

MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

2273

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

PRAVILNIK O NAČINU I UVJETIMA ZA SIGURNO ODVIJANJE I UPRAVLJANJE ŽELJEZNIČKIM PROMETOM

I. TEMELJNE ODREDBE

Opće odredbe i pojmovi

Članak 1.

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

Članak 2.

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

Članak 3.

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

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

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

Članak 4.

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

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

- a) signalno-sigurnosnim uređajima (u daljnjem tekstu: SS uređaji) i stabilnim kapacitetima kolodvora
- b) načinu primitka i otpreme vlaka iz kolodvora
- c) kolosijecima u kolodvoru i njihovoj namjeni
- d) manevriranju u kolodvoru i na otvorenoj pruzi
- e) tehnološkom vremenu za izvršenje pojedinih operacija s vlakovima (osim za kolodvore koji izrađuju Tehnološki proces rada kolodvora)
- f) posluživanju industrijskih kolosijeka
- g) prometu vlakova do određenog mjesta na otvorenoj pruzi i
- h) organizaciji rada u uvjetima prekida službe u službenim mjestima.

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

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

Članak 5.

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Ogranićena brzina je brzina niža od dopušćene 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 dopušćena brzina za taj dio pruge za koji je propisana.

9. Postotak koćenja je postotni odnos kočne mase i ukupne mase vlaka.

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

11. Potrebni postotak koćenja je postotak koćenja koji se unaprijed određuje za svaki vlak.

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

13. Prometna operativa je organizacijska jedinica upravitelja infrastrukture kojoj je zadaća osiguranje učinkovitosti željezničkog prometa u slučaju odstupanja od voznog reda.

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

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

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

17. Stvarni postotak koćenja je stvarni postotni odnos kočne mase vlaka i ukupne mase vlaka.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Željezničke pruge i kolosijeci

Članak 6.

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

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

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

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

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

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

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

(8) Sporedni kolosijek je kolosijek u kolodvoru koji se ne koristi za kretanje vlaka. Teretni vlakovi se mogu iznimno primati i otpremati sa sporednih kolosijeka uz propisivanje posebnih sigurnosnih mjera od strane upravitelja infrastrukture.

(9) Više kolosijeka iste vrste i namjene čini skupinu kolosijeka.

(10) Industrijski kolosijek je željeznička infrastruktura koja nije javno dobro u općoj uporabi, a koja je izravno ili neizravno povezana sa željezničkom infrastrukturom koja je javno dobro u općoj uporabi.

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

Službena mjesta na pruzi

Članak 7.

(1) Na pruzi postoje sljedeća službena mjesta:

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

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

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

(4) Prema zadaći u reguliranju prometa postoje:

- a) rasporedni kolodvor – kolodvor u kojem se, osim poslova propisanih za kolodvor, uvode u promet i otkazuju vlakovi
- b) ranžirni kolodvor – kolodvor u kojem se sastavljaju i rastavljaju teretni vlakovi i koji je opremljen posebnom skupinom kolosijeka i/ili postrojenjem za manevriranje
- c) međukolodvor – kolodvor koji se nalazi između dvaju rasporednih kolodvora

- d) odvojni kolodvor – kolodvor iz kojeg se regulira prelazak vlakova s jedne na drugu odvojnu prugu i
- e) kolodvor prelaska s dvokolosiječne na jednokolosiječnu prugu – kolodvor u kojem se regulira prelazak željezničkih vozila s dvokolosiječne na jednokolosiječnu prugu i obrnuto.

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

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

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

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

II. NAMJENA, VRSTE I OZNAČAVANJE VLAKOVA

Namjena vlakova

Članak 8.

Vlakovi mogu imati sljedeću namjenu:

- a) vlakovi za prijevoz putnika
- b) teretni vlakovi i
- c) vlakovi za potrebe upravitelja infrastrukture.

Vrste vlakova

Članak 9.

(1) Vlakovi za prijevoz putnika su:

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

(2) Teretni vlakovi su:

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

(3) Vlakovi za potrebe upravitelja infrastrukture su:

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

Članak 10.

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

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

(3) Izvanredni vlak može biti:

- a) vlak po potrebi – vlak za koji u postojećem voznom redu postoji vozni red, ali se on u promet uvodi po potrebi
- b) podijeljeni vlak – vlak za koji se koristi vozni red nekog osnovnog vlaka
- c) posebni vlak – vlak koji vozi povremeno po posebnom voznom redu. Vozni red posebnog vlaka objavljuje se postojećim voznim redom ili se izrađuje za odnosnu situaciju i

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

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

Članak 11.

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

Označavanje vlakova

Članak 12.

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

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

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

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

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

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

III. SKRETNICE, SS UREĐAJI I SPORAZUMIJEVANJE U PROMETU

Položaj i označavanje skretnica

Članak 13.

(1) Skretnica je konstrukcija gornjeg pružnog ustroja koja međusobno povezuje dva ili više kolosijeka i koja omogućuje prelazak vozila odnosno vlaka s jednog kolosijeka na drugi kolosijek bez zaustavljanja.

(2) Skretnicom se može rukovati iz središnjeg mjesta pomoću odgovarajućeg uređaja ili na samom mjestu.

(3) Kod skretnica razlikujemo redovan i pravilan položaj.

(4) Redovan položaj je propisani položaj u koji skretnica mora biti postavljena kada se preko nje ne predviđa vožnja.

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

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

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

Osiguranje skretnica

Članak 14.

(1) Osiguranim skretnicama smatraju se:

a) skretnice kojima se rukuje i koje se zabravljaju iz središnjeg mjesta

b) skretnice kojima se rukuje na samom mjestu, a zabravljaju se iz središnjeg mjesta i

c) skretnice kojima se rukuje i koje se zaključavaju na samom mjestu.

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

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

(4) Osigurane skretnice dijele se na: