračnog voda,
- zakvačiti kočničke spojnice za njihove držače,
- otvoriti čelnu slavinu glavnoga zračnog voda vagona odnosno skupine vagona koja ostaje u mjestu te nakon ispuštanja zraka čelnu slavinu glavnoga zračnog voda zatvoriti,
- kvačilo skinuti s vlačne kuke susjednog vozila i zakvačiti ga za njegov držač.

(3) Kod zakvačivanja redoslijed radnji je obrnut od redoslijeda pri otkvačivanju, s time što se najprije zakvači kvačilo, zatim spojnice i tek nakon toga smiju se otvoriti zračne slavine. Prije spajanja spojnica vučnoga vozila radnik koji obavlja zakvačivanje otvaranjem čelne slavine mora ispustiti nečistoće iz glavnoga zračnog voda lokomotive. Prije spajanja kabela za napajanje električnom energijom radnik koji obavlja spajanje mora od strojovođe preuzeti ručicu za prekid strujnog kruga.

(4) Otkvačivanje vagona za vrijeme guranja dopušteno je samo pri spuštanju i odbacivanju vagona kad se obavezno rabe motke ili vilice za otkvačivanje kojima se rukuje sa zemlje izvan kolosijeka. Otkvačivanje s vagonskih stuba za vrijeme guranja zabranjeno je.

Članak 41.

Osoblje koje obavlja otkvačivanje i zakvačivanje vozila i tom prilikom spaja ili razdvaja priključne vodove za snabdijevanje vagona električnom energijom mora biti poučeno i osposobljeno u skladu s odredbama internoga općeg akta o grijanju/klimatiziranju putničkih vagona koji donosi željeznički prijevoznik na temelju odredaba Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu.

Članak 42.

Kvačenje i otkvačivanje vučnih vozila kod vlakova obavlja se kako slijedi:

- motorne vlakove s poluautomatskim i automatskim kvačilom međusobno zakvačuje i otkvačuje osoblje vučnog vozila. Kod svih drugih motornih vlakova kvačenje i otkvačivanje, osim spajanja i razdvajanja kablova za grijanje i upravljanje, obavlja manevarsko osoblje, a ako njega nema skretničko osoblje;
- u kolodvorima lokomotive zakvačuje i otkvačuje manevarsko osoblje, a ako njega nema skretničko osoblje;
- u kolodvoru gdje nema manevarskog ili skretničkog osoblja te na otvorenoj pruzi kod vlaka bez manevrista, lokomotive zakvačuje i otkvačuje pomoćnik strojovođe;
- kod vlaka koji vozi u uvjetima SV-bez kvačenje i otkvačivanje u kolodvoru obavlja manevarsko ili skretničko osoblje, a ako ga nema, kvačenje i otkvačivanje obavlja izvršno osoblje željezničkog prijevoznika;
- kod pružanja pomoći vlaku na otvorenoj pruzi čija je lokomotiva neispravna, a vlak vozi u uvjetima SV-bez, pomoćnu lokomotivu zakvačuje pratitelj pomoćne lokomotive (pomoćnik strojovođe, manevarsko ili skretničko osoblje). Ako spomenutih radnika nema, pomoćnu lokomotivu na čelu vlaka zakvačuje strojovođa neispravne lokomotive, a na kraju vlaka strojovođa pomoćne lokomotive;
- u nezaposjednutim TK-kolodvorima postupa se kao na otvorenoj pruzi.

Uvjeti za manevriranje

Članak 43.

(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, glavni signali moraju signalizirati signalni znak »Stoj«.

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

Članak 44.

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 45.

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

(2) Manevriranje na izlaznom kolosijeku dvokolosiječne pruge dopušteno je redovno do mjesta koje je usporavno sa signalom granica manevriranja.

Članak 46.

(1) Manevriranje iza signala granica manevriranja dopušteno je po prethodnom odobrenju prometnika vlakova. Odobrenje se daje samo pod uvjetom da na odnosnom međukolodvorskom odsjeku nema nikakvih vozila.

(2) U službenim mjestima s prilaznim signalima za manevriranje preko ulazne skretnice vrijede odredbe za manevriranje iza signala granica manevriranja, s tim da se manevriranje umjesto iza signala granica manevriranja obavlja preko ulazne skretnice.

(3) Prije početka i nakon završetka manevriranja iza signala granica manevriranja odnosno preko ulazne skretnice u kolodvorima s prilaznim signalima, prometnik vlakova o tome dokazno obavještava susjedni kolodvor.

(4) Odobrenje za manevriranje iza signala granica manevriranja prometnik vlakova daje rukovatelju manevrom i strojovođi pismenim nalogom u kojem navodi prema kojem je susjednom kolodvoru

dopušteno manevriranje te do kojega se vremena (sat i minuta) dopušta manevriranje, o čemu mora obavijestiti i skretničko osoblje.

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

Članak 47.

(1) Na elektrificiranim prugama manevriranje elektrovučnim vozilom dopušteno je do signala granica 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 na voznome vodu otvorene pruge, ako signalna oznaka »Početak izoliranog preklopa« nije s kolodvorske strane zaštićena signalom granica manevriranja, kod manevarskih vožnji prema otvorenoj pruzi strojovođa električnoga vučnog vozila mora biti obaviješten pismenim nalogom o tome da je manevarska vožnja dopuštena samo do signalne oznake »Početak izoliranog preklopa«.

Iznimna opreznost pri manevriranju

Članak 48.

(1) Iznimna opreznost pri manevriranju potrebna je kod manevriranja vagonima olistanim listicom »Pozorno manevrirati«, vagonima zaposjednutim putnicima te vagonima s pratiteljima. Vagone s kojima je potrebno pažljivo manevrirati, osim vagona s pratiteljima obavezan je propisno olistati željeznički prijevoznik.

(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.

V. PRAVILA O KOČENJU

Opće odredbe o kočenju

Članak 49.

(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 kad se vlak raskine (u daljnjem tekstu: automatske kočnice).

(2) Vlak se uz automatske kočnice može dodatno kočiti još i elektromagnetnim, elektrodinamičkim, hidrodinamičkim i drugim kombinacijama kočnica.

(3) S obzirom na vrstu i brzinu vlaka, vrstu vagona i vrstu zračnih kočnica kod vlaka može se primijeniti:

- kočenje brzog djelovanja,
- kočenje sporog djelovanja.

Članak 50.

(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 brzini, organizaciji prometa i karakteristikama pruge za svaku prugu odnosno pružnu dionicu. Ovisno o zaustavnom putu određuje se mjesto ugradnje signala. Način određivanja zaustavnog puta propisan je općim aktom kojim se propisuju značenje i uporaba signala, signalnih znakova i signalnih oznaka u željezničkom prometu.

(3) Potrebni postoci kočenja određuju se ovisno o duljini zaustavnog puta, mjerodavnom nagibu pruge, vrsti automatskih kočnica i propisanoj brzini vlaka. Potrebni postotak kočenja svakog vlaka mora biti prikazan u voznom redu. Potrebne postotke kočenja propisuje upravitelj infrastrukture.

Članak 51.

(1) Ispravnu i djelatnu automatsku kočnicu moraju imati vučna vozila u pogonu te prvo i posljednje vučeno vozilo u vlaku.

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

Članak 52.

(1) Prije polaska vlaka iz polaznog kolodvora odnosno drugoga polaznog mjesta u kojem vlak započinje vožnju, mora se ustanoviti ispravnost automatskih kočnica u vlaku te ispravnost dopunskih kočnica, ako je to ovim pravilnikom propisano.

(2) Provjera ispravnosti automatskih kočnica mora se obaviti i u sljedećim situacijama:

- nakon svake promjene upravljačkog mjesta s kojeg se upravlja kočenjem vlaka, osim kod motornih vlakova koji dalje voze u istom sastavu,
- nakon dodavanja vozila u vlak,
- nakon svakog razdvajanja vlaka odnosno nakon ostavljanja jednoga ili više vozila koja se nalaze na kraju vlaka,
- nakon svake promjene strojovođe koji upravlja kočenjem vlaka, osim ako se međusobna primopredaja obavlja izravno na vodećem vozilu.

(3) Provjerom ispravnosti automatskih kočnica provjerava se i utvrđuje jesu li automatske kočnice u vlaku ispravne i djelatne. Obavljena provjera ispravnosti kočnica mora se evidentirati u evidencije propisane ovim pravilnikom.

(4) Polazak vlaka smije se dopustiti samo kada je provjerom ispravnosti automatskih kočnica utvrđeno da su one ispravne i djelatne te da je osigurana potrebna kočna masa vlaka.

(5) 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 tehnički pregled vozila u čiju se ispravnost sumnja.

Probe kočenja

Članak 53.

(1) Postupak kojim se ustanovljuje ispravnost kočnica i njihova spremnost za djelovanje u vlaku naziva se probom kočenja.

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

(3) Postoje četiri vrste proba kočenja, i to:

- A – potpuna proba kočenja kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnica svih kočenih vozila u vlaku,
- B – pojedinačna proba kočenja kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnica svih kočenih vozila koja su dodana nekome vlaku,

- C – priključna proba kočenja kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnice prvoga kočenog vozila koje se nalazi iza mjesta razdvajanja odnosno zakvačivanja za vlak; na motornim garniturama pri tome se provjerava kočenje i otkočivanje kočnice na prvome postolju do upravljačnice u smjeru vožnje vlaka,
- D – proba prolaznosti kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnice posljednjega kočenog vozila u vlaku.

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

(5) Probu kočenja obavljaju strojovođa i stručno osposobljeni radnik (u daljnjem tekstu: pregledni radnik). U kolodvoru u kojem je organizirana tehničko-pregledna djelatnost poslove preglednog radnika obavlja pregledač vagona.

(6) U službenim i drugim mjestima u kojima nije organizirana tehničko-pregledna djelatnost probe kočenja sa strojovođom obavljaju drugi pregledni radnici, i to po sljedećem redoslijedu:

- vozni vlakovođa,
- konduktar (na vlaku koji prati),
- pomoćnik strojovođe,
- rukovatelj manevrom,
- skretničar,
- prometnik vlakova.

(7) Potpunu probu kočenja na vlakovima za prijevoz putnika obavljaju strojovođa i pregledač vagona odnosno pregledač vagona sam na svim vlakovima pomoću stabilnog postrojenja.

(8) Ako u kolodvoru nije organizirana tehničko-pregledna djelatnost, a potrebno je obaviti potpunu probu kočenja na vlaku za prijevoz putnika, prometnik vlakova obavještava prometnog dispečera o potrebi da se obavi potpuna proba kočenja. Prometni dispečer traži dolazak pregledača vagona iz pogodnog kolodvora i o tome obavještava željezničkog prijevoznika.

(9) Na lokomotivskim vlakovima sastavljenim od više vučnih vozila probe kočenja obavljaju strojovođa vodećeg vučnog vozila sa strojovođama ostalih vučnih vozila.

(10) Na neradnoj lokomotivi koja se nalazi u vlaku koji nije lokomotivski za ispravnost kočnica odgovoran je pratitelj te lokomotive. U slučaju da kočnice na takvoj lokomotivi nisu ispravne, pratitelj lokomotive mora o neispravnosti izvijestiti preglednog radnika.

(11) Na svakom vučnom vozilu prije dolaska na područje kolodvora strojovođa obavlja potpunu probu kočenja koja se upisuje u evidenciju koja služi za primopredaju vučnog vozila.

(12) Potpunu i skraćenu probu kočenja vučnih vozila koja su opremljena elektronsko-računalnom dijagnostikom za probu kočenja, samostalno obavlja strojovođa. Za svako takvo vozilo to mora biti upisano u registru željezničkih vozila. O neispravnosti kočnica na takvim vozilima strojovođa vlaka koji se nalazi u kolodvoru mora obavijestiti prometnika vlakova odmah po saznanju odnosno po obavljenoj propisanoj probi kočenja. Ako neispravnost nastane tijekom vožnje, strojovođa zaustavlja vlak u prvom sljedećem kolodvoru i o neispravnosti obavještava prometnika vlakova.

Članak 54.

(1) Probu kočenja manevarskoga sastava sa strojovođom obavlja rukovatelj manevrom ili drugi pregledni radnik.

(2) Kod jednoposjeda vučnoga vozila i onda ako vlak vozi bez vlakopratnog osoblja, kada se na otvorenoj pruzi odnosno u nezaposjednutom kolodvoru ukaže potreba za obavljanjem probe kočenja, provjeru ispravnosti kočnica vlaka obavlja strojovođa uvođenjem početnog stupnja kočenja nakon pokretanja vlaka, i to pri brzini do 20 km/h. U prvome sljedećem kolodvoru mora se obaviti propisana proba kočenja.

- (3) Kod obavljanja probe kočenja upotrebljavaju se propisani signalni znakovi.
- (4) Proba kočenja obavlja se s obiju strana vlaka u položaju mjenjača vrste kočnice u kojemu će vlak voziti te u položaju mjenjača kočne sile u ovisnosti o prekretnoj masi.
- (5) Ako pri obavljanju probe kočenja postoji opasnost od samopokretanja vlaka, postupa se u skladu s odredbama ovoga Pravilnika o osiguravanju vlaka od samopokretanja.
- (6) Vremenske norme za obavljanje proba kočenja propisane su u prilogu 2. ovoga Pravilnika.

Potpuna proba kočenja

Članak 55.

Potpuna proba kočenja može se obavljati vučnim vozilom ili stabilnim postrojenjem.

Članak 56.

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

Članak 57.

(1) Na lokomotivskom vlaku te na radnom vučnom vozilu za funkcionalnu ispravnost kočnica odgovoran je strojovođa.

(2) Kod vlaka za prijevoz putnika koji se sastoji od jedne ili više motornih garnitura te kod lokomotivskog vlaka vrijedi potpuna proba kočenja koju strojovođa obavlja prije dolaska na područje kolodvora. Ako je lokomotivski vlak sastavljen od više vučnih vozila, probu kočenja obavlja strojovođa koji upravlja vožnjom vlaka sa strojovođama odnosno pratiteljima ostalih vučnih vozila u sastavu lokomotivskog vlaka. Potpuna proba kočenja na lokomotivskom vlaku i na vlaku za prijevoz putnika koji se sastoji od motornih garnitura ne evidentira se u putnome listu, nego samo u primopredajnoj knjizi vučnoga vozila.

(3) Na motornim vozilima za posebne namjene za ispravnost kočnica odgovoran je vozač toga vozila. Ako motorno vozilo vozi samo bez vučenih vozila, vrijedi proba kočenja evidentirana kod prijema vozila u radnome listu vozila. Ako motorno vozilo vuče vučena vozila, proba kočenja obavlja se pomoću toga vozila i evidentira se u popratnim ispravama vlaka.

Članak 58.

Potpuna proba kočenja obavlja se u sljedećim slučajevima:

- u polaznom kolodvoru nakon sastavljanja vlaka, osim ako ovim pravilnikom nije drugačije propisano,
- onda ako se vozna lokomotiva na sastavljeni vlak priključuje 24 sata i više nakon već obavljene potpune probe kočenja,
- nakon zadržavanja vlaka u službenom mjestu ili na otvorenoj pruzi pri vanjskoj temperaturi od -15 °C i nižoj od nje dulje od sat vremena; proba se tada obavlja neposredno prije polaska vlaka; ta proba ne mora se obaviti onda kada je tijekom zadržavanja vlaka potpuna proba bila obavljena najviše sat vremena prije polaska vlaka,
- na vlaku čije su kočnice bile prepunjene zbog čega se otkočivanje nije moglo obaviti vučnim vozilom nego otkočnim uređajima na vozilima,
- pošto strojovođa posumnja ili ustanovi da kočnice vlaka ne djeluju u dostatnoj mjeri,
- kod preuzimanja vlaka u graničnom kolodvoru ako sporazumom između željezničkih uprava odnosno željezničkih prijevoznika nije drugačije određeno.

Postupak kod potpune probe kočenja

Članak 59.

(1) U nezaposjednutoj upravljačnici lokomotive ili motornoga vlaka ručice kočnika postavljaju se u isključni odnosno zaprežni položaj.

(2) Vučno vozilo ili stabilno postrojenje uključuje se na glavni zračni vod vlaka. Preko kočnika glavni zračni vod puni se zrakom do tlaka od 5 bara. To se izvodi, ako je moguće, visokotlačnim zračnim valom.

(3) Ako kočnik vučnog vozila nema automatsko prekidanje visokotlačnoga zračnog vala, mora se paziti na to da ne dođe do prepunjenosti kočnica vlaka. Kod takva kočnika ručicu treba držati u položaju punjenja visokotlačnim zračnim valom u trajanju u sekundama koje se dobije tako da se broj osovina vlaka podijeli s deset.

(4) Nakon punjenja glavnoga zračnog voda pregledni radnik ili pregledni radnici onda ako dvojica radnika izvode probu zajedno, obilazi vlak s obje strane i obavlja sljedeće radnje:

a) provjerava jesu li sva vozila pravilno uključena u glavni zračni vod, što znači da su zračne spojnice pravilno spojene i čelne slavine otvorene, a slobodne zračne spojnice moraju biti obješene o svoje držače,

b) provjerava jesu li elektrovodovi ep kočnice (UIC-ovi i ep vodovi) i napojni zračni vod pravilno spojeni,

c) provjerava jesu li svi rasporednici uključeni,

d) provjerava jesu li sva vozila otkočena, što znači da su kočni umetci odvojeni od kotača odnosno da su pokazivači u položaju »otkočeno«,

e) provjerava jesu li mjenjači vrste kočnice i mjenjači kočne sile u odgovarajućim položajima,

f) sluhom otkriva nezabrtvljena mjesta,

g) provjerava jesu li kočni umetci vagona propisane debljine; obvezna je zamjena umetaka onda ako je njihova debljina na najtanjem mjestu 10 mm odnosno 20 mm u polaznom kolodvoru vlaka za prijevoz putnika u međunarodnom prometu,

h) provjerava postoje li mehanička oštećenja koja utječu na ispravnost rada uređaja za protukliznu zaštitu,

i) na vagonima s R kočnicom i kočnim umetcima od lijevanog željeza s dvama tlačnim stupnjevima otvara s jedne strane vagona poklopac kutije kontrola R-kočnice, a povlačne kazaljke manometra maksimalnog tlaka vraća u položaj 0,

j) provjerava jesu li kod vlaka za prijevoz putnika uključeni brzači pražnjenja glavnoga zračnog voda.

(5) Pošto obavi pregled iz stavka 4. ovoga članka, pregledni radnik daje signalni znak »Poziv na probu kočenja«. Nakon toga obavlja se:

- provjera zabrtvljenosti glavnog zračnog voda,
- provjera zakočenosti kočnih vozila,
- provjera otkočenosti.

(6) Kod provjere zabrtvljenosti 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.

(7) Pregledni radnik pokraj lokomotive čeka rezultat provjere zabrtvljenosti glavnoga zračnog voda. Ako je nezabrtvljenost glavnoga zračnog voda veća od propisane, strojovođa to priopćava preglednom radniku, koji ustanovljuje uzroke nezabrtvljenosti i otklanja ih. Izuzetno, ako se uzrok nezabrtvljenosti glavnoga zračnog voda ne može otkloniti, onda se vozilo na kojemu se pojavljuje ta neispravnost isključuje iz vlaka.

Članak 60.

(1) Ako su ispunjeni svi uvjeti iz prethodnoga članka za početak provjere zakočenosti, pregledni radnik daje signalni znak »Zakoči«. Na dani signalni znak strojovođa odsječno smanjuje tlak u glavnome zračnom vodu na 4,5 bara.

(2) Pregledni radnik ide od lokomotive prema kraju vlaka i provjerava, udaranjem ili guranjem pomoću čekića ili drugog odgovarajućeg sredstva, naliježu li kočni umetci čvrsto na kotrljajnu površinu kotača. Nije dopušteno udarati čekićem po kočnim umetcima od kompozitnih materijala.

(3) Kod garnitura vlakova ili pojedinih vagona s disk-kočnicom, pregledni radnik provjerava je li pokazivač u položaju »zakočeno«.

(4) Kod kočnice R s kočnim umetcima pritiskom na prekidač pregledač vagona provjerava uključuje li se visoki stupanj. Uključivanje visokoga stupnja provjerava se na klipnu kočnog cilindra, čiji hod mora biti dulji od hoda pri niskom tlaku.

5) Provjeru ispravnosti kočnice R s kočnim umetcima obavlja isključivo pregledač vagona i to provjeravanjem uključuje li se visoki stupanj. Uključivanje visokoga stupnja provjerava se na manometru ili klipnu kočnog cilindra čiji hod mora biti dulji od hoda pri niskom tlaku. Ako je probu takve kočnice potrebno obaviti u službenom mjestu bez pregledača vagona, onda se mjenjač vrste kočnice postavlja u niži stupanj djelovanja, provjerava se ispravnost kočnice i u skladu s tim obavlja se novi proračun kočenja.

(6) Kod teretnih vagona s automatskim mjenjačem kočne sile »prazno-tovareno« stvarno stanje položaja mjenjača ustanovljuje se pregledom svornjaka u cilindarskome kočnom polužju. Taj pregled obavlja se i onda ako se posumnja u ispravnost automatskoga mjenjača. Ako je mjenjač ispravan, svornjak s pripadajućom polugom preko koje se prenosi sila zategnut je, a drugi je olabavljen. Poluga »prazno« bliža je kočnom cilindru nego poluga »tovareno«.

Članak 61.

(1) Nakon završetka provjere zakočenosti vlaka, pregledni radnik daje signalni znak »Otkoči«. Pri otežanim mjesnim i vremenskim prilikama osim toga signalnog znaka može se strojovođu obavijestiti da je vlak potrebno otkočiti i telekomunikacijskim uređajima ili otvaranjem slavine glavnoga zračnog voda na posljednjem kočnom vagonu.

(2) Strojovođa na trenutak stavlja ručicu kočnika u položaj brzoga kočenja da bi pokrenuo brzače pražnjenja glavnoga zračnog voda i trome rasporednike, a zatim stavlja ručicu kočnika u vozni položaj.

(3) Čim kočnica posljednjega kočnog vagona popusti, pregledni radnik vraća se prema lokomotivi s druge strane vlaka i provjerava jesu li kočnice svih kočnih vagona popustile odnosno jesu li vagoni otkočeni. Kod vozila s disk-kočnicom provjerava je li pokazivač u položaju »otkočeno«. Pri obavljanju probe kočenja kod vlakova s kočnim umetcima na temperaturi od -10 °C i nižoj obavezno se provjerava odvajanje kočnih umetaka u otkočenom stanju s obje strane vlaka.

(4) Vozila koja su ostala zakočena otkočuju se preko vlastitoga otkočnog uređaja. Nakon toga, na tim vozilima ponavlja se postupak kočenja i otkočivanja. Ako vozilo opet ostane zakočeno, kočnica se isključuje i vozilo se otkočuje preko vlastitoga otkočnog uređaja.

(5) Kod vagona s kočnicom R, kutije za kontrolu te kočnice moraju biti propisno zatvorene, a kazaljke manometra maksimalnoga tlaka vraćene u položaj 0.

(6) Kod vlakova za prijevoz putnika s ep kočnicom i kočnicom za slučaj opasnosti s mogućnošću odgađanja djelovanja, tijekom potpune probe kočenja simulira se nepravilnost u strujnome upravljačkom krugu ep kočnice na posljednjem vagonu. Simulacija se ostvaruje pritiskom na prekidač koji se nalazi na bočnoj strani vagona. Nakon toga u upravljačnici se aktiviraju pokazivači, čime se ustanovljuje ispravnost spoja ep kočnice i sustava za odgađanje djelovanja kočnice za slučaj opasnosti na odnosnom vozilu.

Članak 62.

(1) Ako se ustanove nedostatci na pojedinim vagonima, pregledni radnik treba ih pokušati otkloniti. Ako u tome ne uspije, kočnicu isključuje te preko otkočnog uređaja otkočuje vagon.

(2) Ako je prema vrsti kvara i preostaloj raspoloživoj kočnoj masi vlaka to moguće, vagon s isključenom kočnicom ostaje u vlaku.

(3) Kočnica koja otkočuje sama od sebe ostavlja se uključena, ali se ne uračunava u stvarnu kočnu masu vlaka. O tome je potrebno obavijestiti vlakovođu odnosno prometnika vlakova.

Skraćene probe kočenja B, C i D

Članak 63.

(1) Posebno se propisuju skraćene probe za motorne vlakove, a posebno za ostale vlakove. Na motornim vlakovima, kada je to potrebno, uvijek se izvodi ista skraćena proba kočenja, a to je priključna proba C.

(2) Pojedinačna proba kočenja B obavlja se u sljedećim slučajevima:

- na vozilima gdje su kočnice ponovno uključene pošto su prethodno bile isključene iz tehničkih ili eksploatacijskih razloga,
- na vozilima gdje su kočnice otkočene vlastitim otkočnim uređajima,
- na vozilima na kojima je promijenjen položaj mjenjača vrste kočnice ili položaj mjenjača kočne sile,
- na vozilima gdje se pri manevriranju uključuju automatske kočnice.

(3) Pojedinačna proba kočenja B i proba prolaznosti D obavljaju se u sljedećem slučaju:

- nakon uvrštavanja jednoga vozila ili više njih na jednom mjestu ili na više mjesta u vlaku.

(4) Priključna proba kočenja C obavlja se na prvome kočnom vagonu iza vučnoga vozila u sljedećim slučajevima:

- nakon promjene vučnoga vozila na čelu vlaka,
- nakon uvrštavanja ili isključivanja jednoga vučnog vozila ili više njih na čelu vlaka,
- nakon smjene strojovođe, osim onda ako se primopredaja službe obavlja na vučnom vozilu,
- pošto uređaj za stlačivanje zraka (kompresor) na vučnom vozilu ne radi 30 minuta ili više zbog isključivanja motora ili napona ili pak iz drugih razloga, a da prije toga nije bilo aktivirano kočenje ili su kočnice popustile.

(5) Priključna proba kočenja C i proba prolaznosti D obavljaju se u sljedećim slučajevima:

- nakon spajanja dvaju vlakova na kojima je prije toga u roku kraćemu od 24 sata bila izvedena potpuna proba kočenja,
- nakon promjene upravljačkoga mjesta upravljačnice odnosno nakon izmjene mjesta vučnoga vozila zbog promjene voznoga smjera,
- nakon ponovnog spajanja glavnoga zračnog voda koji je bio prekinut odnosno nakon zamjene kočničke spojnice na jednome ili na nekoliko mjesta u vlaku,
- nakon rastavljanja vlaka na dva dijela, kod onoga dijela vlaka koji nastavlja vožnju s novim vučnim vozilom,
- nakon zakvačivanja vozne lokomotive u kolodvoru gdje je vlak sastavljen, a prije toga je u roku kraćemu od 24 sata bila izvedena potpuna proba kočenja,
- nakon zakvačivanja vozne lokomotive na vlak koji nakon što je prethodno raspušten u krajnjem ili usputnom kolodvoru nastavlja vožnju u istome sastavu, pod uvjetom da je prije toga u roku kraćem od 24 sata bila izvedena potpuna proba kočenja.

(6) Proba prolaznosti D obavlja se u sljedećim slučajevima:

- nakon isključivanja jednoga vozila ili više njih iz bilo kojega dijela vlaka,
- nakon uvrštavanja zakvačene potiskivalice onda ako je prije toga bila obavljena potpuna proba kočenja,
- nakon rastavljanja vlaka na dva dijela, kod onoga dijela vlaka koji nastavlja vožnju s istim vučnim vozilom u istom smjeru.

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

- nakon rastavljanja vlaka sastavljenoga od dviju ili više motornih garnitura, na svim garniturama koje nastavljaju vožnju iz kojih se nije upravljalo vožnjom vlaka,
- nakon spajanja dviju ili više garnitura na svima priključenim garniturama,
- nakon smjene strojovođe, osim onda ako se primopredaja službe obavlja u upravljačnici.

(8) Ako vlak kojem je promijenjen broj u usputnom ili krajnjem kolodvoru na voznoj relaciji nastavlja vožnju pod novim brojem, a da u njegovu sastavu nije bilo nikakvih izmjena pa time ni poduzimanja nikakvih tehničkih zahvata (npr. raskapčanja i ponovnoga zakapčanja vozila, zamjene neispravnih dijelova i sl.), smatra se da takav vlak nije raspušten. Zato se na takvome vlaku ne obavlja proba kočenja osim ako to nije potrebno u skladu s odredbama stavaka 1. do 7. ovoga članka. U takvom slučaju moraju se po potrebi ispostaviti nove popratne isprave.

Članak 64.

Kada se izvode skraćene probe kočenja, postupak je isti kao i kod potpune probe kočenja, osim što pregledni radnik pregledava kočnice samo na onim vozilima na koje se odnosi proba.

Dužnosti strojovođe

Članak 65.

(1) Pri preuzimanju vučnoga vozila strojovođa je obavezan provjeriti ispravnost kočnice i sve ustanovljene nedostatke prijaviti osoblju u depou radi otklanjanja tih nedostataka.

(2) Prije puštanja vučnoga vozila u promet strojovođa se uvjerava u ispravno djelovanje svih kočnica i kočničkih uređaja, iz svakoga upravljačkog mjesta, s položajem vrste kočnice za odgovarajući vlak.

(3) Strojovođa mora provjeriti debljinu kočnih umetaka vučnog vozila prije izlaska iz depoa odnosno prije dolaska na područje upravitelja infrastrukture. Ako su kočni umetci tanji od 10 mm, strojovođa mora zahtijevati njihovu zamjenu.

Članak 66.

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

(2) Položaj mjenjača vrste kočnice vučnoga vozila provjerava se odnosno postavlja u odgovarajući položaj, i to strojovođa priopćava vlakovođi odnosno popisnom vlakovođi.

(3) Strojovođa ne smije pokrenuti vlak prije nego što je obavljena propisana proba kočenja i prije nego što je preuzeo popratne isprave vlaka.

(4) Ako kod lokomotive odnosno motorne garniture dođe do promjene strojovođina upravljačkog mjesta, vlak se osigurava aktiviranjem automatske kočnice te isključivanjem kočnika na upravljačkom mjestu koje se više neće upotrebljavati. Prije obavljanja probe, kočnice je potrebno otkočiti.

Članak 67.

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

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

(3) Mjesto od kojega strojovođa za vrijeme vožnje treba početi kočenje nije obilježeno nikakvim signalom. To mjesto određuje strojovođa na temelju sljedećih elemenata:

- poznavanja pruge,
- vozne brzine,
- postotka kočenja vlaka,

- duljine vlaka,
- vrste kočnica,
- uvjeta na pruzi,
- raspoloživoga voznog vremena.

(4) Strojovođa je obavezan za vrijeme vožnje provjeriti učinak automatskih kočnica primjenom prvoga stupnja kočenja u sljedećim slučajevima:

- nakon polaska vlaka iz polaznoga kolodvora odnosno iz kolodvora gdje je došlo do izmjene sastava ili kočenja vlaka, i to na prvome pogodnom mjestu (to ne vrijedi za motorne vlakove),
- za vrijeme nepogodnih vremenskih prilika kod kojih može doći do stvaranja leda na dijelovima kočnica kod dulje vožnje bez zaustavljanja.

(5) Za reguliranje brzine vlaka u prvome redu rabi se dinamička kočnica.

(6) Uporaba direktne kočnice vučnoga vozila dopuštena je:

- pri manevriranju,
- kada vučno vozilo vozi kao lokomotivski vlak,
- za reguliranje brzine vlaka,
- za osiguravanje vučnoga vozila od samopokretanja.

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

Članak 68.

(1) Pri temperaturama od -10 °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 posljednjega kočenja. Na vlakovima s disk-kočnicama i na vlakovima s kočnim umetcima od kompozitnih materijala to je potrebno obavljati svakih 10-15 minuta. Ti stupnjevi kočenja ne smiju biti manji od 0,8 bara.

(2) Pri zadržavanju u kolodvoru pri temperaturama od -10 °C i nižima, ako je to moguće, vlak treba svakih 30 minuta pomicati naprijed-natrag koliko to dopušta duljina kolosijeka. To se izvodi manevarskom vožnjom u dogovoru s prometnikom vlakova.

(3) Kod svakoga kočenja radi zaustavljanja na zaleđenim tračnicama, moraju se uključiti pjeskare.

(4) Kod vlakova s kočnim umetcima od kompozitnih materijala kočenje koje se provodi radi zaustavljanja treba početi trenutak prije nego kod vlakova s kočnim umetcima od lijevanog željeza.

Članak 69.

(1) Ako se kod zračnoga kočenja vlaka pokvari indirektni kočnik na zaprežnoj lokomotivi, strojovođa odmah poduzima mjere da se zaustavi vlak. O kvaru obavještava vlakovođu i strojovođu vozne lokomotive.

(2) Rukovanje kočnicama vlaka preuzima strojovođa vozne lokomotive, a vožnja vlaka podešava se prema signalnim znakovima koje daje strojovođa zaprežne lokomotive. U tome slučaju vlak smije voziti brzinom propisanom za gurani vlak.

(3) Vlakovođa odnosno strojovođa obavještava prometnika vlakova u prvome sljedećem kolodvoru o neispravnosti. U tome kolodvoru vlak mora stati bez obzira na to je li to po voznom redu predviđeno ili nije te se u njemu moraju razmjestiti lokomotive u vlaku tako da ispravna lokomotiva dođe na mjesto zaprežne lokomotive.

Članak 70.

(1) Ako je potiskivalica zakvačena, ona se mora uključiti u glavni zračni vod vlaka. To vrijedi i onda kada su za vlak zakvačene dvije potiskivalice. One moraju biti međusobno zakvačene i uključene u glavni zračni vod vlaka.

- (2) Automatskim kočnicama vlaka rukuje se s čela vlaka. Ručica kočnika potiskivalice postavlja se u isključni (zaprežni) položaj.
- (3) Strojovođa potiskivalice održava radni tlak u glavnim spremnicima da bi u slučaju potrebe mogao rukovati automatskim kočnicama vlaka iz svoga vučnog vozila.
- (4) U slučaju opasnosti strojovođa potiskivalice mora uvesti brzo kočenje i zaustaviti vlak.
- (5) Ako strojovođa potiskivalice koja nije zakvačena za vlak primijeti nepravilnosti koje ugrožavaju prometnu sigurnost, zvučnim signalnim znakovima upozorava na opasnost.
- (6) Ako se nezakvačena potiskivalica za vrijeme vožnje nepredviđeno odvoji od vlaka, tada je odmah treba zaustaviti brzim kočenjem da bi se izbjeglo nalijetanje pri iznenadnom kočenju vlaka. Strojovođa potiskivalice nakon zaustavljanja daje signalni znak »Opasnost, koči«. Pošto se vlak zaustavi, potiskivalica mu može oprezno prići.

Članak 71.

- (1) U slučajevima opasnosti strojovođa vučnoga vozila mora staviti ručicu kočnika u položaj za brzo kočenje i u njemu ga zadržati sve do zaustavljanja vlaka.
- (2) Uređaje za pjeskarenje potrebno je aktivirati, ako oni postoje na vučnom vozilu.
- (3) U slučaju opasnosti potrebno je aktivirati i direktnu kočnicu vučnog vozila.
- (4) Brzo kočenje uvodi se i onda ako je prije toga bilo uvedeno postupno kočenje ili otkočivanje.
- (5) Ako se kočnica ne može aktivirati ručicom kočnika, onda treba aktivirati kočnicu slavinom ili ručicom za slučaj opasnosti.
- (6) Ako za vrijeme brzoga kočenja opasnost prestane pa vlak nije potrebno zaustavljati, brzo kočenje može biti prekinuto.
- (7) Ako strojovođa vučnoga vozila primijeti neočekivano opadanje brzine vlaka ili opadanje zračnoga tlaka u glavnome zračnom vodu koje on nije izazvao, ručicu kočnika mora odmah staviti u položaj za brzo kočenje. Ako ne postoje uvjeti za zaustavljanje vlaka na tome dijelu pruge (tunel, most i druge teškoće koje mogu ugroziti putnike), strojovođa po mogućnosti odgađa zaustavljanje vlaka do odsjeka na kojemu su putnici sigurniji.
- (8) Dok se ustanovljuju uzrok i mjesto otvaranja glavnoga zračnog voda, strojovođa s vremena na vrijeme daje val punjenja radi toga da bi se mjesto propuštanja moglo pronaći lakše.
- (9) Ako se učinak kočenja ne postigne u dostatnoj mjeri, iako postoji veliko smanjenje tlaka u glavnome zračnom vodu, tada strojovođa aktivira dopunske kočnice i priteže ručnu odnosno pritvrđenu kočnicu vučnoga vozila ako mu je dostupna tijekom vožnje. Osim toga daje signalni znak »Opasnost, koči«.

Članak 72.

- (1) Lokomotiva s automatskom kočnicom u kvaru čiji je kočnik ispravan može vući vlak najvećom brzinom do 30 km/h do prvog kolodvora u kojem se utvrđuje stvarna kočna masa 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 kočnikom, vlak mora biti zaustavljen te se odmah mora tražiti pomoćna lokomotiva.
- (3) Ako za vrijeme vožnje vlaka dođe do prepunjenosti glavnog zračnog voda koju nije moguće otkloniti i postići radni tlak od 5 bara, u kolodvoru gdje dolazi do zamjene vučnog vozila strojovođa koji predaje vlak mora obavijestiti o prepunjenosti kočnica prometnika vlakova. Prometnik vlakova o tome obavještava strojovođu novog vučnog vozila i preglednog radnika.

(4) Ako strojovođa za vrijeme vožnje primijeti kakav kvar na kočnicama vlaka, obvezan je o tome obavijestiti prometnika vlakova kod prvoga zaustavljanja. Vlak je potrebno odmah pregledati, kvar otkloniti ili isključiti neispravne kočnice, a po potrebi vozilo s neispravnim kočnicama isključiti iz vlaka.

(5) Ako je kod vlaka bez vlakovođe kočnica nekoga vagona isključena na otvorenoj pruzi ili u nezaposjednutome službenom mjestu, strojovođa prilagođava brzinu vlaka temeljem nove stvarne kočne mase, a u prvom kolodvoru zaustavlja vlak i obavještava prometnika vlakova o nastalom slučaju. Prometnik vlakova ispostavlja novi izvještaj o sastavu i kočenju vlaka i po potrebi pismenim nalogom propisuje strojovođi brzinu kojom smije nastaviti vožnju.

Dužnosti preglednog radnika

Članak 73.

(1) Pregledni radnik utvrđuje:

- stanje zakočenosti i otkočenosti kočnih papuča
- na vozilima s pokazivačima stanje zakočenosti i otkočenosti utvrđuje na pokazivačima uređaja automatske i ručne kočnice.

(2) O rezultatu probe kočenja pregledni radnik usmeno obavještava strojovođu i vlakovođu odnosno prometnika vlakova.

(3) Pošto vlak uđe u krajnji kolodvor gdje se obavljaju poslovi tehničkog pregleda vagona, pregledač vagona mora zatražiti od strojovođe usmeni izvještaj o stanju kočnica u vlaku. Prijavljene i ustanovljene kvarove i nedostatke pregledač vagona mora pokušati otkloniti, a ako ne uspije, olistava neispravne vagone propisanim listicama.

Članak 74.

(1) Pregledni radnik vodi probu kočenja. Kada se motornom vozilu za posebne namjene dodaju vučena vozila, tada pregledni radnik obavlja probu kočenja kao i kod svih drugih vlakova.

(2) Ako se kod teretnih vagona s automatskim mjenjačima kočne sile »prazno-tovareno« ustanovi da oni ne koče u položaju »tovareno« odnosno »prazno«, pregledni radnik to upisuje u popratne isprave vlaka. Ako probu kočenja obavlja pregledač vagona, osim upisivanja u popratne isprave vlaka, olistava vagone propisanim listicama.

(3) Ako se kod putničkih vagona ne ustanovi djelovanje visokog tlaka R kočnice, tu kočnicu valja smatrati neispravnom i vagon olistati za otpremu na popravak. Za kočnu masu tih vagona računa se vrijednost za položaj P (niži stupanj kočenja). Kod vagona na kojima vrijednost za kočnu masu kočnice te vrste nije napisana, kao kočna masa uzima se vlastita masa vagona.

(4) Pri pregledu vozila čija kočnica nije uključena, a vozilo nije olistano propisanim listicom, pregledač vagona mora utvrditi stanje kočnice i vozilo po potrebi olistati.

Dužnosti vlakopratajnoga osoblja

Članak 75.

(1) Vozni vlakovođa u polaznome i u usputnim kolodvorima gdje nastanu izmjene u sastavu i kočenju vlaka, obavlja sljedeće radnje:

- određuje vrstu kočnice i postavlja ručice svih vrsta mjenjača na vagonima u pravilan položaj,
- nakon završetka probe kočenja ispostavlja strojovođi izvještaj o sastavu i kočenju vlaka.

(2) U polaznim kolodvorima gdje postoji popisni vlakovođa poslove opisane u prethodnome stavku obavlja taj radnik.

(3) Kada vlak vozi bez voznoga vlakovođe i ako u usputnim kolodvorima gdje ne postoji popisni vlakovođa dođe do promjene u sastavu i kočenju vlaka, prometnik vlakova ispostavlja izvještaj o sastavu i kočenju vlaka.

(4) Konduktar provjerava u polaznom kolodvoru jesu li ručice kočnica za slučaj opasnosti plombirane. Ako utvrdi da je neka ručica kočnice neplombirana obavještava o tome pregledača vagona koji provjerava ispravnost kočnice i plombira ručicu.

Članak 76.

(1) Ako je vlak zaustavljen kočnicom za slučaj opasnosti, vlakopratno osoblje mora pronaći vagon na kojemu je ta kočnica aktivirana i deaktivirati je.

(2) Ako dođe do kvara na glavnome zračnom vodu i do ispuštanja zraka tako da to ugrožava nastavak vožnje, a smetnju nije moguće otkloniti na mjestu kvara, tada taj dio vlaka mora biti isključen iz glavnoga zračnog voda zatvaranjem čelnih slavina ispred toga dijela vlaka o čemu vlakopratno osoblje mora obavijestiti strojovođu. Vožnja se nastavlja brzinom koju omogućuje preostala stvarna kočna masa vlaka do prvoga sljedećeg kolodvora gdje se vozilo s neispravnim glavnim zračnim vodom isključuje iz vlaka.

(3) Ako se vlak raskine za vrijeme vožnje, tada na raskinutom dijelu vlaka vlakopratno osoblje mora pritegnuti kočnice odnosno osigurati ga od samopokretanja.

(4) Na vlaku zakočenom u službenim mjestima ili na otvorenoj pruzi s nagibom 15‰ i više vlakopratno osoblje mora svakih 30 minuta provjeravati drže li kočnice pouzdano.

Otpremanje neradnih lokomotiva

Članak 77.

(1) Strojovođa koji prati neradnu lokomotivu o ispravnosti njezinih kočnica obavještava preglednog radnika.

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

Uvrštavanje vagona i izbor vrste kočnice u vlakovima za prijevoz putnika

Članak 78.

(1) Vagoni s kočnicom R velikoga učinka mogu se uvrštavati u vlakove s vagonima koji imaju kočnicu brzoga djelovanja i postotak kočne mase najmanje 105%, i u vlakove s teretnim vagonima čija djelotvornost kočnice omogućuje brzine do 120 km/h.

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

(3) Kod proračuna mase vlaka za prijevoz putnika ukupna masa pojedinih vagona dobiva se tako da se vlastitoj masi vagona doda neto masa iz tablice u prilogu 3. ovoga Pravilnika. Neto masa koja se dodaje motornim vlakovima propisana je u registru željezničkih vozila.

(4) Ukupna masa napisana je na vagonskom sanduku. Ta masa nije napisana na vagonima za objedovanje, vagonima s barom i na dvopodnim vagonima za prijevoz vozila.

(5) Vlakovima za prijevoz putnika kočnim kočnicom P mogu se dodati teretni vagoni kočeni kočnicom P. Ukupna kočna masa dodanih teretnih vagona mora iznositi najmanje 60% njihove ukupne mase.

(6) Za vozne brzine do 120 km/h na vagonima s kočnicama P i na vagonima s kočnicama velikoga učinka, mjenjači vrste kočnice postavljaju se u položaj najjačega djelovanja, brzači pražnjenja

glavnoga zračnog voda moraju biti uključeni ako je zadovoljen uvjet iz stavka 2. ovoga članka, a na vagonima s Mg kočnicom mjenjač vrste kočnice ne postavlja se u položaj R+Mg.

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

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

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

a) položaj G:

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

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

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

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

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

– u vlakovima za prijevoz putnika koji voze brzinama od 100 do 160 km/h.

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

Uvrštavanje vagona i izbor vrste kočnice u teretnim vlakovima

Članak 79.

(1) Teretni vlakovi koče se kočnicama brzoga 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 s najviše 8 osovina.

(4) Kod vlaka koji vozi brzinom do 90 km/h i koji se iznimno koči kočnicama G, u njegovu stražnjem dijelu mogu se uvrštavati vagoni s uključenim kočnicama P bez mjenjača vrste kočnice onda ako ukupna kočna masa tih vagona nije veća od kočne mase vagona kočenih G kočnicama. Ti vagoni uračunavaju se u zračno kočenje teretnoga vlaka kočenoga kočnicama G.

(5) U teretnom vlaku s kočnicama P iza vozne lokomotive dopušteno je uvrstiti samo jedno neradno vučno vozilo s uključenom kočnicom G koje se ne uračunava u dopušteni broj osovina propisan u stavku 2. ovoga članka.

(6) Teretni vagoni sposobni za brzine do 120 km/h s automatskom kontinuiranom promjenom kočne sile voze s položajem vrste kočnice P. Kao kočna masa tih vagona uzima se njihova ukupna masa, ali ne više od napisane vrijednosti kočne mase.

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

a) položaj G:

– u teretnim vlakovima kočenima G kočnicama,

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

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

- u teretnim vlakovima ukupne mase do najviše 500 t koji su kočeni P kočnicama, bez obzira na brzinu,
- u teretnim vlakovima koji voze brzinom od 100 do 120 km/h,
- na zakvačenoj potiskivalici uključenoj u glavni zračni vod vlaka.

Raspored vagona s kočnicama u vlaku

Članak 80.

- (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 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 dvaju 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 teretnoga vlaka najmanje pet 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.

Izbor vrste kočnice na lokomotivskom vlaku

Članak 81.

- (1) Na lokomotivskom vlaku mjenjač vrste kočnice mora biti u položaju najjačeg djelovanja na svim lokomotivama koje se nalaze u vlaku.
- (2) Kod lokomotiva s mjenjačem vrste kočnice u položaju R/P smatra se da je mjenjač u položaju R.

Proračun učinka kočnica vlaka

Članak 82.

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

- a) ukupna masa vlaka ($Q + L$) – zbroj mase svih vučenih vozila u vlaku (Q) i mase radnih lokomotiva (L);
- b) kočna masa (KM) – učinak kočnice praznoga ili natovarenog vozila, koji se na vozilu označava u tonama;
- c) stvarna kočna masa vlaka (SKM) – 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;
- d) potrebna kočna masa vlaka (PKM) – kočna masa koja se mora osigurati s obzirom na elemente kočne tablice, a ti elementi su:
 - zaustavni put,
 - brzina,
 - mjerodavni nagib,
 - vrsta kočnice;
- e) postotak kočenja vlaka (p) – postotni odnos kočne mase i ukupne mase vlaka, a to je onaj faktor kočnoga učinka koji se mora osigurati kod vlaka s obzirom na duljinu zaustavnog puta, najveću brzinu vlaka, vrstu kočnice i mjerodavni nagib pruge;
- f) mjerodavni nagib pruge – to je najveći uspon odnosno najveći pad u promilima (‰) na određenom dijelu pruge, koji je propisan u registru infrastrukture.

Članak 83.

(1) Postoci kočenja za brzo i sporo djelovanje propisani su u tablicama za zaustavne putove od 400 m, 700 m, 1000 m, 1300 m i 1500 m u prilogu 4. ovoga Pravilnika.

(2) Za svaki vlak u voznome redu upisan je potrební postotak kočenja.

(3) Potrební postotak kočenja, tj. najmanji potrební postotak kočne mase vlaka u odnosu na njegovu ukupnu masu, određuje se na temelju zaustavnoga puta, mjerodavnog nagiba pruge, najveće dopuštene brzine vlaka i vrste kočnice (R/P ili G), i to:

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

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

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

– postotka kočenja koji se dobije za mjerodavni uspon; u tablici iz priloga 4. ovoga Pravilnika uzima se postotak kočenja za pad čija je veličina jednaka mjerodavnom usponu i brzinu od 20 km/h,

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

d) ako pruga odnosno dio pruge ima promjenjiv nagib (horizontala, pad, uspon), tada je mjerodavan najveći postotak kočenja određen prema odredbama pod a), b) i c) ovoga stavka.

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

(5) Ako je vlak kočen zračnim i dopunskim kočnicama, a dopunske kočnice uračunavaju se u kočnu masu, tada su mjerodavni podaci za kočnice R/P iz priloga 4. ovoga Pravilnika.

(6) Potrebná kočna masa (PKM) izračunava se po sljedećoj formuli:

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

Značenje simbola je sljedeće:

Q + L – ukupna masa vlaka (masa vučenih vozila i neradnih vučnih vozila + masa svih radnih lokomotiva),

p – potrební postotak kočne mase.

(7) Izračunana potrebná kočna masa vlaka u decimalnim brojevima zaokružuje se na prvi veći cijeli broj.

(8) Kod vlakova sastavljenih po odredbama članka 79. stavka 4. ovoga Pravilnika uzima se postotak kočenja za sporo djelovanje G za cijeli vlak, bez obzira na to što je dio vlaka kočen brzim djelovanjem P.

Članak 84.

(1) Kod teretnoga vlaka kočenoga kočnicama P stvarna kočna masa izračunana prema odredbama članka 82. stavka 1. pod c) ovoga Pravilnika vrijedi za vlak dugačak do 500 m.

(2) Kod teretnoga vlaka čija je duljina veća od 500 m mjerodavna je stvarna kočna masa koja se dobije množenjem kočne mase iz stavka 1. ovoga članka određenim korekcijskim faktorom, i to:

– za vlak dugačak od 501 do 600 m korekcijskim faktorom 0,95

– za vlak dugačak od 601 do 700 m korekcijskim faktorom 0,9.

- (3) Kod vlakova za prijevoz putnika stvarna kočna masa ustanovljena u skladu sa stavkom 1. ovog članka vrijedi za vlakove dugačke do 400 m.
- (4) Za vlakove za prijevoz putnika dulje od 400 m mjerodavna je stvarna kočna masa koja se dobije množenjem kočne mase iz stavka 1. ovoga članka određenim korekcijskim faktorima, i to:
- za vlak dugačak od 401 do 500 m korekcijskim faktorom 0,92
 - za vlak dugačak od 501 do 600 m korekcijskim faktorom 0,83
 - za vlak dugačak od 601 do 700 m korekcijskim faktorom 0,72.
- (5) Kod vlakova kočnih ep kočnicom ne primjenjuju se korekcije iz prethodnog stavka.
- (6) Kod izračunavanja SKM 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) Stvarna kočna masa vlaka (SKM) s ep kočnicom i mjenjačem vrste kočnice u položaju R povećava se množenjem faktorom 1,12 onda ako su vagoni opremljeni brzačima pražnjenja glavnoga zračnog voda koji su uključeni.
- (9) Povećanje množenjem faktorom 1,12 ne provodi se u sljedećim slučajevima:
- ako ep kočnica nije djelatna odnosno ako ne postoji ep upravljanje s vučnoga vozila,
 - ako ep kočnica odnosno kontrola ep kočnice nije u skladu s UIC-ovom objavom 541-5,
 - 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 glavnoga zračnog voda, tada je SKM jednak zbroju kočnih masa napisanih crvenom bojom za položaj R u sljedećim slučajevima:
- ako samo na jednom vagonu nema brzača ili je on isključen,
 - ako na dvama vagonima nema brzača ili su oni isključeni, ali ti vagoni nisu jedan pokraj drugoga,
 - ako vlak nije kočn ep kočnicom.
- (11) Ako se u vlak za prijevoz putnika s kočnicama P dodaju teretni vagoni s kočnicom G, onda se vrijednost kočne mase s kočnicama G množi faktorom 0,8 za najveće dopuštene brzine veće od 65 km/h.
- (12) Izračun stvarne kočne mase prema stavcima 1. do 7. ovoga članka ne odnosi se na kočne mase radnih lokomotiva.
- (13) Kod teretnih vagona u SKM uzima se kočna masa zavisno od položaja mjenjača kočne sile (onda ako ga vagoni imaju).
- (14) Kada teretni vagoni ne koče u položaju »tovareno«, za izračunavanje SKM uzima se kočna masa za položaj »prazno«.
- (15) 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.
- (16) 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.
- (17) Kada se upotrebljavaju ručne i pritvrdne kočnice, kao kočna masa vozila uzima se:
- a) kod putničkih, poštanskih i službenih vagona samo vlastita masa koja pada na kočne osovine (ali ne više od 26 tona) odnosno napisana kočna masa ručne odnosno pritvrdne kočnice,

b) kod teretnih natovarenih vagona ukupna masa, a kod teretnih praznih vagona vlastita masa koja pada na kočene osovine, ali ne više od 26 tona onda ako kod oznake za vlastitu masu vagona nije napisana veća kočna masa,

c) kod teretnih natovarenih vagona s napisanom kočnom masom, kod kojih je ukupna masa vagona manja nego napisana kočna masa, uzima se ukupna masa vagona.

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

(19) 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 popratne isprave vlaka.

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

(21) SKM mora biti veći nego PKM ili jednak njemu.

(22) Izuzetno, ako 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 stvarnoga postotka kočenja, a smanjena ukupna masa vlaka izračunava se na temelju potrebnoga postotka kočenja. Potrebne veličine izračunavaju se na sljedeći način:

a) stvarni postotak kočenja, ps

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

Dobivena veličina zaokružuje se na prvi manji cijeli broj. Temeljem izračunanoga stvarnog postotka kočenja u prilogu 4. ovoga Pravilnika u tablici mjerodavnoga 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. Granice dionica za koje se računa postotak kočenja mogu biti samo kolodvori i rasputnice na voznoj relaciji vlaka.

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

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

Dobivena veličina zaokružuje se na prvi manji cijeli broj.

(23) Značenje simbola pod a) i b) iz prethodnoga stavka je sljedeće:

(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,

ps – stvarni postotak kočenja na temelju kojega se određuje brzina vlaka.

Osiguravanje vlaka ili dijela vlaka od samopokretanja

Članak 85.

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

- na pruži s nagibom do 2,5‰ i zadržavanjem do 30 minuta potrebno je aktivirati direktnu kočnicu vučnoga vozila,
- 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 cijeloga vlaka.

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

- na pruži s nagibom do 2,5‰ i zadržavanjem do 60 minuta potrebno je isprazniti glavni zračni vod vlaka, dijela vlaka odnosno manevarskog sastava,
- 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,
- 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 cijeloga sastava vlaka odnosno dvjema ručnim zaustavnim papučama ako se radi o manevarskom sastavu.

(3) Kod uporabe ručnih zaustavnih papuča vučno vozilo ne smije otići s otvorene pruge ili iz kolodvora prije nego što se na njega vrate ručne zaustavne papuče.

(4) 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.

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

- na nagibima do 2,5‰ pritezanjem prve i posljednje ručne odnosno pritrvdne kočnice,
- na nagibima većima od 2,5‰ pritezanjem svih ručnih odnosno pritrvdnih kočnica.

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

- na nagibima do najviše 4‰, prn = 2%
- na nagibima od 5‰ do najviše 10‰, prn = 5%
- na nagibima od 11‰ do najviše 15‰, prn = 7%
- na nagibima od 16‰ do najviše 20‰, prn = 10%
- na nagibima od 21‰ do najviše 25‰, prn = 12% i
- na nagibima od 26‰ do najviše 30‰, prn = 14%.

(7) U vlakovima za prijevoz putnika mora biti osiguran dvostruki postotak kočenja ručnih odnosno pritrvdnih kočnica određen prethodnim stavkom za teretne vlakove.


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

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

(9) Simboli u formuli iz prethodnog stavka su sljedeći:

pr – stvarni postotak kočenja ručnih odnosno pritrvdnih kočnica,

SKMr – ukupna kočna masa ručnih odnosno pritrvdnih kočnica vučenih vozila,

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

(11) Izračunana 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 86.

Za smanjenje brzine ili zaustavljanje vozila pri manevriranju rabe se:

- kočnice na vozilima,
- ručne zaustavne papuče,
- kolosiječne kočnice na spuštalici.

Članak 87.

(1) Kada se manevrira vagonima s automatskim kočnicama, po mogućnosti, rabi se automatsko kočenje.

(2) 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.

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

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

Članak 88.

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

(2) Dopušteni broj osovina manevarskog sastava kočen direktnom kočnicom lokomotive izračunava se prema formuli iz sljedećega članka ovoga Pravilnika, ali taj broj ne smije biti veći od 40.

(3) Ako je broj osovina manevarskog sastava veći nego izračunani 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,

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

(4) Kočenje automatskim kočnicama otvaranjem čeone slavine zračnog voda manevarско osoblje smije rabiti samo za zaustavljanje zbog opasnosti.

Članak 89.

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

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

(2) Značenje simbola je sljedeće:

Nos – dopušteni broj osovina,

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

L – masa lokomotive u službi (t),

p_m – potrebni postotak kočne mase iz tablice kočenja za zaustavni put 400 m (prilog 4. ovog Pravilnika).

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

(4) Kod manevarskog sastava čiji je broj osovina kočenih direktnom kočnicom lokomotive veći nego broj izračunan po formuli iz prethodne točke, 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

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

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

Članak 90.

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

(2) Ručnim kočnicama rukuje se s platforme ili iz kočničarske kućice.

(3) Pritvrdnom kočnicom rukuje se isključivo s tla, a kod vučnih vozila i s drugoga mjesta zavisno od toga gdje je ta kočnica ugrađena.

(4) Pritvrdna kočnica rabi se za osiguranje vozila od samopokretanja, a izuzetno se rabi pri manevriranju pod sljedećim uvjetima:

- pokraj kolosijeka mora postojati uređena manevarska staza,
- brzina vozila ne smije biti veća od 5 km/h,
- sve zapreke moraju biti uklonjene s manevarske staze,
- prostor na kojemu se manevrira noću mora biti osvijetljen.

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

(6) Odbačena vagonaska skupina zaustavlja se:

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

Članak 91.

(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 manevrist se mora uvjeriti u ispravnost kočnice koju zaposjeda.

(3) O neuporabljivosti ručne kočnice manevrist obavještava rukovatelja manevrom ili prometnika vlakova.

Članak 92.

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

(2) Ručne zaustavne papuče rabe se:

- radi zaustavljanja spuštenih ili odbačenih vagona ili skupina vagona pri manevriranju,
- 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 ili vagon u mirovanju, tada se moraju postaviti dvije ručne zaustavne papuče usporedno na obje tračnice za sljedeće vagone:

- nezaposjednute putničke vagone,
- vagone označene listićem »Pozorno manevrirati«.

(4) Kočenje pri radu na spuštalici i uputu o uporabi ručne zaustavne papuče propisuje upravitelj infrastrukture, a odredaba uputa moraju se pridržavati i radnici željezničkih prijevoznika kojih se to tiče.

Kočenje pružnih vozila

Članak 93.

(1) Prije početka vožnje vozač pružnoga vozila mora provjeriti ispravnost i djelovanje kočnica na svome vozilu i na dodanim vozilima.

(2) Kada preuzima motorno pružno vozilo odnosno prije početka vožnje, vozač motornoga pružnog vozila mora se uvjeriti u ispravnost kočnih uređaja te to potvrditi svojim potpisom u radnome listu vozila.

(3) 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.

VI. PRIPREMA VLAKA

Sastavljanje vlaka

Članak 94.

(1) U vlak se smiju uvrstiti samo ona vozila koja glede 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 95.

(1) Sposobnost vagona za uključivanje u promet u skladu s dopuštenim opterećenjem i teretnim profilom ustanovljuje radnik željezničkog prijevoznika koji preuzima stvari na prijevoz.

(2) Tehničku ispravnost vagona ustanovljuje pregledač vagona. Tehnički ispravan vagon je svaki vagon koji odgovara uvjetima propisanim Pravilnikom o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkog prometa kojima moraju udovoljavati željeznička vozila.

(3) U kolodvorima gdje nema pregledača vagona, ako se posumnja u tehničku ispravnost vagona konačnu odluku o daljnjoj otpremi takva vagona donosi strojovođa.

(4) Ako je tehnička neispravnost vagona takva da zahtijeva posebne sigurnosne uvjete otpreme, te uvjete određuje pregledač vagona.

(5) Za tehnički neispravna vučna vozila sigurnosne uvjete otpreme određuje strojovođa, osim kod mehaničkih oštećenja osovinskog sklopa kod kojih strojovođa ne može utvrditi uvjete otpreme. Tada uvjete otpreme utvrđuje stručno povjerenstvo željezničkog prijevoznika.

Članak 96.

(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 moraju se uvrštavati u zadnji dio vlaka, a prevoze se po uvjetima za prijevoz izvanrednih pošiljaka.

(3) Lokomotive i ostala pojedinačna vozila, koja prekoračuju dopuštenu masu po osovini ili masu po duljinskom metru pruge, ne smatraju se izvanrednim pošiljkama ako to prekoračenje nije veće od dopuštenoga za ta vozila. Upravitelj infrastrukture, ovisno o svojstvima vozila i pruge, određuje vrstu, broj i raspored takvih vozila u vlaku i dopušteno prekoračenje mase po osovini i mase po duljinskom metru za ta vozila.

Članak 97.

Vozila natovarena opasnim tvarima, koja su kao takva obilježena, moraju se uvrštavati u vlak u skladu s propisima o prijevozu tih tvari.

Članak 98.

U vlakove za prijevoz putnika mogu se uvrštavati teretni vagoni, osim vozila natovarenih opasnim tvarima.

Članak 99.

Vozila natovarena dugačkim teretom (cijevi, šipke, grede, tračnice i sl.) 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 100.

(1) Vlakovi ne smiju biti dulji i ne smiju biti veće mase nego što to dopušta karakteristika vučnog vozila, sustav kočjenja, uređaji za kvačenje vozila i odbojnici na vozilima.

(2) 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.

Članak 101.

(1) Kod svih vlakova prvi i posljednji vagon moraju imati ispravnu 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 koji se po voznom redu planirano dijele, vagon koji će nakon razdvajanja biti posljednji u vlaku mora imati ispravnu ručnu kočnicu i kočnicu za slučaj opasnosti već pri sastavljanju vlaka.

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

– otprema se teretnim vlakom s vlakopratnjom, i to dodan kao posljednji vagon u vlaku,

- neposredno ispred vagona s neispravnim zračnim vodom mora se nalaziti službeni vagon s ispravnim i uključenim kočnicama,
- osoblje vlaka pismenim 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 svome sastavu ima vagon s neispravnim zračnim vodom potrebno je dokazno obavijestiti sve kolodvore na voznoj relaciji. Na prugama s blokovnim ili s odjavnim prostornim odsjecima nakon otpreme takva vlaka otprema uzastopnoga vlaka nije dopuštena dotle dok vlak u čijemu se sastavu nalazi vagon s neispravnim zračnim vodom u sljedeći kolodvor ne stigne cijel. Zbog toga se na tim prugama obavezno traži dopuštenje i daje odjava za takav vlak.

Uvrštavanje vozila u vlak za prijevoz putnika

Članak 102.

(1) U vlak za prijevoz putnika, ukoliko potrebe ne zahtijevaju drugačiji sastav, vagoni se uvrštavaju u polaznom kolodvoru po sljedećem redosljedu: poštanski vagon, prtljažni vagon, ostali putnički vagoni te na kraju možebitno teretni vagoni. Troosovinski vagoni za prijevoz praćenih automobila obavezno moraju biti na cijeloj voznoj relaciji uvršteni na kraj vlaka.

(2) Za uvrštavanje putničkih vagona u vlakove za prijevoz putnika vrijede odredbe pravila o kočenju iz ovoga Pravilnika i odredbe propisane voznim redom.

(3) Mjerni vagoni u vlakove za prijevoz putnika uvrštavaju se u skladu s konkretnim zahtjevom korisnika mjernog vagona uz suglasnost korisnika trase vlaka s obzirom na značajke vagona i namjenu tijekom prometa vlaka.

(4) Za uvrštavanje vagona u vlak za prijevoz putnika glede brzine mjerodavna je najveća dopuštena brzina vlaka.

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

(6) Vozila koja nisu predviđena voznim redom mogu se uvrstiti u vlak na zahtjev korisnika trase uz suglasnost upravitelja infrastrukture. Zbog uvrštavanja takvih vozila ne smije se smanjivati brzina vlaka propisana voznim redom.

(7) Zbog otklanjanja posljedica izvanrednog događaja ili elementarnih nepogoda, na zapovijed upravitelja infrastrukture u vlak za prijevoz putnika mogu se uvrstiti vozila zbog kojih se mora smanjiti najveća dopuštena brzina vlaka.

Uvrštavanje vozila u teretni vlak

Članak 103.

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

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

(3) Pod teškim vozilima, u smislu ovoga Pravilnika, smatraju se vozila čije su mase po osovini ili po duljinskom metru veće od masa propisanih za odnosnu prugu.

(4) Kod sabirnih i kružnih teretnih vlakova vagoni se uvrštavaju po redosljedu usputnih kolodvora. Ako se tim vlakovima otpremaju i teška vozila, ona se uvrštavaju u prednji dio vlaka ispred drugih vozila.

(5) Uvjeti za uvrštavanje vagona i vozila u teretne vlakove glede opterećenja po osovini i opterećenja po duljinskom metru, razmak osovina, brzina, vrsta kočnica i periodični popravak odnosno pregled propisani su tehničkim propisima i pravilima o kočenju iz ovoga Pravilnika.

(6) Više vagona natovarenih predmetima duljima od 36 m smatraju se izvanrednom pošiljkom i uvrštavaju se na kraju vlaka.

(7) 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 104.

(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 obilježavaju se listicama za opasnost sukladno RID oznakama.

(3) Vagoni koji su označeni RID listicama za eksplozivne tvari i predmete odvajaju se najmanje jednim četveroosovinskim ili dvama dvoosovinskim štitnim vagonima od vagona označenih RID listicama za zapaljive tekućine, zapaljive krute tvari, samozapaljive tvari, opasnost od pojave zapaljivog plina kod dodira s vodom i stvari koje izazivaju paljenje ili organske peroksidge.

(4) Vagoni označeni RID listicama za eksplozivne tvari i predmete uvrštavaju se u vlak ispred ostalih vagona navedenih u prethodnom stavku.

(5) U jednom vlaku može se prevoziti najviše 10 vagona označenih RID listicom za eksplozivne tvari i predmete u jednoj skupini. Ako se u vlak uvrštava više takvih skupina, između njih moraju se uvrstiti četiri štitna vagona kojima se ne prevoze opasne stvari.

(6) Vagoni označeni RID listicama za eksplozivne tvari i predmete moraju se odvojiti od vučnog vozila najmanje jednim štitnim vagonom.

(7) Štitni vagoni mogu biti prazni vagoni ili vagoni koji nisu utovareni opasnim stvarima.

Uporaba i otprema vučnih vozila

Članak 105.

(1) Za vuču jednoga vlaka redovno se rabi jedna lokomotiva odnosno onoliko lokomotiva koliko je predviđeno voznim redom.

(2) Više lokomotiva može se uporabiti:

- kad je vučna snaga jedne lokomotive nedostatna,
- pri čišćenju snježnih nanosa na pruzi.

(3) Bez posebnog odobrenja dopuštena je uporaba dviju lokomotiva na čelu i jedne lokomotive na kraju vlaka prema voznome redu.

(4) Redovno zaprezanje i potiskivanje vlakova propisuje se voznim redom.

(5) Za vuču jednoga vlaka može se uporabiti najviše šest radnih lokomotiva, od čega najviše tri smiju biti električne, po prethodnom odobrenju upravitelja infrastrukture. Najviše dvije radne lokomotive smiju biti jedna do druge.

(6) Vuča vlaka s četiri ili više lokomotiva obavlja se po odobrenju upravitelja infrastrukture.

(7) Na svakoj radnoj električnoj lokomotivi može biti podignut samo jedan pantograf. Izuzetno, dizanje oba pantografa dopušta se kod skidanja leda s kontaktnog voda.

Članak 106.

- (1) Lokomotive u uporabi za vuču vlaka nazivaju se radnim lokomotivama u službi, a prema mjestu u vlaku lokomotiva može biti:
- vozna lokomotiva na čelu vlaka,
 - zaprežna lokomotiva na čelu vlaka, ispred vozne lokomotive,
 - međulokomotiva u sredini vlaka,
 - potiskivalica.
- (2) Radna lokomotiva može se nalaziti u vlaku kao međulokomotiva u sljedećim situacijama:
- redovno, prema voznom redu,
 - iznimno, kada se spajaju dva vlaka te kod vuče teških vlakova,
 - kod guranja vlaka ili dijela vlaka drugim vlakom,
 - kod vlakova za posebne željezničke namjene.
- (3) Položaj, mjesto i kombiniranje lokomotiva određuje željeznički prijevoznik uz suglasnost upravitelja infrastrukture.

Članak 107.

- (1) Vučno vozilo koje se otprema vlakom, a ne rabi se za vuču vlaka, može se uvrstiti u vlak kao radno vučno vozilo izvan službe ili kao neradno vučno vozilo.
- (2) Radno vučno vozilo izvan službe u vlaku je ono vučno vozilo koje samo sebe pokreće, a neradno vučno vozilo jest ono koje se mora vući.
- (3) Radno vučno vozilo izvan službe, uz prethodno odobrenje korisnika trase, može se otpremiti vlakom za prijevoz putnika ili teretnim vlakom uvršteno iza vozne lokomotive.
- (4) Neradno vučno vozilo otprema se uz prethodno odobrenje korisnika trase teretnim vlakom ili vlakom za prijevoz putnika.
- (5) Uvrštavanjem radnoga vučnoga vozila izvan službe odnosno neradnoga vučnog vozila u vlak za prijevoz putnika ne smije se takvu vlaku smanjiti brzina odnosno poremetiti njegov vozni red.

Duljina vlaka

Članak 108.

- (1) Najveća duljina vlaka u metrima ovisi o korisnoj duljini glavnih kolosijeka, a najveći broj osovina o vrsti i brzini vlaka i vrsti kočenja.
- (2) U dopušteni broj osovina odnosno u najveću duljinu vlaka ne ulazi broj osovina odnosno duljina radnih lokomotiva.
- (3) Dopušteni broj osovina odnosno najveća duljina vlaka pri kočenju kočnicama P, R iznosi:
- a) kod vlakova za prijevoz putnika do 80 osovina;
 - b) kod teretnih vlakova:
 - najviše do duljine od 700 m za brzine do 100 km/h,
 - najviše do duljine od 600 m za brzine veće od 100 km/h do najviše 120 km/h.
- (4) Kada se prazni putnički vagoni otpremaju kao zasebne garniture smatraju se teretnim vlakovima, a najveća duljina vlaka u osovinama ili metrima određuje se na osnovi najveće dopuštene brzine vlaka.
- (5) Najveća duljina vlaka pri kočenju kočnicama G i brzini do najviše 90 km/h iznosi 700 m.
- (6) Kod određivanja duljine vlaka odnosno broja osovina potrebno je uzeti u obzir i mjerodavnu korisnu duljinu glavnih kolosijeka na voznoj relaciji.
- (7) 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.

- (8) Prije nego što se u promet uvede vlak s prekoračenom duljinom, za to se mora dobiti suglasnost prvoga rasporednog kolodvora u voznom smjeru vlaka.
- (9) 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.
- (10) Vlak bez vlakopravnog osoblja ne smije imati prekoračenu duljinu na prugama na kojima se kod sastajanja vlakova ne može pomoću SS uređaja odnosno preko skretničara ustanoviti da je vlak cijel i potpuno ušao u kolodvor.
- (11) Vlakovi s prekoračenom duljinom na TK-prugama mogu voziti samo iznimno uz prethodno odobrenje TK-dispečera.
- (12) Kad vlak s prekoračenom duljinom prelazi preko više dispečerskih područja, odobrenje izdaje prometni dispečer.
- (13) Kod prekoračene duljine vlaka osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogom o tome za koje kolodvore taj vlak ima prekoračenu duljinu.
- (14) Prilikom davanja redovnih odnosno izvanrednih izvještaja o promjenama u prometu vlakova mora se navesti koji vlakovi i za koje kolodvore imaju prekoračenu duljinu.
- (15) Od kolodvora za koji vlak ima prekoračenu duljinu prethodni susjedni kolodvor obavezno traži dopuštenje za otpremu vlaka s prekoračenom duljinom.

Masa vlaka

Članak 109.

- (1) Masa vlaka može biti planirana, stvarna i ukupna.
- (2) Planirana masa vlaka je masa određena voznim redom u skladu s vučnom silom planirane lokomotive, tehničkim značajkama pruge i planiranim sastavom vlaka.
- (3) Stvarna masa vlaka je masa svih vozila uvrštenih u vlak bez mase radnih lokomotiva. Stvarna masa vlaka redovno ne smije biti veća od planirane mase.
- (4) U iznimnim slučajevima, na temelju zahtjeva korisnika trase i suglasnosti prometne operative, stvarna masa može biti veća od planirane mase, ali ne smije biti veća od najveće vučene mase svih lokomotiva uporabljenih za vuču vlaka, s time da moraju biti utvrđeni i novi elementi voznoga reda koji se razlikuju od elemenata predviđenih objavljenim voznim redom.
- (5) Izuzetno od prethodnog stavka, stvarna masa vlaka može biti veća i od najveće vučene mase svih lokomotiva uporabljenih za vuču vlaka za jednosatni režim rada, a mjere za reguliranje prometa takvog vlaka na zahtjev željezničkog prijevoznika propisuje upravitelj infrastrukture.
- (6) Ukupna masa vlaka je zbroj stvarne mase vlaka i mase svih radnih lokomotiva u vlaku.
- (7) Najveća vučena masa vozne lokomotive, a pri zaprezi zbroj najvećih vučenih masa vozne i zaprežne lokomotive, ne može biti veća od granične vučene mase lokomotive s obzirom na dopušteno naprezanje vlačnoga uređaja dane u prilogu 5. ovoga Pravilnika.
- (8) Pod graničnom vučenom masom lokomotive podrazumijeva se najveća vučena masa koju vozna, a pri zaprezi i zaprežna lokomotiva, mogu vući na raznim usponima s obzirom na dopušteno trajno naprezanje vlačnoga uređaja.
- (9) Granična vučena masa ovisi o vučnoj sili koja se može ostvariti na vlačnoj kuki s obzirom na dopušteno trajno naprezanje vlačnoga uređaja, koja kod vlačnoga uređaja jakosti 850 kN iznosi 400 kN.
- (10) Najveće opterećenje kuke pri polasku vlaka kod vlačnoga uređaja 850 kN iznosi 600 kN.

- (11) Granična vučena masa vozne ili vozne i zaprežne lokomotive za vlačni uređaj jakosti 850 kN pri raznim pružnim otporima dana je u prilogu 5. ovoga Pravilnika.
- (12) Granična vučena masa vozne, vozne i zaprežne odnosno vozne, zaprežne i međulokomotive na pojedinim prugama određuje se na osnovi mjerodavnoga otpora odnosno pruge koji je propisan u registru infrastrukture i podataka iz priloga 5. ovoga Pravilnika.
- (13) Podrobnije odredbe o masi vlaka i kočenju propisane su pravilima o kočenju iz ovoga Pravilnika i u registru infrastrukture.

Članak 110.

- (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 dane u prilogu 5. ovoga Pravilnika.
- (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 dane u prilogu 5. ovoga Pravilnika.
- (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 dane u prilogu 5. ovoga Pravilnika.
- (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 dane u prilogu 5. ovoga Pravilnika.
- (5) Ako se vlak zapreže i potiskuje, masa vlaka ne može biti veća od najveće vučene mase vozne i zaprežne lokomotive te i dijela najvećega opterećenja potiskivalice. Zbroj najvećih vučenih masa vozne i zaprežne lokomotive ne smije biti veći od granične vučene mase na pruzi kojom vlak vozi dane u prilogu 5. ovoga Pravilnika.
- (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 najvećega 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 vuči međulokomotivi.
- (8) Pod spojenim vlakom podrazumijevaju se dva vlaka koji se na nekoj pružnoj dionici spajaju u jedan vlak čija vučena masa svakoga dijela vlaka ne može biti veća od najveće vučene mase lokomotiva uporabljenih na pružnoj dionici na kojoj vlak vozi i od granične vučene mase.
- (9) Pruge odnosno pružne dionice na kojima se vuča vlakova ne smije obavljati s više lokomotiva koje se nalaze jedna do druge upravitelj infrastrukture objavljuje u izvješću o mreži.

Priprema vlaka u polaznom kolodvoru

Članak 111.

- (1) U polaznom kolodvoru vlak se mora sastaviti u vrijeme propisano poslovnim redom kolodvora II. dio odnosno tehnološkim procesom rada kolodvora.
- (2) Poslovni red kolodvora II. dio izrađuje upravitelj infrastrukture, a on sadrži odredbe promjenjivog značenja vezane za provedbu voznog reda te tehnologiju rada sukladno tehničkim kapacitetima kolodvora.

- (3) Odredbe poslovnog reda kolodvora II. dio koje se odnose na osoblje vlaka i pregledače vagona upravitelj infrastrukture mora dostaviti željezničkom prijevozniku. Te odredbe dostavljaju se u obliku izvotka iz poslovnog reda kolodvora II. dio.
- (4) Tehnološki proces rada kolodvora je akt kojim se propisuje organizacija rada u kolodvoru u odnosu na vozni red. Tehnološki proces rada kolodvora izrađuje upravitelj infrastrukture za kolodvore koji imaju stalnu kolodvorsku manevru.
- (5) Željeznički prijevoznici dostavljaju upravitelju infrastrukture podatke potrebne za izradu tehnološkoga procesa rada kolodvora.
- (6) Upravitelj infrastrukture dostavlja željezničkom prijevozniku tehnološki proces rada kolodvora.
- (7) Izgled i sadržaj tehnološkog procesa rada kolodvora upravitelj infrastrukture propisuje općim aktom.
- (8) Osoblje upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika koje sudjeluje u provedbi tehnološkog procesa rada kolodvora odnosno poslovnog reda kolodvora II. dio mora se dokazno upoznati s njihovim odredbama.

Signaliziranje kraja vlaka završnom signalnom pločom

Članak 112.

- (1) Svaka lokomotiva, osim manevarske, i svako motorno vozilo za posebne namjene kao svoju opremu mora imati završnu signalnu ploču u skladu s odredbama općeg akta kojim se propisuju značenje i uporaba signala, signalnih znakova i signalnih oznaka u željezničkom prometu.
- (2) Određeni broj završnih signalnih ploča mora biti pohranjen kao pričuva u kolodvorima i na mjestima gdje se deponiraju vučna vozila.
- (3) Preuzimanje i stavljanje završne signalne ploče na stražnju stranu posljednjeg vozila te skidanje, prenošenje i predaju osoblju vučnog vozila obavlja:
 - vlakopratelj kod vlakova s vlakopratnim osobljem,
 - kolodvorski radnik određen poslovnim redom kolodvora ili kolodvorski radnik kojega odredi prometnik vlakova,
 - pomoćnik strojovođe kod vlakova bez vlakopratnje kad u kolodvoru osim prometnika vlakova nema drugoga kolodvorskog osoblja,
 - prometnik vlakova kod vlakova SV-bez, ako nema drugih kolodvorskih radnika.
- (4) Kod lokomotivskih vlakova i potiskivalice završnu signalnu ploču postavlja i skida pomoćnik strojovođe odnosno strojovođa.
- (5) Pri preuzimanju i vraćanju završne signalne ploče mora se ustanoviti njezina ispravnost te po potrebi neispravnu zamijeniti ispravnom.
- (6) Završna signalna ploča postavlja se na odgovarajući držač ili na drugo prikladno mjesto na stražnjem dijelu posljednjeg vozila u vlaku, vodeći računa o njezinoj stabilnosti i vidljivom signaliziranju kraja vlaka.
- (7) U krajnjem kolodvoru vlaka ili kolodvoru izmjene vučnog vozila, završna signalna ploča vraća se strojovođi.
- (8) Kad se lokomotiva odmah raspoređuje na drugi vlak, završna signalna ploča ne vraća se strojovođi, već se postavlja na posljednje vozilo tog vlaka.
- (9) Kad dođe do izmjene sastava vlaka ili spajanja dvaju vlakova završnu signalnu ploču prenosi vlakopratelj prednjeg dijela vlaka, a kod vlakova bez vlakopratnje prometnik vlakova određuje kolodvorskog radnika koji će premjestiti završnu signalnu ploču.
- (10) Prometnik vlakova smije otpremiti vlak tek nakon propisnog signaliziranja kraja vlaka.

- (11) Kod vlakova s vlakopratinim osobljem, vlakovođa odnosno zadnji vlakopratitelj u vlaku odgovoran je za pravilno signaliziranje kraja vlaka.
- (12) Kod vlaka sastavljenog od motornih garnitura kao i kod lokomotivskog vlaka za signaliziranje kraja vlaka odgovoran je strojovođa. Kod vlaka sastavljenog od motornih garnitura pravilno signaliziranje kraja vlaka mora provjeriti kondukter.
- (13) Signaliziranje kraja vlaka svjetlosnim signalom na putničkom vagonu obavlja kondukter.
- (14) Kod nestanka završne ploče s vlaka, prometnik vlakova u kolodvoru u kojemu je on ustanovljen daje pričuvnu završnu ploču iz kolodvora te strojovođi uručuje pismeni nalog u koji upisuje da je na vlak stavljena kolodvorska pričuvna završna ploča, seriju i broj vučnog vozila te ime i prezime strojovođe. Željeznički prijevoznik mora vratiti završnu ploču kolodvoru.
- (15) Kad je za vuču vlaka uporabljeno više lokomotiva, kraj vlaka signalizira se završnom pločom vozne lokomotive.
- (16) Kod neispravnosti vozne lokomotive, kad vuču vlaka preuzima druga lokomotiva, a neispravna lokomotiva produljuje vožnju istim vlakom, na vlaku ostaje završna ploča neispravne lokomotive sve dok se ona ne izdvoji iz vlaka.
- (17) Kad se neispravna lokomotiva izdvoji iz vlaka, mora se obaviti zamjena završne ploče između vozne i neispravne lokomotive.
- (18) Nakon što vlak završi vožnju, strojovođa ne smije odvesti vučno vozilo u depo ako mu nije vraćena završna ploča.
- (19) Za vožnju vlaka vučenog manevarskom lokomotivom završnu ploču osigurava polazni kolodvor vlaka.

Osoblje vlaka

Članak 113.

- (1) 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.
- (2) Ako se voznim redom predviđeno zaposjedanje vlaka mijenja, obavještavanje strojovođe obavlja se pismenim nalogom, a obavještavanje vlakopratnje usmeno u polaznom kolodvoru odnosno u kolodvoru smjene osoblja vlaka.

Članak 114.

- (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 ili pomoćnikom strojovođe.
- (2) Kod vučnih vozila s dvije upravljačnice strojovođa se mora za vrijeme vožnje vlaka nalaziti u prvoj upravljačnici u smjeru vožnje.
- (3) U upravljačnici vučnog vozila odnosno upravljačkog vagona, osim osoblja vučnog vozila smiju se nalaziti samo osobe predviđene odredbama ovoga Pravilnika.

Članak 115.

- (1) Vlak mora biti zaposjednut najmanje jednim vlakopratiteljem, osim u izuzetnim slučajevima propisanim ovim pravilnikom.
- (2) Bez vlakopratitelja, ako je vodeće vozilo zaposjednuto strojovođom i pomoćnikom strojovođe, a samo sa strojovođom (SV-bez) ako su pruga i vodeće vozilo opremljeni djelatnim radio-dispečerskim uređajima i AS uređajem ili djelatnim uređajem za vođenje vlaka, 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 na pruzi nisu ispunjeni uvjeti za vožnju vlaka SV-bez, a vlak ima vlakopratičelja, 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. Te pružne dionice popisane su u prilogu 6. ovoga Pravilnika.

(4) Vlakovi za prijevoz putnika koji završavaju odnosno započinju vožnju u nezaposjednutom službenom mjestu moraju imati najmanje jednog radnika vlakopratičelje radi obavljanja prometnih poslova.

(5) Sabirni i industrijski vlakovi mogu voziti pod uvjetima iz stavka 2. ovoga članka, ako u službenim mjestima na voznoj relaciji u kojima se vlakom obavlja manevarski rad postoji manevarsko osoblje.

(6) Kod vlakova bez vlakopratičelja poslove vlakopratičelja koji se odnose na sigurnost prometa obavlja pomoćnik strojovođe odnosno strojovođa.

(7) Kod vlaka za koji je propisano da mora imati vlakopratičelja, a u sastavu vlaka su dva ili više vučnih vozila, strojovođa odnosno pomoćnik strojovođe drugoga po redu vučnog vozila obnaša dužnost vlakopratičelja.

(8) Prvo vozilo guranog vlaka mora biti zaposjednuto vlakopratičeljem koji mora imati signalna ili druga sredstva potrebna za sporazumijevanje sa strojovođom i za upozoravanje sudionika u cestovnom prometu o nailasku vlaka na prijelaze koji nisu osigurani uređajima.

(9) Popis pruga odnosno pružnih dionica koje udovoljavaju uvjetima za vožnju vlakova samo sa strojovođom na vlaku (SV-bez) nalazi se u prilogu 7. ovoga Pravilnika.

(10) Vučna vozila koja mogu biti zaposjednuta samo strojovođom navedena su u registru željezničkih vozila.

Članak 116.

Ako je broj vlakopratičelja izuzetno manji od broja predviđenog voznim redom, rasporedni odnosno polazni kolodvor vlaka obavještava međukolodvore svog rasporednog odsjeka na voznoj relaciji vlaka te sljedeći rasporedni kolodvor, pod uvjetom da su ispunjeni uvjeti propisani ovim pravilnikom za smanjeni broj vlakopratičelje.

Članak 117.

(1) Vlakopratično osoblje kod sabirnog vlaka zaposjeda službeni vagon.

(2) Kod teretnih vlakova u kojima nema službenog vagona vlakopratično osoblje zauzima mjesto u upravljačnici vučnog vozila u kojoj se nalazi strojovođa.

(3) Vlakopratično osoblje mora se osobno prije preuzimanja vlaka javiti prometniku vlakova. Osoblje vučnog vozila mora se osobno javiti prometniku vlakova prije smjene osoblja u kolodvoru.

Članak 118.

(1) Ako tijekom vožnje vlaka u uvjetima SV-bez dođe do neispravnosti RDU-a, strojovođa nastavlja vožnju do prvoga sljedećeg kolodvora u kojemu mora tražiti zaposjedanje pomoćnikom strojovođe odnosno drugim strojovođom ili vlakopratičeljem.

(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 manevarskog osoblja, dužnost rukovatelja manevrom obavlja prometnik vlakova.

Pravo putovanja u upravljačnici vučnog vozila

Članak 119.

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

(2) Pismeno dopuštenje u obliku dozvole za vožnju na vučnom vozilu ispostavlja, na zahtjev, željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, svaki za vozila u svom vlasništvu, a sukladno općim aktima vlasnika vozila. Dozvola za vožnju na vučnom vozilu može glasiti na donositelja ili na ime. Popis izdanih dozvola, sa podacima o rednom broju, izdavateljem dozvole, nosiocem dozvole (zvanje i zaposlenje) i datumom važenja, dostavlja se tijelu nadležnom za sigurnost.

(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 pismenog dopuštenja imaju sljedeći željeznički radnici i druge osobe:

- a) vlakopratno osoblje teretnog vlaka kad 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 kad se vučno vozilo vraća u domovni kolodvor, ako nema odgovarajućeg vlaka za prijevoz putnika,
- d) radnik koji obavlja rad pod nadzorom,
- e) radnici koji sudjeluju u manevriranju,
- f) stručno osoblje kod pokusne vožnje vučnoga vozila, za provjeru pogonskoga materijala i sl.,
- g) članovi povjerenstva za provjeru vučnoga vozila, za polaganje stručnoga ispita i za istragu izvanrednoga događaja,
- h) službenici MUP-a koji putuju radi hitnoga službenog posla, ako nema drugoga prijevoznog sredstva,
- i) liječnici koji putuju radi pružanja pomoći, ako nema drugoga prijevoznog sredstva,
- j) radnici upravitelja infrastrukture koji odlaze na hitne intervencije.

k) inspektor sigurnosti željezničkog prometa.

(5) Radnici i druge osobe koje putuju u upravljačnici vučnog vozila moraju biti upisane u putni list odnosnoga vlaka.

Otprema osoba teretnim vlakom

Članak 120.

(1) Teretnim vlakom zabranjeno je prevoziti osobe koje nisu u službi kod vlaka, osim radnika i drugih osoba koje mogu putovati u upravljačnici vučnoga vozila u skladu s odredbama članka 119. ovoga Pravilnika.

- (2) Iznimno, teretnim vlakom mogu se prevoziti:
- a) pratitelji pošiljaka koje su praćene na temelju propisa za prijevoz stvari,
 - b) radnici javne sigurnosti u službi i carinski radnici kad prate vlak, temeljem pismenog dopuštenja mjerodavne državne službe,
 - c) željeznički radnici kod izvanrednih događaja odnosno otklanjanja smetnji na pruzi odnosno vozilima, temeljem podataka upisanih u popratne isprave vlaka.
- (3) Osobe koje se prevoze teretnim vlakom smještaju se u sljedeće vagon:
- pratitelji pošiljaka smještaju se u putnički, službeni ili zatvoreni teretni vagon odnosno u vagon s pošiljkom,
 - radnici javne sigurnosti, carinski radnici i željeznički radnici smještaju se u službeni odnosno putnički vagon.
- (4) Osobe koje se prevoze teretnim vlakom prethodno se moraju javiti prometniku vlakova odnosno vlakovođi u nezaposjednutim kolodvorima, koji njihove podatke upisuje u popratne isprave vlaka i to ime i prezime, relaciju putovanja i u kojem vagonu su smješteni.
- (5) Pratlja vojnog vlaka odnosno vojnih pošiljaka propisuje se za svaki pojedini slučaj posebno.

VII. BRZINE VLAKOVA

Najveća dopuštena brzina vlaka

Članak 121.

- (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) Ako je signalima signalizirana dopuštena brzina manja od brzine propisane voznim redom ili pismenim nalogom, tada strojovođa mora odmah po uočavanju signalizirane dopuštene brzine zavesti kočnja i voziti brzinom koja je signalizirana.
- (4) Vlakovima kojima se mora odrediti najveća dopuštena brzina i vlakovima kojima se najveća dopuštena brzina već propisana u voznom redu iz bilo kojeg razloga mora smanjiti, najveća dopuštena brzina propisuje se pismenim nalogom.
- (5) Kod propisivanja najveće dopuštene brzine ograničavajući elementi su:
- dopuštena brzina na pruzi,
 - vozilo u vlaku koje ima najmanju dopuštenu brzinu,
 - uvjeti kočnja,
 - raspored vozila u vlaku,
 - prometni i prijevozni uvjeti.
- (6) Kod pokusnih vožnji može se odstupiti od najvećih dopuštenih brzina propisanih ovim pravilnikom, a sigurnosne mjere i organizaciju prometa upravitelj infrastrukture propisuje za odnosnu pokusnu vožnju. Vlakovima kojima se obavljaju pokusne vožnje ne smiju se prevoziti putnici i opasne tvari.
- (7) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužni su na zahtjev jedan drugome staviti na raspolaganje podatke o brzini i drugim podacima o stvarnom kretanju vlaka.
- (8) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužni su na zahtjev inspekcije sigurnosti željezničkog prometa ili drugog mjerodavnog tijela dostaviti podatke o brzini i drugim podacima o stvarnom kretanju vlaka.

Članak 122.

(1) Najveća dopuštena brzina vlaka može biti:

1. do 250 km/h – za vlak za prijevoz putnika, ako su pruga i vodeće vozilo opremljeni djelatnim uređajem za vođenje vlaka,
 2. do 160 km/h – za vlak za prijevoz putnika, ako su pruga i vodeće vozilo opremljeni djelatnim AS uređajima ili uređajima za vođenje vlaka te ako je pruga opremljena uređajem MO ili APB,
 3. do 120 km/h – za teretni vlak, ako su pruga i vodeće vozilo opremljeni djelatnim AS uređajima ili uređajima za vođenje vlaka te ako je pruga opremljena uređajem MO ili APB,
 4. do 100 km/h:
 - za svaki vlak, ako pruga ili vozilo nema AS uređaj ili uređaj za vođenje vlaka te ako pruga nije opremljena uređajem MO ili APB,
 - 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 veza,
 5. do 80 km/h:
 - za vlak koji se potiskuje, ako je potiskivalica zakvačena za vlak,
 - za vlak u koji je na kraju uvrštena radna lokomotiva izvan službe uključena u njegov zračni vod,
 6. do 60 km/h:
 - 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,
 - 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 radioveza,
 - za vlak koji se potiskuje ako potiskivalica nije zakvačena,
 7. do 50 km/h:
 - za vlak kod kojeg se pogonskim uređajima vučnog vozila upravlja iz zadnje upravljačnice, a prednja upravljačnica je zaposjednuta strojovođom koji može upravljati kočenjem vlaka.
 - za vlak koji prolazi službeno mjesto u kojemu je prekinuta služba, a čiji glavni signali za vrijeme prekida službe ne vrijede ili službeno mjesto nema glavnih signala,
 8. do 30 km/h:
 - za gurani vlak,
 - za vlak koji ulazi na glavni krnji kolosijek,
 - za vlak koji ulazi na prvi odsjek glavnog kolosijeka podijeljenoga na ograničene odsjeke voznog puta kada je osiguran put proklizavanja,
 - za materijalni vlak koji se kreće zatvorenom pružnom dionicom.
 9. do 20 km/h:
 - za vlak koji ulazi na prvi odsjek glavnog kolosijeka podijeljenoga na ograničene odsjeke voznog puta kada nije osiguran put proklizavanja,
 - za teretni vlak koji ulazi na kolosijek koji na izlaznoj strani nema osiguran put proklizavanja,
 - za vlak koji ulazi na zauzeti kolosijek,
 - za vlak koji ulazi u kolodvor s iznimnom oprežnošću.
 10. do 10 km/h – za gurani vlak dok prelazi preko prijelaza koji nije osiguran uređajem za osiguravanje prijelaza,
 11. do 60 km/h – za vlak s parnom lokomotivom na čelu vlaka s tenderom naprijed, ako tender ima okretna postolja odnosno 50 km/h ako je bez okretnih postolja.
- (2) Najveća dopuštena brzina prema vrsti kočenja i vrsti vlaka propisana je u ovome pravilniku u pravilima o kočenju.

Članak 123.

(1) Ako je vodeće vozilo opremljeno AS uređajem ili radio-dispečerskim uređajem taj uređaj mora biti djelatna za vrijeme vožnje na prugama opremljenim AS ili radio-dispečerskim uređajima, neovisno o najvećoj dopuštenoj brzini vlaka.

(2) Ovisno o gustoći prometa, vrsti vlakova i drugim sigurnosnim razlozima, a neovisno o najvećoj dopuštenoj brzini vlakova, ministar može propisati da na pojedinim prugama odnosno pružnim dionicama opremljenim AS uređajem vodeća vozila moraju imati djelatni AS uređaj.

Brzine preko skretnica

Članak 124.

(1) Najveća dopuštena brzina preko skretnica ovisi o tehničkim značajkama i stanju skretnica te vrsti njihova osiguranja.

(2) Najveće dopuštene brzine preko skretnica propisuju se u registru infrastrukture.

(3) Najveća dopuštena brzina preko pritrđenih skretnica za vožnju u pravac jednaka je dopuštenoj brzini za vožnju u skretanje i ne smije biti veća od 50 km/h.

(4) Najveća dopuštena brzina kod vožnje u pravac preko pouzdano zaključanih i pouzdano pritrđenih skretnica jednaka je dopuštenoj brzini, ako nije ograničena konstrukcijskim značajkama skretnice.

(5) 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.

(6) 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 brzine propisane kod vožnje u pravac, ovisno o polumjeru i konstrukcijskim značajkama skretnice.

(7) U službenom mjestu koje nije opremljeno izlaznim signalima najveća dopuštena brzina preko skretnica ne smije biti veća od 100 km/h.

(8) U službenom mjestu vožnja ograničenom brzinom vrijedi za područje za koje je signalizirana.

(9) Ograničene brzine preko skretnica označavaju se odgovarajuće u voznome redu.

(10) Kod određivanja brzine preko skretničkog područja odnosno kolodvorskog područja mjerodavna je ona skretnica preko koje se mora voziti najmanjom brzinom.

(11) 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.

(12) Ako nema kontrole pravilnog položaja skretnice koja je uključena u SS uređaj te ako je unikat ključa skretničke brave izgubljen, tada za vožnju uz jezičak na takvu skretnicu mora biti postavljena ambulanta brava, a najveća dopuštena brzina preko skretnice ne smije biti veća od 20 km/h.

(13) Ako se preko skretnica mora voziti brzinom manjom od brzine označene u voznome redu, o najvećoj dopuštenoj brzini preko skretnica strojovođa se mora obavijestiti pismenim nalogom u kolodvoru u kojemu vlak po voznom redu posljednji puta staje odnosno u susjednome prethodnom kolodvoru. Ako strojovođa nije obaviješten pismenim 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 usmeno ili preko sredstava za sporazumijevanje mora obavijestiti o vožnji manjom brzinom.

(14) Kad vožnja vlaka ograničenom brzinom nije propisana voznim redom, strojovođa se obavještava pismenim nalogom o vožnji ograničenom brzinom tamo gdje signalni znak glavnog signala za vožnju ograničenom brzinom nije predsignaliziran. Ako strojovođa nije obaviješten,

glavnim signalom smije se dopustiti vožnja ograničenom brzinom tek nakon što se vlak ispred odnosnog signala zaustavio.

VIII. ORGANIZACIJA PROMETA

Uvođenje vlakova u promet

Članak 125.

- (1) Redovni vlakovi uvode se u promet za čitavo vrijeme trajanja voznog reda, i to njegovim stupanjem na snagu ili kod njegove izmjene.
- (2) Izvanredni vlak u promet uvodi rasporedni kolodvor uz suglasnost prometne operative ili na temelju dobivenog voznog reda. Prije uvođenja u promet, prometna operativa dogovara sa željezničkim prijevoznikom trasu izvanrednog vlaka za koji nije izrađen vozni red.
- (3) Sva potrebna vučna i vučena vozila za određeni vlak osigurava korisnik trase.
- (4) Redosljed u prometu osnovnoga i podijeljenih vlakova može se mijenjati kod kašnjenja bilo kojeg vlaka. Pri tome se brojevi vlakova ne smiju mijenjati.
- (5) Redovni teretni vlak otkazuje se na zahtjev korisnika trase, a izuzetno na zahtjev upravitelja infrastrukture. Zapovijed za otkazivanje rasporednom kolodvoru daje prometna operativa.

Objavljivanje prometa vlakova

Članak 126.

- (1) Promet vlakova odnosno popis redovnih i izvanrednih vlakova 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, uz suglasnost prometne operative koja suglasnost daje u dogovoru sa željezničkim prijevoznicima. Obavijest se daje dva puta ili četiri puta na dan, što za svaku pojedinu prugu određuje upravitelj infrastrukture.
- (3) Obavještavanje o prometu vlakova izvan određenog vremena obavlja se po potrebi.
- (4) Rasporedni kolodvor čiji rasporedni odsjek obuhvaća TK-prugu i polazne kolodvore vlakova koji se nalaze na TK-pruzi o promjenama u prometu mora se prethodno sporazumjeti s TK-dispečerom.
- (5) Promjena u prometu odnosno izvještaj da nema promjena u prometu predaje se u određeno vrijeme.
- (6) Promjene u prometu daju se raspisom, a osim toga po potrebi se daju i sve druge obavijesti važne za prometnu sigurnost.
- (7) Ako nije moguće objaviti promet nekoga izvanrednog vlaka, taj vlak ne smije voziti sve dok se ne uvede u promet.
- (8) Promjene u prometu vlakova na rasporednom odsjeku za sljedeće razdoblje u određeno vrijeme moraju se priopćiti:
 - sljedećem rasporednom kolodvoru,
 - svim međukolodvorima,
 - željezničkim prijevoznicima kojih se to tiče,
 - osoblju za elektroenergetska postrojenja.
- (9) O promjenama u prometu vlakova prometnik vlakova mora izvijestiti izvršno osoblje u kolodvoru te u službenim i radnim mjestima na otvorenoj pruzi do susjednog kolodvora u smjeru od početka prema kraju pruge.

Obavještavanje osoblja vlaka o prometu vlakova i sigurnosnim mjerama

Članak 127.

- (1) O prometu vlakova osoblje vlaka obavještava se voznim redom i rasporedom rada.
- (2) O promjenama u vezi sa sigurnošću i urednošću prometa strojovođa i vlakovođa obavještavaju se pismenim nalogom ili sredstvima dokaznoga sporazumijevanja.
- (3) Vlakovođu nije potrebno obavještavati pismenim nalogom o postupcima za koje je mjerodavan isključivo strojovođa.
- (4) Pismeni nalog kojim se u službenome mjestu dopušta prolazak vlaka pokraj glavnoga signala koji ne vrijedi, u odnosnome službenom mjestu ne smije se predati strojovođi prije nego što su uvjeti za prolazak pokraj signala ispunjeni.
- (5) Sve zapovijedi i izvještaji koji se mogu pravodobno predvidjeti, mogu se za određeno vremensko razdoblje posebnim pismenim zapovijedima unaprijed priopćavati osoblju vlaka.
- (6) Zapovijedi ili izvještaji o mjerama stalnog značenja daju se osoblju vlaka pismenim nalogom samo do roka koji je u zapovijedi propisan, ali ne manje od 10 dana.
- (7) Pismeni nalog vlakovođi odnosno strojovođi osobno uručuje prometnik vlakova ili izuzetno drugi izvršni radnik ako je to propisano poslovnim redom kolodvora.
- (8) Kod predaje pismenog naloga radnik koji ga predaje vlakovođi odnosno strojovođi usmeno mora priopćiti njegov sadržaj.
- (9) Primateelj pismenog naloga njegov sadržaj mora priopćiti podređenim radnicima.
- (10) Kondukeru potrebne obavijesti za sigurnost i potrebe putnika daje prometnik vlakova putnim listom u kojem konduker svojim potpisom potvrđuje primitak obavijesti.
- (11) Na TK-prugama zapovijedi strojovođi odnosno vlakovođi daje TK-dispečer.
- (12) Ako vlak vozi sa zapregom strojovođi vozne lokomotive i strojovođi zaprežne lokomotive predaje se po jedan primjerak pismenih naloga ispostavljenih za pružnu dionicu na kojoj vlak vozi sa zapregom. Kod vožnje u sprezi pismeni nalog predaje se samo strojovođi prve lokomotive.
- (13) U kolodvoru u kojemu se zaprežna lokomotiva isključuje iz vlaka, strojovođa zaprežne lokomotive predaje strojovođi vozne lokomotive sve popratne isprave vlaka i druge dokumente koji prate vlak.
- (14) Strojovođi potiskivalice uručuje se poseban nalog. Pismeni nalog za potiskivalicu koja se vraća s pruge ispostavlja prometnik vlakova u kolodvoru u koji se potiskivalica vraća, i to za odlazak i za povratak.
- (15) U pismenom nalogu kojim se strojovođa obavještava da glavni signal ne vrijedi obavezno se navodi vrsta i oznaka signala.

Članak 128.

- (1) Pismeni nalozi istog sadržaja ispostavljaju se u onoliko primjeraka koliko je radnika potrebno obavijestiti tim nalogom.
- (2) Pismenim nalogom ili sredstvima dokaznog sporazumijevanja obavezno se obavještava i izdaju zapovijedi strojovođi:
 1. o tome da stalni odnosno glavni signali ne vrijede,
 2. o iznimnom zaustavljanju u službenom mjestu,
 3. o iznimnom ulasku, izlasku te ulasku i izlasku u skretanje u kolodvoru u kojemu 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 pismenim nalogom,

4. o vožnji nepravilnim kolosijekom i o najvećoj dopuštenoj brzini vlaka pri toj vožnji,
5. o vožnji pri ulasku ili izlasku iz kolodvora s oprežnošću,
6. o laganoj vožnji,
7. o najvećoj dopuštenoj brzini vlaka onda kada je ona manja od one propisane voznim redom ili signalizirane signalima,
8. o prekoračenoj duljini vlaka u odnosu na korisnu duljinu kolosijeka u službenim mjestima na voznoj relaciji,
9. o promjeni načina potiskivanja vlaka te o promjeni pružne dionice na kojoj se obavlja potiskivanje,
10. 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,
11. o manevriranju pokraj signala »Granica manevriranja« odnosno ulaznoga signala,
12. o zabrani manevriranja iza signalne oznake za početak izoliranog preklopa,
13. o promjeni predviđene vlakopratnje,
14. o neispravnom uređaju na prijelazu, o iznimno nezaposjednutom prijelazu i u slučaju kada se ne može dati prednajava odnosno kada prednajava nije potvrđena; u svim tim slučajevima strojovođa se obavještava da je odnosni prijelaz neosiguran,
15. o tome da prijelaz s neispravnim uređajem za osiguranje osigurava čuvar prijelaza osobno te o najvećoj dopuštenoj brzini do 20 km/h do prolaska čela vlaka preko takvoga prijelaza
16. o potrebnim sigurnosnim mjerama pri prijevozu izvanredne pošiljke,
17. o tome da se u vlaku na kraju nalazi vagon s neispravnim zračnim vodom,
18. kod podijeljenog vlaka o odstupanjima glede zadržavanja u pojedinim službenim mjestima u odnosu na osnovni vlak i o svim drugim razlikama s obzirom na osnovni vlak,
19. o privremeno postavljenim prijenosnim signalima za električnu vuču,
20. o vožnji vlaka sa spuštenim pantografom onda kada to nije signalizirano,
21. o zaustavljanju vlaka ispred prilaznog signala zbog čekanja na zapovijed za ulazak u kolodvor,
22. o kilometarskom položaju čela odnosno kraja vlaka kojemu se pruža pomoć,
23. o smetnjama na pružnim i lokomotivskim AS-uređajima i određivanju brzine vlaka ako je potrebno,
24. o neispravnosti uređaja TK, APB i MO, o nevaženju prostornih signala i uvođenju kolodvorskog razmaka,
25. o vožnji vlaka preko nezaposjednutih rasputnica,
26. o prometu vlakova preko nezaposjednutih kolodvora,
27. o brzini vlaka s neispravnom odnosno nedjelatnom nagibnom tehnikom, na temelju obavijesti dobivene od strojovođe; takvom vlaku mora se odrediti brzina u skladu s voznim redom pogodnoga vlaka bez nagibne tehnike; ako postoji još neka razlika u odnosu na podatke iz vlastitoga voznog reda i to se mora upisati u pismenom nalogu,
28. o brzini vlaka i drugim elementima voznog reda vlaka bez nagibne tehnike koji vozi umjesto voznim redom predviđenog vlaka s nagibnom tehnikom odnosno po trasi vlaka s nagibnom tehnikom,

29. o izmjenama u voznom redu tada kada umjesto vlaka s nagibnom tehnikom vozi vlak bez nagibne tehnike;
30. o ulasku vlaka na glavni kolosijek, osim glavnoga prolaznog kolosijeka, na kojemu je uvedena lagana vožnja brzinom koja je manja od ograničene brzine propisane voznim redom; u nalogu se obavezno upisuje i smanjena brzina,
31. o vožnji vlaka po elementima voznoga reda drugog vlaka,
32. o prekoračenju planirane mase vlaka,
33. o ulasku vlaka u kolodvor zaletom i spuštenim pantografom.

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

(4) Kolodvor koji na zahtjev drugoga kolodvora obavještava osoblje vlaka, odmah nakon uručivanja pismenoga naloga o tome obavještava kolodvor koji je tražio obavještavanje. Dokle god ne stigne povratna obavijest, smatra se da osoblje vlaka nije obaviješteno pismenim nalogom. Ako povratna obavijest o uručivanju naloga ne stigne prije nego što vlak dođe u kolodvor koji je zatražio da se nalog uruči, vlak mora biti zaustavljen u tome kolodvoru radi uručivanja pismenog naloga, a po potrebi mora biti zaustavljen na ulaznom signalu toga kolodvora radi obavještavanja o sigurnosnim mjerama.

(5) Ako strojovođa primijeti signalni znak »Lagano«, a pismenim 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«.

IX. UPRAVLJANJE PROMETOM I REGULIRANJE PROMETA VLAKOVA

Temeljni uvjeti za kretanje vlakova

Članak 129.

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

(2) Vožnja vlakova kolosijekom koji se nalazi s lijeve strane u voznome smjeru na dvokolosiječnim prugama smatra se, prema ovom pravilniku, jednokolosiječnim prometom.

Članak 130.

Prostorni signali na odjavnicama te ulazni i izlazni signali redovno signaliziraju signalni znak za zabranjenu vožnju.

Članak 131.

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 propisanim mjerama i tehničkim rješenjima.

Članak 132.

(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 pisanom obliku (pismeni 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 133.

(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 toga 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 tada kada je predsignaliziran izlazni signal koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju.

Članak 134.

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.

Članak 135.

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 136.

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

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

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

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

(5) Dopuštenja, najave i odjave daje i prima osobno prometnik vlakova, a najave prima te odjave daje i prima i odjavničar.

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

- kolodvorske prostorne odsjeke kad dva susjedna kolodvora reguliraju slijeđenje vlakova u kolodvorskom razmaku,
- odjavne prostorne odsjeke u kojima dvije susjedne odjavnice, ili kolodvor i susjedna odjavnica reguliraju slijeđenje vlakova u odjavnom razmaku; kod automatskih odjavnica davanje odjave ostvaruje se automatski pošto vlak oslobodi odjavni prostorni odsjek,
- 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.

(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 davanje odjave obavezno je na svim prugama, osim kod automatskog davanja privole.

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

(11) U odredbama ovog Pravilnika treba podrazumijevati pod:

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

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

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

d) sustizanjem – sastajanje dvaju ili više vlakova istog smjera u kolodvoru jednokolosiječne ili dvokolosiječne pruge kad se vlak koji je stigao prije otprema ispred vlaka koji je stigao poslije, odnosno na usporednim prugama sastajanje dvaju vlakova istog smjera na pruzi ili u kolodvoru kad i jedan i drugi vlak voze svojom određenom prugom.

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

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

Članak 137.

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

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

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

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

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

- da se u vlaku nalazi nezakvačena potiskivalica (nezakvačena potiskivalica obavezno se vraća u kolodvor),
- 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,
- da se vlak otprema prije vremena,
- da vlak ima prekoračenu duljinu.

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

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

- (8) Zabranjeno je traženje i davanje uvjetnog dopuštenja prije dolaska potiskivalice koja se s pruge vraća u kolodvor.
- (9) Ako pruge idu usporedno samo jednim dijelom, kolodvor koji je zajednički za obje pruge daje upozorenje susjednom kolodvoru jedne i druge pruge kad on otprema vlak s izvanrednom pošiljkom koja prekoračuje tovarni profil u širinu. Kad zajednički kolodvor primi upozorenje od susjednog kolodvora jedne pruge, to upozorenje odmah mora proslijediti susjednom kolodvoru druge pruge.
- (10) Kod otpreme uzastopnih vlakova u kolodvorskom razmaku, dopuštenje se traži tek nakon primitka odjave.
- (11) 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.
- (12) Kod otpreme uzastopnih vlakova u odjavnom razmaku, dopuštenje se traži nakon primitka odjave za prethodni vlak od prve sljedeće odjavnice odnosno kolodvora.
- (13) Dopuštenje za uzastopni vlak koji vozi iza vlaka s nezakvačenom potiskivalicom traži se i daje nakon povratka potiskivalice s pruge u kolodvor koji traži dopuštenje. Svaki povratak potiskivalice s pruge u kolodvor nakon potiskivanja javlja se susjednom kolodvoru odnosno mora se dati odjava za potiskivalicu.
- (14) Primitak vlaka može se odbiti samo iz prometnih odnosno tehničkih razloga.
- (15) Ako je odbijen primitak vlaka, nakon što prestane razlog zbog kojega je primitak vlaka odbijen, prometnik vlakova u kolodvoru koji je odbio primitak vlaka samoinicijativno daje dopuštenje za prethodno ponuđeni vlak.
- (16) O svakom odbijanju primitka vlaka prometnik vlakova koji je dobio zabranu mora obavijestiti prometnog dispečera.
- (17) 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.
- (18) Ako je vozno vrijeme između dvaju službenih mjesta manje od 5 minuta, onda kolodvor daje obavijest o odlasku vlaka najkasnije 5 minuta prije njegova vjerojatnog odlaska. Ta obavijest naziva se prednajava.

Članak 138.

- (1) Vožnja svakog vlaka ili pružnog vozila mora biti najavljena prednajavom čuvarima prijelaza.
- (2) Na prijelazima s uređajima za osiguravanje prijelaza, sigurnost prometa tim uređajima mora biti osigurana za vrijeme vožnje vlaka preko prijelaza.
- (3) Izuzetno od stavka 2. ovog članka, upravitelj infrastrukture može na pojedinim prugama ili pružnim dionicama voznim redom odrediti da se za pojedine vlakove ne rukuje uređajem za osiguravanje prijelaza.
- (4) Čuvarima prijelaza koji nisu zaštićeni glavnim signalima vožnja vlaka ili vozila mora se prednajaviti najkasnije 7 minuta prije vjerojatnog odlaska vlaka iz kolodvora. Čuvari prijelaza primljenu prednavu moraju potvrditi. Na prugama koje nisu opremljene uređajima za registriranje prednajava se daje u prisutnosti svjedoka.
- (5) Najave i prednajave koje se daju rasputnicama ili se primaju od njih ne evidentiraju se u susjednim kolodvorima, osim prednajave kada radnik koji zaposjeda rasputnicu osigurava promet na prijelazu.
- (6) Glavni signali za izlazak odnosno prolazak vlaka ne smiju se postaviti tako da signaliziraju signalni znak za dopuštenu vožnju ako od čuvara prijelaza nije primljena potvrda prednajave.

- (7) Osiguranje voznog puta i signaliziranje glavnih signala u kolodvoru koji daje prednajavu ne ovisi o prednajavljanju službenim i radnim mjestima koja su zaštićena glavnim signalima.
- (8) Potvrdu prednajavljanja daju samo čuvari prijelaza i službena mjesta koja nisu zaštićena glavnim signalima. Potvrda se daje pod brojem s nazivom prijelaza odnosno službenog mjesta i prezimenom radnika.
- (9) Ako je sporazumijevanje s čuvarom prijelaza nemoguće, prometnik vlakova postupka kao da je prijelaz s uređajem za osiguranje prijelaza neosiguran.
- (10) Čuvari koji zaposjedaju prijelaze na kojima uređaji za osiguravanje prijelaza nisu ispravni, moraju prije nailaska vlaka ili vozila zaustavljati sudionike u cestovnom prometu sve dok čelo prvog vozila u vlaku ne prijeđe preko prijelaza.

Članak 139.

- (1) Kolodvori i odjavnice odjavom prethodnom službenom mjestu potvrđuju da je prethodni prostorni odsjek slobodan.
- (2) Odjava se uvijek daje samo od jednoga do drugoga službenog mjesta posebno za svaki vlak, odmah nakon njegova dolaska odnosno prolaska. Iznimno, u kolodvorima s ograničenim radnim vremenom odjava se može primiti drugi dan kod prijema službe.
- (3) Kad je vlak potpuno i cijel ušao u kolodvor signaliziran signalnim znakom "Kraj vlaka" i kad je za njim ulazni signal postavljen tako da signalizira signalni znak "Stoj", prometnik vlakova daje odjavu prethodnom kolodvoru.
- (4) Ako pruge idu usporedno samo jednim dijelom između dvaju kolodvora, kolodvor koji je otpremio vlak u koji je uvrštena izvanredna pošiljka s prekoračenim tovarnim profilom, nakon primitka odjave od sljedećeg kolodvora mora o tome obavijestiti sljedeći kolodvor na usporednoj pruži.
- (5) Kad je vlak prošao pokraj prostornog signala najmanje 50 m, odnosno preko skretnice na rasputnici koja je ujedno i odjavnica, odjavničar nakon što se uvjerio da je završni signal na vlaku, postavlja signal tako da signalizira signalni znak »Stoj« te daje odjavu prethodnom kolodvoru odnosno odjavnici.
- (6) Ako je prema prijavi odlaska vlaka odnosno najavi prethodnog kolodvora prošlo 5 minuta od vremena vjerojatnog dolaska odnosno prolaska vlaka kroz kolodvor odnosno prolaska vlaka pokraj odjavnice, a vlak nije prispio, službeno mjesto koje očekuje dolazak odnosno prolazak vlaka mora odmah obavijestiti prethodni kolodvor odnosno odjavnicu da vlak još nije prispio i to ne čekajući da prethodno službeno mjesto požuri odjavu. Rasputnica u svakom slučaju mora odmah o tome obavijestiti još i prethodnu odjavnicu te prvi sljedeći kolodvor. Isti je postupak kad kolodvor predviđa da će pred ulaznim signalom vlak zadržati dulje od 5 minuta.
- (7) 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-a, MO-a i TK-a

Članak 140.

- (1) Promet na prugama opremljenima uređajima APB-a i MO-a regulira prometnik vlakova pomoću kolodvorskoga SS uređaja, a na TK-pruži TK-dispečer SS uređajem iz središnjeg mjesta.
- (2) Prije otpreme vlaka iz kolodvora na jednokolosiječnoj pruži i na dvokolosiječnoj pruži s obostranim prometom, mora se tražiti privola od susjednog kolodvora. Privola se traži i daje SS uređajem.

- (3) Davanjem privole svi prostorni signali na prugama s APB-om za odnosni smjer signaliziraju signalni znak za dopuštenu vožnju, dok na prugama koje imaju MO s automatskim odjavnicama prostorni signali za smjer za koji je dana privola signaliziraju signalni znak »Stoj«, a tek pošto 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. Privola dana za određeni smjer vrijedi do davanja privole za suprotni smjer.
- (6) Kolodvor koji traži privolu na zahtjev kolodvora od kojega se privola traži mora ga obavijestiti za koji je vlak traži.
- (7) Na dvokolosiječnoj pruzi kod vožnje po pravilnom kolosijeku privola se ne traži niti daje.
- (8) Uzastopni vlak može se otpremiti iz kolodvora nakon što prethodni vlak oslobodi prvi prostorni odsjek.
- (9) Dopuštenja za otpremu vlakova moraju se tražiti i davati obavezno u sljedećim slučajevima:
- za vlak za posebne namjene,
 - za vlak s izvanrednom pošiljkom s prekoračenim tovarnim profilom; ako je zabranjeno mimoilaženje takvog vlaka sa drugim vlakovima na pruzi, to je potrebno posebno naznačiti,
 - za otpremu vlaka nepravilnim kolosijekom,
 - za vlak koji se otprema prije vremena,
 - za vlak s prekoračenom duljinom.
- (10) Na TK-prugama o prijevremenoj vožnji vlaka odlučuje TK-dispečer.
- (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) Vlak kojim se prevozi izvanredna pošiljka mora se posebno najaviti sljedećem kolodvoru.
- (13) Prije nego što vlak s izvanrednom pošiljkom napusti odnosno ode na TK-prugu to TK-dispečer posebno najavljuje prometniku vlakova odnosno prometnik vlakova TK-dispečeru.
- (14) 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 objave od sljedećeg kolodvora o tome mora obavijestiti sljedeći kolodvor na usporednoj pruzi.
- (15) Kad su sredstva za sporazumijevanje neispravna, vlak s izvanrednom pošiljkom koja prekoračuje tovarni profil u širinu ne smije se otpremiti.
- (16) Za uzastopni vlak za koji se ne traži privola, a koji se iz opravdanih razloga ne može primiti u kolodvor, prometnik vlakova na vrijeme mora dati zabranu prethodnom kolodvoru.
- (17) Čim se steknu uvjeti za primitak vlaka za koji je dana zabrana, prometnik vlakova samoinicijativno daje dopuštenje.
- (18) Na dvokolosiječnim prugama na kojima nije propisano traženje i davanje dopuštenja, obavezna je prijava dolaska uzastopnog vlaka.
- (19) Za vlakove koji napuštaju TK-prugu TK-dispečer traži dopuštenje od prometnika vlakova.
- (20) Prometnik vlakova od TK-dispečera traži dopuštenje za otpremu vlaka na TK-prugu.
- (21) Osim dopuštenja u slučajevima iz prethodnih dvaju stavaka traži se i privola.

- (22) Kad su uređaji za traženje i davanje privole odnosno uređaji APB-a ili MO-a ispravni, prometnik vlakova ne daje odjavu TK-dispečeru i obrnuto.
- (23) Način reguliranja prometa, traženje i davanje privole i odjave između TK-dispečera i prometnika vlakova na pruzi koja nije opremljena telekomandom propisan je napatkom za rukovanje SS uređajem i TK uređajem za odnosnu prugu koji izrađuje upravitelj infrastrukture.
- (24) Dopuštenja, odjave i najave za vlakove na TK-prugama TK-kolodvori ne daju jedni drugima za vrijeme dok TK-dispečer preko telekomande regulira promet vlakova.
- (25) Na prugama opremljenim uređajima APB-a i MO-a, za prijelaze koji nisu zaštićeni glavnim signalima vrijede odredbe koje se odnose na davanje najave i prednajave kao i za prijelaze koji se nalaze na prugama koje nisu opremljene uređajima APB-a i MO-a.
- (26) Kada je kolodvorski SS uređaj uključen u APR, postavljanje i razrješenje voznog puta automatski obavlja sam vlak.
- (27) Na prugama opremljenima uređajima APB-a, kada su kolodvorski SS uređaji uključeni u APR, dio pruge od ulaznoga do izlaznog kolodvorskog signala u odnosnome voznom smjeru smatra se blokovnim prostornim odsjekom. Na prugama opremljenim uređajem MO-a s automatskim odjavnica u takvom slučaju se taj dio pruge smatra odjavnim odsjekom.

X. PRIMITAK I OTPREMA VLAKA

Opće odredbe o osiguranju voznoga puta

Članak 141.

- (1) Nijedan vlak ne smije ući u kolodvor ili iz njega izići dok se prometnik vlakova odnosno odgovorni radnik nije uvjerio u pravilan položaj skretnica preko kojih vlak mora proći.
- (2) Ulazak vlaka u kolodvor, izlazak iz kolodvora ili ulazak u prostorni odsjek smije se dopustiti samo kad se utvrdi da je za taj vlak osiguran slobodni vozni put za sigurnu vožnju (u daljnjem tekstu: osiguran vozni put). Za izlazak iz kolodvora pri jednokolosiječnom prometu osim svega navedenoga mora se utvrditi i to da po istom kolosijeku već nije otpremljen drugi vlak, manevarski sastav ili pružno vozilo iz suprotnog smjera.
- (3) Vozni put mora biti osiguran od mogućih opasnih vožnji s čela i bočno te od sustizanja.
- (4) U kolodvoru vlakovi smiju voziti samo po glavnim kolosijecima. Po ostalim kolosijecima u kolodvoru vlakovi smiju voziti samo iznimno, a sigurnost prometa propisuje upravitelj infrastrukture.
- (5) Skretnica na voznom putu koja nije u tehničkoj ovisnosti s glavnim signalima ili je ta ovisnost privremeno isključena, mora biti osigurana u pravilnom položaju za predstojeću vožnju vlaka uz jezičak skretnice.
- (6) Da je vozni put osiguran utvrđuje se SS uređajem ili vizualnim pregledom na samom mjestu.
- (7) Ako se zbog neispravnosti SS uređaja ne može utvrditi da je vozni put osiguran, pa i tada kada on završava na krnjem ili zauzetom kolosijeku, vlakovi smiju voziti samo ako se sigurnost prometa osigura signalima ili drugim propisanim mjerama upravitelja infrastrukture.
- (8) Ako nije osiguran put proklizavanja, a to nije predviđeno voznim redom, mora se postupiti kao da vozni put završava na zauzetom kolosijeku.
- (9) Vozni putovi ne smiju se međusobno sjeći, dodirivati ili preklapati, osim na dijelovima koji čine putove proklizavanja.
- (10) Duljina puta proklizavanja određuje se ovisno o najvećoj dopuštenoj brzini na pruzi i ta duljina ne smije biti manja od 50 m.

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

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

Članak 142.

(1) Svakomu redovnomu i izvanrednom vlaku voznim redom unaprijed se određuje i propisuje redovan ulazni odnosno izlazni kolosijek.

(2) Za podijeljene vlakove kao ulazni odnosno izlazni kolosijek vrijedi kolosijek koji je propisan za osnovni vlak.

(3) Upravitelj infrastrukture propisuje redovne ulazne kolosijeke za vlakove objavljene voznim redom.

(4) Kad u kolodvor dolazi više vlakova, pojedinim vlakovima određuje se ulazni kolosijek tako da vlakovi koji nemaju zadržavanje prolaze glavnim prolaznim kolosijekom osim ako ovim pravilnikom nije drugačije propisano.

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

(6) 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 prijelazima, prekid manevriranja, otklanjanje prepreka s kolosijeka i pokraj njih, postavljanje skretnica u pravilan položaj i signaliziranje signalnih znakova za dopuštenu vožnju na signalima u voznome putu.

(7) 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.

(8) Radnici koji rukuju skretnicama odgovorni su za pravilan položaj skretnica u voznom putu.

(9) Skretnicama mogu rukovati nadzorni skretničar, skretničar, manevrist, rukovatelj manevrom, vlakovođa, manevrist na vlaku, prometnik vlakova i drugi za to osposobljeni izvršni radnici.

(10) Ključ skretničke brave zaključane u osiguranom voznom putu čuva nadzorni skretničar, a tamo gdje njega nema ključ čuva radnik koji rukuje skretnicom.

(11) Ključ postavljene ambulantne brave čuva prometnik vlakova, a na TK-prugama čuvanje ključeva ambulantne brave propisuje upravitelj infrastrukture.

(12) U kolodvorima u kojima nema radnika određenog za rukovanje skretnicama, skretnicama kod osiguranja voznog puta rukuje prometnik vlakova.

(13) Za pravodobno i potpuno osiguranje voznog puta odgovoran je prometnik vlakova.

(14) Skretnice u voznome putu u kolodvorima bez relejnih i elektroničkih SS uređaja radnici koji rukuju skretnicama postavljaju nakon dobivene zapovijedi za osiguranje voznog puta.

(15) U kolodvorima s pritvrđenim skretnicama, 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.

(16) Položaj skretnica u putu proklizavanja u kolodvorima s relejnim i elektroničkim osiguranjem propisan je tehničkim rješenjem, a naveden je u napatku za rukovanje tim uređajem.

- (17) 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.
- (18) U prometnom uredu i skretničarskoj lokalnoj postavnici na vidljivu mjestu mora se istaknuti pregled redovnih položaja skretnica.
- (19) U kolodvorima s relejnim i elektroničkim osiguranjem postavljanje i osiguranje voznog puta za ulazak, izlazak i prolazak vlaka te rukovanje signalima obavlja prometnik vlakova.
- (20) Podrobnije odredbe o osiguranju voznoga puta u kolodvoru i na otvorenoj pruzi s elektromehaničkim, relejnim i elektroničkim SS uređajima propisane su naputkom za rukovanje odnosnim uređajima koju izrađuje upravitelj infrastrukture za svaki pojedini kolodvor i koja je prilog poslovnome 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.
- (21) Za kolodvore koji nisu osigurani relejnim odnosno elektroničkim SS uređajem, odredbe o voznom putu i postupci kod njegova osiguranja propisani su ovim pravilnikom.
- (22) Fonogrami za osiguranje voznog puta mogu se, umjesto sredstvima za sporazumijevanje, davati neposredno uz upisivanje u propisane evidencije.

Osiguranje voznoga puta u kolodvorima

Članak 143.

- (1) Vozni put za ulazak vlaka koji se zaustavlja u kolodvoru obuhvaća:
- a) 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:
- dio pružnog kolosijeka od ulaznog signala do prve ulazne skretnice i određeni kolodvorski kolosijek od prve ulazne skretnice do kolosiječnog izlaznog signala,
 - ako kolosiječnog izlaznog signala nema, tada vozni put obuhvaća dio do manevarskog signala za zaštitu voznoga puta ili do međnika na izlaznoj strani,
 - vozni put obuhvaća još propisanu duljinu puta proklizavanja iza kolosiječnog izlaznog signala ili manevarskog signala za zaštitu voznoga puta ili međnika na izlaznoj strani, osim ako ovim pravilnikom nije drugačije propisano.
- b) 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 graničnoga kolosiječnog signala.
- c) u kolodvoru bez ulaznih signala:
- dio pružnog kolosijeka na ulaznoj strani u duljini propisanoga 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:
- a) 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.
- b) u kolodvoru bez ulaznih signala:
- dio pružnog kolosijeka na ulaznoj strani u duljini propisanoga 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 propisanoga zaustavnog puta na izlaznoj strani.

(3) Vozni put za izlazak vlaka obuhvaća:

a) u kolodvoru s ulaznim 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.

b) u kolodvoru bez ulaznih signala:

- kolodvorski kolosijek od posljednjeg vozila u vlaku do posljednje izlazne skretnice i dio pružnog kolosijeka od posljednje izlazne skretnice u duljini propisanoga 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 voznoga 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 kojemu 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 prijelazima koji se nalaze na voznom putu, osim u kolodvorima gdje se osiguranje obavlja automatski nailaskom vlaka,

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

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

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

(7) Pod zauzetim kolosijekom podrazumijeva se kolosijek:

- na kojemu se nalaze vozila i predmeti,
- kod kojega međnik na izlaznoj strani nije slobodan,
- na kojemu se manevarskim ili drugim kretanjima na izlaznoj strani presijeca ili dodiruje put proklizavanja ili se na njemu nalaze vozila.

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

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

(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 izuzetno djelomično zauzet.

(11) Slobodnost kolosijeka prometnik vlakova provjerava na samome mjestu, posredno uz pomoć radnika koji rukuju skretnicama ili preko SS uređaja koji prometniku vlakova omogućuje pouzdanu kontrolu zauzetosti kolosijeka.

(12) Radnici koji rukuju skretnicama provjeravaju slobodnost kolosijeka na samome mjestu.

(13) U kolodvorima u kojima se zbog terenskih ili vremenskih prilika teško može ustanoviti je li kolosijek slobodan, slobodnost kolosijeka istodobno provjeravaju radnici koji rukuju skretnicama, tako što po tom kolosijeku idu u susret jedan drugome. Podrobnije odredbe o provjeravanju slobodnosti kolosijeka propisuju se poslovnim redom kolodvora.

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

(15) 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.

(16) Podrobnije odredbe o rukovanju SS uređajem te odredbe o osiguranju voznog puta propisuje upravitelj infrastrukture u naputcima za rukovanje SS uređajem.

Ključevi skretnica

Članak 144.

(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 radnici na održavanju SS uređaja.

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

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

(6) Svaka uporaba duplikata ključa mora se prijaviti radniku nadležnom za održavanje SS uređaja i nadzornom kolodvorskom radniku pismenim izvještajem, 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) 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. Ključevi tih skretnica moraju se nalaziti pod nadzorom radnika koji njima rukuje. Odstupanja su dopuštena za vrijeme manevriranja ili čišćenja skretnica po odobrenju radnika koji čuva ključeve.

(8) U prostoriji prometnika vlakova ili radnika koji rukuje skretnicama ključevi zaključanih skretnica moraju se nalaziti na prikladnom mjestu i moraju biti raspoređeni tako da se ne mogu neovlašteno uzeti niti pri uzimanju pogreškom zamijeniti. Radi toga mora postojati položajni plan skretnica i njihovih položaja u kojima su redovno zaključane.

(9) 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.

(10) 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.

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

(12) 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.

Rukovanje glavnim kolodvorskim signalima

Članak 145.

- (1) Glavni kolodvorski signali redovno signaliziraju signalni znak za zabranjenu vožnju.
- (2) Ulazni 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 kad su ispunjeni uvjeti za otpremu vlaka, i to neposredno prije same otpreme po zapovijedi prometnika vlakova.
- (4) Radnik kojemu je povjereno rukovanje signalima, ne smije postaviti signal tako da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju prije nego što je osiguran vozni put za taj vlak.
- (5) Kad prometnik vlakova zapovjedi ulazak vlaka samo uređajem, ulazni skretničar odmah o tome obavještava izlaznog skretničara. Nakon primitka suglasnosti za ulazak vlaka na određeni kolosijek, blokira zapovjeđeni ulazak i postavlja ulazni signal tako da signalizira dopuštenu vožnju.
- (6) 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 obavješćavanje ulaznoga i izlaznog skretničara nije potrebno.
- (7) Ulazni signal koji nije u ovisnosti s voznim putom te prostorni signal odjavnice postavlja se tako da signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju tada kad je vlak koji dolazi cijel prošao pokraj glavnog signala signaliziran signalnim znakom »Kraj vlaka«.
- (8) 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.

Članak 146.

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

(2) 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.

(3) 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.

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

Obavijest o smještaju vlaka unutar međnika

Članak 147.

(1) Vlak se mora zaustaviti tako da se cijeli smjestio unutar međnika odnosno kolosijeka, osim ako ovim pravilnikom nije drugačije propisano.

(2) Vlak je cijel 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) U kolodvorima u kojima su skretnički odsjeci označeni signalom granica odsjeka vlak se mora zaustaviti unutar tih signala kako bi se odgovarajuće stanje skretničkog odsjeka pokazalo na pokazivačima SS uređaja. Smještaj vlaka unutar granica odsjeka u tim kolodvorima redovno sadržava smještaj vlaka unutar međnika.

(4) Da je vlak cijel ušao u kolodvor i smjestio se unutar propisanih međnika odnosno granica odsjeka, prometnik vlakova utvrđuje osobno, putem radnika koji rukuju skretnicama ili putem vlakopravnog osoblja.

(5) Način na koji se prometnik vlakova obavještava da je vlak cijel stigao i smjestio se unutar međnika, posebno se propisuje poslovnim redom kolodvora.

Istodoban ulazak i izlazak vlakova

Članak 148.

(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.

(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 istoga smjera ili iz suprotnih smjerova, drugom vlaku dopušta se ulazak u kolodvor tek kad je prvi vlak u kolodvoru stao unutar međnika odnosno granica odsjeka svojega ulaznog kolosijeka,

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

c) kod ulaska i izlaska dvaju vlakova, vlak se smije otpremiti iz kolodvora tek kad dolazeći vlak odlazećem vlaku oslobodi odgovarajući izlazni međnik i odgovarajuće skretničko područje, a suprotni vlak prima se tada kad 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 crvenoga i žutoga signalnog lopara na propisanoj udaljenosti ispred prve ulazne skretnice odnosno davanjem signalnog znaka »Stoj« na udaljenosti zaustavnog puta.

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

Pripreme za primitak vlaka

Članak 149.

(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) Vlak se prima na kolosijek predviđen poslovnim redom kolodvora i izvatkom iz voznog reda.

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

(4) Priopćavanje drugomu kolodvorskom osoblju o promjeni ulaznog kolosijeka obavlja se na način propisan poslovnim redom kolodvora.

(5) Ako strojovođa vlaka koji prolazi kolodvor nije obaviješten o iznimnom ulasku, izlasku te o ulasku i izlasku u skretanje u kolodvoru u kojemu nije predsignalizirana ograničena brzina koju signalizira glavni signal, ulazni signal mora signalizirati signalni znak »Stoj«. Kad se prometnik vlakova uvjerio da se vlak zaustavio ispred ulaznog signala, on se postavlja tako da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju. Odredbe ovoga stavka ne primjenjuju se u kolodvorima u kojima ulazni odnosno kolodvorski zaštitni signali mogu signalizirati signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«.

(6) Kod promjene ulaznog kolosijeka iz pravca u skretanje, kad je osoblje vlaka o ograničenoj brzini obaviješteno pismenim nalogom, najveća dopuštena brzina preko skretničkog područja ne smije biti veća od ograničene brzine propisane voznim redom.

(7) Kad se u kolodvoru sastaju dva vlaka za prijevoz putnika, vlak koji dolazi kasnije mora se primiti na kolosijek koji je udaljeniji od kolodvorske zgrade nego onaj na koji je primljen prvi vlak. Kod sastajanja vlaka za prijevoz putnika i teretnoga vlaka teretni vlak uvijek se prima na udaljeniji kolosijek.

(8) 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.

(9) Poslovnim redom kolodvora detaljnije se propisuje način obavješćavanja 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 150.

(1) Kad 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 krnji kolosijek, na kolosijek na kojem vlaku nije osiguran put proklizavanja te iz drugih razloga, prometnik vlakova o tome obavještava strojovođu sredstvima dokaznog sporazumijevanja ili pismenim nalogom preko kolodvora u kojemu vlak prije toga ima posljednji put zadržavanje po voznom redu.

(2) Ako strojovođa nije obaviješten u skladu s prethodnim stavkom, ulazni signal mora signalizirati signalni znak »Stoj«. U kolodvorima koji su zaštićeni prilaznim signalima vlak se zaustavlja postavljanjem crvenoga signalnog lopara na propisanoj udaljenosti ispred ulazne skretnice te žutoga signalnog lopara na udaljenosti zaustavnog puta ispred crvenoga signalnog lopara odnosno davanjem signalnog znaka »Stoj« na udaljenosti zaustavnog puta ispred ulazne skretnice. Nakon što se vlak zaustavio u jednome i u drugom slučaju, izaslani radnik obavještava strojovođu o uzroku ulaska u kolodvor najvećom brzinom do 20 km/h te se vraća na vučnom vozilu u kolodvor. Ulaznim signalom u tome slučaju ne rukuje se.

(3) O ulasku vlaka u kolodvor s oprežnošću te o tome je li strojovođa obaviješten ili nije, pravodobno se obavještavaju radnici koji rukuju skretnicama. Ako je strojovođa obaviješten, radnik koji rukuje skretnicama dolazećem vlaku daje signalni znak »Lagano«.

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

(5) 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 kad na zauzeti ili neprohodni kolosijek ulazi teretni vlak za koji je u voznom redu naznačeno da mu nije osiguran put proklizavanja.

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

(7) U kolodvoru u kojemu SS uređaj omogućuje signaliziranje signalnog znaka »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h« strojovođa se ne obavještava o iznimnoj vožnji s oprežnošću niti se daje signalni znak »Lagano«. U tom slučaju dopuštenje za ulazak u kolodvor daje se iznimno signalnim znakom »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«.

(8) U nezaposjednutom TK-kolodvoru vlak se može primiti na zauzeti kolosijek samo iznimno pod uvjetima propisanim u napatku za rukovanje TK-uređajima.

(9) O ulasku vlaka na kolosijek zauzet drugim vlakom usmeno se obavještava i osoblje vlaka koji se nalazi u kolodvoru, ovisno o tome iz kojega smjera ulazi vlak na kolosijek zauzet ranijim vlakom.

Članak 151.

(1) Ako se očekuje vlak koji po voznom redu ili po zapovijedi prolazi kroz kolodvor bez zadržavanja, a koji se iz bilo kojega razloga mora zaustaviti u kolodvoru, prometnik vlakova o njegovu zaustavljanju obavještava radnike koji rukuju skretnicama, a strojovođu sredstvima dokaznog sporazumijevanja ili pismenim nalogom preko onog kolodvora u kojemu 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 vlak čiji strojovođa sredstvima dokaznog sporazumijevanja ili pismenim 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 kad se prometnik vlakova uvjeri da se vlak zaustavio ispred ulaznog signala, i to osobno, preko radnika koji rukuje skretnicama, ili kad je čuo signalni znak »Pazi« koji je dvaput ponovljen nakon zaustavljanja vlaka ispred ulaznog signala.

- (3) U kolodvorima s jednim radnikom koji rukuje skretnicama, taj radnik dočekuje vlak na ulaznoj strani i daje signalni znak »Lagano«, a prometnik vlakova daje signalni znak »Stoj«.
- (4) U kolodvorima s radnicima koji rukuju skretnicama na ulaznoj i izlaznoj strani kolodvora, radnik na ulaznoj strani daje signalni znak »Lagano«, a prometnik vlakova i 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 strojovođa se ne obavještava o iznimnom zaustavljanju.
- (6) U kolodvorima koji su zaštićeni prilaznim signalima vlak se zaustavlja postavljanjem crvenoga signalnog lopara na propisanoj udaljenosti ispred ulazne skretnice te žutoga signalnog lopara na udaljenosti zaustavnog puta ispred crvenoga signalnog lopara odnosno davanjem signalnog znaka »Stoj« na udaljenosti zaustavnog puta ispred ulazne skretnice. Nakon što se vlak zaustavio, izaslani radnik obavještava strojovođu da vlak u kolodvoru staje, a potom ga na vučnom vozilu prati u kolodvor.

Dolazak i zadržavanje vlaka u kolodvoru

Članak 152.

- (1) Prije dolaska vlaka u kolodvor prometnik vlakova zauzima mjesto s kojega može pratiti kretanje vlaka i paziti ima li nepravilnosti na vlaku.
- (2) Svaki vlak mora se zaustaviti najkasnije tako da mu čelo bude ispred signala ispred kojeg se mora zaustaviti.
- (3) Vlak za prijevoz putnika zaustavlja se kod signalne oznake »Mjesto zaustavljanja«. Ako signalne oznake nema, ili ako vlak treba zaustaviti na drugome 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«. Ako izuzetno nitko nije dočekao vlak, strojovođa mora zaustaviti vlak na kraju perona odnosno uređene površine za ulazak i izlazak putnika.
- (4) 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«.
- (5) Lokomotivski vlak zaustavlja se ispred službene prostorije prometnika vlakova ako mu nije signalizirano da se zaustavi na drugome mjestu.
- (6) Vlak s prekoračenom duljinom smije proći međnik na izlaznoj strani ako mu izvršni radnik s toga mjesta nakon zaustavljanja daje signalni znak »Naprijed«.
- (7) Kad se vlak za prijevoz putnika već zaustavio, strojovođa ga ne smije samovoljno pokrenuti, a prometnik vlakova daje zapovijed za pokretanje tek kad je izlazak odnosno ulazak putnika završen.

Članak 153.

- (1) Ako je vlak stigao bez završnoga signala, prometnik vlakova ne daje odjavu već o tome obavještava prethodni kolodvor odnosno odjavnicu. Kad se ustanovi da je vlak stigao cijel, daje se odjava.
- (2) Ako je vlak prošao bez završnoga signala, prometnik vlakova ne daje odjavu već obavještava prethodni i sljedeći kolodvor i sve osoblje pruge do sljedećeg kolodvora o nedostatku završnoga signala.
- (3) Prometnik vlakova u sljedećem kolodvoru zaustavlja vlak bez završnoga signala iako po voznom redu nema zadržavanje u tome kolodvoru. Ako ustanovi da je vlak stigao cijel, o tome obavještava prethodni kolodvor i sve osoblje pruge do tog kolodvora. Nakon toga kolodvori i

odjavnice mogu dati odjavu. Takav vlak smije se otpremiti iz kolodvora samo s propisanim završnim signalom.

Članak 154.

(1) Ako je vlak stigao u kolodvor ili prošao kolodvor bez jednoga ili obaju odbojnika na posljednjem vozilu, a u analizi vlaka ili raspisu nije navedeno ništa o tome, prometnik vlakova odmah obavještava prethodni kolodvor i osoblje pruge da jedan ili oba odbojnika nedostaju. Osoblje pruge i kolodvorsko osoblje poduzimaju mjere da se odbojnik što prije pronađe i skloni s kolosijeka odnosno pruge. O pronađenom odbojniku obavještava se kolodvor koji je dao zapovijed za potragu.

(2) Kolodvor koji je ustanovio nedostatak odbojnika, obavještava odmah i sve kolodvore u smjeru vožnje odnosno vlaka, a ti kolodvori osoblje pruge da vlak vozi bez jednoga ili obaju odbojnika na posljednjem vozilu.

(3) Strojovođa uzastopnoga odnosno suprotnog vlaka koji prvi vozi nakon ustanovljivanja nedostatka odbojnika, obavještava se pismenim nalogom ili sredstvima dokaznog sporazumijevanja da posveti veću pozornost i da prema preglednosti pruge vlak vozi takvom brzinom da se može pravodobno zaustaviti ispred otpalog odbojnika. Vlak se mora zaustaviti u sljedećem kolodvoru zbog obavještavanja prometnika vlakova o pronađenom/nepronađenom odbojniku odnosno prohodnosti pruge ili obavijest daje sredstvima sporazumijevanja.

(4) Kad se ustanovi da je tijekom vožnje ispao neki drugi dio vagona ili tereta koji može ugroziti vožnju drugih vlakova, postupa se na isti način kao i kad nedostaje odbojnik.

(5) Ako je to fizički moguće, osoblje vlaka mora maknuti otpali dio prethodnog vlaka s pruge.

Članak 155.

(1) Kad 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 kolodvorskog 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 156.

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

(2) O svakom iznimnom prolasku ili zaustavljanju vlaka prometnik vlakova prije dolaska vlaka obavještava skretničko osoblje.

(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) Prolazak izvanrednog vlaka za koji je dana zapovijed da se ne zaustavlja smatra se iznimnim prolaskom glede dužnosti kolodvorskoga osoblja i osoblja vlaka.

(5) 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. Taj signalni znak daje se u sljedećim slučajevima:

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

– vlaku koji se po voznome redu ili po pismenom nalogu mora zaustaviti iz prometnih razloga, a nema potrebe za zaustavljanjem,

– vlaku koji po pismenom nalogu nema zaustavljanje u kolodvoru.

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

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

Članak 157.

(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 strojovođa mora uručiti pismeni 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 primijeti da vlak nema propisan čelni signalni znak,
- h) ako na vlaku zapazi nedostatak koji ugrožava daljnju vožnju toga ili drugog vlaka,
- i) 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 zaposjednutome kolodvoru koji nije opremljen uređajem APB, MO ili TK ne vidi prometnika vlakova ili ako prometnik vlakova ne daje zapovijed za prolazak odnosno izniman prolazak vlaka,
- b) ako uoči smetnju koja ugrožava sigurnost prometa.

(3) Nakon što strojovođa zaustavi vlak zbog razloga pod a) iz prethodnoga stavka, postupa u skladu sa zapovijeđu prometnika vlakova.

Otprema odnosno prolazak vlaka

Članak 158.

(1) Strojovođa smije pokrenuti vlak iz kolodvora zaposjednutog prometnikom vlakova samo kad 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 kolodvorsko i osoblje vlaka na svojim mjestima, osim kod vlaka za koji se ne daje signalni znak »Spremno za polazak«,
- e) ako je vlak pravilno sastavljen i signaliziran,
- f) ako je obavljena propisana provjera kočnica,
- g) ako je polazak vlaka najavljen signalnim znakom za objavljivanje vožnje vlaka na prugama na kojima se on daje,
- h) ako je obavljeno prednajavljivanje čuvarima prijelaza,
- i) ako su osoblju vlaka uručene sve popratne isprave vlaka,
- j) ako je obavljen carinsko-pogranični pregled kod vlaka.

(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 159.

(1) Zapovijed za polazak vlaka daje prometnik vlakova:

a) direktno:

- propisanim signalnim znakom za polazak,
- usmeno,
- sredstvima sporazumijevanja ako je kolosijek opremljen izlaznim signalom.

b) indirektno:

- knjigom indirektno otpreme.

(2) Ako je kolosijek opremljen izlaznim signalom, prometnik vlakova direktnu zapovijed za polazak interfonskim ili 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.

(3) 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.

(4) Usmenu zapovijed za polazak prometnik vlakova daje osobno strojovođi riječju »Polazak«.

(5) U svim TK-kolodvorima zapovijedi za polazak vlaku daje vlakovođa. Kod vlakova bez vlakovođe ili s vlakovođom na kraju vlaka, strojovođa osobno odlučuje o polasku vlaka.

(6) Vlaku koji u TK-kolodvoru ima zadržavanje, vlakovođa smije dati zapovijed za polazak odnosno strojovođa smije odlučiti o njegovu polasku tada kad se uvjeri da odgovarajući izlazni signal signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju, da su kod vlaka obavljani svi potrebni poslovi i kad je kod vlaka za prijevoz putnika vlakoprato osoblje dalo signalni znak »Spremno za polazak«, osim kod vlaka za koji se taj signalni znak ne daje.

(7) Vlaku za prijevoz putnika ne smije se dati signalni znak za polazak niti se on smije pokrenuti prije vremena polaska propisanoga voznim redom iako izlazni signal signalizira da je vožnja dopuštena, osim kada je zadržavanje predviđeno zbog prometnih razloga koji to zadržavanje ne zahtijevaju.

(8) Indirektnu zapovijed za polazak vlaku prometnik vlakova daje knjigom indirektno otpreme samo teretnim vlakovima u onim kolodvorima u kojima iznimne okolnosti to zahtijevaju, a koji su navedeni u voznome redu.

Članak 160.

(1) 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 spuštenu položaju, sa zelenom svjetlošću okrenutom prema vlaku koji prolazi. Ovako dočekan vlak je zapovijed strojovođa da je daljnja vožnja dopuštena.

(2) U kolodvorima bez izlaznih signala zapovijed za prolazak vlaka koji po voznom redu nema zadržavanja daje se na isti način kao za izniman prolazak vlaka.

(3) U kolodvorima za vrijeme prekida službe i u službenim mjestima gdje nema prometnika vlakova, vlakovođa daje zapovijed za polazak. Vlakovođa također daje zapovijed za polazak vlaka koji se zaustavio na otvorenoj pruzi.

(4) Kod vlakova bez vlakovođe ili s vlakovođom na kraju vlaka, strojovođa odlučuje o polasku vlaka u slučajevima iz prethodnog stavka.

Članak 161.

(1) Vlakovi čiji vozni red nije objavljen korisnicima prijevoza, smiju se otpremiti i prije nego što je to predviđeno voznim redom.

(2) Vlakovi za prijevoz putnika koji se u kolodvoru zaustavljaju samo iz prometnih razloga odnosno vlakovi koji se zaustavljaju zbog prometnih razloga i potreba putnika, 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.

(3) Vojni vlakovi smiju se otpremiti prije vremena samo uz odobrenje vojnog pratitelja vlaka.

(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.

Indirektna otprema

Članak 162.

(1) Indirektna zapovijed za polazak može se dati samo teretnim vlakovima.

(2) U kolodvorima u kojima bi zbog duljine vlakova, udaljenosti otpremnih kolosijeka i drugoga direktna otprema vlaka otežavala prometniku vlakova da pravilno regulira promet vlakova, unaprijed se određuje da se zapovijed za polazak daje indirektno što čini redovnu indirektnu otpremu vlakova.

(3) Kod indirektna otpreme zapovijed za polazak vlaka prometnik vlakova daje radniku koji rukuje skretnicama fonogramom:

»Vlak br. s.... kolosijeka treba poći u... sati... min.« (prezime prometnika vlakova).

(4) Radnik koji rukuje skretnicama upisuje fonogram u propisanu evidenciju i odnosi je do vlaka.

- (5) Kod vlakova s vlakovođom radnik koji rukuje skretnicama predaje evidenciju na potpis vlakovođi i strojovođi. Vlakovođa upisuje vrijeme polaska u putni list, a strojovođa u vrijeme upisano u putnome listu pokreće vlak.
- (6) Kod vlakova bez vlakovođe radnik koji rukuje skretnicama evidenciju predaje na potpis strojovođi koji upisuje u putni list vrijeme polaska i u upisano vrijeme pokreće vlak.
- (7) Ako vlak nije krenuo u vrijeme upisano u fonogramu, radnik koji rukuje skretnicama mora o tome obavijestiti prometnika vlakova.
- (8) Popis kolodvora u kojima je dopuštena indirektna otprema vlakova mora se nalaziti u voznome redu.

Reguliranje prometa vlakova kod odstupanja od voznog reda

Članak 163.

- (1) Kada vlakovi kasne ili se otpremaju prije vremena, vlak nižeg ranga ne smije ometati kretanje vlaka višeg ranga.
- (2) Prednost vlaku nižeg ranga može se dati ako se time izbjegava povećanje kašnjenja, a vlak višeg ranga nastalo zakašnjenje može nadoknaditi na daljnjem putu. Prometni dispečer odobrava prometniku vlakova otpremu vlaka nižeg ranga ispred vlaka višeg ranga.
- (3) Kod vlakova istog ranga prednost ima onaj vlak koji bi zbog kašnjenja izgubio veze na priključnim kolodvorima. Ako veze nisu u pitanju, prednost ima onaj vlak kojemu predstoji dulji put do njegova krajnjeg kolodvora odnosno onaj vlak koji ne kasni.
- (4) 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.
- (5) 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.
- (6) Ako vlak za prijevoz putnika kasni 10 ili više minuta, to kašnjenje priopćava se u kolodvorima putnicima na način propisan poslovnim redom kolodvora.
- (7) Kašnjenje vlakova može se nadoknaditi skraćivanjem zadržavanja u službenim mjestima. Redovno vrijeme zadržavanja vlakova za prijevoz putnika ne smije se produljiti zbog manipulacije stvarima odnosno poštom kod vlaka, a smije se skratiti ako je manipulacija završena.

Obavljanje prometne službe u graničnom kolodvoru, rasputnici, otpremništvu i na industrijskom kolosijeku

Članak 164.

- (1) Obavljanje prometne službe u graničnom kolodvoru, rasputnici, otpremništvu i na industrijskom kolosijeku propisuje napatkom upravitelj infrastrukture. Odredbe tih napatka obavezne su za željezničke prijevoznike koji obavljaju rad u spomenutim mjestima na pruzi.
- (2) Napatok za granične kolodvore izrađuje se u suglasnosti sa željezničkim prijevoznicima kojih se to tiče.

XI. DUŽNOSTI OSOBLJA VLAKA

Vožnja preko prijelaza u izuzetnim situacijama

Članak 165.

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

1. ako uređaji za osiguravanje prijelaza nisu ispravni, a prijelaz nije zaposjednut čuvarom prijelaza,
2. ako prijelazi s uređajima kojima upravljaju čuvari prijelaza iznimno nisu zaposjednuti,
3. ako vožnja nije mogla biti najavljena čuvarima prijelaza ili ako najava vožnje nije potvrđena,
4. ako se vožnja iza ulaznog ili zaštitnog signala mora nastaviti, a u voznom putu iza toga signala se nalazi prijelaz čiji uređaj za osiguravanje nije ispravan,
5. kad kontrolni svjetlosni signal prijelaza ne signalizira signalni znak »Uređaj na cestovnom prijelazu ispravan«,
6. ako će vlak voziti između uključne točke automatskog uređaja za osiguranje prijelaza i prijelaza dulje od četiri minute odnosno ako vlak između uključne točke automatskog uređaja za osiguranje prijelaza i prijelaza bude zaustavljen,
7. kada je voznim redom predviđeno da se uređajem za osiguravanje prijelaza ne rukuje.

(2) O stanjima prijelaza opisanim u stavku 1. ovoga članka pod točkama 1., 2., 3. i 4. strojovođa se obavještava sredstvima sporazumijevanja ili pismenim nalogom.

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

(4) Najveća dopuštena brzina na prijelazu zaposjednutom čuvarom prijelaza, na kojem uređaji za osiguravanje prijelaza nisu ispravni te čuvar prijelaza osobno osigurava prijelaz, ne smije biti veća od 20 km/h sve dok čelo vlaka ne prijeđe preko prijelaza. O tome strojovođa mora biti obaviješten sredstvima sporazumijevanja ili pismenim nalogom. Ako se prijelaz nalazi na mjestu s dva ili više kolosijeka čuvar prijelaza ne osigurava prijelaz s neispravnim uređajem te se tada postupa u skladu sa stavkom 1. ovoga članka.

Upravljanje vožnjom vlaka

Članak 166.

(1) Vožnjom vlaka mora se upravljati iz vodećeg vozila, osim kod guranih vlakova.

(2) Vožnja vlaka mora se obavljati prema voznom redu, signalnim znacima, 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 sl.), 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 prvoga sljedećeg kolodvora, i to:

- ako za vrijeme vožnje čelo vlaka nije propisno označeno vožnja vlaka smije se nastaviti do prvoga kolodvora najvećom dopuštenom brzinom do 20 km/h,
- ako na vodećem vozilu dođe do neispravnosti uređaja za davanje zvučnih signala vožnja vlaka smije se nastaviti do prvoga kolodvora najvećom dopuštenom brzinom do 20 km/h,

- ako na vodećem vozilu dođe do neispravnosti brzinomjera vožnja vlaka smije se nastaviti oprezno do prvoga kolodvora,
- ako na vodećem vozilu dođe do neispravnosti budnika vožnja vlaka smije se nastaviti do prvoga kolodvora najvećom dopuštenom brzinom do 60 km/h,
- 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.

Dužnosti osoblja vlaka u polaznom kolodvoru

Članak 167.

- (1) Vlakovođa prije polaska vlaka popisuje vlak, sastavlja teretnicu, provjerava pravilnost sastava vlaka i kvačenje, ispravnost tereta, ustanovljuje masu i duljinu vlaka, postavlja kočne mjenjače u propisani položaj, ustanovljuje i provjerava propisanu kočnu masu, provjerava signaliziranje kraja vlaka te ispostavlja strojovođi izvještaj o sastavu i kočenju vlaka.
- (2) Obveze vlakovođe u kolodvorima u kojima postoji popisni vlakovođa obavlja taj radnik, a u drugim kolodvorima prometnik vlakova kod vlakova bez vlakovođe.
- (3) O svim uočenim neispravnostima na vlaku vlakopravno osoblje mora obavijestiti vlakovođu ili popisnog vlakovođu odnosno prometnika vlakova.
- (4) Strojovođa prije provjere kočnica mora provjeriti je li lokomotiva koju zapsjeda pravilno zakvačena za vlak.
- (5) Kod vlakova samo sa strojovođom na vučnom vozilu, strojovođa s vučnog vozila smije se udaljiti samo zbog potrebe kod vlaka, uz prethodno ispunjenje uvjeta za napuštanje vučnoga vozila propisanih u općem aktu željezničkoga prijevoznika.

Dužnosti osoblja vlaka tijekom vožnje i zadržavanja u međukolodvorima

Članak 168.

- (1) Nakon otpreme vlaka bez vlakovođe, njegove obveze na otvorenoj pruzi i u nezaposjednutim službenim mjestima preuzima strojovođa. Kod vlakova s dvama vučnim vozilima na čelu vlaka dužnost vlakovođe preuzima strojovođa vodećeg 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 strojovođi daje vlakopratelj koji se nalazi na čelu vlaka.
- (3) Kod izlaska vlaka iz kolodvora strojovođa i pomoćnik strojovođe vodećeg vučnog vozila moraju provjeriti je li izlazni kolosijek slobodan i signalizira li izlazni signal signalni znak za dopuštenu vožnju. Tamo gdje nema izlaznih signala, strojovođa i pomoćnik strojovođe osim slobodnosti kolosijeka moraju 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 pismenim nalogom ili sredstvima dokaznog sporazumijevanja ne dobije obavijest da je prolazak pokraj odnosnoga signala dopušten.

Članak 169.

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

Članak 170.

- (1) Nakon zaustavljanja vlaka ispred prostornog signala odjavnice koji signalizira zabranjenu vožnju, odjavničar mora obavijestiti strojovođu o svakom zadržavanju duljem od 3 minute. Ako

strojovođa ne dobije obavijest u vremenu od 3 minute, vlak oprezno nastavlja vožnju brzinom do 20 km/h do službenog mjesta odjavnice gdje traži obavijest o uzroku zaustavljanja.

(2) Ako je prostorni signal odjavnice istodobno i zaštitni signal, strojovođa ne smije nastaviti vožnju sve dok ne dobije obavijest o daljnjem postupku. Takvi signali označeni su u skladu s odredbama općeg akta kojim se propisuje značenje i uporaba signala, signalnih znakova i signalnih oznaka.

Članak 171.

(1) Ako glavni signal signalizira zabranjenu vožnju, ako je neosvijetljen ili ako signalizira nejasne signalne znakove, strojovođa zaustavlja vlak ispred toga signala, osim ako nije obaviješten o daljnjem postupku. Pošto 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 glavnoga signala koji ne signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju u sljedećim slučajevima:

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

b) ako je strojovođa obaviješten preko prethodnoga kolodvora o dopuštenju prolaska pokraj ulaznoga ili izlaznoga signala, prolazak pokraj odnosnoga signala dopušten je uz davanje signalnog znaka »Naprijed« pokraj toga signala,

c) ako je strojovođa obaviješten pismenim nalogom o neispravnosti prostornoga signala odjavnice, odjavničar daje signalni znak »Naprijed« pokraj toga signala,

d) ako strojovođa nije obaviješten o neispravnosti prostornoga signala odjavnice, daljnja vožnja smije se nastaviti pošto odjavničar usmeno obavijesti strojovođu o neispravnosti signala uz davanje signalnog znaka »Naprijed« pokraj toga signala.

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

a) ako je strojovođa sredstvima dokaznog sporazumijevanja dobio dopuštenje za prolazak pokraj ulaznoga, zaštitnoga ili prostornoga signala; na prugama s TK-om to vrijedi i za izlazni signal u nezaposjednutom TK-kolodvoru,

b) ako je u kolodvoru u kojemu se odnosni izlazni signal nalazi pismenim nalogom ili sredstvima dokaznog sporazumijevanja dopušten prolazak pokraj toga signala,

c) ako je pismenim nalogom dopušten prolazak pokraj prostornoga signala na prugama opremljenim uređajem APB-a ili TK-a, pri čemu se propisuju i uvjeti vožnje iza signala.

Članak 172.

(1) Postupci propisani za rad osoblja vlaka u polaznom kolodvoru vrijede i za rad u međukolodvorima.

(2) Ako se zbog neispravnosti kočnica mora smanjiti najveća dopuštena brzina vlaka prema raspoloživoj stvarnoj kočnoj masi, prometnik vlakova o tome pismenim nalogom obavještava strojovođu, a raspisom sve kolodvore do sljedećega rasporednog kolodvora.

Članak 173.

(1) U krajnjem kolodvoru vlaka i u kolodvoru u kojemu se mijenja osoblje, osoblje vlaka napušta vlak tek kad ga je uredno i dokazno predalo određenom osoblju u kolodvoru ili osoblju vlaka koje preuzima vlak.

(2) Svi nedostaci uočeni na vozilima i teretu tijekom putovanja moraju se prijaviti kolodvorskom osoblju odnosno osoblju koje preuzima vlak.

(3) Kod predaje vlaka, osoblje vlaka koje predaje vlak usmeno ili pismeno obavještava osoblje vlaka koje preuzima vlak o svim zapovijedima koje su pismeno priopćene osoblju vlaka u prethodnim kolodvorima. Pismene zapovijedi koje se odnose na vožnju vlaka na sljedećim odsjecima na pruzi moraju se uredno predati.

(4) Postupak osoblja vučnog vozila kod primopredaje vučnog vozila propisan je odgovarajućim općim aktom željezničkoga prijevoznika.

Članak 174.

(1) Ako je u voznome redu u tablici za vozni red vlaka u koloni 5 crticom u visini sredine naziva kolodvora iz kolone 2 označena promjena brzine s veće na manju, strojovođa mora 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 voznome redu u tablici za vozni red vlaka u koloni 5 crticom u visini sredine naziva kolodvora iz kolone 2 označena promjena brzine s manje na veću, strojovođa mora, pošto 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 175.

(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 drugoga sredstva sporazumijevanja.

(2) Veza između strojovođe i prometnika vlakova sljedećeg kolodvora može se uspostaviti preko RDU-a uz pomoć dispečera koji mora pouzdano ustanoviti identitet traženog kolodvora, a zatim uspostaviti vezu sa strojovođom.

(3) Nakon uspostavljanja veze, strojovođa mora dati sljedeće podatke: broj vlaka, mjesto zaustavljanja (broj signala, kilometarski položaj prijelaza ili pruge), uzrok zaustavljanja i prezime.

(4) Prometnik vlakova nakon primitka obavijesti mora reći puni naziv kolodvora i svoje 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 176.

(1) Sva priopćenja koja se prenose preko RDU-a daje i prima strojovođa bez obzira na sastav vlakopratnog osoblja.

(2) Obavijest telefonom o smetnji nastaloj kod vlaka na otvorenoj pruzi osoblje vlaka daje prometniku vlakova sljedećeg kolodvora uz nazočnost prometnika vlakova prethodnog kolodvora. Prometnik vlakova kojemu 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 177.

- (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 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 kao i u prethodnom stavku.
- (4) Primatelj zapovijedi, osim strojovođe, obavijesti i zapovijedi upisuje u putni list. Strojovođa postupa po zapovijedi prometnika vlakova.

Iznimno zaustavljanje vlaka na pruzi

Članak 178.

- (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 strojovođa odnosno vlakovođa predvidi da će se vlak zadržati dulje od 15 minuta, o tome obavještava prometnike vlakova obaju susjednih kolodvora i po potrebi traži pomoć.
- (3) 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.
- (4) Vlak koji se zaustavi na pruzi mora biti osiguran od samopokretanja.
- (5) Pomoć se traži sredstvima sporazumijevanja, zaustavljanjem vlaka koji vozi po drugom kolosijeku dvokolosiječne ili usporodne pruge te slanjem nekoga od osoblja vlaka ili osoblja pruge do najbližeg telefona odnosno službenog mjesta.
- (6) Kod traženja pomoći navodi se razlog zaustavljanja, prohodnost drugog kolosijeka na dvokolosiječnoj ili usporodnoj pruzi, kilometarski položaj čela vlaka te kakva je pomoć potrebna.
- (7) Ako se radi o smetnji na pruzi osoblje vlaka o njoj odmah obavještava prometnike vlakova obaju susjednih kolodvora. Ako se prometnici vlakova ne mogu obavijestiti, vlak se zaustavlja ispred prve ulazne skretnice u sljedećem kolodvoru iako je ulazak u kolodvor slobodan. Strojovođa odnosno vlakovođa obavještava prometnika vlakova o smetnji preko ulaznog skretničara ili osobno.
- (8) Na dvokolosiječnim i usporodnim prugama strojovođa druge sudionike u prometu upozorava na ugroženo mjesto davanjem signalnog znaka »Opasnost, koči«, uključivanjem i isključivanjem čelnih signala te svih drugih svjetala na čelu vučnog vozila.
- (9) Kod raskidanja vlaka osoblje vlaka odmah obavještava prometnike vlakova obaju susjednih kolodvora.
- (10) Ako je prema prethodnom kolodvoru pruga u padu, osoblje vlaka raskinuti dio vlaka mora osigurati od samopokretanja.
- (11) Ako je pruga u padu prema sljedećem kolodvoru, strojovođa mora potisnuti prednji dio vlaka prema raskinutom dijelu i čekati pomoć.

Nastavljanje vožnje i povlačenje vlaka s otvorene pruge

Članak 179.

- (1) Nakon nepredviđenog zaustavljanja na pruzi, prema stanju na pruzi ili kod vlaka strojovođa odlučuje o nastavljanju daljnje vožnje.
- (2) Ako je nakon nepredviđenog zaustavljanja na pruzi o tome obaviješten prometnik vlakova u jednome od susjednih kolodvora, vlak smije nastaviti vožnju tek nakon odobrenja prometnika vlakova u sljedećem kolodvoru.
- (3) Kad 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 prethodnih dvaju stavaka.
- (4) Ako se vlak zaustavljen na otvorenoj pruzi mora vratiti u prethodni kolodvor vuča toga vlaka obavlja se pomoćnim vučnim vozilom, pri čemu je potrebno postupiti u skladu s odredbama ovoga Pravilnika za vožnju pomoćnoga vučnog vozila odnosno pomoćnoga 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 prethodnoga kolodvora vozi vlak u taj kolodvor. Ako se vuča obavlja lokomotivom, to isto čini strojovođa lokomotive na kraju vlaka po odobrenju prometnika vlakova prethodnoga kolodvora.
- (6) Ako je sporazumijevanje nemoguće, 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, osoblja pruge ili drugog izvršnog radnika.
- (8) Ako sporazumijevanje nije moguće, prvi dio raskinutog vlaka smije nastaviti vožnju uz uvjet da je preostali dio vlaka osiguran od samopokretanja. Kad ulazni signal signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju, pokrenuti dio vlaka mora se zaustaviti ispred prve ulazne skretnice. Nakon zaustavljanja vlaka strojovođa odnosno vlakovođa obavještava prometnika vlakova o preostalom dijelu vlaka koji je ostao na pruzi.
- (9) Prometnik vlakova smije dati odjavu tek nakon dolaska posljednjeg dijela raskinutog vlaka u jedan od kolodvora.
- (10) Kad vlak nastavlja vožnju u dijelovima ili kad 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.
- (11) Završni signal vlaka koji se dijeli ostaje na dijelu vlaka koji ostaje na pruzi.
- (12) Kod vlaka samo sa strojovođom (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 prvoga sljedećeg kolodvora brzinom do 20 km/h. Nakon ustanovljivanja stvarne kočne mase 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 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.

XII. DUŽNOSTI OSOBLJA PRUGE

Dužnosti odjavničara

Članak 180.

- (1) Odjavničar regulira promet uzastopnih vlakova u odjavnom razmaku. Odjavničar rukuje prostornim odnosno zaštitnim signalom tako da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju ako je sljedeći prostorni odsjek slobodan te prethodnom kolodvoru daje odjavu kad cijeli vlak prođe pokraj odjavnice i nakon što rukuje signalom tako da signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju.
- (2) Odjavničar ne smije dati odjavu ako na vlaku nema završnog signala sve dok se ne ustanovi da je vlak stigao cijeli u sljedeći kolodvor.
- (3) Ako je zbog neispravnosti prostorni odnosno zaštitni signal neuporabljiv, odjavničar o tome odmah obavještava prethodni kolodvor prema smjeru vožnje. Dok je prostorni odnosno zaštitni signal neuporabljiv, potrebne signalne znakove daje odjavničar.
- (4) Odjavničar dočekuje vlakove ispred svoje službene prostorije s mjesta s kojega najbolje može pratiti njihovo kretanje i na kojemu ga osoblje vlaka može primijetiti.
- (5) Ako odjavničar rukuje i uređajem za osiguranje prijelaza, onda obavlja i poslove propisane za čuvara prijelaza.

Dužnosti čuvara prijelaza

Članak 181.

- (1) Čuvar prijelaza rukuje uređajem za osiguranje prijelaza ili u slučaju kvara uređaja osigurava promet na samome prijelazu.
- (2) Čuvar prijelaza rukuje uređajem najkasnije 5 minuta prije predvidljivog prolaska vlaka ili pružnog vozila.
- (3) Kad uređaj za osiguranje prijelaza ne radi zbog neispravnosti, radnik koji njime rukuje obavještava o tome odmah prometnika vlakova u oba susjedna kolodvora. Prometnik vlakova u nadređenom kolodvoru odmah poduzima mjere da se uređaj popravi.
- (4) Kad uređaj za osiguranje prijelaza kojim se rukuje na samom mjestu postane neispravan, dok se taj uređaj ne popravi čuvar prijelaza mora osobno osiguravati promet na prijelazu.
- (5) Radnik koji zaposjeda prijelaz na kojemu je uređaj neispravan, u vrijeme propisano stavkom 2. ovoga članka zaustavlja cestovni promet. Znakove kojima se zapovijeda zaustavljanje sudionika u cestovnom prometu ispred pruge, čuvar prijelaza 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 prijelazu ceste preko pruge u istoj razini promet zaustavlja samo jedan čuvar prijelaza, sudionike u cestovnom prometu zaustavlja prvo iz jednog, a zatim iz drugog smjera.
- (7) Ako na prijelazu ceste preko pruge u istoj razini promet zaustavljaju dva čuvara prijelaza, znakovi što ih daju moraju biti usklađeni.
- (8) Čuvari prijelaza sudionicima u cestovnom prometu daju signalne znakove na sljedeći način:
 - a) za obavezno zaustavljanje ispred prijelaza – uspravno podignuta ruka s dlanom okrenutim prema naprijed ili mahanje stalnim svjetlom crvene boje uspravno na uzdužnu os kolnika,
 - b) za dopuštenu kretanje preko prijelaza – vodoravna predručena ruka savijena u laktu s otvorenom šakom, i kružno kretanje podlaktice i šake. Taj znak može se davati i svjetlošću bilo koje boje.
- (9) Čuvar prijelaza dočekuje vlakove ispred svoje službene prostorije s mjesta s kojega najbolje može pratiti njihovo kretanje i na kojemu ga osoblje vlaka može primijetiti. Čuvar prijelaza dopušta uređajem promet cestovnim vozilima nakon što se uvjeri osobno ili putem SS uređaja da je vlak cijeli prešao preko prijelaza.

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

(11) Čuvar prijelaza mora uređajem osigurati prijelaz odmah nakon primitka obavijesti o odbjeglih vozilima.

(12) Odredbe koje vrijede za čuvara prijelaza vrijede i za sve druge izvršne radnike kada obavljaju poslove propisane za čuvara prijelaza.

XIII. POSEBNE ODREDBE ZA DVOKOLOSIJEČNE PRUGE

Promet vlakova nepravilnim kolosijekom

Članak 182.

(1) Na dvokolosiječnoj pruzi vlakovi istoga 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.

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

Članak 183.

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

(2) Za predviđenu vožnju po nepravilnom kolosijeku unaprijed se određuje vremensko razdoblje u kojem će vlakovi voziti po jednom kolosijeku.

(3) Za predviđenu vožnju po nepravilnom kolosijeku mora se pravodobno izdati zapovijed osoblju kojeg se to tiče.

(4) Za predviđenu vožnju po nepravilnom kolosijeku mora se izraditi vozni red za jednokolosiječni promet:

– ako će zatvorenost kolosijeka trajati neprekidno dulje od 24 sata,

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

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

(6) Za vožnju po nepravilnom kolosijeku primjenjuju se odredbe za jednokolosiječni promet.

Članak 184.

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

Članak 185.

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

(2) Iznimna vožnja po nepravilnom kolosijeku dopušta se u sljedećim slučajevima:

a) ako je potrebno otpremiti uzastopni vlak veće važnosti, a njegov pravilni kolosijek će biti zauzet dulje vrijeme,

- b) materijalnom vlaku koji vozi između dvaju susjednih kolodvora u vremenu između dvaju vlakova,
- c) ako je to posebno određeno voznim redom za neke vlakove,
- d) ako to odredi prometni ili TK-dispečer na prugama opremljenim uređajem APB-a ili MO-a za pojedine vlakove kako bi se ubrzao promet vlakova, izbjegla kašnjenja i zastoje na pruži.

Članak 186.

Ako se iz bilo kojeg razloga uvodi vožnja po nepravilnom kolosijeku dvokolosiječne pruge, o tome se moraju obavijestiti kolodvori između kojih se uvodi vožnja, čuvari prijelaza 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 187.

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 pošto se daje odjava za posljednji vlak koji je prije toga bio otpremljen po nepravilnom kolosijeku.

Članak 188.

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

Članak 189.

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

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

- da vlak vozi nepravilnim kolosijekom u kolodvorskom razmaku; ako je riječ o iznimnoj i nepredviđenoj vožnji, to je potrebno navesti u nalogu,
- da za prolazak pokraj izlaznih signala te za prolazak pokraj ulaznoga signala koji se nalazi uz pravilni kolosijek vrijedi signalni znak »Naprijed« ili odobrenje dano sredstvom za sporazumijevanje,
- da od prvoga prostornog signala ispred ulaznoga signala za pravilni kolosijek do ulaznoga signala koji vrijedi za pravilni kolosijek treba voziti oprezno i prema preglednosti, ali ne više od 30 km/h,
- o najvećoj dopuštenoj brzini preko cijelog kolodvorskog područja do 30 km/h, kada vlak prolazi kolodvor i dalje nastavlja vožnju nepravilnim kolosijekom,
- ako je najveća brzina vlaka veća od dopuštene brzine za nepravilni kolosijek ili je veća od 100 km/h, propisuje se brzina vlaka koja ne smije biti veća od 100 km/h,
- propisuju se ograničene brzine i lagane vožnje koje vrijede za nepravilni kolosijek.

(3) Kod obavještavanja u skladu s odredbama stavka 2. ovoga članka, ako su pojedini glavni signali uklonjeni zbog izvođenja radova, u pismenom nalogu upisuju se kilometarski položaji u kojima bi ti signali trebali biti.

(4) Strojovođa o vožnji nepravilnim kolosijekom u skladu sa stavkom 2. ovoga članka može biti obaviješten u jednom od prethodnih kolodvora. Ako prometnik vlakova u kolodvoru u kojemu vlak počinje vožnju po nepravilnom kolosijeku strojovođu obavještava putem jednoga od prethodnih kolodvora, ne smije otpremiti vlak prije nego što je dobio dokaznu obavijest da je strojovođa obaviješten.

Članak 190.

(1) Ulazak vlaku u kolodvor i prijelaz preko rasputnice daje se signalnim znakom »Naprijed« koji se daje s mjesta koje je u ravni 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 radnik koji formira 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 propisuje upravitelj infrastrukture.

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

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

Obostrani promet

Članak 191.

(1) Pod obostranim prometom podrazumijeva se kretanje vlakova po jednome ili drugom kolosijeku dvokolosiječne pruge u oba smjera uporabom odgovarajućih kolosiječnih veza za prelazak vlakova s jednog kolosijeka na drugi bez prekidanja vožnje.

(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 telekomunikacijskim vezama nužnima za sigurno odvijanje takva prometa.

(3) Osoblje vlaka koji se otprema na susjedni kolosijek na dokazan način obavještava se o najvećoj brzini na tome kolosijeku samo ako je najveća brzina za njihov vlak po voznom redu veća od najveće brzine dopuštene za susjedni kolosijek.

(4) Ako se zbog neispravnosti uređaja ne može dobiti privola za vožnju po susjednom kolosijeku, vlak se otprema u kolodvorskom razmaku sukladno odredbama za vožnju po nepravilnom kolosijeku.

(5) Na kolodvorskim odsjecima sa stajalištima koja nemaju denivelirane prilaze peronima ili nemaju zaštitnu ogradu između kolosijeka, radi sigurnosti putnika zabranjena je istodobna otprema vlaka za prijevoz putnika koji ima zadržavanje na stajalištu i bilo koje druge vrste vlaka ako se oni mimoilaze na stajalištu.

XIV. POSEBNE VRSTE PROMETA

Promet vlaka do nekog mjesta na pruzi

Članak 192.

(1) Promet vlaka do nekog mjesta na pruzi koje ne sudjeluje u reguliranju kretanja vlakova obavlja se radi ulaska i izlaska putnika u stajalištu odnosno radi posluživanja otpremništva ili industrijskog kolosijeka.

(2) Vlakovi za posluživanje mjesta na pruzi predviđaju se voznim redom, kao i organizacija prometa drugih vlakova za vrijeme dok se vlakovi za posluživanje nalaze na kolosijeku u mjestu posluživanja.

(3) Izuzetno, mjesta navedena u stavku 1. ovoga članka te druga mjesta rada, utovara ili istovara mogu se posluživati glede opskrbe, održavanja, pružanja pomoći i slično i izvanrednim vlakovima na prugama i u službenim mjestima kada to odobri prometni dispečer.

(4) Vlak koji vozi do nekog mjesta na pruzi, otprema se iz kolodvora kad je ispunjen jedan od sljedećih uvjeta:

a) nakon dobivanja privole odnosno dopuštenja i formiranja voznog puta za izlazak vlak se otprema kao i kad vozi do sljedećeg kolodvora,

b) nakon dobivanja privole odnosno dopuštenja i formiranja 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 propisuje upravitelj infrastrukture naputkom za rukovanje pojedinim SS uređajem,

c) pod zatvorenošću pruge.

(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 pismenim nalogom mora obavijestiti osoblje vlaka koji vozi do nekog mjesta na pruzi o načinu otpreme, svrsi vožnje, kilometru pruge do kojega vlak vozi, službenom mjestu odnosno industrijskom kolosijeku na pruzi koje posluhuje, vremenu do kojega se mora vratiti s pruge, da prostorni signali za njih iznimno ne vrijede, da su prijelazi 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 posebnim zajedničkim sporazumom.

(10) Kod vlaka za prijevoz putnika predviđenog voznim redom sa strojovođom u upravljačnici na čelu vlaka u povratku s otvorene pruge ne traži se dopuštenje, nego strojovođa postupa u skladu s odredbama voznog reda. Izuzetno, dopuštenje se traži ako se između mjesta na otvorenoj pruzi i kolodvora nalazi prijelaz s daljinskom kontrolom ili prijelaz koji osigurava čuvar prijelaza. 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:

– za industrijski vlak,

– za gurani vlak,

– za svaki vlak koji u povratku vozi preko prijelaza s daljinskom kontrolom ili preko prijelaza koji osigurava čuvar prijelaza.

(14) Dopuštenje u skladu s prethodnim stavkom prije povratka vlaka s pruge traži vlakovođa odnosno konduker u nazočnosti prometnika vlakova prethodnog kolodvora, ako taj kolodvor postoji, fonogramom:

»Može li vlak br..... iz..... (naziv stajališta, industrijskog kolosijeka, otpremništva ili kilometarskog položaja)?(prezime vlakovođe)«.

(15) Prometnik vlakova dopuštenje daje fonogramom:

»Vlak br..... iz..... (naziv stajališta, industrijskog kolosijeka, otpremništva ili kilometarskog položaja) može. (prezime prometnika vlakova)«.

(16) Fonogram dopuštenja iz prethodnog stavka vlakovođa odnosno kondukter potvrđuje riječju »razumio« te upisuje fonogram u putni list. Prometnik vlakova susjednog kolodvora također ga potvrđuje riječju »razumio«, nazivom kolodvora i svojim prezimenom.

(17) Ako se između mjesta na pruzi i kolodvora u koji se vlak vraća nalazi čuvar prijelaza, prije dopuštenja u povratku prometnik vlakova, a izuzetno vlakopratelj, mora prednajaviti vožnju vlaka čuvaru prijelaza.

(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 upravitelj infrastrukture propisuje 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 vlakopratnju (najmanje vlakovođa) i sve popratne isprave vlaka. Materijalni vlak otprema se isključivo u uvjetima zatvorene pruge, a umjesto broja označava se slovima MV.

(21) Upravitelj infrastrukture može otpremati manevarske sastave na otvorenu prugu isključivo u uvjetima zatvorene pruge.

(22) Uvjete kretanja materijalnih vlakova i manevarskih sastava na zatvorenoj pruzi odnosno kolosijeku detaljnije propisuje upravitelj infrastrukture.

Potiskivanje vlaka

Članak 193.

(1) Vlak se može potiskivati zakvačenom ili nezakvačenom potiskivalicom.

(2) Potiskivanje vlaka zakvačenom ili nezakvačenom potiskivalicom dopušteno je na prugama odnosno pružnim dionicama gdje je to voznim redom predviđeno. Izuzetno, potiskivanje je dopušteno i kada to voznim redom nije predviđeno ako su zadovoljeni uvjeti za potiskivanje.

(3) Automatska kočnica zakvačene 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 m.

(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, one moraju biti zakvačene, a 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 mm, a kvačenje se obavlja tako da se odbojnici dodiruju.

(9) U vlak koji se potiskuje ne smiju se uvrstiti vagoni ukupne mase od 10 t 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) Potiskivalica mora biti zakvačena za vlak:

- na prugama opremljenim uređajem APB-a i MO-a,
- na pružnoj dionici koja je djelomično u usponu, a djelomično u padu,
- kada se vlak potiskuje do susjednog kolodvora,
- kada se vlak potiskuje i dalje od susjednog kolodvora.

(11) Nezakvačena potiskivalica za vrijeme potiskivanja smatra se sastavnim dijelom vlaka.

(12) Sporazumijevanje između strojovođe u voznoj lokomotivi i potiskivalici obavlja se propisanim signalnim znakovima osoblja vučnog vozila ili sredstvima sporazumijevanja u skladu s tehničkim mogućnostima.

(13) Od mjesta do kojeg se obavlja potiskivanje potiskivalica se vraća do ulaznog signala odnosno do ulazne skretnice ako ulaznog signala nema. Ulazak potiskivalice u kolodvor dopušta se kao i za vlak koji vozi do određenog mjesta na otvorenoj pruži. Prijelazi s daljinskom kontrolom i prijelazi koje osigurava čuvar prijelaza u povratku smatraju se neosiguranima, o čemu je strojovođu potrebno obavijestiti pismenim nalogom. Po povratku potiskivalice prometnik vlakova daje objavu susjednom kolodvoru na odnosnom međukolodvorskom odsjeku.

(14) Za potiskivalicu koja se redovno vraća s pruge, vozni red ustanovljuje se unaprijed, uz naznaku kilometarskog položaja odakle se vraća.

Vožnja pomoćnog vučnog vozila i pomoćnog vlaka

Članak 194.

(1) Prije otpreme pomoćnog vučnog vozila odnosno pomoćnog vlaka do vlaka kojemu se pruža pomoć odnosno do ugroženog mjesta na otvorenoj pruži prometnik vlakova traži dopuštenje od prometnika vlakova u susjednom kolodvoru na odnosnom međukolodvorskom odsjeku, pri čemu se pomoćno vučno vozilo evidentira PVV-1, PVV-2 itd., a pomoćni vlak PVL-1, PVL-2 itd. Na jednak način upisuju se i podaci u popratne isprave vlaka odnosno u pismeni nalog.

(2) Prometnici vlakova prije otpreme pomoćnog vučnog vozila odnosno pomoćnog vlaka moraju se dogovoriti u koji kolodvor se vlak odnosno pomoćni vlak povlači ili gura s otvorene pruge te o drugim sigurnosnim mjerama i u skladu s tim izmjenjuju fonograme dopuštenja.

(3) Za pomoćni vlak ispostavljaju se potrebne popratne isprave vlaka, a za pomoćno vučno vozilo samo pismeni nalog. Pomoćnom vučnom vozilu odnosno pomoćnom vlaku u kolodvoru se daje pismeni 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 pismenom nalogu koji se ispostavlja za pomoćno vučno vozilo uz oznaku u skladu sa stavkom 1. ovoga članka umjesto broja vlaka upisuje se serija i individualni broj vučnog vozila (PVV-n/serija i individualni broj vučnoga vozila).

(4) Pomoćni vlak odnosno pomoćno vučno vozilo koje se šalje po vlak na otvorenu prugu smije voziti najvećom dopuštenom brzinom do 30 km/h, a prije povlačenja odnosno guranja vlaka kojem se pruža pomoć mora se obaviti propisana proba kočenja. Najveća dopuštena brzina povlačenja vlaka smije biti do 30 km/h.

(5) Ako se na pruži opremljenoj uređajem APB-a ili MO-a s automatskim odjavnicama pomoćno vučno vozilo odnosno pomoćni vlak otprema u istome smjeru u kojemu vozi i vlak kojemu se šalje pomoć, tada se u pismenom nalogu mora navesti da se od glavnog signala koji štiti prostorni odsjek u kojemu se nalazi vlak kojemu se pruža pomoć mora voziti oprezno.

(6) Ako se na pruzi opremljenoj uređajem APB-a ili MO-a s automatskim odjavnicama pomoćno vučno vozilo odnosno pomoćni vlak otprema na prugu ususret vlaku kojemu se pruža pomoć, tada se u pismenom nalogu, osim podataka o mjestu zaustavljanja vlaka kojemu se pruža pomoć, mora navesti da prostorni signali za njega ne vrijede te da su prijelazi s uređajem za osiguranje neosigurani.

(7) Strojovođa pomoćnog vučnog vozila odnosno pomoćnog vlaka prilagođava brzinu prema preglednosti pruge kako bi se sigurno približio vlaku koji je tražio pomoć odnosno ugroženom mjestu.

(8) Nakon što prometnici vlakova susjednih kolodvora pouzdano ustanove da je pruga slobodna i prohodna, razmjenjuju o tome fonograme.

(9) Za vožnju pomoćnog vučnog vozila odnosno pomoćnog vlaka kod pružanja pomoći obavezno je dokazno sporazumijevanje između susjednih kolodvora.

(10) Pomoćni vlak mora imati vlakopratnju na međukolodvorskom odsjeku na kojemu pruža pomoć, i to najmanje jednog vlakovođu i manevrista na vlaku. Vlakopratnja se mora osigurati od kolodvora koji strojovođi pomoćnog vlaka uručuje pismeni nalog i otprema vlak na otvorenu prugu radi pružanja pomoći.

Zatvaranje pruge odnosno kolosijeka

Članak 195.

(1) Za vrijeme kad se na pružnoj dionici odnosno kolosijeku obavljaju radovi koji ne dopuštaju uporabu za promet, takva pružna dionica odnosno kolosijek mora se isključiti iz uporabe. Pružna dionica odnosno kolosijek koji je isključen iz uporabe mora biti zaštićen signalima koji zabranjuju vožnju.

(2) Na pružnoj dionici odnosno kolosijeku koji je isključen iz uporabe smiju voziti samo službeni vlakovi i vozila za potrebe izvođenja radova.

(3) Isključenje pružne dionice odnosno kolosijeka iz uporabe naziva se zatvaranje pruge odnosno kolosijeka, a može biti predviđeno i nepredviđeno.

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

(5) Za predviđeno zatvaranje pruge odnosno kolosijeka slobodni intervali u prometu vlakova mogu biti određeni voznim redom ili se oni određuju na temelju zahtjeva za zatvaranje pruge odnosno kolosijeka. O svim predviđenim zatvaranjima pruge odnosno kolosijeka moraju biti obaviješteni željeznički prijevoznici kojih se to tiče najkasnije 10 dana prije predviđenog zatvaranja.

(6) Izvanredno zatvaranje pruge odobrava prometnik vlakova jednog od susjednih kolodvora uz suglasnost prometnog dispečera. Izvanredno zatvaranje kolosijeka u kolodvoru odobrava prometnik vlakova odnosno kolodvora i o tome obavještava prometnog dispečera.

(7) Upravitelj infrastrukture propisuje rokove za podnošenje zahtjeva za izvođenje predviđenih radova i postupak za izvođenje radova za vrijeme zatvaranja pruge odnosno kolosijeka.

(8) Odobreno vrijeme trajanja zatvorenosti pruge ne smije se produljiti. Izuzetno, prometni dispečer može odobriti produljene zatvorenosti pruge o čemu mora obavijestiti željezničke prijevoznike kojih se to tiče.

Lagana vožnja

Članak 196.

(1) 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 privremenog karaktera i nije propisana voznim redom.

- (2) Mjesta na pruzi na kojima se dopuštena brzina odnosno ograničena brzina zbog stanja pruge privremeno mora smanjiti, moraju biti signalizirana propisanim signalima za laganu vožnju.
- (3) Lagana vožnja smije trajati najdulje 6 mjeseci.
- (4) Ako se nakon završetka radova uvodi planirana lagana vožnja, o njezinu uvođenju upravitelj infrastrukture mora obavijestiti brzojavkom sve svoje organizacijske jedinice kojih se to tiče i željezničke prijevoznike kojih se to tiče. Brzojavka se daje najkasnije do 12.00 sati radnoga dana koji prethodi danu uvođenja lagane vožnje. U toj brzojavci obavezno se navode kilometarski položaji početka i završetka lagane vožnje, smanjena brzina i produljenja voznih vremena za vlakove.
- (5) Postupak kod izuzetne potrebe za uvođenjem lagane vožnje propisuje upravitelj infrastrukture.

Promet pružnih vozila

Članak 197.

- (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 kad je vidik spriječen, dopuštena je samo u hitnim slučajevima uz prethodno odobrenje prometnoga dispečera odnosno TK-dispečera.
- (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.
- (4) Kod vožnje pružnog vozila ne rukuje se glavnim signalima, a prijelazi s automatskim uređajima za osiguranje smatraju se neosiguranima.
- (5) Kada se na isti međukolodvorski odsjek otprema više od jednog motornog vozila za posebne namjene koje ispunjava uvjete za vožnju vlakova, ta vozila otpremaju se na isti način kao i pružna vozila.
- (6) Detaljne odredbe o reguliranju prometa pružnih vozila propisuje upravitelj infrastrukture.

XV. REGULIRANJE PROMETA VLAKOVA ZA VRIJEME NEISPRAVNOSTI NA SS UREĐAJIMA I SREDSTVIMA ZA SPORAZUMIJEVANJE

Reguliranje prometa vlakova za vrijeme neispravnosti na SS uređajima

Članak 198.

- (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 ustanovljivanje i otklanjanje neispravnosti upravitelj infrastrukture propisuje u naputku 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 propisuje upravitelj infrastrukture.
- (4) 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.

- (5) Sve neispravnosti koje su imale utjecaj na siguran i uredan tijek prometa prometnik vlakova mora prijaviti prometnom dispečeru.
- (6) Uporaba tastera s brojiлом mora se evidentirati u propisane evidencije iza zadnjeg upisanog podatka prije uporabe tastera. Evidentira se točno vrijeme, redni broj koji je uporabljen i razlog uporabe.
- (7) Prometnik vlakova mora o neispravnosti obavijestiti izvršno osoblje kojeg se to tiče.
- (8) Najveća dopuštena brzina vlakova koji voze u kolodvorskom razmaku zbog neispravnosti ili isključenja SS uređaja ne smije biti veća od 100 km/h.
- (9) 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.
- (10) Kod potpunog prekida u napajanju SS uređaja električnom energijom, osiguranje voznih putova uređajem nije moguće. Skretnica u voznom putu u pravilan položaj te zaštitne skretnice i iskliznice u položaj bočne zaštite postavljaju se na samom mjestu u skladu s napatkom o rukovanju SS uređajem. Slobodnost kolosijeka, međnika i skretnica u putu proklizavanja mora se provjeriti na samome mjestu. Prijelazi se zaštićuju na način propisan u napatku za rukovanje prijelazom.

Članak 199.

- (1) Za vrijeme neispravnosti ulaznoga i zašitnog signala ulazak vlaka u kolodvor i prolazak preko rasputnice signalizira se signalnim znakom »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h« odnosno daje signalnim znakom »Naprijed« ili odobrenjem preko RDU-a ili telefona koji se nalazi kod toga signala. Ako to omogućuje SS uređaj, izlazak vlaka iz kolodvora također se može signalizirati signalnim znakom »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«.
- (2) O neispravnosti izlaznoga signala strojovođa se obavještava pismenim nalogom. Ako se nalog ispostavlja u onome kolodvoru u kojemu je izlazni signal neispravan, tada se u sadržaju naloga mora navesti:
- da izlazni signal (oznaka signala) za određeni kolosijek ne vrijedi,
 - da je prolazak pokraj toga signala dopušten.
- (3) Ako se pismeni nalog za vožnju vlaka pokraj neispravnoga izlaznoga signala ispostavlja u jednome od prethodnih kolodvora, tada se u sadržaju naloga mora navesti:
- da izlazni signal (oznaka signala) u određenom kolodvoru za određeni kolosijek ne vrijedi,
 - da je prolazak pokraj izlaznoga signala dopušten uz davanje signalnoga znaka »Naprijed« pokraj njega.
- (4) Ako se strojovođi pismenim nalogom, RDU-om ili telefonom dopusti prolazak pokraj neispravnoga ulaznoga, izlaznoga ili zašitnog signala, to znači da strojovođa preko skretničkoga područja treba voziti ograničenom brzinom propisanom u voznome redu, ali ne više od 50 km/h, osim onda kada prometnik vlakova strojovođu obavijesti da je brzina zbog stanja skretnica smanjena.
- (5) Ako strojovođa pismenim nalogom ili sredstvima sporazumijevanja nije obaviješten o dopuštenoj vožnji pokraj glavnoga signala koji ne signalizira dopuštenu vožnju, nego ga je o dopuštenju za prolazak usmeno obavijestio drugi kolodvorski radnik uz davanje signalnog znaka »Naprijed«, strojovođa treba postupiti kao da glavni signal signalizira signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«.
- (6) Ako u osiguranom voznom putu ima graničnih kolosiječnih signala ili manevarskih signala za zaštitu voznog puta koji zbog neispravnosti signaliziraju da je vožnja zabranjena, tada strojovođa mora biti obaviješten o tome da je prolazak pokraj tih signala dopušten.

(7) Ako se umjesto obavještanja strojovođe rukuje ulaznim signalom tako da on signalizira signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«, tada to za strojovođu znači sljedeće:

– od ulaznog signala voziti oprezno brzinom do najviše 20 km/h; ako se strojovođi u kolodvoru daje zapovijed za nastavak vožnje, ta brzina vrijedi sve dok posljednje vozilo u vlaku ne napusti ulazno skretničko područje.

(8) Ako se umjesto obavještanja strojovođe rukuje izlaznim odnosno zaštitnim signalom tako da on signalizira signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«, tada to za strojovođu znači sljedeće:

– od signala preko skretničkoga područja iza signala voziti oprezno brzinom do najviše 20 km/h; ako se izlaznim odnosno zaštitnim signalom predsignaliziraju signalni znakovi sljedećega glavnog signala, to znači da, pošto posljednje vozilo u vlaku napusti izlazno skretničko područje, do sljedećega glavnog signala vožnja mora biti oprezna i prema preglednosti pruge brzinom do najviše 30 km/h.

(9) Ako se ulazak ili izlazak vlaka dopušta na temelju signalnog znaka »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h«, a iza glavnog signala se nalazi prijelaz koji se osigurava SS uređajem, takav prijelaz smatra se neosiguranim te strojovođa postupa u skladu s odredbama članka 165. stavka 1. ovoga Pravilnika.

Članak 200.

(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) Kad se zbog smetnje ili kvara pojavi zauzeće jednoga ili više blokovnih prostornih odsjeka ili kad je jedan od prostornih signala neispravan i signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, uzastopni vlakovi otpremaju se u kolodvorskom razmaku.

(3) Kad se na jednokolosiječnoj pruzi i na pruzi s obostranim prometom ne može dobiti privola pomoću SS uređaja za otpremu vlakova, vlakovi se otpremaju u kolodvorskom razmaku u onom smjeru za koji ne postoji privola. Za prvi vlak koji se otprema u smjeru za koji postoji privola obavezno je traženje dopuštenja.

(4) Nakon uvođenja kolodvorskog razmaka, od prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen do onoga 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 pruzi i na pruzi 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.

(5) Način reguliranja prometa vlakova opisan u prethodnom stavku traje sve dok radnik poslova za održavanje pruga ne ustanovi da neispravnost nije nastala zbog oštećenja tračnice ili drugog nedostatka na kolosijeku u odnosnome blokovnome prostornom odsjeku. Nakon što radnik poslova za održavanje pruga utvrdi o kakvoj se neispravnosti radi, određuje dopuštenu brzinu kojom vlakovi mogu voziti do popravka pruge.

(6) Za neispravnosti nastale na skretnicama ili izoliranim odsjecima obavještaavaju 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. U tome slučaju ne primjenjuju se odredbe stavka 4. i 5. ovoga članka.

(7) Neispravnosti koje se odnose na uređaje APB-a i MO-a prijavljuje kolodvor koji ima privolu smjera vožnje.

(8) Neispravnosti na automatskim uređajima za osiguranje prijelaza s daljinskom kontrolom 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.

(9) Ako se na međukolodvorskom odsjeku s brojlilima osovina pokaže zauzeće pojedinog ili svih prostornih odsjeka, mora se ustanoviti je li prethodni vlak cijeli stigao u sljedeći kolodvor. U slučaju neispravnosti takvih uređaja ne primjenjuju se odredbe stavka 4. i 5. ovoga članka. Vlakovi moraju voziti u kolodvorskom razmaku za vrijeme neispravnosti uređaja s brojlilima osovina, a ostali uvjeti vožnje određuju se u skladu s odredbama naputka za rukovanje odnosnim SS uređajem.

(10) Ako su na međukolodvorskom odsjeku ugrađeni i izolirani odsjeci i brojila osovina, tada se pri neispravnostima SS uređaja mora postupiti kao da na cijeloj dionici postoje izolirani odsjeci i primjenjuju se odredbe stavka 4. i 5. ovoga članka.

(11) Kolodvor koji nakon nastale neispravnosti otprema prvi uzastopni vlak u kolodvorskom razmaku smije tražiti dopuštenje od prvoga sljedećeg kolodvora samo ako je od njega primio odjavu za prethodni vlak koji je posljednji otpremljen u blokovnom razmaku.

(12) Sljedeći kolodvor dopuštenje za prvi vlak koji se otprema u kolodvorskom razmaku smije dati samo ako su iz istog smjera stigli svi otpremljeni vlakovi i ako je za posljednji vlak koji je bio otpremljen u blokovnom razmaku dao odjavu.

(13) Kod reguliranja prometa vlakova u kolodvorskom razmaku zbog neispravnosti SS uređaja prometnik vlakova obavještava pismenim nalogom strojovođu svakoga vlaka o sljedećem:

- da se promet vlakova odvija u kolodvorskom razmaku,
- koji prostorni signali ne vrijede,
- koji su prijelazi s uređajem za osiguranje neosigurani,
- ako je neuporabljiv prvi prostorni signal ispred ulaznog signala, da se od njega mora voziti smanjenom brzinom, ali ne većom od 30 km/h.

(14) Prometnik vlakova u kolodvoru koji otprema vlak u kolodvorskom razmaku, pismenim nalogom mora obavijestiti strojovođu još i o opreznoj vožnji i smanjenoj brzini u slučaju iz stavka 4. i 5. ovoga članka. U pismenom nalogu navodi se broj prostornog signala od kojega i broj prostornog signala do kojeg se mora voziti smanjenom brzinom ili se navodi da se smanjenom brzinom vozi cijelim međukolodvorskim odsjekom.

(15) Obavještavanje strojovođe obavlja prometnik vlakova u kolodvoru koji otprema vlak u kolodvorskom razmaku. Ako vlak u tom kolodvoru nema zadržavanje, strojovođa se obavještava preko kolodvora u kojemu vlak prije toga posljednji put ima zadržavanje ako je to moguće.

Članak 201.

(1) Nakon što strojovođa odnosno vlakovođa obavijesti prometnika vlakova da je vlak stao ispred prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili ispred neosvijetljenog prostornog signala, prometnici vlakova susjednih kolodvora odnosno međukolodvorskog odsjeka moraju ustanoviti da na sljedećem prostornom odsjeku nema vlaka ili raskinutog dijela vlaka i postoji li neispravnost na uređaju za osiguranje prijelaza.

(2) Kad se ustanovi da nema smetnji za daljnju vožnju, a uređaji ne omogućavaju kontrolu slobodnosti kolosijeka, dopuštenje za nastavak vožnje pojedinog vlaka strojovođi odnosno vlakovođi daje prometnik vlakova sljedećeg kolodvora u nazočnosti prometnika vlakova prethodnog kolodvora sredstvima dokaznog sporazumijevanja.

(3) Kad se na dijelu pruge koji se nalazi između glavnog signala ispred kojeg je vlak stao i kolodvora nalaze prijelazi s uređajem za osiguranje koji nisu osigurani, kod dopuštenja za nastavak vožnje vlaka moraju se navesti kilometarski položaji neosiguranih prijelaza.

(4) Dopuštenje za nastavljanje vožnje daje se prvom vlaku u smjeru vožnje. Za uzastopni vlak smije se dati dopuštenje za nastavljanje vožnje kad je prethodni vlak ušao cijel u kolodvor na jednak način kao i za prethodni vlak.

(5) Ako se obavijest ili zapovijed daje preko RDU-a, prometnik vlakova sljedećeg kolodvora mora se prije davanja zapovijedi sporazumjeti s prometnikom vlakova prethodnog kolodvora o potrebnim mjerama.

(6) Za daljnju vožnju od ulaznog signala vrijede signalni znakovi ulaznog signala, ručni signalni znakovi ili odobrenje dano sredstvima sporazumijevanja.

(7) Dopuštenje za nastavak vožnje vlaka koji je stao ispred prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, kad uređaji omogućuju kontrolu slobodnosti kolosijeka, daje prometnik vlakova sljedećeg kolodvora sredstvima dokaznog sporazumijevanja. U dopuštenju se navodi da je vožnja do sljedećeg glavnog signala dopuštena najvećom brzinom do 30 km/h i da je za nastavak vožnje mjerodavan signalni znak sljedećeg glavnog signala.

(8) Uzastopnom vlaku koji se u trenutku smetnje zatekao na pruzi, prometnik vlakova smije dati dopuštenje za nastavak vožnje tek kad je prethodni vlak stigao cijeli u sljedeći kolodvor.

Članak 202.

(1) Kada se izlazni signal zbog neispravnosti kolodvorskoga 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 blokovnome prostornom razmaku.

(2) Ako je u kolodvoru koji se nalazi na pruzi opremljenoj uređajem APB-a izlazni signal neispravan i zadovoljen je uvjet iz stavka 1. ovoga članka, tada se strojovođa o tome obavještava pismenim nalogom u čijemu se sadržaju mora navesti:

– da izlazni signal (naziv signala) s određenoga kolosijeka ne vrijedi i da je prolazak pokraj njega dopušten,

– da je do prvoga sljedećega glavnog signala potrebno voziti brzinom do najviše 30 km/h te da je za nastavak vožnje mjerodavan signalni znak toga signala.

Uzastopni vlak otprema se na isti takav način pošto prethodni vlak napusti prvi prostorni odsjek.

(3) Ako se pismeni nalog iz stavka 2. ovoga članka ispostavlja u jednome od prethodnih kolodvora, u njemu se mora navesti:

– da izlazni signal (naziv signala) u određenom kolodvoru s određenoga kolosijeka ne vrijedi i da je prolazak pokraj njega dopušten uz davanje signalnoga znaka »Naprijed« pokraj njega,

– da je do prvoga sljedećega glavnog signala potrebno voziti brzinom do najviše 30 km/h te da je za nastavak vožnje mjerodavan signalni znak toga signala.

(4) Na prugama opremljenim uređajem APB-a vlakovi se ne smiju otpremiti s kolosijeka koji nisu opremljeni izlaznim signalom. Upravitelj infrastrukture može iznimno propisati način otpreme vlakova s takvih kolosijeka.

(5) U slučaju neispravnosti izlaznog signala u kolodvoru koji se nalazi na pruzi s MO-om, u pismenom 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.

Članak 203.

(1) Pošto dobije obavijest o kvaru pružnoga dijela AS uređaja, prometnik vlakova o tome obavještava susjedni kolodvor na odnosnom međukolodvorskom odsjeku i mjerodavne poslove za održavanje SS uređaja. Dok se ne popravi kvar, strojovođu svakog vlaka potrebno je pismenim nalogom obavještavati o tome kod kojeg signala je pružna baliza neispravna.

(2) Na TK-pruzi i na pruzi s uređajem za vođenje vlaka te na pruzi s automatskim odjavnicama reguliranje prometa vlakova za vrijeme neispravnosti SS uređaja obavlja se u skladu s odredbama članka 198.-203. ovoga Pravilnika, a sve obavijesti i zapovijedi strojovođi daju se sredstvima dokaznog sporazumijevanja odnosno pismenim nalogima.

Reguliranje prometa vlakova za vrijeme neispravnosti sredstava za sporazumijevanje

Članak 204.

(1) Kada su SS uređaji za reguliranje prometa vlakova između susjednih kolodvora na pruzi 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) Kad na sredstvima za sporazumijevanje nastupi potpuna neispravnost pa se propisana priopćenja u svezi s vožnjom vlakova ne mogu davati ni preko drugih službenih mjesta, promet uzastopnih i suprotnih vlakova regulira se pomoću uređaja APB-a ili MO-a.

(3) Kad na sredstvima za sporazumijevanje nastupi potpuna neispravnost i kad ni SS uređaji između dvaju susjednih kolodvora nisu ispravni, na prugama opremljenim uređajem APB-a i MO-a zabranjuje se otprema vlakova.

(4) Na prugama bez APB-a ili MO-a zabranjuje se otprema vlakova na kolodvorske prostorne odsjeke na kojima je nastala potpuna neispravnost na sredstvima za sporazumijevanje.

(5) Kad na sredstvima za dokazno sporazumijevanje nastupi potpuna neispravnost, reguliranje prometa izuzetno je dozvoljeno drugim sredstvima za sporazumijevanje uz prisustvo svjedoka.

(6) Dođe li do zaustavljanja vlaka na pruzi u vrijeme kad su sredstva za sporazumijevanje sa susjednim kolodvorima ili TK-dispečerom neispravna, osoblje vlaka postupa na sljedeći način:

– kad 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 neosvijetljenoga prostornog signala, nakon što je ustanovljeno da sredstva za sporazumijevanje ne rade, vlak nastavlja vožnju do prvoga 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 protivnome, opisani postupak ponavlja se do ulaznog signala sljedećeg kolodvora, a prijelazi s uređajem za osiguranje smatraju se neosiguranima.

– kad ulazni signal nezaposjednutog TK-kolodvora ili ulazni signal nezaposjednutog kolodvora uključenog u APR signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili kad je neosvijetljen, a sporazumijevanje s TK-dispečerom odnosno prometnim dispečerom nije ostvareno, nakon zadržavanja ispred ulaznog signala od pet minuta strojovođa nastavlja vožnju do ulazne skretnice brzinom do 30 km/h i ispred nje zaustavlja vlak. Vlakovođa, pomoćnik strojovođe odnosno strojovođa mora utvrditi stanje ispravnosti i položaj skretnica te slobodnost kolosijeka u ulaznom voznom putu vlaka, a zatim prema mogućnosti vlak ulazi u kolodvor. Prijelazi s uređajem za osiguranje smatraju se neosiguranima.

– kad osoblje vlaka o smetnji kod vlaka ili na pruzi ne može obavijestiti ni jedan od susjednih kolodvora, a vlak ne može nastaviti daljnju vožnju, strojovođa šalje nekoga od osoblja vlaka u bliži

kolodvor. Kod vlaka samo sa strojovođom na vučnom vozilu, vlak čeka na radnika izaslanog iz kolodvora. Prije odlaska, radnik upisuje u putni list vrijeme svog odlaska.

XVI. ORGANIZACIJA PROMETA U POSEBNIM UVJETIMA

Izvanredni događaj

Članak 205.

(1) Izvanredni događaj je neželjeni, nenamjerni ili neočekivani događaj u željezničkom prometu ili slijed takvih događaja, koji je imao ili je mogao imati štetne posljedice za siguran tijek prometa.

(2) Izvanredni događaji su:

- ozbiljna nesreća,
- nesreća,
- izbjegnuta nesreća,
- poremećaj.

(3) Podrobnije odredbe o izvanrednim događajima propisane su Zakonom o sigurnosti u željezničkom prometu i propisima o izvanrednim događajima koji se donose na temelju toga zakona.

Postupak kod jakog vjetra

Članak 206.

Upravitelj infrastrukture propisuje način zaštite pruge od jakog vjetra, mjesta i način mjerenja brzine vjetra te postupak kod otpreme i vožnje željezničkih vozila za vrijeme trajanja jakog vjetra odnosno slučajeve kada se zabranjuje vožnja pojedinih ili svih željezničkih vozila na pojedinim pružnim dionicama.

Zadržavanje vlaka u kolodvoru zbog elementarnih nepogoda

Članak 207.

(1) Kod elementarnih nepogoda koje bi mogle utjecati na sigurnost željezničkog prometa, prometnik vlakova može zadržati vlak u kolodvoru sve dok se vremenske prilike ne poprave ili dok s pruge ne stigne obavijest da za vlak nema opasnosti.

(2) Kad je pruga iz bilo kojeg razloga neprohodna, a zapreka se ne može otkloniti, prometnici vlakova susjednih kolodvora na odnosnom međukolodvorskom odsjeku u dogovoru s prometnim dispečerom poduzimaju mjere da se zapreka otkloni.

(3) Na prugama opremljenima zaštitnim mrežama i uređajima za javljanje lavina i odrona postupa se sukladno odredbama odnosnih naputaka upravitelja infrastrukture za tu prugu.

Postupak za vrijeme snježnih padalina i vijavice

Članak 208.

(1) Prije početka i za vrijeme zime moraju se poduzeti odnosno provoditi sve mjere propisane za obavljanje prometa u zimskim uvjetima.

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

(3) Čišćenje snijega i leda u kolodvorima i na otvorenoj pruži regulira se planovima za osiguranje prometa tijekom zime koje donosi upravitelj infrastrukture najkasnije do 15. listopada za sljedeće zimsko razdoblje. Planovima za osiguranje prometa tijekom zime obuhvaćaju se i radnici željezničkih prijevoznika koji rade u službenim mjestima.

(4) Željeznički prijevoznici na zahtjev upravitelja infrastrukture moraju dostaviti popis radnih mjesta koja su uključena u čišćenje snijega i leda.

(5) Željeznički prijevoznici izrađuju planove za osiguranje sredstava za promet u zimskim uvjetima te ih dostavljaju upravitelju infrastrukture najkasnije do 10. listopada.

(6) Kod jakih snježnih padalina koje bi mogle ugroziti prohodnost pruge, na zahtjev mjerodavnih građevinskih poslova upravitelja infrastrukture prometna operativa ili TK-dispečer uvode u promet mehanizaciju za čišćenje snijega.

(7) Strojovođa za vrijeme vožnje na otvorenoj pruži mora obratiti pozornost na padanje snijega i svoja zapažanja priopćiti prvom kolodvoru u kojemu se vlak po voznom redu zadržava, a ako prijete opasnost, vlak se zbog priopćavanja mora zaustaviti u prvome sljedećem kolodvoru. Ako obavijest može dati sredstvima sporazumijevanja, ne mora zaustavljati vlak.

Postupak kad je vidik u daljinu spriječen

Članak 209.

(1) Kada je vidik u daljinu spriječen te se s propisane daljine vidljivosti ne mogu zapaziti signalni znakovi stalnih signala odnosno ručni signalni znakovi osoblja pruge ili kolodvorskog osoblja koji se možebitno daju, brzina vlaka se mora prilagoditi prema mogućnostima zapažanja signalnih znakova i signalnih oznaka.

(2) Za vrijeme vožnje, osobito kod približavanja prijelazima ispred kojih su postavljene pružne opomenice, strojovođa mora više puta dati signalni znak »Pazi«.

Organizacija prijevoza za vrijeme izvanrednog prekida prometa

Članak 210.

(1) Kad je vlak za prijevoz putnika zadržan u kolodvoru ili na otvorenoj pruži zbog smetnje za njegovu daljnju vožnju, upravitelj infrastrukture je obavezan obavijestiti željezničkog prijevoznika o uzroku prekida prometa, predvidljivom trajanju prekida i potrebi daljnjeg organiziranja prijevoza putnika i prtljage. Željeznički prijevoznik mora obavijestiti upravitelja infrastrukture o načinu organiziranja prijevoza putnika, a putnike u vlaku o predvidljivom trajanju prekida prometa i načinu njihova daljnjeg prijevoza.

(2) Putnike u kolodvorima koji čekaju prijevoz željeznicom mora se obavijestiti o predvidljivom trajanju prekida prometa te o načinu njihova prijevoza, na način informiranja kako je to propisano poslovnim redom kolodvora.

(3) O predvidljivom trajanju prekida prometa duljem od 24 sata te o ponovnom otvaranju prometa nakon toga, upravitelj infrastrukture mora obavijestiti javnost putem sredstava javnog priopćavanja.

(4) O predvidljivom trajanju prekida prometa duljem od 6 sati, upravitelj infrastrukture mora obavijestiti željezničke prijevoznike u teretnom prijevozu kojih se to tiče. Osim toga, nudi željezničkom prijevozniku pomoćni prijevozni put, a ako željeznički prijevoznik na to ne pristane ili pomoćnog prijevoznog puta nema, onda željeznički prijevoznik odlučuje o postupku sa stvarima koje se već nalaze u vlakovima.

Postupak kad vozila odbjegu ili kad se vlak raskine

Članak 211.

(1) Kad vozila odbjegu iz kolodvora ili s nekog mjesta na otvorenoj pruži, o njihovom odbjegu moraju se odmah obavijestiti susjedni kolodvor/kolodvori, odjavničari, čuvari prijelaza i radnici koji izvode radove na pruži.

(2) Kad skretničar i osoblje pruge doznaju da su vozila ili dio vlaka odbjegli, čuvari prijelaza odmah moraju zaštititi prijelaze, a potom uporabiti sva sredstva s kojima raspolažu da zaustave vozila koja su odbjegli.

- (3) Kad se po jačini i smjeru vjetra ili po nagibu pruge zaključuje da odbjegla vozila dolaze u susret vlaku, moraju se poduzeti mjere za zaustavljanje vlaka i strojovođa obavijesti o odbjeglih vozilima.
- (4) Kad kolodvor dobije obavijest da su vozila odbjegla, sve nazočno osoblje mora uporabiti sve mjere da se vozila zaustave, a da se pritom ne izlože opasnosti oni sami, putnici i željezničko osoblje.
- (5) Opće mjere u kolodvoru koje treba poduzeti su sljedeće:
- skretnice se moraju postaviti tako da odbjegla vozila voze na sporedni kolosijek,
 - na obje tračnice kolosijeka na koji su okrenute skretnice postavljaju se ručne zaustavne papuče i druga sredstva za zaustavljanje.
- (6) Kolodvor iz kojeg su vozila odbjegla te kolodvor prema kojemu se ova kreću na odnosnu prugu ne smije otpremiti nikakav vlak sve dok se ne dobije obavijest da je svaka opasnost otklonjena.
- (7) Ako se predviđa da se odbjegla vozila neće moći zaustaviti u kolodvoru, a na pruzi prema susjednom kolodvoru nalazi se vlak bilo suprotnoga ili istog smjera, skretnica nekoga sporednog kolosijeka mora se postaviti u polovičan položaj ili na drugi način izazvati da odbjegla vozila iskoče.
- (8) Ako na odbjeglih vozilima nema putnika ili osoblja, ta vozila se mogu pustiti i na prazan krnji kolosijek.
- (9) Odbjegla vozila mogu se zaustavljati i lokomotivom koja se ispred vozila mora kretati odgovarajućom brzinom kako bi je odbjegla vozila mogla sustići.

Članak 212.

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.

XVII. ODREDBE O EVIDENCIJAMA

Opće odredbe

Članak 213.

- (1) Evidencije propisane ovim pravilnikom mogu biti informatičke i ručne.
- (2) Ručne evidencije mogu biti knjige, blokovi i tiskanice.
- (3) Ako programska rješenja i informatička opremljenost službenih i radnih mjesta to omogućuju, evidencije se obavezno vode informatički.
- (4) U informatičke evidencije mora biti moguće unositi sve podatke koji se upisuju u ručne evidencije čiji redoslijed mora biti jednak redoslijedu podataka u ručnim evidencijama.
- (5) Evidencije za vođenje i razmjenu informacija sa susjednim željezničkim upravama moraju biti u skladu s međunarodnim propisima.
- (6) Posebne evidencije te evidencije u obliku knjiga u zaglavlju odnosno na naslovnoj stranici sadrže logotip i naziv upravitelja infrastrukture, mjesto za upis službenog mjesta te oznaku evidencije.
- (7) Evidencije propisane ovim pravilnikom označavaju se slovnom oznakom EPS i arapskim brojem.
- (8) Slovna oznaka EPS označava kraticu od evidencije prometne sigurnosti.
- (9) Uzorci evidencija nalaze se u prilogu 8. ovoga Pravilnika.

(10) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici svojim internim aktima propisuju izgled i način popunjavanja evidencija koje se spominju u ovom pravilniku, a čiji se uzorci ne nalaze u prilogu 8. ovoga Pravilnika.

Popunjavanje evidencija

Članak 214.

- (1) Sadržaj evidencija mora biti napisan čitljivo, na hrvatskom jeziku i latiničnim pismom.
- (2) Informatičke evidencije popunjavaju se u skladu s programskim rješenjima.
- (3) Ručne evidencije popunjavaju se na način propisan ovim pravilnikom, pisaćim strojem ili kemijskom olovkom.
- (4) Ako se neka evidencija popunjava ili vodi u više primjeraka, poledina mora biti karbonizirana.
- (5) Na informatičkoj evidenciji koja se tiska te na ručnoj evidenciji na kojoj postoji oznaka mjesta za potpis radnika, dotični radnici moraju čitljivo napisati ime i prezime te se potpisati.
- (6) Kad se evidencije predaju na dva ili više radnih mjesta, potpisuje je radnik koji ju preuzima.
- (7) Zapis u evidenciji ne smije se prepravljati ni brisati.
- (8) Ako se podatak upisan u evidenciju mora promijeniti, mijenja se na sljedeći način:
 - ako je moguće, ispostavlja se nova informatička evidencija,
 - 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 osoban potpis.
- (9) Kod informatičkih evidencija mjerodavno je sistemsko vrijeme, a kod evidencija koje se popunjavaju ručno vrijeme se evidentira u satima i minutama.

Zalihe i rokovi čuvanja uporabljenih evidencija

Članak 215.

- (1) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik moraju imati na zalihi evidencije za 3 do 6 mjeseci, ovisno o dnevnoj potrošnji.
- (2) Evidencije uporabljene u tekućoj godini moraju se čuvati do kraja sljedeće godine.

Popratne isprave vlaka

Članak 216.

- (1) Popratne isprave vlaka su putni list, teretnica i izvještaj o sastavu i kočenju vlaka. Kada se ispostavlja pismeni nalog i/ili plan rada vlaka i/ili izvještaj o obavljenoj potpunoj probi kočenja, tada se i te evidencije smatraju popratnim ispravama vlaka.
- (2) U uvjetima informatičke obrade podataka obavezno je informatičko vođenje popratnih isprava vlaka objedinjenih u informatičkome putnom listu.

Odredbe o popunjavanju i ispostavljanju pojedinih evidencija

Članak 217.

Putni list, EPS-1

- (1) U putni list unose se sljedeći podaci:
 - broj i vozna relacija vlaka,
 - o potpunoj probi kočenja,
 - o kretanju vlaka,
 - o sastavu i kočenju motorne garniture,
 - zapovijedi i obavijesti,
 - o vučnim vozilima i osoblju vučnih vozila,

- o vlakopratnom osoblju.
- o priložima putnog lista.

(2) Za vožnju jednog vlaka na cijelom prijevoznom putu od polaznog do krajnjeg službenog mjesta vodi se jedan putni list. Izuzetno, za garniture vlakova za prijevoz putnika koje voze između dva službena mjesta s promjenom smjera vožnje više puta, može se voditi jedan putni list za više uzastopnih vožnji tijekom jednoga kalendarskog dana. U tom slučaju brojeve vlakova treba upisivati jedan za drugim u »parnom« i »neparnom« smjeru razdvojeno kosom crtom (npr. 8000/8002/8004/..., 8001/8003/8005/...). Ako se putni list vodi na taj način, u II. dijelu putnog lista podatke o kretanju pojedinih vlakova treba odvojiti jednim praznim redom koji se poništava ravnim crtom po sredini.

(3) Ako raspušteni vlak nastavlja vožnju pod novim brojem, za tu vožnju može se voditi isti putni list.

(4) Polazno službeno mjesto vlaka unosi se žigom.

(5) Kod lokomotivskih vlakova nakon broja vlaka upisuje se tekst »lokomotivski vlak«. Kod vlakova sastavljenih od samo jednoga motornog vozila za posebne namjene nakon broja vlaka upisuje se tekst »TMD«.

(6) U I. dijelu putnog lista, nakon izvršene potpune probe kočenja, pregledni radnik upisuje brojeve vagona s isključenim zračnim kočnicama, brojeve vagona koji ne koče u položaju »R« odnosno u položaju »R+Mg«, brojeve tovarenih teretnih vagona koji ne koče u položaju »tovareno« i brojeve vagona s uključenim kočnicama koje se ne računaju u kočnu masu. Druge nedostatke upisuje u rubriku primjedbe.

(7) Upisivanjem naziva svog zanimanja i potpisom pregledni radnik potvrđuje da je potpuna proba kočenja izvršena, da je vlak propisno sastavljen i opremljen te potvrđuje podatke o nekočenim vagonima i primjedbama. Strojovođa svojim potpisom potvrđuje da je potpuna proba kočenja izvršena i ne smije pokrenuti vlak prije nego što se potpiše u putnom listu. Vlakovođa odnosno popisni vlakovođa potvrđuje da su ručice mjenjača kočne sile u propisnom položaju, da je posljednji vagon u vlaku propisno signaliziran te da je primio na znanje podatke potrebne za ispostavljanje teretnice i izvještaja o sastavu i kočenju vlaka. Prometnik vlakova svojim potpisom potvrđuje da je primio na znanje da su pripremne radnje prije otpreme vlaka obavljene. Svaki od navedenih radnika odgovoran je za kvalitetu svoga rada. U slučaju da u opremljenosti vozila postoje nedostaci koji ne utječu na sigurnost prometa smatra se da je vlak sposoban za promet.

(8) U slučaju probe kočenja stabilnim postrojenjem ili lokomotivom koja neće vući vlak, strojovođa ne potpisuje potpunu probu kočenja u putnom listu. U tom slučaju pregledač vagona ispostavlja izvještaj o obavljenoj potpunoj probi kočenja (EPS-4) koje se prilaže putnom listu, a na mjestu predviđenom za potpis strojovođe upisuje naziv i broj ispostavljenog izvještaja. U izvještaj moraju biti upisani svi podaci potrebni za ispunjavanje I. dijela putnog lista. U tom slučaju strojovođa ne smije pokrenuti vlak prije nego je potpisao da je izvršena skraćena proba kočenja.

(9) U II. dijelu putnog lista obavezno se upisuju podaci o polaznom i krajnjem službenom mjestu. Podaci o ostalim službenim mjestima unose se u slučaju odstupanja od voznog reda i u slučaju preuzimanja pismenih naloga i drugih priloga putnog lista.

(10) U stupcu 7 II. dijela putnog lista rabe se sljedeće kratice: prijevremena otprema... pv, dulja vožnja... dv, lagana vožnja... lv, čeka križanje s vlakom... x vl, čeka pretjecanje vlakom... vl, dodavanje vagona... +, isključivanje vagona... -, čeka vučno vozilo... čeka vv, čeka osoblje vlaka... čeka Sv, Pom, Vv, Kdk ili Mv, čeka vezu s priključnim vlakom... veza vl, čeka odjavu... odj, čeka tehnički pregled vlaka... tpv, čeka probu kočenja... pk, čeka zagrijavanje garniture... zg.

(11) U stupcu 8 II. dijela putnog lista upisuje se koliko je određenih priloga predano, tako da se upiše oznaka priloga i u zagradi količina priloga. Službeno mjesto unosi se gdje god je to moguće žigosanjem te upisivanjem rukom ako je žig nedostupan.

- (12) Podatke u II. dio putnog lista unosi popisni vlakovođa, vlakovođa ili strojovođa i prometnik vlakova.
- (13) U III. dijelu putnog lista upisuju se podaci o kočenju i sastavu vlakova sastavljenih od motornih garnitura. Za te vlakove ne ispostavljaju se izvještaj o sastavu i kočenju vlaka i teretnica, osim u slučaju vuče pomoćnom lokomotivom. Ako se putni list vodi za istu motornu garnituru za više vlakova na istoj relaciji s promjenom smjera vožnje, potrebnu kočnu masu treba izračunati na temelju većeg postotka kočenja uspoređujući »parni« i »neparni« smjer vožnje, a u rubrici vozna relacija treba dopisati »u oba smjera«.
- (14) Podatke u III. dio putnog lista upisuje popisni vlakovođa, vlakovođa ili prometnik vlakova.
- (15) U IV. dijelu putnog lista upisuju se zapovijedi i obavijesti koje se daju osoblju vlaka, skraćene probe kočenja i ponovljene potpune probe kočenja te sve potrebne komercijalne obavijesti u vezi vlaka. Ako se vlakom prevozi pošiljka pod uvjetima propisanim Pravilnikom RID, upisuje se napomena »RID«.
- (16) Svaku probu kočenja evidentiranu u IV. dijelu putnog lista potpisuju obavezno pregledni radnik i strojovođa. Pregledni radnik upisuje obavijest o nekočenim vagonima u skladu s odredbama za I. dio putnog lista. Popisni vlakovođa odnosno vlakovođa potpisuje se samo u slučaju kada je on pregledni radnik odnosno kada se ispostavlja novi izvještaj o sastavu i kočenju vlaka. Prometnik vlakova potpisuje tu probu kao dokaz da se uvjerio da je proba kočenja izvršena i da su rezultati probe upisani u putni list.
- (17) U V. i VI. dijelu putnog lista upisuju se podaci o osoblju vlaka prema predviđenim rubrikama sljedećim kraticama: strojovođa – Sv, pomoćnik strojovođe – Pom, vlakovođa – Vv, konduker – Kdk, manevrist na vlaku – Mv, treća osoba – To.
- (18) Podaci u putnom listu moraju biti usklađeni s podacima u teretnici i izvještaju o sastavu i kočenju vlaka.
- (19) Po završenoj vožnji vlaka osoblje prijevoznika mora putni list sa svim priložima predati osoblju upravitelja infrastrukture. Način primopredaje putnih listova propisuje upravitelj infrastrukture poslovnim redom kolodvora.

Članak 218.

Teretnica, EPS-2

- (1) Teretnica je evidencija u koju se upisuju podaci o vozilima u vlaku.
- (2) Podaci se upisuju po redu počevši od posljednjega vozila u vlaku. Istovrsni podaci na vozilima, u popratnim ispravama i drugim dokumentima koji prate vlak moraju biti jednaki. Teretnica se mora popunjavati prepisivanjem podataka koji se nalaze na vozilima, a podaci o pošiljkama koji nisu napisani na vozilu prepisuju se iz prijevoznih isprava.
- (3) Za više vlakova istoga sastava za koje se rabi jedan putni list vrijedi teretnica ispostavljena za prvi vlak upisan u putnom listu dok se eventualno ne promijene sastav vlaka, kočenje vlaka ili i sastav i kočenje vlaka, nakon čega se moraju izmijeniti podaci u teretnici.
- (4) Uz teretnicu obavezno se prilažu prijevozne isprave pošiljaka.
- (5) Teretnica se popunjava prema opisu u njezinu zaglavlju. U rubriku »Broj lista« upisuje se redni broj lista onda ako je za jedan vlak potrebno ispostaviti više listova. Stupci 1 i 2 popunjavaju se ovisno o tome jesu li vagoni u nekom od kolodvora uvršteni u vlak ili su izvršteni iz njega. U stupac 17 za svaku pošiljku upisuje se kratica njezine prijevozne isprave te napomena »RID« i UN broj odnosno opasne tvari onda ako je to pošiljka koja se prevozi pod uvjetima propisanim Pravilnikom RID. Ako se radi o vagonu s kočnim umetcima od kompozitnih materijala (vagoni s oznakom) onda se u stupac 17 mora upisati i zaokruženo slovo K. U stupac 18 (ruč.koč.) upisuje se kočna masa ručne odnosno pritvrđne kočnice.

(6) Teretnica se zaključuje pošto se točno upišu podaci o vagonima i neradnim lokomotivama u vlaku. Ispod posljednjega upisanog vozila podvlači se crta te se u pripadajućim stupcima upisuju zbrojeni podaci o količini vučenih vozila, broju osovina, duljini, tari, netu, ukupnoj kočnoj masi zračnih kočnica, količini prijevoznih isprava, količini vagona s kočnim umetcima od kompozitnih materijala te o ukupnoj kočnoj masi ručnih odnosno pritvrđenih kočnica. Upisana kočna masa ručne odnosno pritvrđene kočnice na vagonu s kočnim umetcima od kompozitnih materijala mora se upisati u teretnici smanjena za 50%. Ispod zbrojenih podataka u sljedećem retku upisuju se brojčane oznake, duljine, mase i kočne mase radnih lokomotiva. Zaključene podatke potpisuje radnik koji je sastavio teretnicu.

(7) Ako se u usputnom kolodvoru na voznoj relaciji vlaka isključuju odnosno dodaju vagoni u vlak, potrebno je učiniti sljedeće:

- tanko precrtati podatke o svakom isključenom vagonu tako da upisani podaci ostanu čitljivi,
- upisati dodane vagone s potrebnim podacima o njima,
- ponovno zaključiti teretnicu u skladu s odredbama stavka 6. ovoga članka.

(8) U informatičkoj teretnici vozila mogu biti upisana redosljedom od prvoga vozila iza vučnoga vozila ili od posljednjega vozila u vlaku. Način upisa mora biti naznačen u teretnici. U informatičkoj teretnici zaključene podatke potpisuje jedan radnik onda ako on sâm popiše vlak. Ako je popisivanje obavljeno tako da jedan radnik čita podatke s vagona, a drugi ih prima sredstvima dokaznog sporazumijevanja, tada zaključene podatke potpisuje radnik koji je sastavio teretnicu. Ako se prijenos podataka obavlja sredstvima sporazumijevanja koja nisu dokazna, zaključene podatke potpisuju oba radnika.

Članak 219.

Izvještaj o sastavu i kočenju vlaka, EPS-3

(1) Izvještaj o sastavu i kočenju vlaka sastavlja vlakovođa, popisni vlakovođa ili prometnik vlakova na temelju propisno ispostavljene teretnice i putnog lista. Ispostavlja se u polaznom kolodvoru vlaka, a po potrebi i u međukolodvoru nakon obavljene propisane probe kočenja.

(2) Pri proračunu kočenja vlakova za prijevoz putnika za koje se vodi jedan putni list, u skladu s odredbama članka 217. stavka 2. ovoga Pravilnika, potrebna kočna masa izračunava se na temelju većeg postotka kočenja uspoređujući »parni« i »neparni« smjer. Tako ispostavljeni izvještaj o sastavu i kočenju vlaka važi uz taj putni list sve do eventualne promjene u sastavu i kočenju vlaka te se u njemu upisuje samo broj prvog vlaka iz putnog lista.

(3) Izvještaj o sastavu i kočenju vlaka ispostavlja se obavezno nakon obavljene potpune probe kočenja, a kod skraćениh proba samo ako dođe do promjene u sastavu i kočenju vlaka.

(4) Za motorne garniture vlakova za prijevoz putnika i lokomotivske vlakove izvještaj o sastavu i kočenju vlaka se ne ispostavlja, osim u slučaju vuče motorne garniture vlakova za prijevoz putnika pomoćnom lokomotivom. Ako lokomotivski vlak vozi po trasi vlaka za prijevoz putnika ili teretnoga vlaka te ako u lokomotivskom vlaku sastavljenom od više vučnih vozila jedno od vozila ima neispravnu automatsku kočnicu, podaci o sastavu i kočenju upisuju se u IV. dijelu putnoga lista.

(5) Izvještaj o sastavu i kočenju vlaka ispostavlja se nakon što pregledni radnik ispiše sve potrebne podatke u I. dijelu putnog lista odnosno u dijelu IV. u slučaju skraćениh i ponovljenih potpunih proba kočenja.

(6) Izvještaj o sastavu i kočenju vlaka ispunjava se prema predviđenim rubrikama, a u retku 2. i 3. potrebno je zaokružiti točne podatke. Ako je položaj mjenjača vučnog vozila pogrešno upisan, strojovođa mora zahtijevati da se ispostavi novi izvještaj o sastavu i kočenju vlaka.

(7) U rubrici za primjedbe obavezno se upisuju sljedeći podaci:

- mjesto uvrštavanja vagona tovarenih opasnim stvarima,
- mjesto uvrštavanja vagona natovarenih dugačkim predmetima.

(8) Ako se izvještaj o sastavu i kočenju vlaka ispostavlja u kolodvoru koji nije polazni kolodvor vlaka, u rubrici za primjedbe upisuje se koja je skraćena proba kočenja izvršena i u koliko sati te kada i u kojem kolodvoru je izvršena potpuna proba kočenja, a upisuju se i druge primjedbe u vezi sa sastavom i kočenjem vlaka.

(9) Izvještaj o sastavu i kočenju vlaka povezan je u blokove. Matica je karbonizirana i ostaje u bloku, a kopija je perforirana i predaje se strojovođi koji je prilaže putnom listu. Ako putni list vodi vlakovođa, sve ispostavljene kopije izvještaja o sastavu i kočenju vlaka strojovođa vraća u krajnjem kolodvoru vlakovođi koji ih prilaže putnom listu.

Članak 220.

Izvještaj o obavljenoj potpunoj probi kočenja, EPS-4

(1) Izvještaj o obavljenoj potpunoj probi kočenja rabi se u slučaju kada se potpuna proba kočenja obavlja stabilnim uređajem ili lokomotivom koja neće biti uporabljena za vuču odnosnoga vlaka.

(2) Izvještaj o obavljenoj potpunoj probi kočenja je dokaz o izvršenoj potpunoj probi kočenja. U njemu se evidentiraju podaci o nekočenim vagonima te podaci o načinu obavljanja potpune probe kočenja.

(3) Izvještaj o obavljenoj potpunoj probi kočenja sastoji se od matice i kopije koja je perforirana.

(4) Izvještaj o obavljenoj potpunoj probi kočenja ispostavlja pregledač vagona. Matica ostaje u bloku, a kopija se dokazno predaje vlakovođi, popisnom vlakovođi odnosno prometniku vlakova. Na temelju podataka iz izvještaja o obavljenoj potpunoj probi kočenja ispostavlja se izvještaj o sastavu i kočenju vlaka. Izvještaj o obavljenoj potpunoj probi kočenja prilaže se putnom listu vlaka za koji vrijedi.

Članak 221.

Pismeni nalog, EPS-5

(1) Pismeni nalog povezan je u blokove čiji su listovi numerirani rednim brojevima od 1 do 50, a matica je karbonizirana.

(2) Kopija pismenog naloga koja se predaje strojovođi odnosno vlakovođi nakon završetka putovanja prilaže se putnom listu.

(3) Tekst zapovijedi može se unaprijed otipkati i nalijepiti na oba primjerka pismenog naloga s time što se prometnik vlakova mora potpisati preko ruba naloga i nalijepljenog dijela i na isti način ovjeriti kolodvorskim žigom.

(4) Kada tekst obavijesti odnosno zapovijedi ne stane na jedan pismeni nalog, rabi se više pismenih naloga s time da se u prvi nalog mora upisati ukupan broj ispostavljenih pismenih naloga.

(5) Ako je potrebno ispostaviti pismeni nalog s istom obavješću ili zapovjedu za više radnika, ispostavlja se onoliko naloga koliko je radnika potrebno obavijestiti.

(6) Kad se u kolodvoru koji je ispostavio pismeni nalog u nalogu nešto mora promijeniti ili dopuniti, takav nalog oduzima se i zamjenjuje novim. Pogrešno ispostavljeni ili napisani pismeni nalozi precrtavaju se, a nalozi istrgnuti iz bloka pričvršćuju se uz maticu.

(7) Kada se u nekom kolodvoru mora promijeniti sadržaj pismenog naloga ispostavljenog u jednom od prethodnih kolodvora, sadržaj takvog naloga se precrtava s dvije paralelne crte između kojih se upisuje »Poništeno u kolodvoru« i ispostavlja se novi nalog u kojem se u zaglavlju upisuje: »Ranije ispostavljen pismeni nalog broj..... u kolodvoru..... je zamijenjen«.

(8) Svi listovi pismenog naloga moraju biti ovjereni kolodvorskim žigom.

Članak 222.

Plan rada vlaka, EPS-6

- (1) Planom rada vlaka prometnik vlakova u polaznom odnosno rasporednom kolodvoru, na temelju pismenog zahtjeva prijevoznika, izdaje zapovijed osoblju vlaka za rad u međukolodvorima (izvrštavanje i uvrštavanje vagona i temeljni podaci o tim vagonima). Svrha te evidencije jest da se osoblje vlaka unaprijed obavijesti o potrebnom radu vlaka na njegovoj voznoj relaciji. Prijevoznik mora zahtjev podnijeti polaznom odnosno rasporednom kolodvoru najkasnije 2 sata prije redovnog polaska vlaka.
- (2) U plan rada vlaka upisuju se vagoni koji će se izvršiti u međukolodvorima, a zatim se po redoslijedu međukolodvora upisuju vagoni prijavljeni za otpremu.
- (3) Plan rada vlaka ispunjava prometnik vlakova prema predviđenim rubrikama.
- (4) Plan rada vlaka ispostavlja se u tri primjerka. Matica ostaje u bloku, prva kopija predaje se vlakovođi, a druga strojovođi.
- (5) Nakon završetka vožnje vlakovođa prilaže plan rada vlaka putnom listu, a strojovođa svoj primjerak predaje domovnoj jedinici.

Članak 223.

Raspored manevriranja, EPS-7

- (1) Rasporedom manevriranja prometnik vlakova izdaje zapovijed za manevriranje rukovatelju manevrom odnosno vlakovođi. Strojovođa se raspored manevriranja ispostavlja kod lokomotivskih vožnji bez pratnje u kolodvorima bez manevarskih signala za zaštitu voznog puta ili bez graničnih kolosiječnih signala.
- (2) Radnici željezničkog prijevoznika potrebu za obavljanjem manevriranja prenose prometniku vlakova ispostavljanjem rasporeda manevriranja. Tiskanica raspored manevriranja popunjava se u tri primjerka. Matica ostaje u bloku i na njoj prometnik vlakova potvrđuje prijem. Prvu kopiju prometnik vlakova uručuje rukovatelju manevrom, a preko druge kontrolira provedbu. Neizvršene zapovijedi iz rasporeda manevriranja prenose se novoj smjeni evidencijom primopredaje koju propisuje upravitelj infrastrukture.
- (3) Kad raspored manevriranja ispostavlja prometnik vlakova, matica ostaje u bloku, a kopiju predaje vlakovođi odnosno strojovođi.
- (4) Tiskanice raspored manevriranja povezane su u blokove, matica i prva kopija su karbonizirane, a obje kopije su perforirane.
- (5) Raspored manevriranja popunjava se u skladu s otisnutim kolonama, a zapovijed za koju tekst nije otisnut upisuje se na slobodnoj površini.

XVIII. OPERATIVNO REGULIRANJE PROMETA

Članak 224.

- (1) Za osiguranje učinkovitosti željezničkog prometa u slučaju odstupanja od voznoga reda upravitelj infrastrukture mora organizirati operativno reguliranje prometa.
- (2) Operativno reguliranje prometa organizirano je kroz prometnu operativu. Sjedište, broj i poslove prometnih operativa određuje upravitelj infrastrukture.
- (3) Upravitelj infrastrukture donosi interni opći akt kojim se detaljnije propisuju poslovi operativa, a za svaku operativu mora biti izrađen poslovnik kojim se propisuje organizacija rada odnosno operative.
- (4) Željeznički prijevoznici mogu organizirati svoje operative za praćenje izvršenja prijevoza.
- (5) Željeznički prijevoznici su prometnim operativama obavezni dostavljati 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 vožnje vlaka s prekoračenom duljinom.

(6) Željeznički prijevoznici podatke iz prethodnog stavka dostavljaju prometnim operativama izravno putem svojih operativa ili upravitelju infrastrukture dostavljaju popis odgovornih osoba za međusobnu komunikaciju i dostavu podataka.

XIX. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 225.

(1) Danom stupanja na snagu ovog Pravilnika prestaje važiti Pravilnik o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnog tijeka željezničkog prometa (Narodne novine broj 155/08).

(2) Danom stupanja na snagu ovog Pravilnika prestaje važiti Pravilnik o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnog tijeka željezničkog prometa (Narodne novine broj 32/94 i 39/94).

(3) Danom stupanja na snagu ovog Pravilnika prestaju važiti opći akti iz članka 99. stavka 3. točke 2., 4., 5., 6., 7., 8., 10., 11., 12., 13., 26., 77. i 86. Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu.

(4) Iznimno od stavka 3. ovog članka, sve dok upravitelj infrastrukture odnosno željeznički prijevoznici svojim općim aktima odnosno uputama detaljnije ne razrade provedbu ovog Pravilnika, opći akti iz stavka 3. ovog članka primjenjuju se kao opći akti upravitelja infrastrukture odnosno željezničkih prijevoznika, osim odredaba koje su suprotne odredbama ovog Pravilnika. Odredbe ostalih općih akata upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika ne primjenjuju se od dana stupanja na snagu ovoga Pravilnika, ako su suprotne odredbama ovoga Pravilnika.

(5) Upravitelj infrastrukture odnosno željeznički prijevoznici obavezni su opće akte iz stavka 3. ovoga članka staviti izvan snage općim aktima odnosno uputama koji se donose na temelju članka 33. stavka 3. Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu.

(6) Do potrošnje zaliha evidencija propisanih Uputom o prometnim evidencijama (Službeni vjesnik HŽ-a br. 3/97, 7/01, 8/02, 1/03, 2/03, 2/04 i 7/05) odnosno Uputom za vođenje evidencija u tehničkom pregledu vagona i vlakova na Hrvatskim željeznicama (Službeni vjesnik HŽ-a br. 3/97 i 8/02), a najdulje dvije godine od dana stupanja na snagu ovoga Pravilnika, one se mogu rabiti umjesto evidencija propisanih ovim pravilnikom, i to:

- umjesto EPS-1 može se rabiti Pe-52,
- umjesto EPS-2 može se rabiti Pe-53,
- umjesto EPS-3 može se rabiti Pe-54,
- umjesto EPS-4 može se rabiti TV-54,
- umjesto EPS-5 može se rabiti Pe-51,
- umjesto EPS-6 može se rabiti Pe-55,
- umjesto EPS-7 može se rabiti Pe-18.

(7) Prilozi 1. do 8. sastavni su dio ovoga Pravilnika.

Članak 226.

Ovaj Pravilnik stupa na snagu 13. prosinca 2009. godine.

Klasa: 011-01/09-02/53

Urbroj: 530-08-09-1

Zagreb, 21. listopada 2009.

Ministar mora, prometa i infrastrukture
Božidar Kalmeta, v. r.

NN 133/09 i 14/10

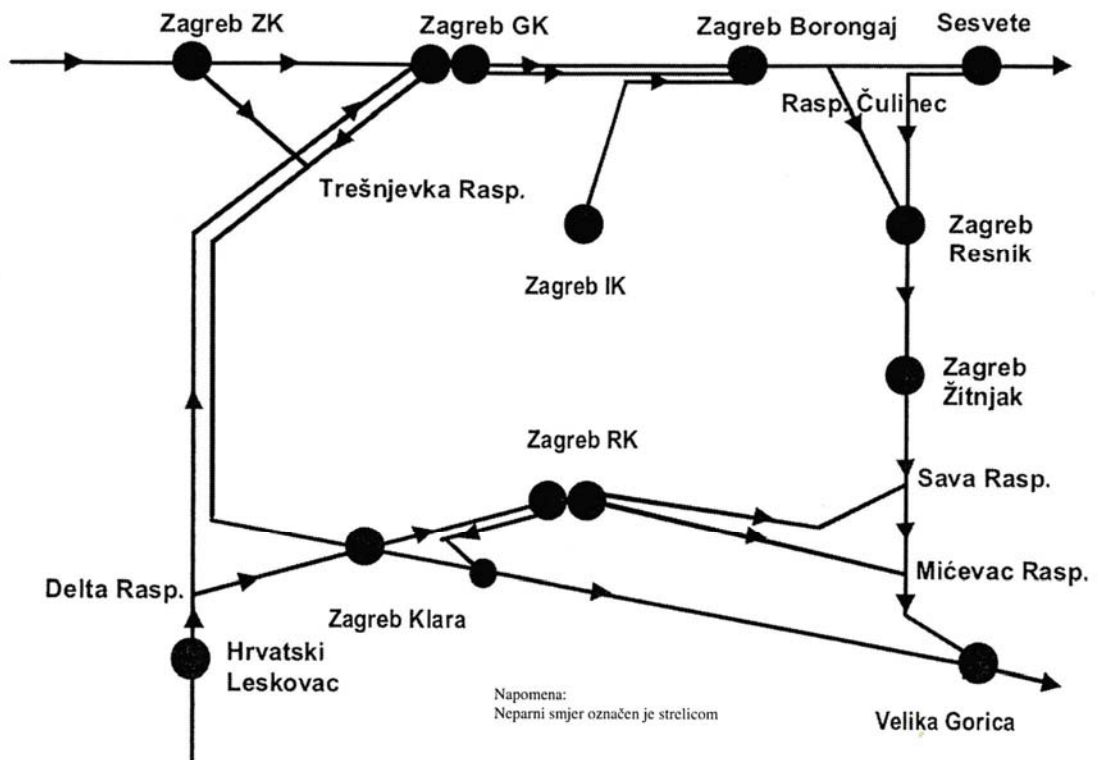
NN 133/09 i 14/10

111/146

PRILOG 1.

Pregled označavanja neparnog smjera pruge (veza: čl. 15. st. 3.)





PRILOG 2.

Vrijeme potrebno za izvedbu probe kočenja (veza: čl. 54. st. 6)

(1) Vrijeme potrebno za punjenje kočnih uređaja vagona zrakom do radnoga tlaka od 5 bara određuje se na sljedeći način:

- na skupini teretnih vagona s manje od 60 osovina, s potpuno praznim glavnim zračnim vodom, potrebno je od 2 do 4 minute,
- na teretnom vlaku sa 60 do 80 osovina potrebno je od 6 do 8 minuta,
- na teretnom vlaku s 81 do 120 osovina potrebno je od 10 do 12 minuta,
- na vlaku s prijevozom putnika s najviše 60 osovina potrebno je od 3 do 6 minuta.

(2) Vrijeme potrebno da se izvede potpuna proba kočenja određuje se na sljedeći način:

- za teretni vlak s najviše 100 osovina, na kojemu probu izvode pregledni radnik i strojovođa, potrebno je 40 minuta,
- za teretni vlak s najviše 100 osovina, na kojemu probu obavljaju dvojica preglednih radnika i strojovođa, potrebno je 20 minuta,
- za teretni vlak s najviše 100 osovina, na kojemu probu obavlja pregledač vagona pomoću stabilnog postrojenja, potrebno je 50 minuta odnosno 25 minuta ako probu obavljaju dvojica pregledača vagona,
- za vlak za prijevoz putnika s najviše 40 osovina potrebno je 20 minuta.

(3) Vrijeme potrebno da se izvede potpuna proba kočenja počinje teći nakon punjenja kočnih uređaja svih vozila u vlaku zrakom potrebnoga radnog tlaka.

(4) Vrijeme potrebno da se izvede potpuna proba kočenja povećava se, zavisno od promjene broja osovina vlaka, za 2 minute na svakih 10 osovina više. To vrijeme povećava se i u slučaju nepogodnih vremenskih i mjesnih prilika te onda ako se ustanove neispravnosti zbog kojih se proba kočenja ponavlja ili se moraju izvršiti druge radnje kako bi se otklonile neispravnosti.

(5) Vrijeme potrebno da se izvede pojedina skraćena proba kočenja određuje se na sljedeći način:

- za teretni vlak s najviše 100 osovina potrebno je oko 15 minuta,
- za vlak za prijevoz putnika s najviše 40 osovina potrebno je oko 7 minuta.

PRILOG 3.

Neto mase vagona za prijevoz putnika (veza: čl. 78. st. 3.)

Vrsta vagona	Neto masa u tonama
putnički vagon 1. razreda	4
putnički vagon 1. razreda s prtljažnim odjeljkom	4
putnički vagon 2. razreda s manje od 80 sjedala	5
putnički vagon 2. razreda s prtljažnim odjeljkom	5
putnički vagon 1. i 2. razreda	5
putnički vagoni 2. razreda s 80 i više sjedala	6
vagon za spavanje	2
putnički vagon 1. razreda s barom	2
putnički vagon 2. razreda s barom	2
vagon za objedovanje s prtljažnim odjeljkom	2
prtljažni vagon	5
poštanski vagon	5
dvopodni vagon za prijevoz vozila (automobili, prikolice, čamci i sl.)	1 (po vozilu)
drugi RIC-vagoni	4
dvoosovinski vagoni 1. razreda	3
dvoosovinski vagoni 2. razreda	4
dvoosovinski vagoni 1. i 2. razreda	4
Kod vagona za objedovanje i vagona s barom koji nemaju odjeljke za prijevoz putnika ne dodaje se neto masa.	

Prilog 4.

Tablica postotaka kočenja za zaustavni put 400 m (veza: čl. 83. st. 1.)

Mjerodavni pad (‰)	Vrsta kočnice	Za dopuštenu brzinu (km/h)													Vrsta kočnice	Mjerodavni pad (‰)
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80		
		Postotak kočenja (%)														
0	R/P	6	6	8	11	15	21	28	36	46	56	67	80	93	R/P G	0
	G	6	6	8	12	18	26	35	47	61	80	-	-	-		
1	R/P	6	6	9	12	16	23	29	37	47	57	68	82	96	R/P G	1
	G	6	6	9	13	19	27	37	49	63	83	-	-	-		
2	R/P	6	7	10	13	17	24	30	39	49	59	70	83	98	R/P G	2
	G	6	7	10	15	21	29	38	51	66	85	-	-	-		
3	R/P	6	8	11	14	19	25	32	40	50	61	72	85	100	R/P G	3
	G	6	8	11	16	22	30	40	52	68	87	-	-	-		
4	R/P	7	9	12	15	20	26	33	42	52	62	74	87	102	R/P G	4
	G	7	9	12	17	24	32	42	54	70	90	-	-	-		
5	R/P	8	10	13	17	21	28	34	43	53	64	76	89	104	R/P G	5
	G	8	10	14	18	25	33	43	56	72	92	-	-	-		
6	R/P	9	11	14	18	22	29	36	44	55	65	78	91	106	R/P G	6
	G	9	11	15	20	26	34	45	58	74	95	-	-	-		
7	R/P	10	12	15	19	24	30	37	46	56	67	79	93	109	R/P G	7
	G	10	12	16	21	28	36	47	60	76	97	-	-	-		
8	R/P	11	13	16	20	25	31	38	48	58	69	81	95	111	R/P G	8
	G	11	13	17	22	29	38	48	62	78	100	-	-	-		
9	R/P	12	15	18	22	27	33	40	49	60	71	83	97	113	R/P G	9
	G	12	14	18	24	31	40	50	64	80	104	-	-	-		
10	R/P	13	16	19	23	28	34	41	50	61	72	85	99	115	R/P G	10
	G	13	15	19	25	32	41	52	65	82	-	-	-	-		
11	R/P	14	17	20	24	29	36	43	52	63	74	87	101	118	R/P G	11
	G	14	17	21	27	34	43	54	67	85	-	-	-	-		
12	R/P	15	18	21	25	30	37	44	53	64	75	89	103	120	R/P G	12
	G	15	18	22	28	35	44	55	69	87	-	-	-	-		
13	R/P	16	19	22	26	31	38	46	55	66	77	91	105	122	R/P G	13
	G	16	19	23	29	36	46	57	71	89	-	-	-	-		
14	R/P	17	20	23	28	33	40	47	57	68	79	93	107	125	R/P G	14
	G	17	20	24	31	37	48	58	73	91	-	-	-	-		
15	R/P	18	21	24	29	34	41	49	58	69	81	95	109	127	R/P G	15
	G	18	21	25	32	39	49	61	75	93	-	-	-	-		

Tablica postotaka kočenja za zaustavni put 400 m (veza: čl. 83. st. 1.)

Mjerodavni pad (‰)	Vrsta kočnice	Za dopuštenu brzinu (km/h)													Vrsta kočnice	Mjerodavni pad (‰)
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80		
		Postotak kočenja (%)														
16	R/P	19	22	25	30	36	43	51	60	71	83	97	112	-	R/P	16
	G	19	22	27	34	41	51	63	77	95	-	-	-	-		
17	R/P	20	23	26	31	37	44	52	61	73	84	99	114	-	R/P	17
	G	20	23	28	35	42	52	64	79	97	-	-	-	-		
18	R/P	21	24	27	32	38	45	53	62	74	86	101	116	-	R/P	18
	G	21	24	29	36	43	53	66	81	99	-	-	-	-		
19	R/P	22	25	29	34	40	47	55	64	75	88	103	118	-	R/P	19
	G	22	26	31	38	45	55	68	83	-	-	-	-	-		
20	R/P	23	26	30	35	41	48	56	66	76	90	105	120	-	R/P	20
	G	23	27	32	39	47	57	70	85	-	-	-	-	-		
21	R/P	24	27	31	36	42	49	58	68	79	92	107	122	-	R/P	21
	G	25	29	34	40	49	59	72	87	-	-	-	-	-		
22	R/P	25	28	32	37	43	50	59	69	81	94	109	-	-	R/P	22
	G	26	30	35	41	50	60	73	89	-	-	-	-	-		
23	R/P	26	29	33	38	44	52	60	71	82	96	111	-	-	R/P	23
	G	27	31	36	43	51	61	75	91	-	-	-	-	-		
24	R/P	27	30	35	39	46	53	62	73	84	98	-	-	-	R/P	24
	G	28	32	38	45	52	63	77	93	-	-	-	-	-		
25	R/P	29	32	36	41	48	55	64	74	86	100	-	-	-	R/P	25
	G	29	33	39	46	54	65	79	95	-	-	-	-	-		
26	R/P	30	33	38	42	49	57	65	76	88	102	-	-	-	R/P	26
	G	30	34	40	46	56	67	81	97	-	-	-	-	-		
27	R/P	31	34	39	43	50	58	66	78	90	104	-	-	-	R/P	27
	G	31	35	41	48	58	69	83	100	-	-	-	-	-		
28	R/P	32	35	40	44	51	59	68	80	92	-	-	-	-	R/P	28
	G	32	36	43	49	60	71	85	-	-	-	-	-	-		
29	R/P	33	37	41	46	53	61	70	81	94	-	-	-	-	R/P	29
	G	33	38	45	51	61	72	87	-	-	-	-	-	-		
30	R/P	34	38	42	48	54	63	72	83	96	-	-	-	-	R/P	30
	G	35	40	46	53	62	74	88	-	-	-	-	-	-		

Tablica postotaka kočenja za zaustavni put 700 m (veza: čl. 83. st. 1.)

Mjerodavni pad (%)	Vrsta kočnice	Za dopuštenu brzinu (km/h)																				Vrsta kočnice	Mjerodavni pad (%)	
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115			120
		Postotak kočenja (%)																						
0	R/P	6	6	6	6	6	8	12	16	21	26	33	39	47	55	65	75	85	96	107	121	135	R/P	0
	G	6	6	6	6	8	11	15	20	26	33	41	51	62	-	-	-	-	-	-	-	-		
1	R/P	6	6	6	6	7	10	13	17	22	28	34	41	49	57	66	77	86	97	109	123	137	R/P	1
	G	6	6	6	7	9	12	16	21	27	34	42	53	64	-	-	-	-	-	-	-	-		
2	R/P	6	6	6	6	8	11	14	19	23	29	36	42	50	58	68	78	88	99	110	124	138	R/P	2
	G	6	6	6	8	10	13	18	23	29	36	44	54	60	-	-	-	-	-	-	-	-		
3	R/P	6	6	6	7	9	12	16	20	25	30	37	44	51	60	69	79	89	100	112	125	140	R/P	3
	G	6	6	7	9	11	15	19	24	30	37	46	56	68	-	-	-	-	-	-	-	-		
4	R/P	6	6	6	8	10	13	17	21	26	32	38	45	53	61	70	81	90	101	113	127	141	R/P	4
	G	6	6	8	10	12	16	20	26	32	39	48	58	70	-	-	-	-	-	-	-	-		
5	R/P	6	6	7	9	11	14	18	22	27	33	40	47	54	62	72	82	92	103	115	128	143	R/P	5
	G	7	7	9	11	14	17	22	27	33	41	50	60	72	-	-	-	-	-	-	-	-		
6	R/P	6	6	8	10	12	15	19	24	28	34	41	48	56	64	73	83	93	104	116	130	144	R/P	6
	G	7	8	10	12	15	19	23	28	35	42	51	62	74	-	-	-	-	-	-	-	-		
7	R/P	6	7	9	11	13	16	20	25	30	36	42	49	57	65	74	85	95	106	118	131	146	R/P	7
	G	8	9	11	13	16	20	24	30	36	44	53	64	76	-	-	-	-	-	-	-	-		
8	R/P	7	8	10	12	14	17	21	26	31	37	44	51	58	67	76	86	96	107	119	132	147	R/P	8
	G	9	10	12	14	17	21	26	32	38	46	55	66	78	-	-	-	-	-	-	-	-		
9	R/P	8	9	11	13	15	18	23	27	33	39	45	53	60	69	77	88	98	109	121	134	149	R/P	9
	G	10	11	13	16	19	23	28	34	40	48	57	68	81	-	-	-	-	-	-	-	-		
10	R/P	8	10	11	14	16	19	24	28	34	40	46	54	61	70	78	89	100	111	122	136	150	R/P	10
	G	11	12	14	17	20	24	29	35	41	49	59	70	83	-	-	-	-	-	-	-	-		
11	R/P	9	11	12	15	17	21	25	30	35	41	48	56	63	72	80	91	102	113	124	138	152	R/P	11
	G	12	13	15	18	22	26	31	37	43	51	61	72	85	-	-	-	-	-	-	-	-		
12	R/P	10	12	13	16	18	22	26	31	36	42	49	57	64	73	81	92	103	114	125	139	153	R/P	12
	G	13	14	16	19	23	27	32	38	45	53	63	74	87	-	-	-	-	-	-	-	-		
13	R/P	11	13	14	17	19	23	27	32	38	44	51	58	66	75	83	94	105	116	127	-	-	R/P	13
	G	14	15	16	21	25	29	34	40	47	55	65	76	89	-	-	-	-	-	-	-	-		
14	R/P	12	14	15	18	20	24	28	33	39	45	52	59	67	76	84	95	106	117	129	-	-	R/P	14
	G	15	17	18	22	26	30	35	41	49	57	67	78	91	-	-	-	-	-	-	-	-		
15	R/P	12	14	15	18	21	25	29	34	40	46	53	60	68	77	85	96	107	118	130	-	-	R/P	15
	G	16	18	20	23	27	31	36	43	50	58	68	80	93	-	-	-	-	-	-	-	-		

Tablica postotaka kočenja za zaustavni put 700 m (veza: čl. 83. st. 1.)

Mjerodavni pad (%)	Vrsta kočnice	Za dopuštenu brzinu (km/h)																				Vrsta kočnice	Mjerodavni pad (%)	
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115			120
		Postotak kočenja (%)																						
16	R/P	13	15	16	19	22	26	30	36	42	48	55	62	70	79	87	98	109	120	132	-	-	R/P	16
	G	17	19	21	24	29	33	38	45	52	60	70	82	96	-	-	-	-	-	-	-	-		
17	R/P	14	15	17	20	23	27	31	37	43	49	56	63	71	80	88	99	110	121	133	-	-	R/P	17
	G	18	20	22	25	30	34	39	46	53	61	72	84	98	-	-	-	-	-	-	-	-		
18	R/P	15	16	19	22	24	28	33	39	45	51	58	65	73	82	90	101	112	-	-	-	-	R/P	18
	G	19	21	24	27	31	36	41	47	55	63	74	86	100	-	-	-	-	-	-	-	-		
19	R/P	16	17	20	23	25	29	34	40	46	53	59	67	75	84	92	103	114	-	-	-	-	R/P	19
	G	20	22	25	28	32	37	43	49	57	65	78	88	103	-	-	-	-	-	-	-	-		
20	R/P	17	18	21	24	26	30	35	41	47	54	60	68	76	85	93	104	115	-	-	-	-	R/P	20
	G	21	23	26	29	33	38	44	51	58	67	78	90	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
21	R/P	18	19	22	25	27	32	36	43	49	55	62	70	78	86	95	106	117	-	-	-	-	R/P	21
	G	22	24	27	31	35	40	46	53	60	69	80	92	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
22	R/P	18	20	22	26	28	33	37	44	50	56	63	71	79	86	96	108	119	-	-	-	-	R/P	22
	G	23	25	28	32	36	41	47	54	62	71	82	94	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
23	R/P	19	21	23	27	30	34	39	45	52	58	64	73	81	88	98	110	121	-	-	-	-	R/P	23
	G	24	27	30	34	38	43	49	56	64	73	84	96	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
24	R/P	20	22	24	28	31	35	40	46	53	60	65	75	83	90	100	111	123	-	-	-	-	R/P	24
	G	25	28	31	35	39	45	51	57	66	75	86	99	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
25	R/P	21	23	25	28	32	36	41	47	54	61	66	76	84	92	101	112	124	-	-	-	-	R/P	25
	G	26	29	32	36	40	46	52	59	67	76	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
26	R/P	22	24	26	30	33	38	43	49	56	63	68	78	86	94	103	115	126	-	-	-	-	R/P	26
	G	27	30	33	37	41	47	54	60	69	78	89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
27	R/P	23	25	27	31	34	39	44	50	57	64	70	80	88	96	105	117	128	-	-	-	-	R/P	27
	G	28	31	34	38	42	49	56	62	71	80	91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
28	R/P	24	26	28	32	35	40	45	52	59	66	72	81	89	98	107	119	130	-	-	-	-	R/P	28
	G	30	32	36	39	45	51	58	64	73	82	95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
29	R/P	25	27	29	33	36	41	46	53	60	67	74	83	91	100	109	121	132	-	-	-	-	R/P	29
	G	31	33	37	40	46	52	59	66	75	84	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
30	R/P	25	27	30	34	37	42	47	54	61	68	75	84	92	101	110	123	133	-	-	-	-	R/P	30
	G	32	34	38	41	47	53	60	67	76	86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Tablica postotaka kočenja za zaustavni put 1000 m (veza: čl. 83. st. 1.)

Mjerod. pad (‰)	Vrsta kočnice	Za dopuštenu brzinu (km/h)																												Vrsta kočnice	Mjerod. pad (‰)	
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155			160
		Postotak kočenja (%)																														
0	R/P	6	6	6	6	6	6	8	11	13	18	22	26	32	38	44	51	58	65	73	82	90	101	111	123	134	146	158	172	185	R/P	0
	G	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	27	33	39	45	51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
1	R/P	6	6	6	6	6	7	9	12	15	19	23	28	33	39	46	52	60	67	75	83	92	102	113	124	136	148	160	173	187	R/P	1
	G	6	6	6	6	6	9	12	15	19	23	28	34	40	46	52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
2	R/P	6	6	6	6	6	8	10	13	16	20	24	29	34	41	47	54	61	68	76	85	94	104	114	126	139	150	162	175	189	R/P	2
	G	6	6	6	6	7	10	13	16	20	25	30	36	42	48	54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
3	R/P	6	6	6	6	7	9	11	14	17	21	26	30	36	42	49	55	63	70	78	87	96	106	116	128	140	151	164	177	191	R/P	3
	G	6	6	6	7	9	11	14	18	22	26	31	37	43	50	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
4	R/P	6	6	6	6	8	10	12	15	18	23	27	32	37	44	50	57	64	72	80	88	98	107	118	129	141	153	166	179	192	R/P	4
	G	6	6	6	8	10	12	15	19	23	28	33	39	45	52	59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
5	R/P	6	6	6	7	9	11	13	16	20	24	28	33	39	45	52	58	66	73	82	90	99	109	120	131	143	155	167	180	194	R/P	5
	G	6	6	7	9	11	14	17	20	25	29	34	40	47	54	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
6	R/P	6	6	7	8	10	12	14	17	21	25	30	35	40	46	53	60	67	75	83	92	101	111	122	133	145	157	169	182	196	R/P	6
	G	6	7	8	10	12	15	18	22	26	31	36	42	48	55	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
7	R/P	6	7	8	9	11	13	15	19	22	26	31	36	41	48	54	61	69	76	85	94	103	112	123	135	147	158	171	184	198	R/P	7
	G	7	8	9	11	13	16	19	23	27	32	37	43	50	57	64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
8	R/P	6	7	9	10	12	14	16	20	23	28	32	37	43	49	56	63	70	78	86	95	105	114	125	136	148	160	173	186	200	R/P	8
	G	8	9	10	12	14	17	20	24	29	34	39	45	52	59	66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
9	R/P	7	8	10	11	13	15	17	21	25	29	34	39	45	51	58	65	72	80	88	97	107	116	127	138	150	162	174	188	201	R/P	9
	G	9	10	12	14	16	19	22	26	31	36	43	47	54	61	68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
10	R/P	8	9	10	12	14	16	18	22	26	30	35	40	46	52	59	66	74	81	90	99	108	117	128	140	152	164	176	189	203	R/P	10
	G	10	11	13	15	17	20	23	27	32	37	44	48	55	62	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
11	R/P	9	10	11	13	15	17	20	23	27	32	37	42	47	54	61	68	76	83	92	101	110	119	130	141	154	165	178	191	205	R/P	11
	G	11	12	14	16	18	21	25	29	33	39	45	50	58	64	72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
12	R/P	10	11	12	14	16	18	21	24	28	33	38	43	48	55	62	69	77	85	93	102	112	121	132	143	155	167	180	193	207	R/P	12
	G	12	13	15	17	19	22	26	30	34	40	45	52	59	66	74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
13	R/P	11	12	13	15	17	19	22	26	30	34	39	45	50	57	64	71	79	87	95	104	114	122	133	145	157	169	181	195	209	R/P	13
	G	13	14	16	18	20	24	28	32	36	42	47	54	61	68	76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
14	R/P	12	13	14	16	18	20	23	27	31	35	40	46	52	58	65	72	80	89	97	106	116	124	135	147	159	171	183	196	210	R/P	14
	G	14	15	17	19	22	26	29	33	38	43	49	56	63	70	78	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
15	R/P	12	13	14	16	18	21	24	28	32	36	41	47	53	59	66	73	81	90	98	107	117	126	137	148	160	172	185	198	212	R/P	15
	G	15	16	18	20	23	27	30	34	39	44	50	57	64	71	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	

Tablica postotaka kočenja za zaustavni put 1000 m (veza: čl. 83. st. 1.)

Mjerod. pad (%)	Vrsta kočnice	Za dopuštenu brzinu (km/h)																								Vrsta kočnice	Mjerod. pad (%)					
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135			140	145	150	155	160
		Postotak kočenja (%)																														
16	R/P	13	14	15	17	19	22	25	29	33	38	43	49	54	61	68	75	83	92	100	109	119	127	138	150	162	-	-	-	-	R/P	16
	G	16	17	19	22	24	28	31	35	40	46	52	59	66	72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
17	R/P	13	15	16	18	20	23	26	30	34	39	44	50	55	62	69	76	84	93	101	111	121	129	140	152	164	-	-	-	-	R/P	17
	G	17	18	20	23	25	29	32	36	41	47	53	60	67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
18	R/P	14	16	17	19	21	25	28	32	36	41	46	52	57	64	71	78	86	95	103	113	123	131	142	153	166	-	-	-	-	R/P	18
	G	18	20	22	24	27	31	34	38	43	49	55	62	69	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
19	R/P	15	17	18	20	22	26	29	33	37	42	47	53	59	66	73	80	88	97	105	115	125	132	144	155	167	-	-	-	-	R/P	19
	G	19	21	23	25	28	32	35	39	45	51	57	64	71	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
20	R/P	16	17	19	21	23	27	30	34	38	43	48	54	60	67	74	81	89	98	107	116	127	134	145	157	169	-	-	-	-	R/P	20
	G	20	22	24	26	29	33	36	41	46	52	58	65	73	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
21	R/P	17	18	20	22	24	28	31	35	40	45	50	56	62	69	75	83	91	100	109	118	129	136	147	-	-	-	-	-	-	R/P	21
	G	21	23	25	28	31	34	38	43	48	54	60	67	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
22	R/P	18	19	21	23	25	29	32	36	41	46	51	57	63	70	76	84	92	101	111	120	131	138	149	-	-	-	-	-	-	R/P	22
	G	22	24	26	29	32	35	39	44	49	55	62	69	77	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
23	R/P	19	20	22	24	26	30	33	38	43	48	53	59	65	72	78	86	94	103	113	122	133	139	150	-	-	-	-	-	-	R/P	23
	G	23	25	28	31	34	37	41	46	51	57	64	71	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
24	R/P	20	21	23	25	27	31	34	39	44	49	54	60	66	73	80	88	96	105	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	R/P	24
	G	24	26	29	32	35	39	43	47	53	59	66	73	81	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
25	R/P	20	22	24	26	28	32	35	40	45	50	55	61	67	74	81	89	97	106	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	R/P	25
	G	25	27	30	33	36	40	44	48	54	60	67	74	83	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
26	R/P	21	23	25	27	29	33	37	42	46	52	57	63	69	76	83	91	99	108	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	R/P	26
	G	26	28	32	34	38	42	46	49	56	62	69	76	85	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
27	R/P	22	23	25	28	30	34	38	43	47	53	58	64	70	77	84	92	101	110	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	R/P	27
	G	27	29	33	35	39	43	47	51	57	63	70	78	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
28	R/P	23	24	26	29	31	35	39	44	49	55	60	66	72	79	85	94	103	112	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	R/P	28
	G	29	31	34	37	41	45	49	53	59	65	72	80	89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
29	R/P	24	25	27	30	32	36	40	45	50	56	61	67	74	81	86	96	105	114	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	R/P	29
	G	30	32	35	38	42	46	50	55	61	67	74	81	91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
30	R/P	24	26	28	31	33	37	41	46	51	57	62	68	75	82	87	97	106	115	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	R/P	30
	G	31	33	36	39	43	47	51	56	62	68	75	84	93	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	

Tablica postotaka kočenja za zaustavni put 1300 m (veza: čl. 83. st. 1.)

Mjerod. pad (‰)	Vrsta kočnice	Za dopuštenu brzinu (km/h)																								Vrsta kočnice	Mjerod. pad (‰)					
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135			140	145	150	155	160
		Postotak kočenja (%)																														
0	R/P	6	6	6	6	6	6	8	11	13	18	22	26	32	37	41	46	50	54	59	63	67	75	83	92	101	110	119	129	140	R/P	0
	G	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	27	33	39	45	51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
1	R/P	6	6	6	6	6	7	9	12	15	19	23	28	33	38	42	47	51	56	60	65	69	77	85	93	103	112	121	131	142	R/P	1
	G	6	6	6	6	6	8	12	15	19	23	28	34	40	46	52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
2	R/P	6	6	6	6	6	8	10	13	16	20	24	29	34	39	44	50	53	58	62	67	71	78	87	95	104	113	123	133	144	R/P	2
	G	6	6	6	6	7	10	13	16	20	25	30	36	42	48	54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
3	R/P	6	6	6	6	7	9	11	14	17	21	26	30	36	41	45	50	54	59	63	68	72	80	88	97	106	115	125	135	145	R/P	3
	G	6	6	6	6	9	11	14	18	22	26	31	37	43	50	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
4	R/P	6	6	6	6	8	10	12	15	18	23	27	32	37	42	47	52	56	61	65	70	74	82	90	99	108	117	126	137	147	R/P	4
	G	6	6	6	8	10	12	15	19	23	28	33	39	45	52	59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
5	R/P	6	6	6	7	9	11	13	16	20	24	28	33	39	44	48	53	57	62	66	71	75	83	92	100	110	119	128	138	149	R/P	5
	G	6	6	7	9	11	14	17	20	25	29	34	40	47	54	61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
6	R/P	6	6	7	8	10	12	14	17	21	25	30	35	40	45	50	54	59	64	68	73	77	85	93	102	111	120	130	140	151	R/P	6
	G	6	7	8	10	12	15	18	22	26	31	36	42	48	55	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
7	R/P	6	7	8	9	11	13	15	19	22	26	31	36	41	46	51	56	60	65	70	75	79	87	95	104	113	122	132	142	152	R/P	7
	G	7	8	9	11	13	16	19	23	27	32	37	43	50	57	64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
8	R/P	6	7	9	10	12	14	16	20	23	28	32	37	43	48	53	57	62	67	71	76	80	88	97	105	115	124	133	144	154	R/P	8
	G	8	9	10	12	14	17	20	24	29	34	39	45	52	59	66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
9	R/P	7	8	10	11	13	15	17	21	25	29	34	39	45	50	55	59	64	69	73	78	82	90	98	107	116	126	135	145	156	R/P	9
	G	9	10	12	13	14	19	22	26	31	36	42	47	54	61	68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
10	R/P	8	9	10	12	14	16	18	22	26	30	35	40	46	51	56	61	65	70	75	80	84	92	100	109	118	127	137	147	158	R/P	10
	G	10	11	13	15	17	20	23	27	32	37	43	48	55	62	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
11	R/P	9	10	11	13	15	17	20	23	27	32	37	42	47	52	57	62	66	71	76	81	85	93	102	111	120	129	139	149	160	R/P	11
	G	11	12	14	16	18	21	25	29	33	39	45	50	58	64	72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
12	R/P	10	11	12	14	16	18	21	24	28	33	38	43	48	53	58	63	68	73	78	83	87	95	103	112	122	131	141	151	161	R/P	12
	G	12	13	15	17	19	22	26	30	34	40	45	52	59	66	74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
13	R/P	11	12	13	15	17	19	22	26	30	34	39	45	50	55	60	65	70	75	80	85	89	97	105	114	123	133	142	152	163	R/P	13
	G	13	14	16	18	20	24	28	32	36	42	47	54	61	68	76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
14	R/P	12	13	14	16	18	20	23	27	31	35	40	46	52	57	62	67	71	76	81	86	90	98	107	116	125	134	144	154	165	R/P	14
	G	14	15	17	19	22	26	29	33	38	43	49	56	63	70	78	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
15	R/P	12	13	14	16	18	21	24	28	32	36	41	47	53	58	63	68	73	78	83	88	92	100	108	117	127	136	146	156	167	R/P	15
	G	15	16	18	20	23	27	30	34	39	44	50	57	64	71	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	

Tablica postotaka kočenja za zaustavni put 1300 m (veza: čl. 83. st. 1.)

Mjerod. pad (%)	Vrsta kočnice	Za dopuštenu brzinu (km/h)																										Vrsta kočnice	Mjerod. pad (%)			
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145			150	155	160
		Postotak kočenja (%)																														
16	R/P	13	14	15	17	19	22	25	29	33	38	43	49	54	59	64	69	74	79	84	89	94	102	110	119	129	138	147	158	169	R/P	16
	G	16	17	19	22	24	28	31	35	40	46	52	59	66	73	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
17	R/P	13	15	16	18	20	23	26	30	34	39	44	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	103	112	121	130	140	149	160	170	R/P	17
	G	17	18	20	23	25	29	32	36	41	47	53	60	67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
18	R/P	14	16	17	19	21	25	28	32	36	41	46	52	57	62	67	72	77	82	87	92	97	105	114	123	132	141	151	161	172	R/P	18
	G	18	19	22	24	27	31	34	38	42	49	55	62	69	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
19	R/P	15	17	18	20	22	26	29	33	37	42	47	53	59	64	69	74	79	84	89	94	99	107	115	124	134	143	153	163	174	R/P	19
	G	19	21	23	25	28	32	35	39	45	51	57	64	71	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
20	R/P	16	17	19	21	23	27	30	34	38	43	48	54	60	65	70	75	80	85	90	95	100	108	117	126	136	145	155	165	176	R/P	20
	G	20	22	24	26	29	33	36	41	46	52	58	65	73	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
21	R/P	17	18	20	22	24	28	31	35	40	45	50	56	62	67	72	77	82	87	92	97	102	110	119	128	137	147	156	167	178	R/P	21
	G	21	23	25	28	31	34	38	43	48	54	60	67	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
22	R/P	18	19	21	23	25	29	32	36	41	46	51	57	63	69	74	79	84	89	94	99	104	112	120	129	139	148	158	168	179	R/P	22
	G	22	24	26	29	32	35	39	44	49	55	62	69	77	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
23	R/P	19	20	22	24	26	30	33	38	43	48	53	59	65	70	75	80	85	90	95	100	105	113	122	131	141	150	160	170	181	R/P	23
	G	23	25	28	31	34	37	41	46	51	57	64	71	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
24	R/P	20	21	23	25	27	31	34	39	44	49	54	60	66	72	77	82	87	92	97	102	107	115	124	133	142	152	162	172	183	R/P	24
	G	24	26	29	32	35	39	43	47	53	59	66	73	81	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
25	R/P	20	22	24	26	28	32	35	40	45	50	55	61	67	73	78	83	88	93	98	103	108	117	125	135	144	154	163	174	185	R/P	25
	G	25	27	30	33	36	40	44	48	54	60	67	74	83	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
26	R/P	21	23	25	27	29	33	37	42	46	52	57	63	69	75	80	85	90	95	100	105	110	118	127	136	146	155	165	176	186	R/P	26
	G	26	28	32	35	38	42	46	49	56	62	69	76	85	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
27	R/P	22	23	25	28	30	34	38	43	47	53	58	64	70	76	81	86	91	97	102	107	112	120	129	138	148	157	167	177	188	R/P	27
	G	27	29	33	35	39	43	47	51	57	63	70	78	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
28	R/P	23	24	26	29	31	35	39	44	49	55	60	66	72	78	83	88	93	98	103	108	113	122	130	140	149	159	169	179	190	R/P	28
	G	28	31	34	37	41	45	49	53	59	65	72	80	89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
29	R/P	24	25	27	30	32	36	40	45	50	56	61	67	74	80	85	90	95	100	105	110	115	123	132	141	151	161	170	181	192	R/P	29
	G	30	32	35	38	42	46	50	55	61	67	74	81	91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
30	R/P	24	26	28	31	33	37	41	46	51	57	62	68	75	81	86	91	96	102	107	112	117	125	134	143	153	162	172	183	194	R/P	30
	G	31	33	36	39	43	47	51	56	62	68	75	84	93	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	

Tablica postotaka kočenja za zaustavni put 1500 m (veza: čl. 83. st. 1.)

Mjerod. pad (‰)	Vrsta kočnice	Za dopuštenu brzinu (km/h)																								Vrsta kočnice	Mjerod. pad (‰)					
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135			140	145	150	155	160
		Postotak kočenja (%)																														
0	R/P	6	6	6	6	6	6	8	11	13	18	22	26	30	35	40	45	48	50	52	54	57	63	70	78	86	94	102	111	120	R/P	0
	G	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	27	33	39	45	51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
1	R/P	6	6	6	6	6	7	9	12	15	19	23	28	32	36	41	46	48	51	54	56	58	65	72	80	88	95	104	112	121	R/P	1
	G	6	6	6	6	6	9	12	15	19	23	28	34	40	46	52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
2	R/P	6	6	6	6	6	8	10	13	16	20	24	29	34	39	44	49	51	53	56	58	60	67	74	81	89	97	105	114	123	R/P	2
	G	6	6	6	6	7	10	13	16	20	25	30	36	42	48	54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
3	R/P	6	6	6	6	7	9	11	14	17	21	26	30	35	40	45	50	53	55	57	59	62	68	76	83	91	99	107	116	125	R/P	3
	G	6	6	6	7	9	11	14	18	22	26	31	37	43	50	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
4	R/P	6	6	6	6	8	10	12	15	18	23	27	32	37	42	47	52	55	57	59	61	63	70	77	85	93	101	109	118	127	R/P	4
	G	6	6	6	8	10	12	15	19	23	28	33	39	45	52	59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
5	R/P	6	6	6	7	9	11	13	16	20	24	28	33	38	43	48	53	56	59	61	63	65	72	79	87	94	102	111	119	129	R/P	5
	G	6	6	7	9	11	14	17	20	25	29	34	40	47	54	61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
6	R/P	6	6	7	8	10	12	14	17	21	25	30	35	40	45	50	54	58	60	62	64	67	73	81	88	96	104	112	121	130	R/P	6
	G	6	7	8	10	12	15	18	22	26	31	36	42	48	55	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
7	R/P	6	7	8	9	11	13	15	19	22	26	31	36	41	46	51	56	59	61	64	66	68	75	82	90	98	106	114	123	132	R/P	7
	G	7	8	9	11	13	16	19	23	27	32	37	43	50	57	64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
8	R/P	6	7	9	10	12	14	16	20	23	28	32	37	42	47	52	57	60	63	66	68	70	77	84	92	100	108	116	125	134	R/P	8
	G	8	9	10	12	14	17	20	24	29	34	39	45	52	59	66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
9	R/P	7	8	10	11	13	15	17	21	25	29	34	39	45	50	55	59	62	65	67	69	72	78	86	93	102	109	118	127	136	R/P	9
	G	9	10	12	13	15	19	22	26	31	36	41	47	54	61	68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
10	R/P	8	9	10	12	14	16	18	22	26	30	35	40	45	50	55	60	63	66	69	71	73	80	87	95	103	111	119	128	138	R/P	10
	G	10	11	13	15	17	20	23	27	32	37	42	48	55	62	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
11	R/P	9	10	11	13	15	17	20	23	27	32	37	42	47	52	57	62	65	68	70	72	75	82	89	97	105	113	121	130	139	R/P	11
	G	11	12	14	16	18	21	25	29	33	39	44	50	57	64	72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
12	R/P	10	11	12	14	16	18	21	24	28	33	38	43	48	53	58	63	66	69	72	74	76	83	91	98	107	115	123	132	141	R/P	12
	G	12	13	15	17	19	22	26	30	34	40	45	52	59	66	74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
13	R/P	10	12	13	15	17	19	22	26	30	34	39	44	49	54	59	64	67	70	73	75	78	85	92	100	108	116	125	134	143	R/P	13
	G	13	14	16	18	20	24	28	32	36	42	47	54	61	68	76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
14	R/P	11	13	14	16	18	20	23	27	31	35	40	45	50	55	60	65	68	71	74	77	80	87	94	102	110	118	126	135	145	R/P	14
	G	14	15	17	19	22	26	29	33	38	43	49	56	63	70	78	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
15	R/P	12	13	14	16	18	21	24	28	32	36	41	46	51	55	60	66	69	73	76	79	81	88	96	104	112	120	128	137	147	R/P	15
	G	15	16	18	20	23	27	30	34	39	44	50	57	64	71	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	

Tablica postotaka kočenja za zaustavni put 1500 m (veza: čl. 83. st. 1.)

Mjerod. pad (%)	Vrsta kočnice	Za dopuštenu brzinu (km/h)																										Vrsta kočnice	Mjerod. pad (%)			
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145			150	155	160
		Postotak kočenja (%)																														
16	R/P	13	14	15	17	19	22	25	29	33	38	43	48	53	57	62	67	70	74	77	80	83	90	98	105	114	122	130	139	148	R/P	16
	G	16	17	19	22	24	28	31	35	40	46	52	59	66	73	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
17	R/P	13	15	16	18	20	23	26	30	34	39	44	49	54	59	64	69	71	75	78	81	85	92	99	107	115	123	132	141	150	R/P	17
	G	17	18	20	23	25	29	32	36	41	47	53	60	67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
18	R/P	14	16	17	19	21	24	28	32	36	41	46	51	56	61	66	71	74	77	80	83	86	93	101	109	117	125	134	143	152	R/P	18
	G	18	19	22	24	26	31	34	38	42	49	55	62	69	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
19	R/P	15	17	18	20	22	26	29	33	37	42	47	52	57	62	67	72	75	79	83	85	88	95	103	110	119	127	135	144	154	R/P	19
	G	19	21	23	25	28	32	35	40	45	51	57	64	71	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
20	R/P	16	17	19	21	23	27	30	34	38	43	48	53	58	63	68	73	76	80	84	86	90	97	104	112	120	129	137	146	155	R/P	20
	G	20	22	24	26	29	33	36	41	46	52	58	65	73	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
21	R/P	17	18	20	22	24	28	31	35	40	45	50	55	60	65	70	75	78	81	85	88	91	98	106	114	122	130	139	148	157	R/P	21
	G	21	23	25	28	31	34	38	44	48	54	60	67	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
22	R/P	18	19	21	23	25	29	32	36	41	46	51	56	61	66	71	76	79	82	86	90	93	100	108	116	124	132	141	150	159	R/P	22
	G	22	24	26	29	32	35	39	44	49	55	62	69	77	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
23	R/P	19	20	22	24	26	30	33	37	43	48	53	58	63	68	72	78	81	84	87	91	95	102	109	117	126	134	142	151	161	R/P	23
	G	23	25	28	30	33	37	41	46	51	57	64	71	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
24	R/P	20	21	22	25	27	31	34	39	44	49	54	59	64	69	75	81	84	87	90	93	96	103	111	119	127	136	144	153	163	R/P	24
	G	24	26	29	32	35	39	43	47	53	59	66	73	81	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
25	R/P	20	22	24	26	28	32	35	40	45	50	55	60	65	70	76	83	86	89	92	95	98	105	113	121	129	137	146	155	164	R/P	25
	G	25	27	30	33	36	40	44	48	54	60	67	74	83	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
26	R/P	21	23	25	27	29	31	37	42	46	52	57	62	67	72	78	85	88	91	94	97	100	107	114	122	131	139	148	157	166	R/P	26
	G	26	28	32	35	38	42	46	50	56	62	69	76	85	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
27	R/P	22	23	25	28	30	34	38	43	47	53	58	63	68	73	79	86	89	92	95	98	101	108	116	124	133	141	149	158	168	R/P	27
	G	27	29	33	35	39	43	47	51	57	63	70	78	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
28	R/P	23	24	26	29	31	35	39	44	49	55	60	64	69	74	80	88	91	94	97	100	103	110	118	126	134	143	151	160	170	R/P	28
	G	28	31	34	37	40	45	49	53	59	65	72	80	89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
29	R/P	24	25	27	30	32	36	40	45	50	56	61	65	70	75	81	89	92	95	98	101	105	112	120	128	136	144	153	162	172	R/P	29
	G	30	32	35	38	42	46	50	55	61	67	74	82	91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	
30	R/P	24	26	28	31	33	37	41	46	51	57	62	66	71	76	82	90	93	98	101	104	106	113	121	129	138	146	155	164	173	R/P	30
	G	31	33	36	39	43	47	51	56	62	68	75	84	93	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	G	

Prilog 5.

Granična vučena masa lokomotive s obzirom na dopušteno naprezanje vlačnoga uređaja
(veza: čl. 109. st. 7.)

Mjerodavni otpor pruge (daN/t)	Granična vučena masa lokomotive s obzirom na dopušteno naprezanje vlačnoga uređaja 850 kN	
	vlak za prijevoz putnika	teretni vlak
0-5	1000	5067
6	1000	4471
7	1000	4000
8	1000	3619
9	1000	3304
10	1000	3040
11	1000	2815
12	1000	2621
13	1000	2452
14	1000	2303
15	1000	2171
16	1000	2054
17	1000	1949
18	1000	1854
19	1000	1767
20	1000	1689
21	1000	1617
22	1000	1551
23	1000	1490
24	1000	1434
25	1000	1382
26	1000	1333
27	1000	1288
28	1000	1246
29	1000	1206
30	1000	1169

Prilog 6.

Popis pružnih dionica na kojima lokomotivski vlak izuzetno može biti zaposjednut samo strojovodom iako nisu ispunjeni uvjeti za vožnju vlaka samo sa strojovodom na vlaku (SV-bez) (veza: čl. 115. st. 3.)

Oznaka pruge	Skraćeni naziv pruge	Pružna dionica
M101	DG - S. Marof - Zagreb Gk	Zaprešić - Zagreb Glavni kolodvor
M102	Zagreb Gk - Dugo Selo	Zagreb Glavni kolodvor - Dugo Selo
M103	Dugo Selo - Novska	Dugo Selo - Novska
M104	Zagreb Gk - Sisak - Novska	Zagreb Glavni kolodvor - Zagreb Klara - - Sisak - Sisak Caprag
M202	Zagreb Gk - Rijeka	Zagreb Glavni kolodvor - Hrvatski Leskovac; Škrljevo - Rijeka
M304	DG - Metković - Ploče	Metković - Ploče
M401	Sesvete - Sava	Sesvete - Sava rasputnica
M402	Sava - Zagreb Klara	Sava rasputnica - Zagreb Klara
M406	Čulinec - Zagreb Resnik	Čulinec rasputnica - Zagreb Resnik
M407	Sava - Velika Gorica	Sava rasputnica - Mićevac rasputnica - Velika Gorica
M408	Zagreb RkOs - Mićevac	Zagreb Ranžirni kolodvor (OS) - Mićevac rasputnica
M602	Škrljevo - Bakar	Škrljevo - Bakar
M604	Oštarije - Knin - Split Predgrađe	Solin - Split Predgrađe
R201	Zaprešić - Čakovec	Varaždin - Čakovec
L218	Split Predgrađe - Split	Split Predgrađe - Split

Prilog 7.

Popis pruga odnosno pružnih dionica koje udovoljavaju uvjetima za vožnju vlaka samo sa strojovođom na vlaku (SV-bez)

(veza: čl. 115. st. 9.)

Oznaka pruge	Skraćeni naziv pruge	Dijelovi pruge koji udovoljavaju uvjete
M101	DG - S. Marof - Zagreb Gk	cijela pruga
M102	Zagreb Gk - Dugo Selo	cijela pruga
M103	Dugo Selo - Novska	cijela pruga
M104	Zagreb Gk - Sisak - Novska	Zagreb Glavni kolodvor - Sisak Caprag
M105	Novska - Tovarnik - DG	cijela pruga
M201	DG - Botovo - Dugo Selo	cijela pruga
M202	Zagreb Gk - Rijeka	cijela pruga
M401	Sesvete - Sava	cijela pruga
M402	Sava - Zagreb Klara	cijela pruga
M403	Zagreb RkPs - Z. Klara (K)	cijela pruga
M404	Zagreb Klara - Delta	cijela pruga
M405	Zagreb Zk - Trešnjevka	cijela pruga
M406	Čulinec - Zagreb Resnik	cijela pruga
M407	Sava - Velika Gorica	cijela pruga
M408	Zagreb RkOs - Mićevac	cijela pruga
M409	Z. Klara - Zagreb RkPs (S)	cijela pruga
M410	Zagreb RkOs - Zagreb RkPs	cijela pruga

Prilog 8.
Uzorci evidencija
(veza: čl. 213. st. 9.)

Oznaka evidencije prometne sigurnosti (EPS)	Naziv evidencije	Jedinična mjera	Format	Rok čuvanja u godinama
EPS-1	Putni list	arak	A-4	1
EPS-2	Teretnica	blok	A-3/4	1
EPS-3	Izveštaj o sastavu i kočenju vlaka	blok	A-5	1
EPS-4	Izveštaj o obavljenoj potpunoj probi kočenja (PPK)	blok	A-5	1
EPS-5	Pismeni nalog	blok	A-5	1
EPS-6	Plana rada vlaka	blok	A-4	1
EPS-7	Raspored manevriranja	blok	A-5	1

.....
(upravitelj infrastrukture)

.....
(službeno mjesto)

PUTNI LIST

Za vlak broj

od do dana

Za vlak broj

od do dana

I. PRIPREME U POLAZNOM KOLODVORU

Vlak je propisno sastavljen i opremljen	Pregledni radnik (zanimanje) (potpis) dana sati i min.	Potpunu probu kočenja s preglednim radnikom izvršio je strojovođa: (potpis)
Potpuna proba kočnica (PPK) je izvršena		Vlakovođa (potpis)
Izveštaj o nekočnim vagonima s isključenim kočnicama:		
ne koč u položaju R ili R+Mg:	s uključenim kočnicama koje se ne računaju u kočnu masu:	Prometnik vlakova (potpis)
ne koč u položaju tovereno:	primjedbe:	dana sati i min.

II. PODACI O KRETANJU VLAKA

Službeno mjesto, kilometarski položaj	Stvarno vrijeme					Odstupanje od voznog reda, uzroci kašnjenja, vremenske prilike	Prilozi putnog lista
	dolaska		zad.	odlaska			
	sat.	min.	min.	sat.	min.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.

Službeno mjesto, kilometarski položaj	Stvarno vrijeme					Odstupanje od voznog reda, uzorci kašnjenja, vremenske prilike	Prilozi putnog lista
	dolaska		zad.		odlaska		
	sat.	min.	min.	sat.	min.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.

III. IZVJEŠTAJ O SASTAVU I KOČENJU MOTORNE GARNITURE

Vozna relacija od do					
Brojčana oznaka vozila	Broj osovina	Masita masa vozila	Neto	Bruto (3+4)	SKM- stvama kočna masa
1.	2.	3.	4.	5.	6.
UKUPNO:				Ukupna masa vlaka:(t)	SKM vlaka:(t)
Dujina vlaka:(m)		p - postotak kočenja:(%)		PKM - potrebna kočna masa:(t)	

IV. ZAPOVIJEDI I OBAVIJESTI

A large, empty rectangular box with a black border, intended for writing or drawing. It occupies most of the page's width and height.

V. PODACI O VUČNIM VOZILIMA I OSOBLJU VUČNOG VOZILA

Od	Do	Status vučnog vozila	Brojčana oznaka vučnog vozila	Ime i prezime, radno mjesto i jedinica osoblja
1.	2.	3.	4.	5.

VI. PODACI O VLAKOPRATNOM OSOBLJU

Od	Do	Radno mjesto	Ime i prezime	Jedinica osoblja
1.	2.	3.	4.	5.

.....
(upravitelj infrastrukture)

EPS-3

.....
(službeno mjesto)

1
(matrica)

Izveštaj o sastavu i kočenju vlaka

Vlak br. od (polazni kolodvor vlaka)				
1.	Stvarna masa vlaka (Q)(t)	Masa radnih lokomotiva (L)(t)	Duljina vlaka(m)	Broj osovina vlaka
2.	VRSTA KOČENJA VLAKA	P		G
3.	POLOŽAJ MJENJAČA VUČNOG VOZILA	G	P	R
4.	STANJE KOČNIH MASA	PKM(t)		SKM(t)
5.	Postotak kočenja (p)(%)	Mjerodavni nagib (n)(‰)	Postotak kočenja ručnih kočnica za nagib (p _n)(%)	Stvari postotak kočenja ručnih kočnica (p _n)(%)
				Broj vagona s kočnim umecima od kompozitnih materijala K =

Primjedba:

U dana g.

Sastavio:

Primio:

.....

.....

.....
(upravitelj infrastrukture).....
(službeno mjesto)**Izveštaj o sastavu i kočenju vlaka**

Vlak br. od (polazni kolodvor vlaka)				
1.	Stvarna masa vlaka (Q)(t)	Masa radnih lokomotiva (L)(t)	Duljina vlaka(m)	Broj osovina vlaka
2.	VRSTA KOČENJA VLAKA	P		G
3.	POLOŽAJ MJENJAČA VUČNOG VOZILA	G	P	R
4.	STANJE KOČNIH MASA	PKM(t)		SKM(t)
5.	Postotak kočenja (p)(%)	Mjerodavni nagib (n)(‰)	Postotak kočenja ručnih kočnica za nagib (p _{rn})(%)	Stvari postotak kočenja ručnih kočnica (p _{rn})(%) Broj vagona s kočnim umecima od kompozitnih materijala K =

Primjedba:

.....

U dana g.

Sastavio:

Primio:

.....

.....

.....
(upravitelj infrastrukture)

EPS-4

.....
(službeno mjesto)

1
(matica)

**IZVJEŠTAJ
O OBAVLJENOJ POTPUNOJ PROBI KOČENJA (PPK)**

Vlak broj dana kolosijek..... PPK započeta u(sat i min), završena u(sat i min.)
PPK JE OBAVLJENA (zaokružiti) 1. stabilnim uređajem 2. posebnim uređajem 3. posebnom lokomotivom
Vagoni s isključenim kočnicama:
Vagoni kod kojih kočnica "R" ne radi u višem stupnju:
Vagoni koji ne koče u položaju "R+Mg":
Vagoni koji ne koče u položaju "tovareno":
Vagoni s uključenim kočnicama čija se kočna masa ne uračunava u stvarnu kočnu masu vlaka:

Pregledač vagona
(žig i potpis)

Primio
(potpis)

.....
(upravitelj infrastrukture)

EPS-4

.....
(službeno mjesto)

2
(kopia)

**IZVJEŠTAJ
O OBAVLJENOJ POTPUNOJ PROBI KOČENJA (PPK)**

Vlak brojdana kolosijek..... PPK započeta u(sat i min), završena u(sat i min.)
PPK JE OBAVLJENA (zaokružiti) 1. stabilnim uređajem 2. posebnim uređajem 3. posebnom lokomotivom
Vagoni s isključenim kočnicama:
Vagoni kod kojih kočnica "R" ne radi u višem stupnju:
Vagoni koji ne koče u položaju "R+Mg":
Vagoni koji ne koče u položaju "tovareno":
Vagoni s uključenim kočnicama čija se kočna masa ne računa u stvarnu kočnu masu vlaka:

Pregledač vagona
(žig i potpis)

Primio
(potpis)

.....
(upravitelj infrastrukture)

EPS-5

.....
(službeno mjesto)

1
(matica)

Pismeni nalog

Za vlak broj:Dana.....Broj brzjavaF

1.	U kolodvoruulazak - izlazak u skretanje
	U kolodvoruulazak - izlazak u skretanje
	U kolodvoruSTATI
2.	Druge zapovijedi i priopćenja:
Strojovođa	Prometnik vlakova
.....

.....
(upravitelj infrastrukture)

EPS-5

.....
(službeno mjesto)

2
(uz putni list)

Pismeni nalog

Za vlak broj: Dana..... Broj brzojava F

1.	U kolodvoru ulazak - izlazak u skretanje
	U kolodvoru ulazak - izlazak u skretanje
	U kolodvoru STATI
2.	Druge zapovijedi i priopćenja:

Strojovođa	
Prometnik vlakova	
.....	

.....
 (upravitelj infrastrukture)

EPS-6

.....
 (službeno mjesto)

1
 (matica)

Plan rada vlaka

za vlak br. nadnevak

Otpremni kolodvor	Vagona					Kočna masa		Odredišni kolodvor	Primjedba
	Kočnica	Serijska	Osovina	Metar	Bruto masa	P	G		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

.....
(upravitelj infrastrukture)

EPS-6

.....
(službeno mjesto)

2
(kopija)

Plan rada vlaka

za vlak br. nadnevak

Otpremni kolodvor	Vagona					Kočna masa		Odredišni kolodvor	Primjedba
	Kočnica	Serijsa	Osovina	Metara	Bruto masa	P	G		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

.....
(upravitelj infrastrukture)

EPS-7

.....
(službeno mjesto)

1
(matica)

Raspored manevriranja br.

Dana..... Sati..... Minuta.....

Skладиште	Vagonski ured	TPVV	Radionica	Jedinica za vuču
-----------	---------------	------	-----------	------------------

Postaviti:
vlak broj: uzima - ostavlja

Serija i broj vagona	vrsta robe	s kolosijeka	na kolosijek	manevriranje odobreno u vremenu	
				od	do
1	2	3	4	5	6

1
2
3
4

Odobrava se zauzimanje kolosijeka broj
Zabranjeno odbacivanje u smjeru
Sredstva za kočenje nalaze se
Sredstva za osiguranje od samopokretanja nalaze se

Primio uhmin

Prometnik vlakova Predao Primio

.....
(upravitelj infrastrukture)

EPS-7

.....
(službeno mjesto)

2
(kopija)

Raspored manevriranja br.

Dana Sati Minuta

Skladište	Vagonski ured	TPVV	Radionica	Jedinica za vuču
-----------	---------------	------	-----------	------------------

Postaviti:
vlak broj: uzima - ostavlja

Serija i broj vagona	vrsta robe	s kolosijeka	na kolosijek	manevriranje odobreno u vremenu	
				od	do
1	2	3	4	5	6

1
2
3
4

Odobrava se zauzimanje kolosijeka broj
Zabranjeno odbacivanje u smjeru
Sredstva za kočenje nalaze se
Sredstva za osiguranje od samopokretanja nalaze se

Primio uhmin

Prometnik vlakova

Predao

Primio

.....

.....

.....

.....
(upravitelj infrastrukture)

EPS-7

.....
(službeno mjesto)

3
(kopija)

Raspored manevriranja br.

Dana..... Sati..... Minuta.....

Skladište	Vagonski ured	TPVV	Radionica	Jedinica za vuču
-----------	---------------	------	-----------	------------------

Postaviti:
vlak broj: uzima - ostavlja

Serija i broj vagona	vrsta robe	s kolosijeka	na kolosijek	manevriranje odobreno u vremenu	
				od	do
1	2	3	4	5	6

1
2
3
4

Odobrava se zauzimanje kolosijeka broj
Zabranjeno odbacivanje u smjeru
Sredstva za kočenje nalaze se
Sredstva za osiguranje od samopokretanja nalaze se

Primio uhmin

Prometnik vlakova

Predao

Primio

.....

.....

.....