

Temeljem članka 32. stavka 3. Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu (NN br. 77/92 i 26/93) i članka 16. Statuta HŽ-Hrvatskih željeznica (Službeni vjesnik br. 5/94) Uprava Društva HŽ-Hrvatskih željeznica d.o.o. na 82. sjednici 29. siječnja 1997. donijela je

2

PROMETNI PRAVILNIK

Glava I.

TEMELJNE ODREDBE I POJMOVI

Članak 1.

Uvodne odredbe

1. Prometni pravilnik sadrži odredbe sukladno kojima se obavlja promet na Hrvatskim željeznicama.

Upute i naputci kojima se detaljnije regulira obavljanje prometa moraju biti sukladni ovom pravilniku, a donosi ih Uprava Hrvatskih željeznica.

Izmjene, dopune, ispravci i tumačenja objavljuju se u Službenom vjesniku Hrvatskih željeznica.

2. Za obavljanje prometa, osim ovog pravilnika, vrijede i drugi pravilnici, upute, poslovni red kolodvora, naputci i zapovijedi kojima se detaljnije propisuju uvjeti i način obavljanja željezničkog prometa.

3. S odredbama ovoga i drugih pravilnika, uputa i napatka koji su u svezi sa sigurnim obavljanjem željezničkog prometa svi zainteresirani radnici moraju biti dokazno upoznati i poučavani.

4. Svaki radnik mora imati na umu da ni jedan pravilnik ili uputa ne može predvidjeti sve možebitne slučajeve i za njih propisati odredbe sukladno kojima se postupa. Zato se očekuje osobna inicijativa radnika da u svakom pojedinom slučaju zadrži prisebnost, brzo reagira i poduzme sve što je u interesu sigurnosti prometa.

Članak 2.

Pruge i kolosijeci

1. Željeznička pruga (u daljnjem tekstu pruga) je sklop donjeg i gornjeg ustroja pruge, signalno-sigurnosnih, telekomunikacijskih i elektrovučnih postrojenja i uređaja, uređaja za osiguravanje cestovnih i pješačkih prijelaza i ostalih postrojenja i uređaja na pruzi, signala i signalnih oznaka na pruzi, pružnog pojasa i zračnog prostora iznad pruge u visini 12 m odnosno 14 m kod dalekovoda napona više od 220 kV, računajući iznad gornjeg ruba tračnice.

2. Kolodvorsko područje jest prostor između ulaznog signala s jedne strane do ulaznog signala s druge strane, a gdje tih signala nema, kolodvorsko područje jest prostor između prvih ulaznih skretnica s objiju strana.

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.

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

Desni kolosijek kod dvokolosiječne pruge jest kolosijek koji se od početne točke prema krajnjoj točki pruge nalazi s desne strane.

8 | 4. Kolodvor i otpremništvo opremljeni su potrebnim kolosijecima koji se nazivaju kolodvorskim kolosijecima.

Glavni kolosijek jest kolosijek namijenjen za prihvat i otpremu vlaka.

Glavni prolazni kolosijek jest kolodvorski kolosijek koji čini izravno produljenje pružnog kolosijeka.

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.

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.

Sporedni kolosijek jest kolosijek namijenjen za utovar i istovar vagona, za sastavljanje i rastavljanje vlakova, za smještaj vagona za dezinfekciju i druge namjene.

Krnji kolosijek jest kolosijek koji je samo s jedne strane vezan sa susjednim kolosijekom i kojega kraj završava prsobranom.

Industrijski kolosijek jest kolosijek koji se priključuje u kolodvoru ili na pruzi, a rabi se za dopremu vagona za nositelja prava njegove uporabe.

5. Kolosijeci u kolodvoru obilježavaju se arapskim brojkama tako da prvi kolosijek ispred kolodvorske zgrade nosi brojku 1, a drugi kolosijeci redom brojke 2, 3, 4 itd. Osim toga, ako je neki kolosijek podijeljen na više dijelova, osim brojke dobiva i slovnu oznaku a, b, c itd. ovisno o tome na koliko dijelova je podijeljen. Kolosijeci se također mogu nazivati i prema namjeni ili prema navici kolodvorskog osoblja.

Članak 3.

Službena mjesta na pruzi

1. Za obavljanje prometnih poslova na željezničkoj pruzi postoje sljedeća službena mjesta:

a) 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

8

8 | prolazi bez zaustavljanja. U kolodvoru se može obavljati ulazak i izlazak putnika te utovar i istovar robe

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 skrbi o otpremi putnika i stvari na svojem 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 još 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 u kojemu se regulira promet između dviju susjednih željezničkih uprava sukladno posebnom sporazumu i odredbama.

b) Odjavnica je službeno mjesto na pruzi iz kojega se izravno ili automatski regulira slijeđenje vlakova u odjavnom razmaku. 11

c) Rasputnica je službeno mjesto na pruzi u kojemu se na pruzi odvaja druga pruga.

d) Otpremništvo je službeno mjesto namijenjeno za utovar i istovar robe.

e) Stajalište je službeno mjesto na pruzi u kojemu se vlakovi za prijevoz putnika zaustavljaju sukladno voznom redu samo radi ulaska i izlaska putnika, a u kojemu vlak za prijevoz putnika može početi ili završiti vožnju. 1
8

Pojedina službena mjesta mogu imati nekoliko statusa (npr. službeno mjesto istodobno može biti i stajalište i otpremništvo).

2. Za službena mjesta na prugama opremljenima telekomandnim uređajima (u daljnjem tekstu TK-pruga odnosno TK-kolodvor) osim odredaba za kolodvor vrijedi i sljedeća podjela:

- zaposjednuti TK-kolodvor jest TK-kolodvor stalno zaposjednut prometnikom vlakova
- povremeno zaposjednuti TK-kolodvor jest TK-kolodvor zaposjednut prometnikom vlakova u određenom vremenu
- nezaposjednuti TK-kolodvor jest TK-kolodvor koji nije redovno zaposjednut prometnikom vlakova
- granični TK-kolodvor jest prvi kolodvor koji nije uključen u telekomandni uređaj
- privremeni granični TK-kolodvor jest TK-kolodvor koji u slučaju smetnji ili neispravnosti na TK-uređaju na dijelu TK-pruge preuzima zadaću graničnog TK-kolodvora
- granični odvojni TK-kolodvor jest granični kolodvor na TK-pruzi od kojega se odvaja pruga koja nije uključena u telekomandu.

- 6 | 3. Na peronu ili drugom prikladnom mjestu mora biti istaknut, iz vlaka dobro vidljiv, naziv kolodvora odnosno stajališta.

Članak 4.

Željeznička vozila

1. Željezničko vozilo jest vozilo namijenjeno za kretanje po željezničkoj pruzi (vučna vozila, putnički i teretni vagoni i željeznička vozila za posebne namjene) s uređajem i opremom što su ugrađeni u to vozilo.

Željezničko vozilo može biti:

vučno vozilo. To je željezničko vozilo s vlastitim pogonom (lokomotive, motorni vlakovi-motorni vagoni, motorna vozila za posebne namjene).

vučeno vozilo. To je željezničko vozilo bez vlastitog pogona koje može služiti za javni prijevoz putnika (putnički vagon), za prijevoz stvari (teretni vagon) i za posebne namjene.

vozilo za posebnu namjenu. To je željezničko vozilo s vlastitim pogonom ili vozilo vučeno drugim vozilom, u koje ubrajamo vagone za mjerenje, provjeru, održavanje i izgradnju pruga, pružnih postrojenja, kontaktne mreže, provjere i mjerenja značajki vučnih vozila, vagone pomoćnog vlaka, druge vagone za željezničke potrebe i pružna vozila.

Članak 5.

Prometni odnosno izvršni poslovi

1. Prometni poslovi čine skup poslova prijeko potrebnih za ustrojbu i obavljanje sigurnog, urednog i ekonomičnog prometa vlakova.

Nadzornim i kontrolnim radnicima koji obavljaju poslove u svezi sigurnog i urednog tijeka željezničkog prometa mora se omogućiti neometano obavljanje njihovih poslova.

2. Prometne poslove čine:

- a) sastavljanje i objavljivanje voznog reda, ustrojba prometa, upravljanje prometom i reguliranje vožnje vlakova na pruzi
- b) ispostavljanje vučenih vozila za prijevoz putnika i stvari
- c) uvođenje u promet i sastavljanje vlakova
- d) otprema vlakova i nadzor nad njihovim prometom
- e) otklanjanje smetnji u prometu vlakova i
- f) poslovi kod vlaka na pruzi.

3. Izvršni poslovi jesu poslovi koji izravno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa ili u tehničkom pogledu omogućuju promet vlakova.

Izvršne poslove čine:

- prometni poslovi odnosno poslovi prijevozne ustrojbe
- poslovi za vuču i željeznička vozila
- poslovi za održavanje pruga
- poslovi za održavanje signalno-sigurnosnih postrojenja i telekomunikacija i
- poslovi za održavanje stabilnih postrojenja za električnu vuču.

Pod izvršnim jedinicama podrazumijevaju se jedinice pobrojanih poslova koje se nalaze na pruzi i koje izravno sudjeluju u osiguranju i obavljanju prometa.

Pod izvršnim osobljem podrazumijeva se osoblje izvršnih poslova koje izravno obavlja i osigurava siguran i uredan promet vlakova.

4. Radnici ili skupine radnika koji na određenim poslovima izravno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa u smislu odredaba ovog pravilnika nazivaju se:

Vlakovni dispečer - radnik koji iz središnjeg mjesta izravno upravlja, regulira i rukovodi kretanjem vlakova na određenom dijelu pruge odnosno na određenim prugama

1 | **Prometni dispečer** - iz središnjeg mjesta nadzire provedbu voznog reda i obavlja potrebne korekcije u provedbi voznog reda i plana prometa vlakova

Vlakovni dispečer na TK-pruzi - radnik koji daljinski upravlja i regulira promet vlakova na TK-pruzi pomoću TK-uređaja

Prometnik vlakova - radnik koji izravno osigurava sigurno kretanje željezničkih vozila u kolodvoru i međukolodvorskim pružnim odsjecima

1 | **Prometni telegrafist** - radnik koji prima i otprema brzopisne i fonograme u svezi s reguliranjem prometa vlakova i željezničkih vozila

Odjavničar - radnik koji regulira slijeđenje uzastopnih vlakova u odjavnom razmaku

Rukovatelj manevrom - radnik koji izravno rukovodi radom jednoga manevarskog odreda

Manevrist - radnik koji obavlja manevarske poslove

Manevarski odred - zajednički naziv za rukovatelja manevrom i određeni broj manevrista

Manevarsko osoblje - zajednički naziv za osoblje vučnog vozila i manevarski odred koji sudjeluju kod manevriranja

Nadzorni skretničar - radnik koji sudjeluje u osiguranju voznog puta vlaka, manevriranju, obavlja pregled skretnica i čuva ključeve zaključanih skretnica | 1

Skretničar - radnik koji izravno ili sa središnjeg mjesta rukuje skretnicama radi postavljanja voznih putova vlakova, manevarskih sastava i pružnih vozila

Skretničko osoblje - zajednički naziv za nadzornog skretničara i skretničara | 1

Popisni vlakovođa - radnik koji u kolodvoru obavlja poslove potrebne za urednu i sigurnu otpremu vlaka

Kolodvorsko osoblje - zajednički naziv za prometnika vlakova, manevarski odred, skretničko osoblje, popisnog vlakovođu te drugo osoblje prometnih poslova koje sudjeluje u prometu | 1

Vlakovođa - radnik koji sudjeluje u radu vlaka u službenom mjestu i na pruzi

Manevrist na vlaku - radnik koji obavlja usputne manevarske i druge propisane poslove kod vlaka i u službenom mjestu | 7

Konduktar - radnik koji obavlja prometne i transportne poslove kod vlaka za prijevoz putnika

Vlakopravno osoblje - zajednički naziv za vlakovođu, manevriste na vlaku odnosno konduktare kod jednog vlaka | 7

Strojovođa - radnik koji upravlja vučnim vozilom kod vožnje vlaka i manevriranja

Pomoćnik strojovođe - radnik koji pomaže strojovođi i obavlja druge poslove propisane kod vlaka

Osoblje vučnog vozila - zajednički naziv za strojovođu i pomoćnika strojovođe

Osoblje vlaka - zajednički naziv za vlakopratno osoblje i osoblje vučnog vozila

Pregledač vagona - radnik koji obavlja tehnički pregled vagona i tereta na vagonu odnosno tehničku pripremu vlaka i propisanu provjeru kočnica

Vozač vozila za posebne željezničke namjene - radnik koji upravlja tim vozilom

Čuvar cestovnog prijelaza - radnik koji sudjeluje u osiguranju prometa vlakova preko cestovnih prijelaza

Čuvar pruge - radnik koji obavlja pregled pruge.

5. Željeznički radnici koji na određenim poslovima izravno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa moraju ispunjavati posebne zdravstvene uvjete i biti stručno osposobljeni za te poslove sukladno općim aktima kojima se uređuju ta pitanja.

Članak 6.

Obveze radnika

1. Šef izvršne jedinice redovno nadzire rad koji obavljaju radnici te jedinice glede potpune i pravilne primjene propisa vezanih za sigurnost i urednost prometa.
2. Osim poštivanja i primjene propisa radnici se moraju pridržavati odredaba poslovnog reda i tehnološkog procesa rada kolodvora, plana i rasporeda rada.

Svaki radnik prije samostalnog rada ili nakon dolaska na novo radno mjesto ili u drugu izvršnu jedinicu, mora upoznati mjesne prilike iz svojega djelokruga te poslovni red jedinice, što potvrđuje potpisom.

3. Svaki radnik osobno je odgovoran za pravilno obavljanje poslova koji proizlaze iz postupaka propisanih tijekom procesa rada, bez obzira na nazočnost nadređene ili druge osobe.

4. Šef jedinice odgovara za izdanu zapovijed, a odgovorni radnik za njezinu provedbu. Zapovijed se može izdati pismeno i usmeno.

5. Ako radnik smatra da je zapovijed koju je izdala nadređena osoba protivna postojećim propisima i da dovodi u pitanje sigurnost prometa, mora na to upozoriti osobu koja je izdala zapovijed.

Ako nakon radnikova upozorenja nadređena osoba ponovi usmenu zapovijed, radnik mora zahtijevati tu zapovijed u pismenom obliku.

Radnik ni na pismenu zapovijed nadređene osobe ne smije obaviti zapovijedi koje bi dovele u opasnost sigurnost prometa. Takva pismena zapovijed mora se odmah proslijediti nadređenoj osobi osobe koja je izdala tu zapovijed.

6. Radnik mora nadređenoj ili nadzornoj osobi podnijeti prijavak o stanju na radnom mjestu.

7. Radnik na radnom mjestu mora nositi propisanu službenu odnosno zaštitnu odjeću, a prometnik vlakova i službeni znak - crvena kapa. | 1

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

Ako se satovi radnika ne slažu, mjerodavan je službeni sat odnosno sat prometnika vlakova.

9. Odredbe o rasporedu, predaji i primitku službe propisane su u Prometnoj uputi.

10. Ako se radnik razboli za vrijeme obavljanja rada ili ako zbog bolesti ne može doći raditi, mora o tome obavijestiti nadređenu osobu.

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

Članak 7.

Vlakovi i njihova namjena

1. Vlak, u smislu prometnih propisa, čini vučno vozilo ili vozilo za posebne željezničke namjene koje vozi samo ili s vozilima u propisanom sastavu i propisno signalizirano.

2. Prema namjeni vlak može biti:

- vlak za prijevoz putnika

1 | - vlak za prijevoz stvari (teretni vlak)

- vlak za željezničke potrebe i

- vlak za posebnu namjenu.

3. Vlak za prijevoz putnika može biti:

- EuroCity (EC) vlak

- InterCity (IC) vlak

- ekspresni vlak
- brzi vlak
- ubrzani vlak
- putnički vlak
- pogranični vlak
- prigradski vlak.

| 3

4. Vlak za prijevoz stvari može biti:

- ekspresni vlak
- brzi vlak
- izravni vlak
- dionički vlak
- sabirni vlak
- kružni vlak
- industrijski vlak
- maršrutni vlak
- vojni vlak
- prazni vlak

| 1

5. Vlak za željezničke potrebe može biti:

- vlak za prijevoz željezničkih radnika
- lokomotivski vlak
- materijalni vlak
- pokusni vlak.

6. Vlak za posebne namjene može biti:

- pomoćni vlak
- pomoćno vučno vozilo
- izvidnički vlak
- lokomotiva krstarica
- vozilo za održavanje infrastrukture.

7. Prema potrebama prometa vlak može biti redovan ili izvanredan.

Redovnim vlakom smatra se vlak koji vozi svaki dan ili najmanje 5 dana u tjednu.

Izvanrednim vlakom smatra se vlak koji ne vozi svaki dan ili vozi manje od 5 dana u tjednu.

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

Izvanredni vlak može biti:

- vlak po potrebi. To je vlak za koji u postojećem voznom redu postoji vozni red i koji je predviđen je da vozi samo u slučaju potrebe.
- podijeljeni vlak. To je vlak za koji se rabi vozni red nekoga redovnoga ili prije u promet uvedenoga izvanrednog vlaka.
- poseban vlak. To je vlak koji vozi od slučaja do slučaja po posebnom voznom redu. Vozni red posebnog vlaka može biti izrađen postojećim voznim redom ili se izrađuje posebno.
- vlak za posebne namjene. Vlak za posebne namjene može voziti kao vlak po potrebi. Ako zbog nepredviđenoga i hitnog slučaja nije moguće rabiti vozni red vlaka po potrebi ni bilo kojega drugog vlaka, tada se vlaku za posebne namjene pismenim nalogom određuju potrebni elementi voznoga reda.
- izvanredan međunarodni teretni vlak uveden u promet po posebnom kontingentu brojeva koji se određuje u prometno-transportnoj uputi za teretni promet.

11

9

8. Prema važnosti tijekom prometa i reguliranja kretanja vlakova, vlakovi imaju sljedeći redosljed u rangiranju i davanju prednosti:

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

3

- prigradski vlak
- vlak za prijevoz željezničkih radnika
- ekspresni teretni vlak
- brzi teretni vlak
- vojni vlak
- maršrutni vlak
- izravni teretni vlak
- dionički teretni vlak
- vlak za posebne namjene
- sabirni vlak
- kružni vlak
- industrijski vlak.

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

Pojedinim vlakovima za prijevoz putnika s obzirom na njihovu namjenu, te teretnim vlakovima iz međunarodnog prometa ili teretnim vlakovima komercijalno-poslovne važnosti može se dati viši rang.

Vojnom vlaku može se odrediti i viši rang.

Vlak za posebne namjene može imati prednost ispred svih vlakova kad je uveden u promet radi pružanja pomoći ili uklanjanja smetnji na pruzi.

9. Označavanje vlakova propisano je u Prilogu IV. ovog pravilnika.

Članak 8.

Vozni red

1. Za svaki vlak mora se izraditi vozni red, objaviti i dati na uporabu zainteresiranom osoblju na način i u obliku kako je to propisano ovim pravilnikom i propisima Pravilnika o izradbi voznog reda.

Glava II.

PRUŽNA I KOLODVORSKA POSTROJENJA

Članak 9.

Vrste pružnih i kolodvorskih postrojenja

1. Pruga i službena mjesta opremaju se pružnim i kolodvorskim postrojenjima, uređajima i konstrukcijama koje tehnički omogućuju sigurno kretanje vlakova i vozila.

3

2. Pružna i kolodvorska postrojenja, uređaje i konstrukcije čine signali, signalne oznake i signalno-sigurnosni uređaji, uređaji na cestovnim i pješačkim prijelazima, telekomunikacijski uređaji, oprema i uređaji za upravljanje prometom, kolosijeci, skretnice, iskliznice, spuštalice i druga manevarska postrojenja u ranžirnim kolodvorima, stabilna postrojenja za električnu vuču, vagonске vage, kontrolni tovarni profili i tovarne rampe, prsobrani, peroni, razni uređaji za održavanje i čišćenje vagona i drugo.

Članak 10.

Skretnice - njihov položaj i označavanje

1. Skretnica je konstrukcija gornjeg pružnog ustroja koja međusobno povezuje dva ili više kolosijeka i koja omogućava prelazak vozila odnosno vlaka s jednoga kolosijeka na drugi.

Skretnica se može postavljati iz središnjeg mjesta pomoću odgovarajućeg uređaja ili na samom mjestu.

2. Kod skretnica razlikujemo redovan i pravilan položaj.

Redovan položaj jest položaj u koji skretnica mora biti postavljena kada se preko nje ne obavlja vožnja.

Pravilan položaj jest položaj u koji skretnica mora biti postavljena za namjeravanu vožnju.

Skretnica bez obzira na položaj mora biti ispravna, što znači da se jezičci moraju priljubljivati uz glavnu tračnicu.

3. Skretnice u službenim mjestima označavaju se arapskim brojkama počevši od brojke 1, od početne prema krajnjoj točki pruge.

U većim kolodvorima s više kolosiječnih skupina u čvorišnim kolodvorima, skretnice u svakoj skupini odnosno kolodvoru mogu se označavati počevši od brojke 1 i znakom skupine ispred broja skretnice.

Skretnice naknadno ugrađene između već postojećih iznimno se mogu označiti i brojkama i slovima.

Članak 11.

Osiguranje skretnica

1. Osiguranim skretnicama smatraju se one skretnice koje se postavljaju i zabravljaju iz središnjeg mjesta ili se postavljaju na samom mjestu a zabravljaju iz središnjeg mjesta, odnosno postavljaju se i zaključavaju na samom mjestu.

Druge skretnice smatraju se neosiguranim.

2. Vozni put preko skretnica na glavnim kolosijecima u kolodvorima te vozni put preko odvojne skretnice kojom je ostvarena veza tih kolosijeka sa sporednim kolosijecima za vožnju po glavnim kolosijecima mora biti osiguran bočnom zaštitom.

7 | Vozni put na otvorenoj pruži preko skretnice mora biti osiguran bočnom zaštitom, a skretnica mora biti u tehničkoj ovisnosti s glavnim signalima.

3. Osigurane skretnice dijele se na:

3 | a) pouzdano pritvrđene, koje se postavljaju i zabravljaju iz središnjeg mjesta ili se postavljaju na samom mjestu a zabravljaju iz središnjeg mjesta i u takvoj su tehničkoj ovisnosti s glavnim signalima da se oni mogu postaviti da signaliziraju 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 kojemu je zadatak kontroliranje ispravnog priljubljivanja jezička uz glavnu tračnicu i održavanje jezička u tome položaju za sve vrijeme dok signal signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju.

Sve skretnice uključene u signalno-sigurnosni uređaj smatraju se pouzdano pritvrđenima 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 se nakon toga glavni signal može postaviti u položaj da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju.

b) pouzdano zaključane, koje se na samom mjestu postavljaju i zaključavaju skretničkom bravom, 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 signalno-sigurnosni uređaj

3 | c) pritvrđene, sve osigurane skretnice opisane pod a) ako nemaju mehanički ili električni kontrolni zasun odnosno skretnice uključene u signalno-sigurnosni uređaj kod kojih se nakon skupnog postavljanja skretnica pojedinačnim tasterima ili na samom mjestu glavni signal ne može postaviti da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju, ili skretnice opisane pod b) ako nisu u ključevnoj ovisnosti s glavnim signalima.

4. Ključ skretničke brave čuva nadzorni skretničar, a gdje njega nema radnik koji rukuje skretnicom. | 1

Ključ postavljene ambulantne brave čuva prometnik vlakova. | 3

Članak 12.

Pregled skretnica

1. Radnici prometnih poslova moraju pregledati skretnice u svezi s njihovom uporabom i ispravnošću. Način i vrijeme pregleda skretnica propisan je Prometnom uputom.
2. Redovan tehnički pregled i održavanje skretnica obavljaju radnici građevinskih poslova.

Članak 13.

Neispravnost skretnica

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 isključenja iz signalno-sigurnosnog uređaja zbog izvođenja radova na njemu ili na samoj skretnici.
2. Presijecanje skretnice jest nasilno mijenjanje njezina položaja vožnjom niz jezičak.
3. Preko presječene skretnice smije se dopustiti vožnja vlaka tek pošto se prometnik vlakova na samom mjestu uvjeri da su jezičci skretnice ispravni i da dobro priljubljuju uz glavnu tračnicu. U tome slučaju vozna brzina preko skretnice ne smije biti veća od 20 km/h, a vožnja preko skretnice uz jezičak mora biti osigurana skretničkom bravom. Taj pregled mora se obavljati prije svake vožnje sve dok skretnicu ne pregledaju radnici nadležnih službi i dok ne utvrde njenu ispravnost. | 3

Iznimni pregled presječne skretnice prometnik vlakova mora evidentirati uz naznaku broja vlaka, ulaznoga ili izlaznog kolosijeka, broja presječne skretnice i točnog vremena kad je pregled obavljen.

4. O svakoj presječnoj, neispravnoj ili neosiguranoj skretnici prometnik vlakova odnosno TK-dispečer mora odmah na dokazan način obavijestiti odgovorne radnike građevinskih poslova i poslova za održavanje signalno-sigurnosnih uređaja. Do njihova dolaska prometnik vlakova osigurava ili zabranjuje vožnju preko takve skretnice.

3 | Taj način reguliranja vožnji vlakova preko presječne skretnice provodi se sve dok nadležni radnik za signalno-sigurnosne uređaje u evidenciju smetnji i kvarova i u prometni dnevnik, odnosno nadležni radnik građevinske službe samo u prometni dnevnik, ne upiše da je odnosna skretnica ispravna i sposobna za redovan promet vlakova.

1 | 5. U nezaposjednutim TK-kolodvorima presječne ili neosigurane skretnice sukladno zapovijedi TK-dispečera pregledava osoblje vlaka. Bliže odredbe propisane su posebnim naputkom.

Članak 14.

Signalno-sigurnosni uređaji na pruzi i u službenom mjestu

- 3 | 1. Sukladno mjestu primjene u uporabi su sljedeći signalno-sigurnosni uređaji na pruzi i u službenom mjestu:
- uređaji za osiguranje službenih mjesta
 - uređaji za osiguranje prometa u međukolodvorskom području
 - uređaji za osiguranje cestovnih i pješačkih prijelaza
 - uređaji koji omogućavaju središnje upravljanje prometom
 - uređaji za prijenos podataka i djelovanje na vlak
 - uređaji za automatizaciju ranžirnih kolodvora.

2. Glede tehničko-tehnoloških rješenja u uporabi su mehanički, elektromehanički, relejni i elektronički signalno-sigurnosni uređaji, njihove različite izvedbe glede cjelovitosti te signalno-sigurnosni uređaji sastavljeni kao kombinacija pojedinih dijelova navedenih vrsta uređaja.

Mehanički signalno-sigurnosni uređaj jest uređaj kojim se osigurava službeno mjesto kod kojega signali mogu biti u ovisnosti sa skretnicama.

Elektromehanički signalno-sigurnosni uređaj jest uređaj kojim se rukuje iz središnjeg mjesta i kojemu signali mogu biti u ovisnosti s položajem skretnica.

Relejni odnosno elektronički signalno-sigurnosni uređaj jest uređaj kojim se iz središnjeg mjesta pomoću kolodvorske postavnice (u daljnjem tekstu KP) rukuje svim elementima signalno-sigurnosnog uređaja kojemu su signali obvezatno u ovisnosti s položajem skretnica i kontrolom izoliranih odsjeka.

3. Uređaji za osiguranje prometa u međukolodvorskom području jesu automatski pružni blok (u daljnjem tekstu APB) i međukolodvorska ovisnost (u daljnjem tekstu MO), a sukladno tehničko-tehnološkim rješenjima mogu biti relejni ili elektronički.

APB je signalno-sigurnosni uređaj za osiguranje uzastopnih vožnji i onemogućavanje istodobnih vožnji vlakova suprotnog smjera po istom kolosijeku između dvaju susjednih kolodvora.

MO je signalno-sigurnosni uređaj za ostvarivanje ovisnosti izlaznih signala dvaju susjednih kolodvora te kontrole slobodnosti međukolodvorskog prostora. Međukolodvorski prostor s MO-om prostornim signalima automatske odjavnice može biti podijeljen na odjavne prostorne odsjeke.

11

4. Uređaji za osiguranje cestovnih i pješačkih prijelaza jesu signalno-sigurnosni uređaji za zatvaranje cestovnih i pješačkih prijelaza te davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka.

3

3 | Prema tehničko-tehnološkom rješenju uređaji za osiguranje cestovnih i pješačkih prijelaza mogu biti mehanički, relejni i elektronički.

5. Uređaji za središnje upravljanje prometom (u daljnjem tekstu TK-uređaji) jesu uređaji za daljinsko upravljanje i nadzor nad stanjem signalno-sigurnosnih uređaja na pruzi ili dijelu pruge iz središnjeg mjesta.

3 | Automatski prolazni režim (u nastavku: APR) je signalno-sigurnosni uređaj koji omogućuje da vlak nailaskom na određeno mjesto na otvorenoj pruzi automatski postavlja prolazni vozni put kroz sljedeće službeno mjesto.

6. Uređaj za prijenos podataka i djelovanje na vlak (u daljnjem tekstu AS-uređaj) jest uređaj koji, ovisno o utjecaju signala na pruzi, brzini vlaka i postupku strojovođe, automatski zaustavlja vlak.

7. Signalno-sigurnosni uređaj na TK-pruzi i način njegova rada isti su kao na prugama s APB ili MO.

Vozne putove na TK-prugama osigurava TK-dispečer daljinski iz središnje postavnice (u daljem tekstu SP).

Signalno-sigurnosnim uređajima može se rukovati i iz kolodvorske postavnice. Takvo rukovanje naziva se mjesno rukovanje.

3 | Kolodvorskom postavnicom rukuje prometnik vlakova, i to po zapovijedi odnosno odobrenju TK-dispečera. Lokalno rukovanje skretnicama, iskliznicama i uređajima na cestovnim i pješačkim prijelazima na području kolodvora uz odobrenje TK-dispečera obavljaju određeni kolodvorski radnici i osoblje vlaka.

Bez zapovijedi ili odobrenja TK-dispečera prometnik vlakova smije rukovati signalno-sigurnosnim uređajem pomoću KP samo kad je potrebno otkloniti iznenada nastalu opasnost u svezi sa sigurnošću prometa. O uzroku takva preuzimanja mjesnog rukovanja i vremenu prestanka potrebe za njim, prometnik vlakova naknadno mora obavijestiti TK-dispečera.

Kad TK-dispečer regulira promet vlakova, kod davanja zapovijedi ili odobrenja za mjesno rukovanje uređajima pomoću KP ne smije prometniku vlakova izdati zapovijed ili odobriti otpremu vlaka u međukolodvorski odsjek. Iznimno, TK-dispečer može izdati zapovijed prometniku vlakova samo kod otpreme vozila za posebne željezničke namjene do nekog mjesta na pruzi.

8. Podrobniji opisi tehničko-tehnološke opremljenosti svakoga od službenih mjesta opremljenih signalno-sigurnosnim uređajima na pruzi s TK-uređajem ili bez njega te postupci izvršnog osoblja vezani za rukovanje tim uređajima propisani su u nautcima za rukovanje signalno-sigurnosnim odnosno TK-uređajima, koji su sastavni dio poslovnog reda kolodvora.

Članak 15.

Sporazumijevanje kod obavljanja prometnih poslova

1. Kod obavljanja prometnih poslova sporazumijevanje se obavlja usmeno ili pomoću telefonskih, teleprinterskih, 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.

Pod svjedokom podrazumijeva se i osoba iz trećega službenog odnosno radnoga mjesta prisutna prijenosu priopćenja između dvaju službenih mjesta.

Kada nema trećeg službenog mjesta tada se za svjedoka koristi izvršni radnik službenog mjesta koje daje određeni brzojav. Radnik koji je prisutan kao svjedok mora čitko supotpisati brzojav, a kolodvor traženja u produžetku primljenog brzojava upisuje prezime svjedoka.

Svjedoci mogu biti prometnik vlakova, prometni telegrafista, popisni vlakovođa, nadzorni skretničar, skretničar, odjavničar i čuvar cestovnog prijelaza. Od osoblja vlaka svjedoci mogu biti vlakovođa i kondukter.

3. Priopćenja koja se odnose na reguliranje kretanja vlakova daju se sredstvima dokaznog sporazumijevanja i moraju se upisati u predviđene evidencije.

4. Kad su uređaji za registriranje neispravni ili kad pruga nije opremljena takvim uređajima, priopćenja u svezi s reguliranjem kretanja vlakova moraju se predavati uz nazočnost svjedoka.

5. Podaci o vrstama komunikacijskih veza i o načinu na koji se rabe, način uspostavljanja veza na pojedinim komunikacijskim vodovima i redosljed uporabe vodova posebno se propisuju.

Glava III.

MANEVIRANJE

Članak 16.

Opće odredbe o manevriranju

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 i odbjegnuća.

2. Svako pokretanje vlaka nakon zaustavljanja u službenom mjestu, ako nije nastavak vožnje vlaka, smatra se manevriranjem.

3. Manevarski postupci posebno se propisuju Prometnom uputom.

Glava IV.

KOČENJE VLAKA

Članak 17.

Opće odredbe o kočenju

1. Vlak se može kočiti automatskim zračnim kočnicama, elektromagnetnim, elektrodinamičkim, hidrodinamičkim i drugim kombinacijama kočnica.
2. Kod svakog vlaka osigurava se djelovanje najmanje onoliko kočnica koliko je potrebno da se od ukupne mase vlaka koči onaj dio koji odgovara postotku kočenja za propisani zaustavni put, mjerodavni nagib pruge, vrstu kočnica odnosno kočenja i najveću brzinu vlaka.
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.
4. Podrobnije odredbe o kočnicama i kočenju vlakova i pojedinačnih vozila ili skupine vozila propisane su Pravilnikom o kočnicama na željezničkim vozilima i Uputom o kočenju vlakova.

Glava V.

PRIPREMA VLAKA

Članak 18.

Sastavljanje vlaka

1. Kod sastavljanja vlaka primjenjuju se sve tehničke i ustrojbene mjere koje omogućuju sigurno kretanje vlaka na pruzi te rad i postupke u svezi sa zadržavanjem vlaka u službenim mjestima.

2. Vagon je sposoban za uključivanje u promet ako je tehnički ispravan, ako ne prekoračuje dopušteno osovinsko opterećenje i opterećenje po duljnom metru te teretni profil. Vagon koji se otprema pod uvjetima za otpremu izvanrednih pošiljaka mora ispunjavati uvjete predviđene za odnosnu izvanrednu pošiljku.

9 Tehničku ispravnost vagona ustanovljuje pregledač vagona. Sposobnost vagona za uključivanje u promet u skladu s dopuštenim opterećenjem i teretnim profilom ustanovljuje kolodvorsko i vlakopravno osoblje. U kolodvorima gdje nema pregledača vagona, ako se posumnja u tehničku ispravnost vagona, konačnu odluku o uključivanju takva vagona u promet donosi strojovođa. Ako se posumnja da bi neispravnost vagona mogla ugroziti prometnu sigurnost, tada se iz najbližega tehničko-preglednog kolodvora poziva pregledač vagona koji odlučuje hoće li se takav vagon uključiti u promet.

3. Visina osi nezbijenih odbojnika iznad gornjega tračničkog ruba te njihova međusobna razlika u stanju mirovanja ne smije biti veća od normi propisanih tehničkim propisima.

12 4. Kod svih vlakova posljednji vagon mora imati ispravnu automatsku kočnicu, a u vlakovima za prijevoz putnika posljednji vagon osim automatske kočnice mora imati ispravnu i djelatnu ručnu kočnicu i kočnicu za slučaj opasnosti.

Iznimno od stavka prvoga ove točke, vagon s neispravnim glavnim zračnim vodom otprema se samo danju pod sljedećim uvjetima:

- otprema se sabirnim 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.

9

O otpremi vlaka koji u svome sastavu ima vagon s neispravnim zračnim vodom potrebno je na dokazan način 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 obvezatno traži dopuštenje i daje odjava za takav vlak. Dopuštenje se daje fonogramom sljedećega sadržaja: *'Vlak broj _____ s vagonom s neispravnim zračnim vodom primam.'* (prezime prometnika vlakova).

11

Ako vagon s neispravnim zračnim vodom nije moguće otpremiti sabirnim vlakom, onda se on otprema pomoćnim vlakom pri čemu se moraju poštivati odredbe prethodnoga stavka ove točke

5. Uporaba vučnih vozila za vuču vlaka s obzirom na vrstu i broj, način uporabe i njihovo mjesto u vlaku te otprema izvan službe propisani su Uputom o tehničkim normativima i podacima za izradbu i provedbu voznog reda.

6. Za tehnički neispravne vagone posebni uvjeti otpreme utvrđuju se temeljem propisa tehničkog pregleda i održavanja vagona, za što je nadležan pregledač vagona.

3

Članak 19.

Uvrštavanje vagona u vlak za prijevoz putnika

1. U vlak za prijevoz putnika, ukoliko potrebe ne zahtijevaju drugačiji sastav, vagoni se uvrštavaju po sljedećem redoslijedu: poštanski vagon, prtljažni vagon, putnički vagoni u kojima se prevoze putnici te teretni vagoni.

Za uvrštavanje putničkih vagona u vlakove za prijevoz putnika vrijede odredbe prometno-transportne upute uz vozni red i odredbe Upute o kočenju vlakova.

U vlakove za prijevoz putnika mogu se uvrstiti i teretni odnosno drugi vagoni sukladno njihovim tehničkim značajkama glede najveće dopuštene brzine i s obzirom na konstrukcijske osobine vagona, posljednji periodični popravak ili pregled i mjesto uvrštavanja u vlak, propisanim odredbama tehničko-vagonskih propisa te temeljem odredaba prometno-transportne upute uz vozni red.

3. Energetski vagon uvrštava se u vlak za prijevoz putnika sukladno tehničkim značajkama i odredbama u prometno-transportnoj uputi za putnički promet.

2. Garniture vlakova za prijevoz putnika čine putnički vagoni s okretnim postoljem ili samo dvoosovinski putnički vagoni odnosno vagoni istih tehničkih značajaka.

3. Ako garnitura u svom sastavu ima putničke vagone s okretnim postoljem i putničke dvoosovinske vagone, vagoni s okretnim postoljem kao teža vozila uvrštavaju se ispred dvoosovinskih vagona.

Jedan putnički vagon s okretnim postoljem može se iznimno uvrstiti iza dvoosovinskih putničkih vagona.

4. U nedostatku prtljažnog vagona s okretnim postoljem, ispred putničkih vagona s okretnim postoljima može se do lokomotive uvrstiti jedan dvoosovinski prtljažni vagon pod uvjetom da se vlaku ne smanjuje brzina propisana voznim redom.

5. Mjerni vagoni u vlakove za prijevoz putnika uvrštavaju se sukladno s konkretnim zahtjevom odgovarajućih poslova s obzirom na značajke vagona i njegovu namjenu tijekom prometa vlaka.

6. Vagoni za prijevoz automobila u vlak za prijevoz putnika uvrštavaju se sukladno odredbama tehničkih propisa i odredbama prometno-transportne upute uz vozni red. 11

7. Za uvrštavanje vagona u vlakove za prijevoz putnika glede brzine vlaka mjerodavna je najveća brzina vlaka propisana voznim redom.

8. Vlakovima za prijevoz putnika ne smiju se dodavati utovareni ili prazni vagoni za prijevoz plina, vagoni utovareni stvarima koje se prevoze po odredbama Pravilnika RID te vagoni s posudama, osim vagona za prijevoz mlijeka.

9. Putnički vagoni koji nisu namijenjeni za prijevoz putnika iznimno mogu se uvrstiti na kraju vlaka uz prethodno odobrenje područne prometne operative. Zbog uvrštavanja takvih vagona ne smije se smanjivati brzina vlaka propisana voznim redom. 9

Članak 20.

Uvrštavanje vagona i drugih vozila u teretni vlak

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, energetska vagon, mjerni vagon, vagoni za prijevoz automobila te vozila za posebne namjene koja ispunjavaju uvjete da se mogu uvrštavati u vlak.

Za uvrštavanje vagona u teretne vlakove vrijede odredbe prometno-transportne upute uz vozni red. 1

2. Kod sastavljanja teretnih vlakova teška vozila, sama ili sa svojim međuvagonima, uvrštavaju se u vlak u skladu s odredbama Upute o tehničkim normativima i podacima za izradu i provedbu voznoga reda. 12

- 1 | 3. 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 vagona.
4. 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.
5. Više vagona utovarenih predmetima duljima od 36 m uvrštava se na kraju vlaka.
6. Uvrštavanje i prijevoz izvanrednih pošiljaka obavlja se po posebnim propisima.

Članak 21.

Uvrštavanje vagona utovarenih opasnim stvarima

1. Odredbama RID-a i propisima o manipulaciji kod prijevoza pošiljaka stvari propisano je koje se stvari smatraju opasnim i pod kojim uvjetima se primaju na prijevoz odnosno pod kojim uvjetima se prevoze.

Pošiljke opasnih stvari koje se uvjetno primaju na prijevoz obilježavaju se listicama za opasnost sukladno RID oznakama.

2. Vagoni utovareni opasnim stvarima prevoze se teretnim vlakovima sukladno odredbama prometno-transportne upute uz vozni red.

3. Vagoni koji su označeni RID listicama razreda 1 do 1.5 (opasnost od eksplozije) najmanje jednim četveroosovinskim ili dvama dvoosovinskim štitnim vagonima odvajaju se od vagona označenih RID - listicama razreda 3 i 4.1 (opasnost od požara), 4.2 (samozapaljivo), 4.3 (opasnost od pojave zapaljivog plina kod dodira s vodom) ili 5. (stvari koje izazivaju paljenje ili organski peroksidi).

Vagoni s RID-listicama razreda 1 do 1.5 uvrštavaju se ispred vagona označenih RID-listicama razreda 3, 4.1, 4.2, 4.3 ili 5.

4. U jednom vlaku može se prevoziti najviše 10 vagona s RID-listicom razreda od 1 do 1.5 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.

5. Vagoni utovareni eksplozivnim stvarima s RID-listicama razreda od 1 do 1.5 moraju se odvojiti od vučnog vozila najmanje jednim štitnim vagonom.

6. Štitni vagoni mogu biti prazni vagoni ili vagoni koji nisu utovareni opasnim stvarima.

Članak 22.

Kvačenje vozila

1. Kvačenje željezničkih vozila obuhvaća postupke zakvačivanja i otkvačivanja vozila odnosno spajanje vozila radi njihova zajedničkog povezivanja kod manevarskih kretanja ili u vožnji vlaka te razdvajanje vozila neposredno prije manevarskih kretanja.

2. Podrobnije odredbe o zakvačivanju i otkvačivanju vozila propisane su Prometnom uputom, a kvačenje vozila automatskim središnjim kvačilom i njihovo otkvačivanje propisano je posebnom tehničkom uputom.

Članak 23.

Duljina i masa vlaka

1. Najveća duljina vlaka u metrima ovisi o korisnoj duljini glavnih kolosijeka, a najveći broj osovina o vrsti i brzini vlaka i vrsti kočenja.

Odredbe o duljini vlaka u metrima i osovinama posebno su propisane u Uputi o tehničkim normativima i podacima za izradbu i provedbu voznog reda.

2. Prekoračenje duljine vlaka glede korisne duljine glavnih kolodvorskih kolosijeka dopušteno je jedino ako se vlakovi s prekoračenom duljinom međusobno ne sastaju u takvim kolodvorima.

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

3. Vlak bez vlakopravnog osoblja ne smije imati prekoračenu duljinu na prugama na kojima se kod sastajanja vlakova ne može pomoću signalno-sigurnosnog uređaja odnosno preko skretničara ustanoviti da je vlak cijel i potpuno ušao u kolodvor.

4. Vlakovi s prekoračenom duljinom na TK-prugama mogu voziti samo iznimno uz prethodno odobrenje TK-dispečera.

9 | Kad vlak s prekoračenom duljinom prelazi preko više dispečerskih područja, odobrenje izdaje glavni prometni dispečer glavne prometne operative.

5. Kod prekoračene duljine vlaka osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogom o tome za koje kolodvore taj vlak ima prekoračenu duljinu.

Od kolodvora za koje vlak ima prekoračenu duljinu obvezatno se mora tražiti dopuštenje s naznakom duljine vlaka u metrima.

6. Masa vlaka može biti planirana, stvarna i ukupna.

Planirana masa vlaka jest masa određena voznim redom sukladno vučnoj sili lokomotive, tehničkim značajkama pruge i planiranom sastavu vlaka.

Stvarna masa vlaka jest masa svih vozila uvrštenih u vlak bez mase radnih lokomotiva. Stvarna masa vlaka redovito ne smije biti veća od planirane mase. U iznimnim slučajevima 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. | 12

Ukupna masa vlaka jest zbroj stvarne mase vlaka i mase svih radnih lokomotiva u vlaku. | 11

7. Podrobnije odredbe o masi vlaka i kočenju propisane su u Uputi o tehničkim normativima i podacima za izradbu i provedbu voznog reda i Uputi o kočenju vlakova.

Članak 24.

Priprema vlaka u polaznom kolodvoru

1. U polaznom kolodvoru vlak se mora sastaviti u vrijeme propisano poslovnim redom kolodvora odnosno tehnološkim procesom rada kolodvora, tako da osoblje tehničkog pregleda vagona, vlakopravno odnosno kolodvorsko osoblje ima dosta vremena da ga pregleda, propisno primi i opremi do njegova redovitog ili predviđenog polaska.

Način primopredaje putničkih garnitura propisan je tehničko-vagonskim propisima.

2. Kad se vlak za prijevoz putnika mora osvijetliti već u polaznom kolodvoru, to se mora obaviti odmah nakon postavljanja garniture vlaka za ulazak putnika.

3. U razdoblju grijanja vlak za prijevoz putnika prije ulaska putnika mora biti propisno zagrijan.

4. Podrobnije odredbe o rasvjeti, klimatizaciji i rukovanju tim uređajima propisane su tehničko-vagonskim propisima.

Članak 25.

Oprema vlaka

1. Svaki vlak mora biti opremljen signalnim sredstvima propisanim Signalnim pravilnikom.
2. Vlak za prijevoz putnika mora biti označen putokaznim pločama odnosno kursnim brojevima.

Članak 26.

Osoblje vlaka

1. Osoblje vlaka određuje se prema vrsti vlaka i vučnog vozila, sastavu i radnjama kod vlaka.

Broj osoblja vučnog vozila za zaposjedanje vučnih vozila svih vrsta određuje se propisima poslova vuče, s čime mora biti upoznato kolodvorsko i vlakopravno osoblje.

2. Promet vlakova samo sa strojovodom na vučnom vozilu, bez vlakopravnog osoblja, dopušten je na prugama koje ispunjavaju uvjete propisane prilogom II. ovog pravilnika.

3 | 3. Svakom vlaku određuje se potreban broj vlakopravitelja, a izuzeci su propisani točkom 4. ovoga članka.

Kad vlaku nije određen vlakopravitelj, takav vlak naziva se vlak bez vlakopravnog osoblja.

4. Bez vlakopravnog osoblja mogu voziti sljedeći vlakovi:

- 1 | - vlakovi za prijevoz putnika ako je otvaranje i zatvaranje vrata usklađeno s izmjenom putnika i ako strojovođa vodećeg vozila može prije polaska vlaka putem odgovarajućih pokazivača utvrditi da su vrata za ulazak odnosno izlazak putnika zatvorena

- vlakovi koji prevoze prazne putničke garniture
- teretni vlakovi, osim sabirnih i vojnih vlakova
- vlakovi za posebne željezničke namjene.

1

5. Osoblje vlaka obavještava se o smanjenom broju vlakopratnog osoblja, i to osoblje vučnog vozila da vlak vozi bez vlakopratnog osoblja, a vlakopratno osoblje da je vučno vozilo zaposjednuto samo strojovođom. To obavještavanje obavlja se upisivanjem odgovarajućih kratica u Knjižici voznog reda. Ako se voznim redom određena vrsta pratnje odnosno zaposjedanje mijenja, obavještavanje se obavlja pismenim nalogom u polaznom kolodvoru odnosno u kolodvoru smjene osoblja vlaka.

6. Vlakovi za prijevoz putnika koji završavaju odnosno započinju vožnju u nezaposjednutom službenom mjestu moraju imati najmanje jednog radnika vlakopratnje radi obavljanja prometnih poslova. Izuzetak od odredbe ovog stavka su motorni vlakovi kod kojih se ne ispostavljaju nove popratne isprave pri promjeni smjera vožnje koji osim toga zadovoljavaju i uvjete iz točke 4. ovog članka.

3

7. Kod vlaka bez vlakovođe, strojovođa odnosno vozač vozila za posebne željezničke namjene vodi podatke o kretanju vlaka.

8. Sabirni vlak prati vlakovođa i najmanje jedan manevrist na vlaku.

7

9. O svim promjenama kod osoblja vlaka, rasporedni odnosno polazni kolodvor vlaka obavještava međukolodvore svog rasporednog odsjeka na prijevoznom putu vlaka te sljedeći rasporedni kolodvor.

10. Kod vlaka za prijevoz putnika vlakovođa zauzima mjesto u prtljažnom vagonu. Ako u vlaku nema prtljažnog vagona odnosno odjeljka za vlakovođu, vlakovođa zauzima prvi odjeljak u putničkom vagonu do lokomotive.

- 1 | Kod teretnih vlakova kod kojih nema službenog vagona vlakopratno osoblje zauzima mjesto u upravljačnici vučnog vozila u kojoj se nalazi strojovođa.
11. Vlakopratno osoblje kod sabirnog vlaka zaposjeda službeni vagon.
12. Kod guranih vlakova vagon na čelu vlaka mora imati ispravnu i djelatnu automatsku kočnicu koju zaposjeda vlakopratitelj.
13. Način i javljanje osoblja vlaka, preuzimanje dužnosti i provjera sposobnosti za obavljanje službe propisani su poslovnikom jedinice vuče odnosno poslovnim redom kolodvora.
- 1 | 14. Kod vlaka bez vlakopratnog osoblja i u službenim mjestima gdje nema prometnika vlakova, mjere za sigurno i uredno kretanje vlaka poduzima strojovođa.

Članak 27.

Pravo putovanja u upravljačnici vučnog vozila

1. U upravljačnici vučnog vozila osim strojovođe i pomoćnika strojovođe smiju putovati samo željeznički radnici i osobe koje imaju pismeno dopuštenje.

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

2. Pravo putovanja u upravljačnici vučnog vozila bez pismenog dopuštenja ima vlakopravno osoblje teretnog vlaka kad u vlaku nema službenog vagona, vlakopravno osoblje za preuzimanje vlaka vučnim vozilom poslanim za taj vlak odnosno vlakopravno osoblje nakon predaje vlaka kad se vučno vozilo vraća u domovni kolodvor, ako nema odgovarajućeg vlaka za prijevoz putnika te osobe predviđene Pravilnikom za vuču, kojim su propisani uvjeti za vožnju u upravljačnici vučnog vozila.

1

3. Osobe koje se voze u upravljačnici vučnog vozila upisuju se u putni list vlaka.

Članak 28.

Otprema osoba teretnim vlakom

1. Teretnim vlakom zabranjeno je prevoziti osobe koje nisu u službi kod vlaka.
2. Iznimno, teretnim vlakom mogu se prevoziti:
 - a) pratitelji pošiljaka kojih je praćenje propisano Zakonom o prijevozu željeznicom i propisima CIM-a
 - b) radnici javne sigurnosti u službi - temeljem putnog naloga
 - c) carinski radnici kad prate vlak - temeljem zapovijedi mjerodavne carinarnice
 - d) poštansko osoblje putujućih pošta uvrštenih u teretne vlakove koje ima pravo putovanja s putujućim poštama - temeljem putne isprave HP-a te temeljem besplatne željezničke karte koja im daje pravo putovanja teretnim vlakovima sukladno ugovoru o prijevozu pošte željeznicom
 - e) željeznički radnici kod izvanrednih događaja odnosno otklanjanja smetnji na pružnim postrojenjima - temeljem putnog naloga ili zapovijedi.

3. Sve osobe koje rabe teretni vlak za putovanje moraju imati odgovarajuće prijevozne isprave.

4. Osobe koje se prevoze teretnim vlakom smještaju se:

- pratitelji pošiljaka, kojih je praćenje propisano Zakonom o prijevozu željeznicom i propisima CIM-a, u putnički, službeni ili zatvoreni teretni vagon sukladno zapovijedi o instradaciji
- pratitelji pošiljaka u vagone s pošiljkama. Ako se u njih ne mogu smjestiti, smještaju se u službeni vagon ili u prazan zatvoreni vagon
- radnici javne sigurnosti, carinski radnici, stručni radnici Hrvatskih željeznica u službeni vagon, a osoblje HP-a u vagon s putujućom poštom.

5. U polaznom kolodvoru osobe koje se prevoze teretnim vlakom javljaju se prometniku vlakova koji njihove podatke upisuje u putni list i to ime, relaciju putovanja i u kojem vagonu su smješteni.

Članak 29.

Promet i pratnja vlaka

9 | 1. Pratnja vlaka koji u svom sastavu ima salonski vagon propisana je Pravilnikom o operativnom reguliranju prometa, a pratnja vojnog vlaka propisuje se za svaki pojedini slučaj posebno.

2. Za pratitelja vlaka može se odrediti radnik prometnih poslova koji ima položen stručni ispit za zanimanje prometnika vlakova.

3. Za vožnju na nepoznatoj pruži strojovođa vozne odnosno zaprežne lokomotive i vozaču vozila za posebne željezničke namjene mora se odrediti radnik najmanje istoga zanimanja koji dobro poznaje odnosnu prugu.

Strojovođa potiskivalice mora poznavati značajke pruge i ne može se odrediti za vožnju na pruži koju ne poznaje.

Članak 30.

Popratne isprave vlaka

1. Za svaki vlak moraju se voditi podaci o njegovu kretanju i radu, o vučnim vozilima, osoblju vlaka te o svim mjerama poduzetima radi sigurnoga i urednog prometa vlaka.
2. Oblik, uporaba i način vođenja popratnih isprava vlaka propisani su Uputom o prometnim evidencijama.

Glava VI.

BRZINE VLAKOVA

Članak 31.

Brzina vožnje vlaka

1. Brzina vožnje vlaka ovisi o vrsti vučnoga i vučenog vozila te najvećoj dopuštenoj brzini na pruzi. Temeljem tih uvjeta svakom vlaku mora se odrediti odnosno propisati kojom se najvećom brzinom smije kretati. Takva propisana odnosno određena brzina naziva se najveća brzina vlaka, koja se označava s V_{max} .

U voznom redu svakog vlaka mora se propisati njegova najveća brzina po dijelovima pruge.

Ako je u knjižici voznoga reda 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, to za strojovođu znači da je brzinu vlaka tijekom vožnje glavnim prolaznim kolosijekom potrebno smanjivati tako da nailaskom čela vlaka na posljednju izlaznu skretnicu brzina vlaka bude najviše onolika kolika je najveća brzina vlaka za nastavak vožnje.

9

9 | Ako je u knjižici voznoga reda 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, to za strojovođu znači da je, pošto posljednje vozilo u vlaku napusti ulazno skretničko područje, brzinu vlaka tijekom vožnje glavnim prolaznim kolosijekom potrebno povećavati tako da ona bude najviše onolika kolika je najveća brzina vlaka za nastavak vožnje.

3 | Brzina vlakova ne smije biti veća od 100 km/h između susjednih kolodvora bez izlaznih signala, te između susjednih kolodvora u kojima ne postoji međusobna tehnička ovisnost izlaznih signala tako da istovremeno mogu signalizirati dopuštenu vožnju po istom kolosijeku samo u jednom smjeru.

2. Vlakovima kojima se mora odrediti najveća brzina i vlakovima kojima se najveća brzina već propisana u voznom redu iz bilo kojeg razloga mora smanjiti, brzina vlaka propisuje se pismenim nalogom.
3. Pod najvećom dopuštenom brzinom podrazumijeva se brzina koju, s obzirom na tehničke uvjete dopuštaju pruga sa svojim postrojenjima, značajke vozila, vrsta kočenja, mjesto i položaj lokomotive u vlaku te sastav vlaka.
4. Najveća dopuštena brzina vlaka ne smije se prekoračiti, a ne smije se prekoračiti ni najveća dopuštena brzina glede tehničkih značajaka pruge, osim kod pokusnih vožnji sukladno iznimnom odobrenju mjerodavnih poslova.
5. Najveća dopuštena brzina prema vrsti kočenja i vrsti vlaka propisana je u Uputi o kočenju vlakova.
6. Najveća brzina vlaka u posebnim slučajevima smije biti:
 - a) kad vlak ulazi na glavni krnji kolosijek ili na prvi odsjek glavnog kolosijeka podijeljenoga na ograničene odsjeke voznog puta - 30 km/h
 - b) kad teretni vlak ulazi na kolosijek koji na izlaznoj strani nema stalno osiguran put proklizavanja - 20 km/h
 - c) kad vlak ulazi na kolosijek zauzet drugim vlakom ili vozilima - 20 km/h

- d) kad se vlak gura - 30 km/h, a na cestovnim ili pješačkim prijelazima koji nisu osigurani uređajima za osiguravanje prijelaza - 10 km/h
- e) kad vlak iznimno mora ući u kolodvor s oprežnošću - 20 km/h
- f) kad se materijalni vlak kreće prugom zatvorenom za promet drugih vlakova ili se vraća u kolodvor te kad se iz kolodvora ponovo vraća na prugu - 30 km/h
- g) kad vlak iznimno vozi za vrijeme prekida rada službenog mjesta, preko skretničkog područja službenog mjesta - 30 km/h
- h) kad vlak vozi izvanrednu pošiljku - jednaka propisanoj brzini prijevoza izvanredne pošiljke
- i) kad je u vlak uvršten neispravan vagon - jednaka propisanoj brzini neispravnog vagona.

7. Smanjivanje brzine vlaka ovisno o vrsti i broju vučnih vozila i načinu njihove uporabe, propisano je u Uputi o tehničkim normativima i podacima za izradbu i provedbu voznog reda i u Uputi o kočenju vlakova.

Članak 32.

Vozna brzina preko skretnica

1. Vozna brzina preko skretnica ovisi o tehničkim značajkama i stanju skretnica te vrsti njihova osiguranja.

Najveće dopuštene brzine preko skretnica propisuju se u Uputi o tehničkim normativima i podacima za izradbu i provedbu voznog reda.

2. Vozna 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.

3. Brzina kod vožnje u pravac preko pouzdano zaključanih i pouzdano pritrđenih skretnica jednaka je najvećoj dopuštenoj brzini na pruzi, ako nije ograničena konstrukcijskim značajkama skretnice.

4. Ako kod pouzdano zaključanih i pouzdano pritrđenih skretnica skretnice na središnjem ili izlaznom kolodvorskom području nisu u ovisnosti s ulaznim i izlaznim signalima, a preko njih predstoji vožnja uz jezičak, vozna brzina vlaka na čitavom području ne smije biti veća od 50 km/h.

3

5. Brzine preko skretnica vožnjom u skretanje kod pouzdano zaključanih i pouzdano pritrđenih skretnica smatraju se ograničenim brzinama i redovno su manje od brzina propisanih kod vožnji u pravac, ovisno o polumjeru i konstrukcijskim značajkama skretnice.

6. U službenim mjestima koja nisu opremljena izlaznim signalima vozna brzina preko skretnica ne smije biti veća od 100 km/h.

7. Vožnja ograničenom brzinom vrijedi za područje u službenom mjestu za koje je signalizirana.

Ograničene brzine preko skretnica označavaju se u Knjižici voznog reda.

U službenim mjestima u kojima se prometni poslovi obavljaju s prekidom, a koja su osigurana ulaznim signalima koji iznimno ne vrijede, brzina vlaka za vrijeme prekida ne smije biti veća od 50 km/h.

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

9. Ako je glavni signal koji štiti skretničko područje neispravan, a postoji kontrola da su skretnice u pravilnom položaju, skretnice se smatraju pritrđenima i brzina preko njih ne smije biti veća od 50 km/h.

11

Ako nema kontrole pravilnog položaja skretnice koja je uključena u signalno-sigurnosni uređaj te ako je unikat ključa skretničke brave Robel izgubljen, tada za vožnju uz jezičak na takvu skretnicu mora biti postavljena ambulantska brava, a vozna brzina preko skretnice ne smije biti veća od 20 km/h.

Ako se preko skretnica mora voziti brzinom manjom od brzine označene u Knjižici voznog reda, o brzini dopuštenoj preko skretnica osoblje vlaka mora se obavijestiti pismenim nalogom u kolodvoru u kojemu vlak po voznom redu posljednji puta staje odnosno u prethodnom kolodvoru.

Kad osoblje vlaka nije obaviješteno pismenim nalogom, vlak se mora zaustaviti ispred ulaznog signala odnosno na udaljenosti zaustavnog puta od prve ulazne skretnice ako službeno mjesto nije zaštićeno ulaznim signalima i usmeno ili preko sredstava za sporazumijevanje obavijestiti o vožnji smanjenom brzinom.

10. Kad vožnja vlaka ograničenom brzinom nije predviđena Knjižicom voznog reda, osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogom o vožnji ograničenom brzinom kad signalni znak glavnog signala za vožnju ograničenom brzinom nije predsignaliziran. Ako osoblje vlaka nije obaviješteno, glavnim signalom smije se dopustiti vožnja ograničenom brzinom tek nakon što se vlak ispred odnosnog signala zaustavio.

Glava VII.

USTROJBA PROMETA

Članak 33.

Uvođenje vlakova u promet

1. Redovni vlakovi uvode se u promet za čitavo vrijeme trajanja voznog reda, i to njegovim stupanjem na snagu ili kod njegove izmjene.
2. Kad se očekuje veća frekvencija putnika te se pojačanim redovnim vlakovima ne može udovoljiti potrebama, u promet se uvode izvanredni vlakovi.
- 9 | 3. Izvanredne teretne vlakove u promet uvode rasporedni kolodvori uz suglasnost područne prometne operative, koja suglasnost daje u dogovoru s područnom operativom vuče.
4. Vlakovi za posebne željezničke namjene u promet se uvode po prikladnim trasama.
5. Posebni vlakovi uvode se u promet sukladno zapovijedi ovlaštene osobe.
6. Podijeljeni vlakovi po voznom redu posebnih vlakova kojih se vozni red nalazi u Knjižici voznog reda uvode se iznimno kad ne postoje druge mogućnosti za uvođenje izvanrednog vlaka u promet.
7. Za podijeljene vlakove rabi se vozni red osnovnog vlaka. Odstupanja od voznog reda određuju se za svaki podijeljeni vlak posebno.
8. Redosljed prometa osnovnog i podijeljenih vlakova može se mijenjati kod kašnjenja bilo kojeg vlaka. Pri tome brojevi vlakova ne smiju se mijenjati.

9. Redovni teretni vlak za koji nema dosta vagona mora se otkazati, osim ako neki drugi razlozi ili posebne zapovijedi ne zahtijevaju da vozi. Način i vrijeme otkazivanja propisani su Prometnom uputom.

10. Za redovnu i pomoćnu vuču vlakova o kojoj je jedinica za vuču obaviještena stupanjem na snagu voznog reda vučna vozila se ne naručuju. U svakom drugom slučaju te kad je za vlak potrebna druga vrsta vučnog vozila od vrste propisane u Knjižici voznog reda, vučno vozilo mora se naručiti sukladno Prometnoj uputi.

11. Ako je vučno vozilo koje jedinica za vuču redovno ispostavlja ili koje je posebno naručeno nepotrebno, mora se otkazati sukladno Prometnoj uputi.

12. Podrobnije odredbe o prijavljivanju vagona za otpremu, planiranju njihove otpreme, uvođenju u promet izvanrednih vlakova, vođenju evidencija o vagonima propisane su Pravilnikom o operativnom reguliranju prometa i Uputom o operativnim i vagonskim evidencijama. 9

Članak 34.

Objavljivanje prometa vlakova

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. O prometu vlakova materijalima voznog reda moraju se obavijestiti svi zainteresirani radnici službenih mjesta i jedinica.

3. Obavijesti o promjenama u prometu vlakova svakoga dana daju rasporedni kolodvori, svaki za svoje područje, uz suglasnost područne prometne operative koja suglasnost daje u dogovoru s područnom operativom vuče. Obavijest se daje dva puta ili četiri puta na dan, što za svaku pojedinu prugu određuju prometni poslovi. 9

Obavještavanje o prometu vlakova izvan određenog vremena dopušteno je samo u iznimnim i hitnim slučajevima.

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.

4. Promjena u prometu odnosno izvještaj u određeno vrijeme da nema promjena u prometu, predaje se propisanim sadržajem ili pismenim izvještajem kolodvorima, radnim mjestima i radnicima izvršne službe sukladno Prometnoj uputi.

9

Osim propisanoga sadržaja po potrebi se daju i sve druge obavijesti važne za prometnu sigurnost. Promjene u prometu daju se raspisom.

5. Ako neki kolodvor ili službeno mjesto na pruzi nije bilo nazočno kod davanja redovnog izvještaja o promjenama u prometu, naknadno će zatražiti izvještaj o tim promjenama.

Kod davanja izvanrednog izvještaja o promjenama u prometu, službeno mjesto koje nije nazočno mora se naknadno pozvati i obavijestiti o promjenama u prometu.

Kad se službeno mjesto ni naknadno nije uspjelo izvijestiti o promjenama u prometu, polazni kolodvori obavještavaju osoblje vlaka pismenim nalogom o tome koja službena mjesta na pruzi nisu obaviještena o prometu njihova vlaka.

Kad se vlak uvodi u promet ili otkazuje samo do nekog međukolodvora ili od njega, o tome se izvještavaju i susjedni rasporedni kolodvor, zainteresirani polazni i krajnji kolodvor te međukolodvori vlaka.

1

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

7. Promet posebnih vlakova kojih se vozni red ne nalazi u voznom redu, a koji nije priopćen posebnom brzojavkom, priopćava se pismenim izvještajem i kad je sporazumijevanje moguće. Pismenom izvještaju za svaki kolodvor prilaže se vozni red posebnog vlaka. O otpremi pismenog izvještaja s voznim redom posebnog vlaka kolodvori se pravodobno obavještavaju.

8. Kad se zbog neispravnosti sredstava za sporazumijevanje promet posebnog vlaka ne može priopćiti, poseban vlak ne smije voziti.

9. Promet vlakova za posebne namjene priopćava se kao i promet drugih vlakova, s time što se mora naznačiti i razlog putovanja vlaka. U izvještaju o prometu vlaka za posebne namjene navodi se najveća brzina vlaka, vrijeme polaska vlaka iz polaznog kolodvora, kolodvori u kojima vlak ima zadržavanje te krajnji kolodvor ili mjesto na pruži.

10. Prometnik vlakova obavještava na vrijeme osoblje kojeg se to tiče u kolodvoru i na pruži o svim promjenama u prometu vlakova, o kašnjenjima teretnih vlakova 30 minuta i više, o kašnjenju vlakova s prijevozom putnika 15 minuta i više te o svim vožnjama vlakova prije vremena. Te obavijesti moraju biti evidentirane.

3

11. Promjene u prometu osoblju pruge priopćava svaki kolodvor do prvoga sljedećega, računajući od početne prema krajnjoj točki pruge, i to za vlakove iz oba smjera.

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

12. Kod priopćavanja prometa posebnih vlakova kojih se vozni red ne nalazi u Knjižici voznog reda te pomoćnih vlakova kod izvanrednih događaja priopćava se i vrijeme polaska iz prethodnoga i vrijeme dolaska u sljedeći kolodvor.

13. Podrobnije odredbe o priopćavanju promjena u prometu vlakova propisane su Pravilnikom o operativnom reguliranju prometa i Prometnom uputom.

9

Članak 35.

Izvjestavanje osoblja vlaka o prometu vlakova i sigurnosnim mjerama

1. O prometu vlakova osoblje vlaka izvještava se voznim redom i rasporedom rada.

2. O svim promjenama u vezi sa sigurnošću i urednošću prometa propisanim ovim pravilnikom, strojovođa, vozač vozila za posebne željezničke namjene i vlakovođa obavještavaju se pismenim nalogom.

9 Vlakovođu nije potrebno obavještavati pismenim nalogom o postupcima za koje je mjerodavan isključivo strojovođa.

Pismeni nalog kojim se određuje izvršenje određenoga postupka ne smije se predati strojovođi odnosno vozaču vozila za posebne željezničke namjene prije nego što su uvjeti za to izvršenje ispunjeni. Predaja pismenoga naloga kojim se određuje izvršavanje određenoga postupka strojovođi odnosno vozaču vozila za posebne željezničke namjene znači istodobno i zapovijed za to izvršenje.

3. Sve zapovijedi i izvještaji koji se mogu pravodobno predvidjeti, mogu se za određeno vremensko razdoblje posebnim pismenim zapovijedima unaprijed priopćavati osoblju vlaka.

4. 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.

5. Podrobnije odredbe o pismenom nalogu propisane su Uputom o prometnim evidencijama.

9 Pismeni nalog vlakovođi odnosno strojovođi te vozaču vozila za posebne željezničke namjene osobno uručuje prometnik vlakova, a iznimno i drugi kolodvorski radnik, što se propisuje poslovnim redom kolodvora.

Kod predaje pismenog naloga prometnik vlakova ili drugi kolodvorski radnik koji predaje pismeni nalog vlakovođi odnosno strojovođi te vozaču vozila za posebne željezničke namjene usmeno mora priopćiti njegov sadržaj.

9

Primatelj pismenog naloga njegov sadržaj mora priopćiti podređenim radnicima odnosno drugome osoblju vlaka.

Na TK-prugama zapovijedi strojovođi, vozaču vozila za posebne željezničke namjene odnosno vlakovođi daje TK-dispečer. TK-dispečer strojovođu odnosno vlakovođu može obavijestiti također preko prometnika vlakova.

9

O danom priopćenju strojovođi, vozaču vozila za posebne željezničke namjene odnosno vlakovođi prometnik vlakova mora obavijestiti TK-dispečera.

7. Ako vlak vozi sa zapregom strojovođi vozne i strojovođi zaprežne lokomotive predaje se po jedan primjerak pismenih naloga ispostavljenih za dionicu pruge na kojoj vlak vozi sa zapregom.

4

8. U kolodvoru u kojemu se zaprega izvrštava iz vlaka, strojovođa zaprežne lokomotive predaje strojovođi vozne lokomotive sve naloge primljene do toga kolodvora.

9. 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 povratak.

10. U pismenom nalogu kojim se strojovođa odnosno vozač vozila za posebne željezničke namjene obavještava da je glavni signal neuporabljiv i da ne vrijedi obvezatno se navodi vrsta i oznaka signala.

9

11. Pismenim nalogom obvezatno se obavještava i izdaju zapovijedi:

a) o tome da stalni signali ne vrijede odnosno da su glavni signali neuporabljivi i da ne vrijede

11

- 9 | b) o iznimnom zaustavljanju u službenom mjestu; o iznimnom ulasku, izlasku te ulasku i izlasku u skretanje u kolodvoru u kojemu nije predsignalizirana ograničena brzina koju signalizira glavni signal
- c) o vožnji nepravilnim kolosijekom i o voznoj brzini vlaka po njemu
- d) o vožnji pri ulasku ili izlasku iz kolodvora s oprežnošću i o laganoj vožnji
- e) o najvećoj brzini vlaka za posebne namjene
- f) o smanjenoj propisanoj brzini vlaka
- g) o prekoračenoj duljini vlaka
- h) o promjeni načina potiskivanja vlaka te dijelu pruge na kojemu se obavlja potiskivanje
- i) o tome da je u službenim mjestima s ograničenim radnim vremenom nastao prekid službe ili da je služba započela u slučaju kašnjenja vlaka odnosno o tome da služba još traje u slučaju otpreme vlaka prije vremena, ako to za odnosni vlak u voznom redu nije predviđeno
- 1 | j) o manevriranju pokraj signala "Granica manevriranja" i manevarskoj vožnji pokraj ulaznog signala
- k) o promijenjenoj pratnji vlaka i vrsti vučnog vozila
- 8 | l) o neispravnom uređaju na cestovnom prijelazu i o iznimno nezaposjednutom cestovnom prijelazu; sadržaj pismenog naloga u tome slučaju glasi: *Između kolodvora _____ i kolodvora _____ cestovni prijelaz u kilometru _____ je neosiguran.*; sadržaj naloga je takav i u slučaju kada se ne može dati prednajava odnosno kada prednajava nije potvrđena
- 9 | m) o izvanrednoj pošiljci uvrštenoj u vlak s propisivanjem potrebnih sigurnosnih mjera o posljednjem vagonu u vlaku s neispravnim zračnim vodom
- 1 | n) osoblju podijeljenog vlaka o odstupanjima glede zadržavanja u pojedinim službenim mjestima u odnosu na osnovni vlak

- o) o privremeno postavljenim prijenosnim signalima za električnu vuču
- p) o vožnji vlaka sa spuštenim strujnim oduzimačem kad to nije signalizirano
- r) o zaustavljanju vlaka ispred prilaznog signala zbog čekanja na zapovijed za ulazak u kolodvor
- s) pomoćni vlak obavještava se o mjestu gdje se nalazi vlak kojemu se pruža pomoć
- š) o smetnjama na pružnim i lokomotivskim AS-uređajima i određivanju brzine vlaka ako je potrebno
- t) o neispravnosti uređaja TK, APB i MO, o nevaženju prostornih signala i uvođenju kolodvorskog razmaka
- u) o vožnji vlaka preko nezaposjednutih rasputnica i o pregledu skretnica
- v) o prometu vlakova preko nezaposjednutih kolodvora na TK i ostalim prugama
- z) o brzini vlaka s neispravnom odnosno nedjelatnom nagibnom tehnikom, na temelju obavijesti dobivene od strojovođe; takvom vlaku mora se odrediti brzina u skladu s brzinom pogodnoga vlaka bez nagibne tehnike iz tablice 2 knjižice voznog reda; sadržaj pismenog naloga u takvom slučaju glasi: *Zbog neispravnosti nagibne tehnike vozite brzinom određenom u knjižici voznog reda za vlak _____. Zadržavanja imate u sljedećim kolodvorima: _____. Eventualna zadržavanja u drugim kolodvorima imate iz prometnih razloga.*; ako postoji još neka razlika u odnosu na podatke iz vlastitoga voznog reda i to se mora upisati u pismenom nalogu.

1

9

1

8

- 12 ž) 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 obvezatno upisuje i smanjena brzina.

12. Pismeni nalog ispostavlja se u kolodvoru u kojemu vlak posljednji put ima zadržavanje prije nailaska na dionicu pruge 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 dionica pruge na koju se odnosi sadržaj naloga.

9 13. Pismeni nalog s obavijestima o smanjivanju brzine vlaka, o laganim vožnjama, o prekoračivanju duljine vlaka te o iznimnom zaustavljanju vlaka u službenom mjestu ispostavlja se na sljedeći način:

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

b) U rasporednom kolodvoru u kojemu vlak ima zadržavanje po voznom redu ispostavlja se pismeni nalog za dionicu pruge do prvoga sljedećega rasporednoga odnosno odvojnog kolodvora u kojemu vlak ima zadržavanje po voznom redu. Ako vlak nema zadržavanje ni u jednom sljedećem rasporednom odnosno odvojnog kolodvoru, pismeni nalog ispostavlja se do krajnjega kolodvora. Ako između rasporednoga kolodvora i graničnoga kolodvora vlak iz međunarodnog prometa nema zadržavanje ni u jednom od rasporednih odnosno odvojnih kolodvora, tada se u rasporednom kolodvoru ispostavlja pismeni nalog za dionicu pruge do graničnoga kolodvora.

- c) U odvojnem kolodvoru u kojemu vlak ima zadržavanje po voznom redu ispostavlja se pismeni nalog za dionicu pruge do sljedećega rasporednoga odnosno odvojnog kolodvora u kojemu vlak ima zadržavanje po voznom redu. Ako vlak nema zadržavanje ni u jednom sljedećem rasporednom odnosno odvojnem kolodvoru, pismeni nalog ispostavlja se do krajnjega kolodvora. Ako između odvojnoga kolodvora i graničnoga kolodvora vlak iz međunarodnog prometa nema zadržavanje ni u jednom od rasporednih odnosno odvojnih kolodvora, tada se u odvojnem kolodvoru ispostavlja pismeni nalog za dionicu pruge do graničnoga kolodvora.

- d) Ako prigradski vlak vozi na području dvaju rasporednih odsjeka, polazni kolodvor ispostavlja pismeni nalog sa svim obavijestima potrebnima za oba rasporedna odsjeka.
- e) U međukolodvoru pismeni nalog ispostavlja se na temelju potrebe da se ispostavi nalog radi obavještanja o sigurnosnim mjerama koje nastanu pošto se vlak otpremi iz polaznoga, graničnoga, rasporednoga ili odvojnog kolodvora.
- f) Ako polazni kolodvor nije polazni po voznom redu, prvi rasporedni odnosno odvojni kolodvor u smjeru kretanja vlaka na dokazan način obavještava taj polazni kolodvor o potrebi da se ispostavi pismeni nalog određenoga sadržaja. Ako vlak vozi do kolodvora koji se nalazi na istome rasporednom odsjeku kao i polazni kolodvor, tada nije potrebno posebno obavještavati polazni kolodvor.

Odvojnim kolodvorom u smislu odredaba ove točke smatra se samo onaj odvojni kolodvor u kojemu vlak za koji se ispostavlja pismeni nalog s jednoga rasporednog odsjeka prelazi na drugi rasporedni odsjek.

14. Kolodvor koji na zahtjev drugoga kolodvora obavještava osoblje vlaka, odmah nakon uručivanja pismenoga naloga o tome obavještava kolodvor koji je tražio obavještanje. 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 na ulaznom signalu toga kolodvora radi obavještanja o sigurnosnim mjerama.

15. Ako strojovođa odnosno vozač vozila za posebne željezničke namjene primijeti signalni znak 66: "Lagano", a pismenim nalogom nije obaviješten o laganoj vožnji, brzinu vožnje mora prilagoditi tako da vlak odnosno željezničko vozilo može stati ispred signalnog znaka 60: "Stoj" ili nastaviti vožnju smanjenom brzinom od mjesta na kojem je eventualno postavljen signalni znak 67: "Početak lagane vožnje".

16. Pismeni nalozi istog sadržaja ispostavljaju se u onoliko primjeraka koliko je radnika potrebno obavijestiti tim nalogom.

Glava VIII.

UPRAVLJANJE PROMETOM I REGULIRANJE PROMETA VLAKOVA

Članak 36.

Temeljni uvjeti za kretanje vlakova

1. Promet suprotnih i uzastopnih vlakova regulira se traženjem i davanjem dopuštenja odnosno privole i davanjem odjave.
2. Dopuštenja, najave i odjave daje i prima osobno prometnik vlakova, a najave prima te odjave daje i prima i odjavničar.
- 1 3. Iznimno po zapovijedi prometnika vlakova dopuštenja, najave i odjave daje prometni telegrafist. U takvom slučaju dopuštenje i odjava moraju se upisati u određenu evidenciju propisanu Uputom o prometnim evidencijama, a prometnik vlakova mora ovu potpisati prije otpreme.
4. Uzastopni vlakovi smiju slijediti samo u propisanome prostornom razmaku.
5. 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
 - 11 - 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.

Automatsko signaliziranje signalnog znaka "Stoj" prolaskom čela vlaka pokraj glavnog signala obaviti će se na prugama osiguranim relejnim i elektroničkim signalno-sigurnosnim uređajima nakon 50 m od mjesta ugradnje odnosno glavnog signala.

Osim prostornog razmaka, kod slijeđenja vlakova u odjavnom i blokovnom razmaku 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.

6. U jednome prostornom odsjeku, na istom kolosijeku i u isto vrijeme smije se nalaziti samo jedan vlak.

7. Traženje i davanje dopuštenja odnosno privole obvezatno je na jednokolosiječnim prugama i na dvokolosiječnim prugama kod jednokolosiječnog i obostranog prometa. Na dvokolosiječnim prugama kod dvokolosiječnog prometa može se iznimno propisati obveza traženja i davanja dopuštenja.

Davanje najave i davanje odjave obvezatno je na svim prugama.

Na APB i MO prugama pod odjavom podrazumijeva se oslobađanje prostornog odsjeka odnosno prostornog signala po prethodnom vlaku.

8. U odredbama ovog pravilnika treba podrazumijevati pod:

- križanjem - sastajanje dvaju vlakova iz suprotnih smjerova u kolodvorima kod jednokolosiječnog prometa
- pretjecanjem - sastajanje dvaju ili više vlakova istog smjera u kolodvoru jednokolosiječne ili dvokolosiječne pruge iz kojega se uzastopni vlak otprema ispred prethodnog vlaka
- 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

- 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.

Križanja, pretjecanja, mimoilaženja i sustizanja zajednički nazivaju se sastajanja.

Članak 37.

REZERVIRANO

Članak 38.

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

1. Na jednokolosiječnim i na dvokolosiječnim prugama kod jednokolosiječnog prometa obvezatno je traženje dopuštenja.
2. Za vlak za posebne namjene dopuštenje se traži i daje na svim prugama. Traženje dopuštenja na dvokolosiječnim i usporednim prugama za vlak s izvanrednom pošiljkom s prekoračenim tovarnim profilom je obvezatno.
3. Dopuštenje se traži najranije 10 minuta prije polaska vlaka.
4. Davanje dopuštenja jest potvrda sljedećeg kolodvora da nije otpremio i da neće otpremiti suprotni vlak ili pružno vozilo u smjeru kolodvora koji traži dopuštenje te da ponuđeni vlak može primiti u kolodvor.
5. Dopuštenje se traži fonogramom:
"Primate li vlak br. (prezime prometnika vlakova)".

Dopuštenje se daje fonogramom:
"Vlak br. primam (prezime prometnika vlakova)".

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

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

7. Kad nezakvačena potiskivalica potiskuje vlak samo do određenog mjesta na pruzi, odakle se vraća natrag u kolodvor, dopuštenje se traži fonogramom:

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

Upitani kolodvor tada daje dopuštenje fonogramom:

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

8. Kod traženja i davanja dopuštenja za vlak kojim se prevozi izvanredna pošiljka s prekoračenim tovarnim profilom, u fonogramu dopuštenja iza broja vlaka mora se navesti "s izvanrednom pošiljkom".

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

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

Kolodvor kojemu se daje to upozorenje potvrđuje primitak riječju "razumio".

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

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

10. Kod križanja, odjava se daje i dopuštenje traži istodobno fonogramom:

"Vlak br. ovdje, primete li vlak br. (prezime prometnika vlakova)".

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

"Kad prisprije vlak br., primete li vlak br. (prezime prometnika vlakova)".

Fonogram uvjetnog dopuštenja glasi:

"Kad vlak br. prisprije onamo, primam vlak br. (prezime prometnika vlakova)".

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

11. Kod otpreme uzastopnih vlakova u kolodvorskom razmaku, dopuštenje se traži tek nakon primitka odjave.

Kod prometa uzastopnih vlakova dopuštenje za uzastopni vlak može se tražiti nakon najavljivanja vlaka sljedećem kolodvoru istodobno fonogramom:

"Vlak br. ode u (sat i minuta) i kad prispije onamo, primete li uzastopni vlak br. (prezime prometnika vlakova)".

Tada se dopuštenje za uzastopni vlak daje zajedno s odjavom za prethodni vlak fonogramom:

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

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.

14. Dopuštenje za otpremu vlaka prije vremena traži se od susjednog kolodvora fonogramom:

"Primete li vlak br. prije vremena (prezime prometnika vlakova)".

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

"Vlak br. prije vremena primam (prezime prometnika vlakova)".

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

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

15. Ako upitani kolodvor iz nekog razloga ne može dati dopuštenje, daje fonogram:

"Neka čeka vlak br. (prezime prometnika vlakova)".

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

16. O svakom odbijanju primitka vlaka prometnik vlakova koji je dobio zabranu mora obavijestiti vlakovnog odnosno 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. Prijavljivanje odlaska vlaka naziva se najava, koja se daje odmah nakon odlaska odnosno prolaska vlaka.

Najava glasi:

"Vlak br. ode (prošao) R ili u (sat i minuta) ili prije vremena u (sat i minuta). " (prezime prometnika vlakova).

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

Čuvarima cestovnih prijelaza koji nisu zaštićeni glavnim signalima vožnja vlaka ili vozila mora se prednajaviti najkasnije 7 minuta prije vjerojatnog odlaska vlaka iz kolodvora. Čuvari cestovnih prijelaza primljenu prednavu moraju potvrditi. Na prugama koje nisu opremljene uređajima za registriranje prednavu se daje u prisutnosti svjedoka.

Prednajava glasi:

"Vlak br. poći će iz (naziv službenog mjesta) u (sat i minuta) - (prezime prometnika vlakova)".

1 | 18. 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 cestovnom prijelazu.

8 | 19. Glavni signali za izlazak odnosno prolazak vlaka ne smiju se postaviti tako da signaliziraju signalni znak za dopuštenu vožnju ako od čuvara cestovnog prijelaza nije primljena potvrda prednajave.

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

20. Potvrdu prednavljivanja daju samo čuvari cestovnih prijelaza i službena mjesta koja nisu zaštićena glavnim signalima. Potvrda se daje pod brojem s nazivom cestovnog prijelaza odnosno službenog mjesta i prezimenom radnika.

21. Ako je sporazumijevanje s čuvarom cestovnog prijelaza nemoguće, kolodvor postupa kao da je cestovni prijelaz nezaštićen.

22. Kolodvori i odjavnice odjavom prethodnom službenom mjestu potvrđuju da je prethodni prostorni odsjek slobodan.

Odjava se uvijek daje samo od jednoga do drugoga službenog mjesta posebno za svaki vlak, odmah nakon njegova dolaska odnosno prolaska.

Kad je vlak potpuno i cijel ušao u kolodvor signaliziran signalnim znakom "Kraj vlaka" i kad je za njim ulazni signal postavljen u položaj koji signalizira signalni znak "Stoj", prometnik vlakova obavještava prethodni kolodvor fonogramom:

"Vlak br. ovdje (prezime prometnika vlakova)".

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

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

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 u redovan položaj, poziva prethodni kolodvor odnosno odjavnicu i predaje fonogram:

"Vlak br. ovdje (prezime odjavničara)".

Ako je prema prijavi odlaska vlaka odnosno najavi prethodnog kolodvora prošlo 5 minuta od vremena vjerojatnog dolaska odnosno prolaska vlaka u 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.

23. Fonogrami u obliku pitanja ne upisuju se u evidencije, nego se upisuju samo odgovori na pitanja - dopuštenja odnosno zabrane. | 3

Članak 39.

Reguliranje prometa vlakova na prugama opremljenima APB, MO i TK

1. Promet regulira prometnik vlakova pomoću kolodvorskoga signalno-sigurnosnog uređaja, a na TK-pruzi TK-dispečer pomoću središnje postavnice.

11

2. Prije otpreme vlaka iz kolodvora na jednokolosiječnoj pruzi i na dvokolosiječnoj pruzi s obostranim prometom, mora se tražiti privola od susjednog kolodvora. Privola se traži i daje uporabom odgovarajućih tastera na kolodvorskoj postavnici. Davanjem privole svi prostorni signali na prugama s APB-om za odnosni smjer postavljaju se tako da 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 prelaze na signalni znak "Slobodno". Istodobno onemogućuje se da izlazni signali kolodvora koji je dao privolu signaliziraju signalni znak za dopuštenu vožnju u smjeru kolodvora kojem je dana privola.

Privola se traži samo za prvi vlak radi otpreme kojega mora se izmijeniti postojeći smjer vožnje za koji je postojala privola. Privola dana za određeni smjer vrijedi do njegove promjene.

Kolodvor koji traži privolu na zahtjev kolodvora od kojega se traži mora ga obavijestiti za koji je vlak traži.

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

11

Za vlakove za posebne namjene kojima se elementi voznoga reda odrede pismenim nalogom obvezatno se traži i daje dopuštenje.

3. Uzastopni vlak može se otpremiti iz kolodvora nakon što prethodni vlak oslobodi prvi prostorni odsjek, imajući u vidu i propisane intervale slijeđenja.

4. Za vlakove koji voze prije vremena mora se tražiti dopuštenje od sljedećeg kolodvora.

Na TK-prugama o prijevremenoj vožnji vlaka odlučuje TK-dispečer.

Prometnici vlakova graničnih TK-kolodvora za prijevremenu otpremu vlaka koji se otprema na TK-prugu moraju tražiti pristanak TK-dispečera, a za vlak koji se otprema prije vremena s TK-pruge TK-dispečer traži pristanak prometnika vlakova graničnog TK-kolodvora odnosno vlakovnog dispečera.

5. Vlak kojim se prevozi izvanredna pošiljka mora se posebno najaviti sljedećem kolodvoru.

Na TK-prugama vlak kojim se prevozi izvanredna pošiljka TK-dispečer posebno najavljuje graničnom TK-kolodvoru odnosno granični TK-kolodvor TK-dispečeru.

Traženje dopuštenja na dvokolosiječnim prugama i na usporednim prugama obvezatno je za vlak kojim se prevozi izvanredna pošiljka s tovarnim profilom prekoračenim u širinu.

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

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

Kad su sredstva za sporazumijevanje neispravna, vlak s izvanrednom pošiljkom koja prekoračuje tovarni profil u širinu ne smije se otpremati.

6. Prometnik vlakova u sljedećem kolodvoru temeljem praćenja kretanja svih vlakova procjenjuje može li primiti sve uzastopne vlakove. Za uzastopni vlak za koji se ne traži privola a koji se iz opravdanih razloga ne može primiti u kolodvor, prometnik vlakova na vrijeme mora obavijestiti prethodni kolodvor fonogramom:

"Neka čeka vlak br. (prezime prometnika vlakova)".

Odmah čim se steknu uvjeti za primitak odnosnog vlaka, prometnik vlakova bez traženja daje dopuštenje fonogramom:

"Vlak br. primam (prezime prometnika vlakova)".

Na dvokolosiječnim prugama na kojima nije propisano traženje i davanje dopuštenja, obvezatna je prijava dolaska uzastopnog vlaka fonogramom:

"Vlak br. dolazi (prezime prometnika vlakova)".

7. Za vlakove koji napuštaju TK-prugu TK-dispečer traži dopuštenje od prometnika vlakova u graničnom TK-kolodvoru.

Prometnik vlakova u graničnom TK-kolodvoru od TK-dispečera traži dopuštenje za otpremu vlaka na TK-prugu.

Osim dopuštenja u slučajevima iz prethodnih dvaju stavaka traži se i privola.

Kad su uređaji za traženje i davanje privole odnosno uređaji APB ili MO ispravni, granični kolodvor ne daje odjavu TK-dispečeru i obrnuto.

Način reguliranja prometa, traženje i davanje privole i odjave između TK-dispečera i graničnoga odvojnog TK-kolodvora kad se od TK-pruge odvaja pruga koja nije opremljena telekomandom propisan je napatkom za rukovanje signalno-sigurnosnim uređajem i uređajem TK za odnosnu prugu.

8. Dopuštenje, odjave i najave za vlakove na TK-prugama TK-kolodvori ne daju jedni drugima za vrijeme dok TK-dispečer preko telekomande regulira promet vlakova.

O vlakovima koji će u kolodvoru obavljati rad, TK-dispečer pravodobno obavještava prometnika vlakova.

9. Sve odredbe ovog članka koje se odnose na TK-kolodvor vrijede i za granične odvojne TK-kolodvore kad otpremaju i primaju vlakove na TK-pruge i s njih.

10. Promet između područja dvaju TK-dispečera regulira se dogovorno.

11. Na prugama opremljenim uređajima APB, MO i TK, za cestovne prijelaze koji nisu zaštićeni glavnim signalima vrijede odredbe koje se odnose na davanje najave i prednajave kao i za cestovne prijelaze koji se nalaze na prugama koje nisu opremljene uređajima APB, MO i TK. 8

Glava IX.

PRIMITAK I OTPREMA VLAKA

Članak 40.

Osiguranje voznog puta

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. Redovni ulazni kolosijeci za vlakove objavljene voznim redom kolodvorskom osoblju određuju se poslovnim redom kolodvora, a objavljuju se u izvatku iz voznog reda.
4. Kad u kolodvor dolazi više vlakova, pojedinim vlakovima određuje se kolosijek tako da vlakovi koji nemaju zadržavanje prolaze kroz glavni prolazni kolosijek. Kada se radi o vlakovima za prijevoz putnika, mora se voditi računa da vlak koji ulazi ili izlazi ne ugrožava sigurnost putnika.
5. Za ulazak, izlazak i prolazak vlaka osigurava se vozni put.
6. Osiguranje voznog puta sadržava slobodnost kolosijeka, kolosiječnog prostora kao zaštitu od bočnih i čelnih vožnji, osiguranje slobodnosti međnika i puta proklizavanja te prometa na cestovnim prijelazima, prekid manevriranja, otklanjanje prepreka s kolosijeka i pokraj njih, postavljanje skretnica u pravilan položaj i signala u položaj koji signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju.

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

7. U kolodvorima s relejnim i elektroničkim osiguranjem postavljanje i osiguranje voznog puta za ulazak, izlazak i prolazak vlaka te postavljanje ulaznoga i izlaznog signala u položaj koji signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju obavlja prometnik vlakova, a na TK-prugama TK-dispečer.

Slobodnost kolosijeka i puta proklizavanja, pravilan položaj zaštitnih skretnica i skretnica u putu proklizavanja, iskočnica, uređaja cestovnih prijelaza, ulaznih i izlaznih signala, je li vlak potpuno i cijel ušao u kolodvor, te je li se signalno-sigurnosni uređaj vratio u redovno stanje, prometnik vlakova odnosno TK-dispečer ustanovljuje temeljem odgovarajućih pokazivača na kolodvorskoj odnosno središnjoj postavnici.

Za kolodvore koji nisu osigurani relejnim odnosno elektroničkim signalno-sigurnosnim uređajem, detaljnije odredbe o voznom putu i postupci kod njegova osiguranja propisani su u Prometnoj uputi.

8. Nadzorni skretničari, skretničari odnosno radnici koji rukuju skretnicama odgovorni su za pravilan položaj skretnica, te za postavljanje zapovijedenog osiguranja voznog puta. 1

9. U kolodvorima u kojima nema skretničara, skretnicama kod osiguranja voznog puta rukuje prometnik vlakova.

10. Za pravodobno i potpuno osiguranje voznog puta odgovoran je prometnik vlakova.

11. Za ulazak, izlazak odnosno prolazak vlaka skretnice se postavljaju nakon dobivene zapovijedi za osiguranje voznog puta.

12. 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.

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

13. Ako skretnica ima takav redovan položaj da vodi na neki kolosijek koji je privremeno zauzet, ona se postavlja u položaj koji vodi na slobodan kolosijek.

14. U prometnom uredu i skretničarskoj lokalnoj postavnici na vidljivu mjestu mora se istaknuti pregled redovnih položaja skretnica.

Članak 41.

Provjeravanje položaja skretnica prije ulaska i izlaska vlaka

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

2. Ako su pritvrđene skretnice u takvoj ovisnosti s ulaznim i izlaznim signalima da se postavljanjem signala u položaj za dopuštenu vožnju samo pritvrđuje položaj skretnica u kojem se već nalaze, onda se prije pritvrđivanja mora obaviti pregled skretnica preko kojih će vlak proći uz jezičak.

Članak 42.

Istodoban ulazak i izlazak vlakova

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 preklapaju.
2. Vozni putovi dvaju vlaka 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 suprotnih smjerova, drugom vlaku dopušta se ulazak u kolodvor tek kad je prvi vlak u kolodvoru stao unutar međnika odnosno izoliranog odsjeka ili odsjeka s brojilom osovina 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 odnosno odgovarajuće skretničko područje, odnosno suprotni vlak prima se 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.

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.

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

Članak 43.

Rukovanje glavnim kolodvorskim signalima

1. Redovan položaj glavnih kolodvorskih signala propisan je Signalnim pravilnikom.
2. Ulazni signal postavlja se u položaj koji signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju samo po zapovijedi prometnika vlakova.
3. Izlazni signal postavlja se u položaj koji 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 u položaj koji signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju prije nego što se uvjeri da ne postoji nikakva smetnja za neometan i siguran ulazak odnosno izlazak vlaka odnosno prije osiguranja voznog puta 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 u položaj 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 u položaj kojim signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju bez prethodne privole izlaznog skretničara, telefonsko obavještavanje između ulaznoga i izlaznog skretničara nije potrebno.

7. Glavni signal postavlja se u položaj da signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju:

- ulazni signal koji nije u ovisnosti s voznim putom te prostorni signal odjavnice kad je vlak koji dolazi cijel prošao pokraj glavnog signala signaliziran signalnim znakom "Kraj vlaka"
- glavni signal koji je u ovisnosti s voznim putom, a u redovan položaj ne postavlja ga automatski vlak koji prolazi, kad je vlak prošao preko svih skretnica koje se nalaze na njegovu ulaznome voznom putu.

8. Rukovanje signalno-sigurnosnim uređajima propisuje se u naputku za rukovanje tim uređajima.

9. Podrobnije odredbe o postupcima i rukovanju glavnim signalima u tijeku osiguranja voznog puta, načinu davanja i upisivanja zapovijedi i izvještaja te rukovanju i položaju signala na prugama s ograničenim radnim vremenom propisane su Prometnom uputom.

Članak 44.

Pripreme za primitak vlaka

1. Prije dolaska vlaka prometnik vlakova izdaje 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 propisan voznim redom.

Promjenu ulaznog kolosijeka prometnik vlakova priopćuje skretničarima fonogramom kojim se daje zapovijed za ulazak vlaka, uz naznaku da vlak iznimno ulazi na odnosni kolosijek, i kad se zapovijed za ulazak daje samo uređajem, i to prije njezina izdavanja.

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

3. Osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogom samo o promjeni ulaznog kolosijeka iz pravca u skretanje. Obavještavanje se ne obavlja kad je signalno-sigurnosnim uređajem moguće predsignaliziranje signalnog znaka ograničene brzine te u kolodvorima s pritrđenim skretnicama.

4. Ako se osoblje vlaka iz bilo kojega razloga ne može obavijestiti pismenim nalogom o promjeni vožnje vlaka iz pravca u skretanje kod ulaska, odnosno izlaska u skretanje kod prolaska, vlak se zaustavlja pred ulaznim signalom koji signalizira signalni znak "Stoj". Kad se prometnik vlakova uvjerio da se vlak zaustavio, ulazni signal postavlja se u položaj koji signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju. Odredbe ove točke ne primjenjuju se u kolodvorima u kojima ulazni odnosno kolodvorski zaštitni signali mogu signalizirati signalni znak "Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h".

5. Kod promjene ulaznog kolosijeka iz pravca u skretanje, kad je osoblje vlaka o ograničenoj brzini obaviješteno pismenim nalogom, vozna brzina preko skretničkog područja ne smije biti veća od ograničene brzine propisane knjižicom voznog reda.

6. Kad u kolodvor u isto vrijeme dolaze dva vlaka za prijevoz putnika, vrijedi pravilo da se vlak koji dolazi kasnije prima na kolosijek iza vlaka koji je stigao ranije.

7. 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 vlakopratno osoblje o nailasku vlaka na kolosijek kojim se siječe put kretanja putnika, ako postoje razglasni uređaji
- upozorio vlakopratno osoblje vlaka koji stoji na udaljenijem kolosijeku o predstojećoj vožnji vlaka po kolosijeku bližemu kolodvorskoj zgradi kako bi vlakopratno osoblje o tome upozorilo putnike.

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

9. 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 osoblje vlaka pismenim nalogom preko kolodvora u kojemu vlak prije toga ima posljednji put zadržavanje po voznom redu.

Ako osoblje vlaka nije obaviješteno pismenim nalogom, vlak se zaustavlja ispred ulaznog signala. 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, a izaslani radnik vraća se na vučnom vozilu u kolodvor. Ulaznim signalom u tome slučaju ne rukuje se.

Ako se kod ulaznog signala nalazi telefon ili je moguće sporazumijevanje pomoću RDU, zapovijed za vožnju s oprežnošću daje se navedenim sredstvima.

10. O ulasku vlaka u kolodvor s oprežnošću te o tome je li osoblje vlaka obaviješteno ili nije, pravodobno se obavještava skretničko osoblje. Ako je osoblje vlaka obaviješteno, ulazni skretničar dolazećem vlaku daje signalni znak "Lagano".

11. Mjesto na kolosijeku do kojega vlak smije voziti signalizira se signalnim znakom "Stoj". Signalni znak "Stoj" postavlja se odnosno daje i na kraju krnjeg kolosijeka kad se vlak iznimno prima na takav kolosijek.

12. 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 zbog manevriranja na izlaznoj strani.

3 | 13. Kad vlak iznimno ulazi u kolodvor s oprežnošću, njegova brzina ne smije biti veća od 20 km/h tako da se u slučaju potrebe odmah može zaustaviti.

14. U kolodvoru u kojemu signalno-sigurnosni uređaj omogućuje signaliziranje signalnog znaka "Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h" osoblje vlaka ne obavještava se pismenim nalogom o iznimnoj vožnji s oprežnošću niti se daje signalni znak "Lagano". U tom slučaju dopuštenje za ulazak u kolodvor daje se signalnim znakom "Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h".

15. U TK-kolodvoru o ulasku vlaka na zauzeti kolosijek odlučuje TK--dispečer nakon što od prometnika vlakova primi izvještaj da su ispunjeni uvjeti za to. Nakon toga prometniku vlakova i osoblju vlaka izdaje potrebne zapovijedi. Ako TK-dispečer ne uključuje u rad signalni znak "Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h", izdaje zapovijed da to učini prometnik vlakova.

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

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

7

17. 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 skretničko osoblje, a osoblje vlaka pismenim nalogom preko onog kolodvora u kojemu vlak po voznom redu prije toga posljednji put staje.

U kolodvorima s izlaznim signalima čiji signalni znakovi nisu predsignalizirani i u kolodvorima bez izlaznih signala vlak čije osoblje pismenim nalogom nije obaviješteno o iznimnom zaustavljanju zaustavlja se ispred ulaznog signala koji mora signalizirati zabranjenu vožnju. Ulazni signal se postavlja u položaj da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju tek kad se prometnik vlakova uvjeri da se vlak zaustavio ispred ulaznog signala, i to osobno, preko skretničara odnosno drugoga odgovornog radnika, ili kad je čuo signalni znak "Pazi" koji je dva puta ponovljen nakon zaustavljanja vlaka ispred ulaznog signala.

3

U kolodvorima s jednim skretničarom u službi, skretničar dočekuje vlak na ulaznoj strani i daje signalni znak "Lagano", a prometnik vlakova signalni znak "Stoj".

1

U kolodvorima sa skretničarima na ulaznoj i izlaznoj strani kolodvora, ulazni skretničar daje signalni znak "Lagano", a prometnik vlakova i izlazni skretničar signalni znak "Stoj".

3 | Kod kolodvora u kojima su signalni znakovi izlaznog signala predsignalizirani, vlak se zaustavlja izlaznim signalom. U tome slučaju osoblje vlaka ne obavještava se pismenim nalogom o iznimnom zaustavljanju.

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.

Članak 45.

Dolazak i zadržavanje vlaka u kolodvoru

1. Prije dolaska vlaka u kolodvor prometnik vlakova zauzima mjesto s kojega može pratiti kretanje vlaka i pazi ima li nepravilnosti na vlaku.
2. Vlak za prijevoz putnika zaustavlja se kod signalne oznake "Mjesto zaustavljanja". Ako signalne oznake nema, prometnik vlakova dočekuje vlak na onom mjestu gdje se vučno vozilo mora zaustaviti vodeći računa o ulasku i izlasku putnika te utovaru i istovaru stvari.
3. Teretni vlak zaustavlja se tako da su mu čelo i kraj unutar granice odsjeka odnosno međnika. Ako je potrebno da se teretni vlak zaustavi na određenom mjestu, zapovijed se daje signalnim znakom "Stoj".

Lokomotivski vlak zaustavlja se ispred službene prostorije prometnika vlakova ako nije posebno određeno neko drugo mjesto.

4. U to da je vlak prispio cijel i smjestio se unutar granice odsjeka odnosno ulaznoga i izlaznog međnika, prometnik vlakova uvjerava se na samom mjestu ili pomoću odgovarajućeg signalno-sigurnosnog uređaja. U kolodvorima gdje to zbog mjesnih prilika i duljine vlaka nije moguće, u Prometnoj uputi i poslovnom redu kolodvora propisan je način obavještanja prometnika vlakova o tome je li se vlak cijel smjestio unutar međnika.

TK-dispečer na temelju pokazivača ne može se uvjeriti je li vlak stao ili se kreće po kolodvorskom kolosijeku sve dok vlak ne naiđe na granicu odsjeka, te se stoga napatkom za rukovanje TK-uređajima propisuje postupak primitka suprotnog vlaka kod križanja vlakova u TK-kolodvorima.

5. Vlak s prekoračenom duljinom smije proći međnik na izlaznoj strani ako mu skretničar s toga mjesta nakon zaustavljanja daje signalni znak "Naprijed".

6. Kad se vlak za prijevoz putnika već zaustavio, strojovođa ga ne smije samovoljno pokrenuti, a prometnik vlakova izdaje zapovijed za pokretanje tek kad je izlazak odnosno ulazak putnika završen.

7. Ako je vlak stigao bez završnoga signalnog znaka "Kraj vlaka", prometnik vlakova ne daje odjavu već o tome obavještava prethodni kolodvor i odjavnicu. Kad se ustanovi da je vlak stigao cijel, daje se odjava.

8. Ako je vlak prošao bez završnoga signalnog znaka "Kraj vlaka", prometnik vlakova ne daje odjavu već izvještava prethodni i sljedeći kolodvor i sve osoblje pruge do sljedećeg kolodvora o nedostatku završnoga signalnog znaka "Kraj vlaka".

9. Prometnik vlakova u sljedećem kolodvoru zaustavlja vlak bez završnoga signalnog znaka "Kraj vlaka" iako po voznom redu nema zadržavanje u tome kolodvoru. Ako ustanovi da je vlak stigao cijel, o tome izvještava prethodni kolodvor i sve osoblje pruge do tog kolodvora. Nakon toga kolodvori i odjavnice mogu dati odjavu. Takav vlak otprema se iz kolodvora s pričuvnim završnim signalom.

10. Ako je vlak stigao u kolodvor ili prošao kolodvor bez jednoga ili obaju odbojnika na posljednjem vozilu, a u analizi vlaka nije naveden ili dan poseban izvještaj o tome, prometnik vlakova odmah izvještava 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 izdao zapovijed za potragu.

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

Strojovođa uzastopnoga odnosno suprotnog vlaka koji prvi vozi nakon ustanovljivanja i izvještaja o nedostatku odbojnika, obavještava se pismenim nalogom da posveti veću pozornost i da prema preglednosti pruge vlak vozi takvom brzinom da se može pravodobno zaustaviti ispred ispalog odbojnika. Vlak se mora zaustaviti u sljedećem kolodvoru zbog predaje izvještaja o pronađenom odbojniku odnosno prohodnosti pruge.

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

12. Kad je vlak stao u kolodvoru i čekat će dulje od vremena propisanog voznim redom ili je iznimno zaustavljen, prometnik vlakova o tome izvještava osoblje vlaka osobno ili preko prikladnoga kolodvorskog radnika ili razglasnog uređaja.

Ako se vlak zaustavio zbog potreba osoblja vučnog vozila, to se u roku od 3 minute mora javiti prometniku vlakova.

Članak 46.

Izniman prolazak odnosno zaustavljanje vlaka u kolodvoru

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 to ne zahtijevaju i
 - b) teretnom vlaku ako nema potrebe za zaustavljanjem.
4. Prolazak izvanrednog vlaka za koji je izdana zapovijed da se ne zaustavlja smatra se kao 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 danju signalnim loparićem, a noću i danju kada je vidik smanjen signalnom svjetiljkom sa zelenom svjetlošću u slijedećim slučajevima:
 - vlaku koji po voznom redu ima zaustavljanje u kolodvoru, a nema potrebe zaustavljanja
 - vlaku koji se po pismenom nalogu mora zaustaviti, a nema potrebe zaustavljanja
 - vlaku koji se po voznome redu mora zadržavati iz prometnih razloga, a nema potrebe zadržavanja

1

- vlaku koji se po pismenom nalogu mora zaustaviti iz prometnih razloga, a nema potrebe zaustavljanja

- vlaku koji po pismenom nalogu nema zaustavljanje u kolodvoru.

Nakon što uoči signalni znak "Prolazak slobodan", strojovođa nastavlja vožnju redovnom brzinom.

Kod vlakova s potiskivalicom nakon uočavanja signalnog znaka "Prolazak slobodan" strojovođa na čelu vlaka daje signalni znak "Popusti kočnice" koji strojovođa potiskivalice ponavlja.

6. 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 vlaku mora uručiti pismeni nalog

d) ako za prethodni vlak nije dobivena odjava

e) zbog izvanrednih događaja i smetnji koje ugrožavaju daljnju vožnju vlaka

- f) kad 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.

1 | 7. Strojovođa zaustavlja vlak koji po voznom redu ili zapovijedi nema zadržavanja u kolodvoru u sljedećim slučajevima:

3 | a) ako ne vidi prometnika vlakova ili ako prometnik vlakova nema propisano službeno znakovlje i ne daje zapovijed za prolazak odnosno izniman prolazak vlaka.

b) kad je uočio smetnju na vlaku ili na pruzi koja ugrožava vožnju njegova ili drugih vlakova.

Članak 47.

Otprema odnosno prolazak vlaka

1. Vlak smije krenuti iz kolodvora 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;
- e) ako je vlak pravilno sastavljen i signaliziran
- f) ako je obavljena provjera kočnica kad je propisana
- g) ako je polazak vlaka najavljen signalnim znakom za objavljivanje vožnje vlaka na prugama na kojima se daje
- h) ako je obavljeno prednajavljivanje čuvarima cestovnih prijelaza
- i) ako su osoblju vlaka uručene sve popratne isprave vlaka i
- j) ako je obavljen carinsko-pogranični pregled kod vlaka. **| 1**

4. Zapovijed za polazak vlaka daje prometnik vlakova:

- a) direktno
 - signalnim loparićem danju, signalnom svjetiljkom noću
 - kružnicom svjetlećih zelenih žarulja na izlaznom signalu
 - usmeno i
 - interfonskim ili razglasnim uređajem ili radiovezom kad je kolosijek opremljen izlaznim signalom **| 1**
- b) indirektno
 - knjigom indirektno otpreme.

5. Direktnu zapovijed za polazak vlaka prometnik vlakova daje redovno danju signalnim loparićem, a noću signalnom svjetiljkom odnosno danju i noću svjetlosnim signalom.

1 | 6. Ako je kolosijek opremljen izlaznim signalima, prometnik vlakova direktnu zapovijed za polazak interfonskim ili razglasnim uređajem može dati samo teretnim vlakovima riječima.

Prije polaska dva puta daje se upozorenje za pripremu:
"Vlak br. s kolosijeka pripremi se za polazak"

Polazak se zapovijeda riječima:
"Vlak br. s kolosijeka polazak". Ta zapovijed ponavlja se dva puta.

Teretnim vlakovima zapovijed za polazak može se dati radio-dispečerskom vezom u lokalnom radu riječima:
"Vlak br. s kolosijeka polazak".

Strojovođa mora potvrditi prijam zapovijedi.

7. Usmenu zapovijed za polazak prometnik vlakova daje osobno strojovođa riječju: *"Polazak"*.

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

Vlaku koji u TK-kolodvoru ima zadržavanje, vlakovođa smije dati zapovijed za polazak, odnosno strojovođa smije odlučiti o njegovu polasku kad se uvjeri da odgovarajući izlazni signal signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju i da su kod vlaka obavljene potrebne manipulacije, ulazak i izlazak putnika, utovar i istovar stvari i pošte, manevriranje itd. i kad je kod vlakova za prijevoz putnika vlakopravno osoblje dalo signalni znak "Spremno za polazak".

9. 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

10. 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 Dodatku knjižice voznog reda. Podrobnije odredbe propisane su Prometnom uputom. 3

11. Vlak koji po voznom redu prolazi kolodvor bez zadržavanja, prometnik vlakova dočekuje stojeći mirno, danju bez signalnog loparića, a noću i danju kada je vidik smanjen s ručnom signalnom svjetiljkom u spuštenom položaju, sa zelenom svjetlošću okrenutom prema vlaku koji prolazi. Ovako dočekan vlak je zapovijed strojovodi da je daljnja vožnja dozvoljena. 1

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.

12. U kolodvorima za vrijeme prekida službe i u službenim mjestima gdje nema prometnika vlakova, vlakovođa izdaje zapovijed za polazak. Vlakovođa također izdaje zapovijed za polazak vlaka koji se zaustavio na pruzi.

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

13. Vlakovi kojih vozni red nije objavljen korisnicima prijevoza, smiju se otpremiti i prije nego što je predviđeno voznim redom.

14. 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.

8

15. Vojni vlakovi mogu se otpremiti prije vremena samo uz prethodno odobrenje zapovjednika transporta.

16. O otpremi vlaka prije vremena obavještava se kolodvorsko i osoblje pruge. To obavještavanje obavlja kolodvor koji otprema vlak prije vremena.

17. 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 tom mjestu izvrštava ili uvrštava vagone te bi zbog otpreme prije vremena stigao u to službeno mjesto u vrijeme kad prekid službe još traje
- c) ako nije moguć sporazum 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.

18. 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 kolodvorskog područja pomoću signalno-sigurnosnog uređaja.

8

Članak 48.

Upravljanje prometom i reguliranje prometa vlakova kod odstupanja od voznog reda

1. Vlakovni i prometni dispečer odnosno prometnik vlakova stalno prate kretanje vlakova tako da na vrijeme doznaju za sva nastala kašnjenja ili o kretanju vlaka koji vozi prije vremena kako bi pravodobno poduzeli mjere i izdali potrebne zapovijedi glede reguliranja kretanja vlakova.
2. Ako vlakovi kasne ili se otpremaju prije vremena, vlak nižeg ranga ne smije ometati kretanje vlaka višeg ranga.
3. Prednost vlaku nižeg ranga može se dati ako se time izbjegava povećanje kašnjenja, a vlak višeg ranga nastalo zakašnjenje može nadoknaditi na daljnjem putu.
4. 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 koji vozi na vrijeme.
5. Ako se predvidi da će vlak za prijevoz putnika iz bilo kojeg kolodvora zakasnuti 15 ili više minuta a drugi vlakovi 30 ili više minuta, prometnik vlakova odmah, a najkasnije do vremena polaska vlaka po voznom redu, priopćava kašnjenje takva vlaka mjerodavnom dispečeru odnosno svim kolodvorima u smjeru vožnje do sljedećega rasporednoga odnosno krajnjeg kolodvora vlaka.

6. Svaki kolodvor u kojemu se već priopćeno kašnjenje povećava ili smanjuje za 15 odnosno 30 minuta ili više, promjenu kašnjenja priopćava mjerodavnom dispečeru odnosno narednim kolodvorima do prvoga rasporednoga odnosno krajnjeg kolodvora.

7. O kašnjenju svakog vlaka koje iznosi 15 minuta ili više mora se obavijestiti i zainteresirana jedinica za vuču vlakova.

8. Ako vlak za prijevoz putnika kasni 15 ili više minuta, to kašnjenje priopćava se u kolodvorima putnicima na način propisan poslovnim redom kolodvora.

9. 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.

Članak 49.

Obavljanje prometne službe na rasputnicama, graničnim kolodvorima, otpremništivima i na industrijskim kolosijecima

- 1 | 1. Obavljanje prometne službe na rasputnicama, u graničnim kolodvorima, otpremništivima i na industrijskim kolosijecima propisuje se za svaki slučaj posebnim naputkom. Podrobnije odredbe za rasputnice i industrijske kolosijeke propisane su Prometnom uputom.

Glava X.

DUŽNOSTI OSOBLJA PRUGE

Članak 50.

Dužnosti odjavničara

1. Temeljna dužnost odjavničara jest reguliranje prometa uzastopnih vlakova u odjavnom razmaku pri čemu postavlja prostorni signal u položaj da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju ako je sljedeći prostorni odsjek slobodan te prethodnome službenom mjestu daje odjavu kad cijeli vlak prođe pokraj odjavnice i bude zaštićen prostornim signalom.
2. Ako na vlaku nema završnoga signalnog znaka "Kraj vlaka", odjavničar ne daje odjavu dok se ne ustanovi da je vlak stigao cijeli u sljedeći kolodvor.
3. Ako je zbog neispravnosti prostorni signal neuporabljiv, odjavničar o tome odmah obavještava prethodni kolodvor prema smjeru vožnje. Dok je prostorni signal neuporabljiv, potrebni signalni znakovi daju se ručnim signalnim sredstvima.
4. Kad vlak nepredviđeno stane iza prostornog signala koji je signalizirao signalni znak za dopuštenu vožnju, odjavničar odmah postavlja prostorni signal da signalizira signalni znak "Stoj". Ako između kraja vlaka i signala nema više od 50 m, o tome odmah obavještava prethodno službeno mjesto, a odjava se ne smije dati.
5. Odjavničar dočekuje vlakove ispred svoje službene prostorije s mjesta s kojega najbolje može pratiti njihovo kretanje te na kojemu ga osoblje vlaka može primijetiti.

6. Ako odjavničar rukuje i uređajem cestovnog prijelaza, onda obavlja i dužnosti propisane za čuvara cestovnog prijelaza.

Članak 51.

Dužnosti čuvara cestovnog prijelaza

1. Čuvar cestovnog prijelaza rukuje uređajem cestovnog prijelaza na samom mjestu uz obvezatan vizualni pregled polubranika ili branika.

2. Čuvar cestovnog prijelaza pri osiguranju prometa na njemu zatvara branik najkasnije 5 minuta prije prolaska vlaka ili pružnog vozila.

3. Kad uređaj na cestovnom prijelazu 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 cestovnog prijelaza popravi.

4. Kad uređaj za osiguranje cestovnog prijelaza kojim se rukuje na samom mjestu postane neispravan, dok se taj uređaj ne popravi, čuvar cestovnog prijelaza mora osobno osiguravati promet na cestovnom prijelazu, što vrijedi i za skretničare i odjavničare kad je njima povjereno osiguranje prometa na cestovnom prijelazu.

1 5. Radnik koji zapsjeda cestovni prijelaz na kojemu je uređaj neispravan, u određeno vrijeme prije prolaska svakog vlaka zaustavlja cestovni promet. Znakove kojima se naređuje zaustavljanje sudionika u cestovnom prometu ispred željezničke pruge, željeznički radnik može davati samo ako se nalazi na kolniku tako da ga mogu uočiti svi sudionici u prometu kojima su ti znakovi namijenjeni.

Ako na prijelazu ceste preko željezničke pruge u istoj razini promet zaustavlja samo jedan željeznički radnik, sudionike u cestovnom prometu zaustavlja prvo iz jednog, a zatim iz drugog smjera.

Ako na prijelazu ceste preko željezničke pruge u istoj razini promet zaustavljaju iznimno dva željeznička radnika, znakovi što ih daju moraju biti usklađeni.

Znakovi što ih na prijelazu ceste preko željezničke pruge daju željeznički radnici za sudionike u cestovnom prometu znače:

- uspravno podignuta ruka s dlanom okrenutim prema naprijed ili mahanje stalnim svjetlom crvene boje uspravno na uzdužnu os kolnika - **obavezno zaustavljanje** ispred prijelaza za sve sudionike u cestovnom prometu
- vodoravna predručena ruka savijena u laktu s otvorenom šakom, i kružno kretanje podlaktice i šake - **dopušteno kretanje** za sve sudionike u cestovnom prometu. Taj znak može se davati i svjetlošću bilo koje boje.

6. Čuvar cestovnog prijelaza te radnici koji rukuju branicima moraju zatvoriti branike odmah nakon primitka obavijesti o odbjelim vozilima.

7. Čuvar cestovnog prijelaza dočekuje vlak ispred svojega radnog mjesta na cestovnom prijelazu.

8. Na prijelazu s branicima na kojima je dopušteno da branici budu redovito u položaju koji zabranjuje cestovni promet, sudionicima cestovnog prometa mora biti omogućeno traženje dopuštenja za prelazak pruge što se propisuje posebnom uputom za rukovanje uređajem na cestovnom prijelazu.

Članak 52.

Dužnosti čuvara pruge

1. Čuvar pruge mora pregledati svoj dio pruge onoliko puta onako kako je to predviđeno propisima građevinskih poslova. Čuvaru pruge dužnost je da s najvećom pozornošću pregleda ona mjesta na pruži na kojima je promet izložen opasnosti.

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

3. Osim navedenih poslova čuvar pruge obavlja i sljedeće poslove:

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

4. Čuvar pruge mora obavljati sve zapovijedi susjednih kolodvora i osoblja vlaka koje se tiču osiguranja vlakova i drugih vozila na pruzi.

5. Podrobnije odredbe o dužnostima čuvara pruge propisuju građevinski poslovi.

Glava XI.

DUŽNOSTI OSOBLJA VLAKA

Članak 53.

Dužnosti osoblja vlaka u polaznom kolodvoru

1. Vlakovođa prije polaska vlaka popisuje vlak, sastavlja teretnicu, provjerava pravilnost sastava vlaka i kvaćenje, ispravnost vagona i tereta, ustanovljuje masu i duljinu vlaka, postavlja kočne mjenjačke uređaje u propisani položaj, ustanovljuje i provjerava propisanu kočnu masu, provjerava signaliziranje kraja vlaka, a kod vlaka za prijevoz putnika putokazne ploče, određuje raspored vlakopratiitelja, ispostavlja strojovođi izvještaj o sastavu i kočenju vlaka.
2. Obveze vlakovođe u rasporednim i ranžirnim kolodvorima obavlja popisni vlakovođa, a u drugim kolodvorima prometnik vlakova kod vlakova bez vlakopratiitelja.
3. Vlakopratiiteljsko osoblje uvjerava se u ispravnost ručnih kočnica, pravilno kvaćenje vagona, provjerava jesu li spojnice za zračno kočenje spojene i ovješene, a čelne slavine otvorene odnosno na posljednjem vagonu zatvorene, da nema vidljivih nedostataka na vagonima i teretu, da je vagonski pribor na mjestu, da su vrata na vagonima propisno zatvorena, a kod vlaka za prijevoz putnika provjerava inventar, čistoću i opremljenost vagona. O svakoj uočenoj neispravnosti izvještava vlakovođu ili popisnog vlakovođu odnosno prometnika vlakova.
4. Osoblje vučnog vozila prije provjere kočnica mora provjeriti je li njihova lokomotiva pravilno zakvačena za vlak i jesu li svi zračni i električni vodovi pravilno i propisno spojeni.
5. Kod obavljanja propisane provjere kočnica osoblje vlaka sudjeluje sukladno Uputi o kočenju vlakova.

6. Nakon otpreme vlaka bez vlakopravnog osoblja, obveze vlakovođe preuzima strojovođa.

Kod vlakova s dvjema lokomotivama na čelu vlaka dužnost vlakovođe preuzima strojovođa prve lokomotive.

7. Kod vlakova samo sa strojovođom na vučnom vozilu, strojovođa s vučnog vozila smije se udaljiti samo zbog potrebe kod vlaka, uz prethodno ispunjenje uvjeta propisanih u Pravilniku za vuču.

Članak 54.

Dužnosti osoblja vlaka tijekom vožnje i zadržavanja u međukolodvorima

1. Osoblje vučnog vozila na čelu vlaka mora promatrati i postupati sukladno signalnim znakovima i signalnim oznakama koje se odnose na sigurno kretanje njihova vlaka.

Kod guranih vlakova signale i signalne oznake motri te njihovo značenje prenosi vlakopravitelj koji se nalazi na čelu vlaka.

2. Kod vlakova kod kojih se na čelu vlaka nalazi više radnih lokomotiva, strojovođa čelne lokomotive regulira brzinu kretanja vlaka i daje potrebne signalne znakove.

3. Kod izlaska vlaka iz kolodvora strojovođa i pomoćnik strojovođe čelne lokomotive moraju paziti je li izlazni kolosijek slobodan i signalizira li izlazni signal signalne znakove za dopuštenu vožnju.

9 | 4. Strojovođa ne smije pokrenuti vlak iz kolodvora pokraj neosvijetljenoga signala ili signala koji signalizira zabranjenu vožnju ako pismenim nalogom ili telefonom odnosno RDU-om ne dobije obavijest da je signal neuporabljiv, da ne vrijedi i da je prolazak pokraj njega dopušten

5. Za vrijeme vožnje vlaka na pruži osoblje vlaka mora motriti ima li kod vlaka ili na pruži nepravilnosti ili smetnji te prema potrebi poduzimati odgovarajuće mjere.

Strojovođa obavještava prometnika vlakova u sljedećem kolodvoru preko RDU-a, telefonski ili neposredno u kolodvoru o sljedećem:

- da je pružna baliza neispravna
- o svim drugim zapažanjima važnima za prometnu sigurnost.

6. Kad se vlak zaustavio ispred prostornog signala odjavnice koji signalizira signalni znak "Stoj", strojovođa odmah daje signalni znak "Pazi". Odjavničar mora obavijestiti osoblje vlaka o svakom zadržavanju duljem od 3 minute. Ako strojovođa ne dobije obavijest u vremenu od 3 minute, a odjavnica je udaljena od prostornog signala, vlak oprezno nastavlja vožnju brzinom do 20 km/h do službenog mjesta odjavnice gdje se zanima o uzroku zaustavljanja. Ako je prostorni signal odjavnice istodobno i zaštitni signal, vlak ne smije proći pokraj njega dok on signalizira signalni znak "Stoj".

7. Ako je glavni signal neosvijetljen odnosno neispravan ili ako zbog nekog razloga ne može signalizirati dopuštenu vožnju, a strojovođa nije obaviješten o postupku kod toga signala, strojovođa zaustavlja vlak ispred toga signala.

Pošto zaustavi vlak, strojovođa RDU-om ili telefonom najkasnije u roku od 3 minute od prometnika vlakova mora zatražiti obavijest o uzroku zaustavljanja.

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 je strojovođa obaviješten pismenim nalogom o neispravnosti prostornoga signala odjavnice, odjavničar daje signalni znak "Naprijed" pokraj toga signala
- b) ako strojovođa nije obaviješten o neispravnosti prostornoga signala odjavnice, daljnja vožnja smije se nastaviti pošto odjavničar obavijesti strojovođu o neispravnosti signala uz davanje signalnog znaka "Naprijed" pokraj toga signala.

- 9 c) ako se dopuštenje za prolazak pokraj ulaznoga ili zaštitnog signala daje neposredno usmeno, nakon obavještanja daje se signalni znak "Naprijed", pri čemu obavijest i signalni znak daje kolodvorski radnik
- 9 d) ako se o dopuštenju prolaska pokraj izlaznoga signala strojovođu obavještava preko prethodnoga kolodvora, prolazak pokraj izlaznoga signala dopušten je uz davanje signalnog znaka "Naprijed" pokraj toga signala.
- Strojovođa smije nastaviti vožnju vlaka bez davanja signalnoga znaka "Naprijed" pokraj glavnoga signala koji ne signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju u sljedećim slučajevima:
- 11 a) ako je strojovođa RDU-om ili telefonski dobio dopuštenje za prolazak pokraj ulaznoga, zaštitnoga ili prostornog signala; na prugama s TK-om to vrijedi i za izlazni signal u nezaposjednutom TK-kolodvoru
- 9 b) ako je u kolodvoru u kojemu se izlazni signal nalazi pismenim nalogom dopušten prolazak pokraj toga signala
- 9 c) ako je pismenim nalogom dopušten prolazak pokraj prostornoga signala na prugama s APB-om ili TK, pri čemu se propisuju i uvjeti vožnje iza signala.
- Odredbe ove točke propisane za strojovođu vrijede i za vozača vozila za posebne željezničke namjene.
8. Strojovođa mora zaustaviti vlak ispred cestovnog prijelaza u sljedećim slučajevima:
- 3 - kada je pismenim nalogom obaviješten da je uređaj na cestovnom prijelazu neispravan odnosno da je cestovni prijelaz iznimno nezaposjednut
- kad kontrolni svjetlosni signal cestovnog prijelaza ne signalizira signalni znak "Uređaj na cestovnom prijelazu ispravan"
- 1 - kad vlak po zapovijedi nastavlja vožnju pokraj glavnog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, iza kojega se nalazi cestovni prijelaz

- kad vlak produlji vožnju između uključne točke automatskog uređaja za osiguranje cestovnog prijelaza i cestovnog prijelaza za više od četiri minute.

Nakon zaustavljanja, vlak smije nastaviti vožnju kad su sudionici cestovnog prometa zvučnim signalom upozoreni na nailazak vlaka. Sve dok čelo vlaka ne prođe cestovni prijelaz, vozna brzina ne smije biti veća od 10 km/h.

9. Postupci propisani za rad osoblja vlaka u polaznom kolodvoru vrijede i za rad u međukolodvorima.

10. Vlak ili dio vlaka od samopokretanja za vrijeme stajanja u službenom mjestu ili na pruzi i pojedinačna vozila za vrijeme manevriranja osiguravaju se na način propisan Uputom o kočenju vlakova.

11. Kad vlakopratitelji ili osoblje vučnog vozila prije polaska vlaka ili tijekom vožnje na vozilima ili teretu uoči nedostatke koji mogu ugroziti vožnju vlaka, o tome obavještavaju prometnika vlakova, TK-dispečera odnosno zaustavlja vlak i poduzima mjere kojima se mogu otkloniti ili ublažiti posljedice.

12. Postupak osoblja vlaka kod neispravnosti kočnica propisan je Uputom o kočenju vlakova. Ako se zbog neispravnosti kočnica mora smanjiti vozna brzina vlaka prema raspoloživoj SKM, prometnik vlakova o tome pismenim nalogom obavještava strojovođu, a raspisom sve kolodvore do sljedećega rasporednog kolodvora.

13. 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.

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

14. 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.

1 | Postupak osoblja vučnog vozila kod primopredaje propisan je Pravilnikom o vuči.

Članak 55.

Dužnosti osoblja vlaka kod sporazumijevanja sa susjednim kolodvorima odnosno dispečerom

1. Osoblje vlaka koji se zaustavio ispred glavnog signala, kod cestovnog prijelaza ili na pruzi s prometnicima vlakova susjednih kolodvora, vlakovnim ili prometnim dispečerom, a na TK-prugama s TK-dispečerom sporazumijeva se preko RDU-a ili telefona koji je najbliži mjestu zaustavljanja vlaka.

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 s vlakom.

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

Prometnik vlakova nakon primitka izvještaja mora reći puni naziv kolodvora, svoje prezime a nakon toga mora se sporazumjeti s prometnikom vlakova prethodnog kolodvora o potrebnim mjerama, zatim izdati zapovijed.

Sva priopćenja koja se prenose preko RDU-a daje i prima strojovođa bez obzira na sastav vlakopravnog osoblja.

3. Izvještaj o svakoj smetnji nastaloj kod vlaka na pruzi strojovođa odnosno vlakovođa telefonom daje prometniku vlakova sljedećeg kolodvora uz nazočnost prometnika vlakova prethodnog kolodvora. | 1

Prometnik vlakova kojemu je predan izvještaj mora se prethodno sporazumjeti s prometnikom vlakova u susjednom kolodvoru o potrebnim mjerama, a nakon toga u njegovoj nazočnosti izdaje zapovijed.

4. Izvještaj o svakoj smetnji nastaloj kod vlaka na TK-pruzi strojovođa odnosno vlakovođa daje TK-dispečeru.

5. Svaku zapovijed primljenu od prometnika vlakova odnosno TK-dispečera, strojovođa odnosno vlakovođa mora ponoviti zbog provjere je li pravilno primljena.

Prometnik vlakova u susjednom kolodvoru koji je nazočan davanju zapovijedi preko telefona upisuje čitav tekst zapovijedi, a kad ga strojovođa odnosno vlakovođa ponovi, potvrđuje riječju "točno" nazivom kolodvora, brojem pod kojim je zapovijed evidentirana i svojim prezimenom.

Ako je zapovijed dana preko RDU-a, strojovođa ponavlja cijeli tekst izdane zapovijedi, a prometnik vlakova koji je zapovijed izdao potvrđuje točnost prijema na isti način kao i u prethodnom stavku.

Strojovođa i vozač vozila za posebne namjene sve obavijesti i zapovijedi primljene sredstvima sporazumijevanja upisuje u prometni bilježnik strojovođe, Pe-50. | 11

6. Sve smetnje uočene kod vlaka i na pruzi strojovođa upisuje u prometni bilježnik strojovođe o čemu odmah preko RDU-a obavještava vlakovnog odnosno prometnog dispečera.

7. Kod zaustavljanja vlaka između posljednjeg TK-kolodvora i graničnog TK-kolodvora, izvještaje i zapovijedi za daljnju vožnju do ulaznog signala graničnog TK-kolodvora daje TK-dispečer, a od ulaznog signala prometnik vlakova u graničnom TK-kolodvoru. Za vlakove koji voze u smjeru TK-kolodvora izvještaje i zapovijedi za daljnju vožnju daje TK-dispečer.

Glava XII.
NEPRAVILNOSTI TIJEKOM VOŽNJE
NA PRUZI

Članak 56.

Iznimno zaustavljanje vlaka na pruzi

3 | 1. 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, telefonom ili RDU o tome obavještava prometnike vlakova obaju susjednih kolodvora, a na TK-pruzi TK-dispečera i po potrebi traži pomoć.

Ako jedan od susjednih kolodvora nije mogao biti obaviješten, dužnost je drugoga susjednog kolodvora da izvještaj o zaustavljanju vlaka te o svim zapovijedima izdanima osoblju vlaka prenese privremeno nenazočnomu prometniku vlakova.

Vlak koji se zaustavi na pruzi mora biti osiguran od samopokretanja.

Pomoć se traži telefonom, RDU-om, zaustavljanjem vlaka koji vozi po drugom kolosijeku dvokolosiječne ili usporedne pruge ili slanjem nekoga od osoblja vlaka ili pruge do najbližeg telefona ili službenog mjesta.

Kod traženja pomoći navodi se razlog, prohodnost drugog kolosijeka na dvokolosiječnoj ili usporednoj pruzi, kilometarski položaj čela vlaka te dodatna sredstva koja su potrebna za pružanje pomoći.

3. Ako se radi o smetnji na pruzi osoblje vlaka o njoj odmah obavještava prometnike vlakova obaju susjednih kolodvora, a na TK-pruzi TK-dispečera. Ako se susjedni kolodvori odnosno TK-dispečer ne mogu obavijestiti, vlak se zaustavlja ispred prve ulazne skretnice u sljedećem kolodvoru iako je ulazak u kolodvor slobodan. Strojovođa odnosno vlakovođa obavještava prometnika vlakova o smetnji preko ulaznog skretničara ili osobno.

Na dvokolosiječnim i usporednim prugama strojovođa druge sudionike u prometu upozorava na ugroženo mjesto davanjem signalnog znaka "Opasnost, kočii", uključivanjem i isključivanjem čelnih signala te crvenoga i reflektorskog svjetla vučnog vozila.

4. Kod raskinuća vlaka strojovođa odnosno vlakovođa obavještava prometnike vlakove obaju susjednih kolodvora odnosno TK-dispečera.

Ako je prema prethodnom kolodvoru pruga u padu, osoblje vlaka raskinuti dio vlaka mora osigurati od samopokretanja.

Ako je pruga u padu prema sljedećem kolodvoru, strojovođa mora potisnuti prednji dio vlaka prema raskinutom dijelu i čekati pomoć.

5. Prije zaustavljanja vlaka ispred cestovnog prijelaza strojovođa mora više puta dati signalni znak "Pazi". Kad se vlak zaustavio i strojovođa se uvjerio da sudionici u cestovnom prometu ne prolaze preko kolosijeka, oprezno će pokrenuti vlak. Dok prvo vozilo ne prijeđe prijelaz, brzina ne smije biti veća od 10 km/h, a dalje vožnju nastavlja propisanom brzinom.

Članak 57.

Nastavljanje vožnje i povlačenje vlaka s pruge

1. Nakon nepredviđenog zaustavljanja na pruzi, prema stanju na pruzi ili kod vlaka strojovođa odnosno vlakovođa odlučuje o nastavljanju daljnje vožnje.

Ako je nakon nepredviđenog zaustavljanja na pruzi o tome obaviješten prometnik vlakova u jednome od susjednih kolodvora ili TK-dispečer, vlak smije nastaviti vožnju tek nakon odobrenja prometnika vlakova u sljedećem kolodvoru ili TK-dispečera.

Kad je zadržavanje trajalo dulje od 30 minuta te se vožnja može nastaviti a da nije tražena pomoć, daljnja vožnja do prvog telefonskog mjesta ne smije biti brzinom većom od 20 km/h.

2. 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 vlaka za posebne namjene odnosno pomoćnoga vučnog vozila kod pružanja pomoći.

12

Ako se radi o motornome vlaku te o vlaku koji na kraju vlaka ima lokomotivu kojom se može ostvariti vožnja vlaka natrag u prethodni kolodvor, onda nije potrebno slati pomoćnu lokomotivu po taj vlak. Strojovođa na motornome vlaku mijenja upravljačnicu i po odobrenju prometnika vlakova prethodnoga kolodvora vozi vlak u taj kolodvor. To isto čini strojovođa lokomotive na kraju vlaka po odobrenju prometnika vlakova prethodnoga kolodvora, pri čemu vozna lokomotiva postaje radna lokomotiva izvan službe.

3. Ako je sporazumijevanje nemoguće, vlak smije nastaviti vožnju do ulaznog signala odnosno prve ulazne skretnice sljedećeg kolodvora.

4. Prednji dio raskinutog vlaka smije nastaviti vožnju samo nakon odobrenja prometnika vlakova sljedećeg kolodvora odnosno TK-dispečera, uz uvjet da je stražnji dio vlaka osiguran od samopokretanja i po mogućnosti pod nadzorom osoblja vlaka, osoblja pruge ili drugog željezničkog radnika.

Ako sporazumijevanje nije moguće, prvi dio raskinutog vlaka smije nastaviti vožnju uz uvjet ako 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 odnosno TK-dispečera o preostalom dijelu vlaka koji je ostao na pruzi.

Prometnik vlakova smije dati odjavu tek nakon dolaska posljednjeg dijela vlaka.

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 mjesta na međukolodvorskom odsjeku.

5. Završni signal vlaka koji se dijeli ostaje na dijelu vlaka koji ostaje na pruzi.

6. Kod vlaka samo sa strojovođom, u slučaju prekida zračnog voda, nakon promjene zračne poluspojke, propisana provjera kočnica obavlja se u prvom sljedećem kolodvoru.

Strojovođa prije pokretanja vlaka s pruge mora provjeriti djelovanje kočnica, nakon čega nastavlja vožnju do prvoga sljedećeg kolodvora brzinom do 20 km/h. | 1

Nakon ustanovljivanja stvarne kočne mase i propisane provjere kočnica, prometnik vlakova propisuje brzinu vlaka.

7. 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 u susret vlaku. Kolodvor šalje kolodvorskog odnosno nekoga drugog željezničkog radnika u susret vlaku kako bi ustanovio uzrok smetnje nastale u prometu.

Glava XIII.

POSEBNE ODREDBE ZA DVOKOLOSIJEČNE PRUGE

Članak 58.

Promet vlakova na dvokolosiječnoj pruzi

1. Na dvokolosiječnoj pruzi vlakovi istoga smjera voze po kolosijeku koji je određen za taj smjer, a koji se naziva pravilan kolosijek.
2. Kad 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, iznimna i nepredviđena.
4. Predviđena vožnja nepravilnim kolosijekom jest vožnja koja se na dvokolosiječnoj pruzi unaprijed odredi iz nekog razloga kad dođe do prekida prometa na jednome njezinu kolosijeku te se zbog toga vlakovi koji su trebali voziti po njemu moraju otpremati nepravilnim kolosijekom.

3 Za predviđenu vožnju po nepravilnom kolosijeku unaprijed se određuju vrijeme (sat i minuta) te broj vlaka iza kojega će svi vlakovi voziti po jednom kolosijeku. Za predviđenu vožnju po nepravilnom kolosijeku mora se pravodobno izdati zapovijed osoblju kojeg se to tiče. Ukoliko će zatvor trajati neprekidno dulje od 12 sati ili će zatvor biti na nekoliko uzastopnih međukolodvorskih odsjeka, mora se izraditi vozni red za jednokolosiječni promet koji je prilog zapovijedi. U slučaju vožnje po nepravilnom kolosijeku primjenjuju se odredbe za jednokolosiječni promet.

5. Iznimna vožnja po nepravilnom kolosijeku jest vožnja vlaka koja se obavlja po nepravilnom kolosijeku dvokolosiječne pruge u vrijeme kad su oba kolosijeka ispravna.

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 zato što prethodni vlak stoji na pruzi
- b) kod hitne otpreme vlaka za posebne namjene ako bi se zbog čekanja na prethodni vlak na pravilnom kolosijeku morao dulje zadržati u kolodvoru
- c) materijalnom vlaku koji vozi između dvaju susjednih kolodvora kao vlak za posebne namjene u vremenu između dvaju vlakova
- d) ako je to posebno određeno za neke vlakove
- e) ako to TK-dispečer, vlakovni ili prometni dispečer na prugama opremljenima APB ili MO odrede za pojedine slučajeve kako bi se ubrzao promet vlakova, izbjegla kašnjenja i zastoje na pruzi.

6. Nepredviđena vožnja nepravilnim kolosijekom jest vožnja vlaka kad iznenada nastupi potreba da se na dvokolosiječnoj pruzi prekine promet na jednom kolosijeku te se zbog toga vlakovi koji bi trebali voziti po tom kolosijeku moraju otpremiti nepravilnim kolosijekom.

7. Ako se iz bilo kojeg razloga uvodi vožnja po nepravilnom kolosijeku dvokolosiječne pruge, o tome moraju se obavijestiti zainteresirani kolodvori, čuvari cestovnih prijelaza i osoblje vlaka koji vozi nepravilnim kolosijekom. Po nailasku čela vlaka na signalnu oznaku "Približavanje stajalištu" strojovoda odnosno vozač vozila za posebne željezničke namjene više puta daje signalni znak "Pazi" sve do prolaska vlaka pokraj perona na stajalištu.

8. O vožnji nepravilnim kolosijekom osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogom u kolodvoru iz kojega počinje vožnja nepravilnim kolosijekom uz navođenje do kojega kolodvora se vozi nepravilnim kolosijekom.

Za sve vlakove koji voze nepravilnim kolosijekom traže se i daju dopuštenja, a kada vlakovi voze pravilnim kolosijekom dopuštenje se traži samo za prvi vlak koji se otprema pravilnim kolosijekom pošto se dâ odjava za posljednji vlak koji je prije toga bio otpremljen po nepravilnom kolosijeku. Prije nego što se promet vlakova počne regulirati na takav način, prometnici vlakova susjednih kolodvora izmjenjuju fonogram koji glasi: "Uvodi se promet vlakova nepravilnim kolosijekom u kolodvorskom razmaku od _____ (naziv kolodvora) do _____ (naziv kolodvora)." Pošto završi reguliranje prometa vlakova na takav način, prometnici vlakova susjednih kolodvora izmjenjuju fonogram koji glasi: "Uvodi se promet vlakova pravilnim kolosijekom od _____ (naziv kolodvora) do _____ (naziv kolodvora)."

11

9. Prostorni signali ugrađeni za 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.

10. Kolodvor u kojemu vlak počinje vožnju po nepravilnom kolosijeku pismenim nalogom obavještava osoblje vlaka 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 na pravilnom kolosijeku vrijedi signalni znak "Naprijed" ili pak odobrenje dano sredstvom za sporazumijevanje
- da od prvoga prostornog signala ispred ulaznoga signala za pravilni kolosijek do ulaznoga signala treba voziti oprezno i prema preglednosti, ali ne više od 30 km/h
- 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.

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

11. Na TK-prugama vožnje po nepravilnom kolosijeku mogu se obavljati između zaposjednutih TK-kolodvora, za što zapovijed prometniku vlakova, za svaki slučaj posebno, izdaje TK-dispečer.

Ako se iznimno mora obaviti vožnja po nepravilnom kolosijeku između nezaposjednutih TK-kolodvora, zapovijed za promet vlakova po nepravilnom kolosijeku TK-dispečer izdaje strojovođi vlaka, a vozni put po nepravilnom kolosijeku osigurava TK-dispečer.

12. Kad kod formiranja voznog puta po nepravilnom kolosijeku signalno-sigurnosni uređaj radi pravilno, postavljanje skretnica u voznom putu u pravilan i zaštitnih skretnica u položaj bočne zaštite, postavljanje iskliznica i uređaja za osiguranje prometa na cestovnim prijelazima obavlja se pojedinačno. Provjera pravilnog položaja skretnica, iskliznica, uređaja na cestovnim prijelazima, slobodnost ulaznog kolosijeka i puta proklizavanja obavlja se pomoću pokazivača na KP odnosno SP.

Kad signalno-sigurnosni uređaj nije ispravan, postavljanje i provjera voznog puta mora se obaviti na samom mjestu na način propisan za službena mjesta bez signalno-sigurnosnog uređaja.

Ako je uređaj za osiguranje prometa na cestovnom prijelazu neispravan, osoblje vlaka mora se o tome obavijestiti pismenim nalogom.

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 propisani su posebnim naptucima.

13. Istodobni promet uzastopnih vlakova po pravilnom kolosijeku za vrijeme vožnje vlakova po nepravilnom kolosijeku na TK-prugama može se obavljati samo između zaposjednutih TK-kolodvora.

14. Prije otpreme vlaka nepravilnim kolosijekom kod iznimne i nepredviđene vožnje, od susjednog kolodvora mora se tražiti dopuštenje fonogramom:

"Primate li vlak br. po nepravilnom kolosijeku (prezime prometnika vlakova)".

Upitani kolodvor prema situaciji daje pristanak fonogramom:

"Vlak br. po nepravilnom kolosijeku primam (prezime prometnika vlakova)",

ili odbija primitak vlaka fonogramom:

"Ne, vlak br. ne primam po nepravilnom kolosijeku (prezime prometnika vlakova)".

Kod predviđene vožnje nepravilnim kolosijekom dopuštenje se traži na način propisan za jednokolosiječne pruge.

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.

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.

15. Kod zaposjednutih TK-kolodvora, za vlakove koji voze po nepravilnom kolosijeku dvokolosiječne pruge odjave međusobno daju prometnici vlakova.

Kad promet vlakova po nepravilnom kolosijeku regulira TK-dispečer, a uređaji omogućuju kontrolu slobodnosti međukolodvorskog odsjeka, odjava se ne daje.

16. Traženje i davanje dopuštenja i davanje odjave za vlak koji vozi po nepravilnom kolosijeku dvokolosiječne pruge između graničnog TK-kolodvora i TK-pruge u oba smjera obvezatno je između TK-dispečera i prometnika vlakova graničnog TK-kolodvora.

Članak 59.

Obostrani promet

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 ustrojava obostrani promet moraju biti opremljene signalno-sigurnosnim uređajima koji omogućuju traženje i davanje privole u oba smjera za svaki kolosijek i kontrolu slobodnosti kolosijeka te ostalim signalno-sigurnosnim 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 za koji nema izrađen vozni red, 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.

Glava XIV.

POSEBNE VRSTE PROMETA

Članak 60.

Promet vlaka do nekog mjesta na pruzi

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 transportnog otpremništva, tovarišta ili industrijskog kolosijeka.
2. Vlakovi za posluživanje mjesta na pruzi predviđaju se voznim redom, kao i ustrojba prometa drugih vlakova za vrijeme dok se vlakovi za posluživanje nalaze na posebnom kolosijeku u mjestu posluživanja.
3. Mjesta navedena u toč. 1. ovog 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 kad se to posebno odobri.
4. Kad vlak vozi do nekog mjesta na pruzi, a polazi iz zaposjednutog TK-kolodvora, odobrenje za njegovu otpremu TK-dispečer daje prometniku vlakova koji obavještava osoblje vlaka. Ako se vlak nakon rada vraća u prethodni kolodvor, TK-dispečer odobrava mjesno rukovanje KP, odakle se formira vozni put, a ako vlak nastavlja vožnju do sljedećeg kolodvora, TK-dispečer regulira kretanje vlaka formiranjem voznog puta kao za svaki drugi vlak.

Kad vlak vozi do nekog mjesta na pruzi, a polazi iz nezaposjednutog TK-kolodvora, zapovijed za promet takva vlaka TK--dispečer daje osoblju vlaka. Vožnju takva vlaka regulira TK--dispečer.

5. 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 podrobnije je propisan naputkom za rukovanje pojedinim signalno-sigurnosnim uređajem
- c) pod zatvorenošću pruge.

6. 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 vlaka i lokomotive koja se vraća na prugu po zaostali dio vlaka.

7. Prometnik vlakova ili TK-dispečer pismenim nalogom odnosno zapovijedu 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 poslužuje, vremenu do kojega se mora vratiti s pruge, da prostorni signali za njih iznimno ne vrijede, da su cestovni prijelazi neosigurani te o načinu povratka s pruge.

8. Vlak koji se otprema do nekog mjesta na pruzi mora imati vlakovođu i najmanje jednog konduktera odnosno manevrista na vlaku, ako ovim pravilnikom nije određeno drugačije.

Kod redovnog vlaka za prijevoz putnika bez pratnje vlakovođe i sa strojovođom u upravljačnici na čelu vlaka u povratku se ne traži dopuštenje, nego strojovođa postupa u skladu s odredbama u Knjižici voznog reda. Kod kašnjenja, zadržavanje vlaka u stajalištu može se skratiti na vrijeme potrebno za izlazak odnosno ulazak putnika.

9. Prije otpreme vlaka na prugu dopuštenje se traži fonogramom:

9 | *Primate li vlak br. do (naziv stajališta, industrijskog kolosijeka, otpremništva ili kilometarskog položaja), koji se vraća, odnosno nastavlja vožnju? (prezime prometnika vlakova).*

Pristanak se daje fonogramom:

9 | *Vlak br. do..... (naziv stajališta, industrijskog kolosijeka, otpremništva ili kilometarskog položaja), koji se vraća, odnosno koji nastavlja vožnju primam. (prezime prometnika vlakova).*

10. Prije povratka vlaka s pruge vlakovođa traži dopuštenje od kolodvora u koji se vraća u nazočnosti prometnika vlakova prethodnog kolodvora fonogramom:

9 | *Primate li vlak br. iz (naziv stajališta, industrijskog kolosijeka, otpremništva ili kilometarskog položaja)?(prezime vlakovođe).*

Dopuštenje se daje fonogramom:

9 | *Vlak br. iz (naziv stajališta, industrijskog kolosijeka, otpremništva ili kilometarskog položaja) primam. (prezime prometnika vlakova).*

Prednji fonogram dopuštenja vlakovođa potvrđuje riječju "razumio", te ga upisuje u putni list. Prometnik vlakova susjednog kolodvora također ga potvrđuje riječju "razumio" nazivom kolodvora i svojim prezimenom.

3 | Ako se između mjesta na pruzi i kolodvora u koji se vlak vraća nalazi čuvar cestovnog prijelaza, prije dopuštenja prometnik vlakova mora prednajaviti vožnju vlaka čuvaru cestovnog prijelaza.

11. Nakon povratka vlaka s pruge daje se odjava fonogramom:

9 | *Vlak br. iz (naziv stajališta, industrijskog kolosijeka, otpremništva ili kilometarskog položaja) ovdje. (prezime prometnika vlakova).*

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

Uputu izrađuje nadležna organizacijska jedinica prometa.

13. Materijalni vlak se na međukolodvorski odsjek na kojem radi otprema prema uvjetima iz ovog članka te mora imati vlakoprtnju (najmanje vlakovođa i manevrist na vlaku) i sve popratne isprave vlaka. Materijalni vlak otprema se isključivo u uvjetima zatvorene pruge, a umjesto broja označava se slovima MV. 3

Uputom o reguliranju prometa materijalnih vlakova i pružnih vozila na zatvorenoj pruži odnosno kolosijeku (Uputa 42) detaljnije su propisani uvjeti kretanja materijalnih vlakova u uvjetima zatvorenosti pruge. 12

Članak 61.

Potiskivanje vlaka

1. Potiskivanje vlaka zakvačenom ili nezakvačenom potiskivalicom dopušteno je na prugama odnosno dijelovima pruga gdje je to voznim redom predviđeno.

Na APB, MO i TK-prugama potiskivalica mora biti zakvačena.

Kad se odstupa od načina i relacije potiskivanja propisanih u voznom redu, osoblje vlaka obavještava se o tome pismenim nalogom.

2. Najveća dopuštena brzina potiskivanih vlakova i uvjeti potiskivanja propisani su Uputom o tehničkim normativima i podacima za izradbu i provedbu voznog reda, a način potiskivanja propisan je prometno-transportnom uputom odnosno posebnim naputkom.

3. U vlak koji se potiskuje ne smiju se uvrštavati vozila spojena krutim kvačilom te više vagona utovarenih dugačkim predmetima.

4. Sporazumijevanje između strojovođe u voznoj lokomotivi i potiskivalici obavlja se, gdje je to tehnički izvedivo, radiovezom odnosno propisanim signalnim znakovima.

5. Mjesto od kojega se potiskivalica redovno vraća s pruge nakon potiskivanja oprema se telefonom, preko kojeg strojovođa obavještava prometnika vlakova u kolodvoru u koji se vraća o njezinu kretanju.

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

7. Osoblje potiskivalice koja se vraća s pruge pismenim nalogom mora se obavijestiti da su u povratku mjerodavni signalni znakovi glavnih signala odnosno ručni signalni znakovi kolodvorskog osoblja ili odobrenje preko sredstava za sporazumijevanje.

Članak 62.

Vožnja vlaka za posebne namjene

1. Vlak za posebne namjene uvodi se u promet po trasi najprikladnijeg vlaka. Ako nema prikladne trase, vlaku za posebne namjene elementi voznog reda određuju se pismenim nalogom.

2. Ako voznim redom nije predviđeno zadržavanje vlaka za posebne namjene u usputnim kolodvorima, osoblje vučnog vozila mora uvijek očekivati iznimno zaustavljanje radi primitka dopunskih obavijesti ili pismenog naloga.

3. Vlak za posebne namjene obvezatno se zaustavlja u kolodvoru prije ugroženog mjesta kojemu je potrebna pomoć radi primitka pismenog naloga o kilometarskom položaju ugroženog mjesta odnosno čela ili kraja vlaka koji je tražio pomoć te o drugim sigurnosnim mjerama.

12

Bez obzira na opremljenost pruge signalno-sigurnosnim uređajima, u pismenom nalogu mora se upisati točan kilometarski položaj u kojem se nalazi čelo odnosno kraj vlaka, ovisno o tome iz kojega smjera se šalje pomoć te se mora upisati na koji će način biti osiguran ulazak vlaka u kolodvor.

11

Ako se na pruži opremljenoj APB-om ili MO-om s automatskim odjavnicama vlak za posebne namjene otprema u istome smjeru u kojemu vozi i vlak kojemu se šalje pomoć, tada se u pismenom nalogu mora navesti da se od prostornog signala koji štiti prostorni odsjek u kojemu se nalazi vlak kojemu se pruža pomoć mora voziti oprezno.

Ako se vlak za posebne namjene otprema na prugu u susret vlaku kojemu se pruža pomoć, osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogom, pored podataka o mjestu zaustavljanja vlaka kojemu se pruža pomoć, da prostorni signali signaliziraju signalne znakove za zabranjenu vožnju odnosno da su neosvijetljeni i da za njega ne vrijede te koji su cestovni prijelazi nezaštićeni.

11

4. Osoblje vučnog vozila vlaka za posebne namjene prilagođava brzinu prema preglednosti pruge kako bi se sigurno približio mjestu odnosno vlaku koji je tražio pomoć.

Kad se vlaku samo sa strojovođom na vučnom vozilu šalje pomoćna lokomotiva samo sa strojovođom, kolodvor koji otprema takvu lokomotivu na prugu mora odrediti kolodvorskog radnika koji će je pratiti do vlaka koji je tražio pomoć i obaviti potrebna kvačenja.

5. O kretanju vučnog vozila do vlaka koji je tražio pomoć, povlačenju vlaka u prethodni kolodvor i možebitnoj vožnji u dijelovima, obvezatno je dokazno sporazumijevanje i obavještavanje između susjednih kolodvora, odjavnica, cestovnih prijelaza i ugroženih mjesta.

6. Ako na pruzi kod ugroženog mjesta ne postoji telefon, obavještavanje se obavlja priključnim telefonom vlaka, radio vezom ili nekim drugim komunikacijskim sredstvom, a pruga se smatra zatvorenom za promet.

7. Pomoćno vučno vozilo koje se šalje po vlak na otvorenu prugu smije voziti najvećom dopuštenom brzinom od 30 km/h, a prije povlačenja vlaka kojemu se pruža pomoć mora se obaviti propisana proba kočnica u skladu s odredbama Upute o kočenju vlakova. Najveća dopuštena brzina povlačenja vlaka jest 30 km/h.

12

8. Kad se pomoćni vlak šalje u neki od kolodvora radi otklanjanja posljedica izvanrednog događaja, vlakopratiitelj nije potreban. Vlakopratiitelj odnosno vlakopratiitelj mora se osigurati od kolodvora koji pomoćnom vlaku uručuje pismeni nalog i otprema ga na prugu k ugroženom mjestu.

Članak 63.

Zatvaranje pruge - kolosijeka

1. Kad se na kolosijeku, postrojenjima, uređajima ili objektima na pruzi ili u kolodvorima obavljaju radovi takve naravi da ne dopuštaju uporabu kolosijeka za vožnju, ili kad je kolosijek iz bilo kojeg razloga iznenada postao neuporabljiv, za vrijeme trajanja takvih radova odnosno smetnje kolosijek se isključuje iz uporabe.
2. Isključenje pruge odnosno kolosijeka iz uporabe naziva se zatvaranje pruge odnosno kolosijeka, a može biti predviđeno i nepredviđeno.
3. Predviđeno zatvaranje kolosijeka postoji kad se kolosijek isključuje iz uporabe zbog radova predviđenih na njemu, a nepredviđeno kad se kolosijek isključuje iz uporabe zbog iznenada nastale neuporabljivosti.
4. Predviđeni radovi na pruzi i na kolodvorskim kolosijecima planiraju se pravodobno i za to se podnosi zahtjev radi osiguranja slobodnih intervala za izvođenje radova.

9 | Zahtjev za planirano zatvaranje pruge odnosno kolosijeka podnose mjerodavni poslovi najkasnije do 20. dana u mjesecu glavnoj prometnoj operativi koja do 1. dana u sljedećem mjesecu odnosno najkasnije 7 dana prije početka zatvorenosti odobrava ili odbija zahtjev za zatraženo zatvaranje. Ako bi planirano zatvaranje moglo utjecati na rad u vuči vlakova, glavna prometna operativa mora tražiti i suglasnost poslova mjerodavnih za vuču vlakova. Iznimno i uz obrazloženje zahtjev se može podnijeti najkasnije 9 dana prije početka radova, pri čemu se odobrenje ili odbijanje daje najkasnije 7 dana prije početka radova.

Kod podnošenja zahtjeva za zatvaranje pruge - kolosijeka mora se odrediti i priopćiti iz koje će djelatnosti biti šef radova.

5. Intervali za izvođenje planiranih radova za redovno održavanje pruge, kolosijeka, kontaktne mreže i pružnih postrojenja osiguravaju se voznim redom.

6. Posebni zahtjevi za izvanredne radove ne podnose se, a odobrenja za početak radova u određeno vrijeme daje prometnik vlakova u jednome od susjednih kolodvora uz prethodnu suglasnost područne prometne operative, a na TK-prugama uz prethodnu suglasnost TK-dispečera.

7. Kod podnošenja zahtjeva za zatvaranje pruge - kolosijeka, kad to odobrenje daje glavna prometna operativa, obavještavaju se sve jedinice koje sudjeluju u izvođenju radova.

Uz odobrenje o zatvaranju pruge - kolosijeka, glavna prometna operativa kad je to potrebno određuje radnika prometnih poslova koji će koordinirati radove.

Kad se radovi izvode na elektrificiranim prugama, u zahtjevu se navodi je li potrebno da se isključi napon. U tome slučaju s radovima se može započeti tek nakon isključenja napona i uzemljenja kontaktne mreže.

Kod izvođenja radova u zahtjevu se mora navesti je li potrebno da se pojedini dijelovi signalno-sigurnosnog uređaja isključe ili uklone.

8. O radovima koji su predviđeni voznim redom, jedinica koja ih je planirala obavještava druge zainteresirane jedinice najkasnije 5 dana prije početka radova.

9. O naknadno odobrenom zatvaranju pruge glavna prometna operativa u navedenom roku pismeno obavještava:

- kolodvore između kojih je odobreno zatvaranje pruge
- susjedne rasporedne kolodvore te polazne i odvojne kolodvore na tome rasporednom odsjeku
- područnu prometnu operativu i
- TK-dispečera.

10. Jedinice koje su dobile pismeni izvještaj o naknadno odobrenom zatvaranju pruge primitak odobrenja odmah pismeno potvrđuju glavnoj prometnoj operativi i jedinici koja je tražila zatvaranje pruge.

11. Jedinica koja je tražila zatvaranje pruge - kolosijeka, s radovima može početi nakon primitka pismene potvrde zainteresiranih jedinica odnosno nakon odobrenja kolodvora da radovi mogu početi. Ako izvođač radova neće koristiti odobreno zatvaranje pruge -kolosijeka odmah odnosno najkasnije 24 sata prije početka odobrenog zatvaranja mora o tome obavijestiti sve zainteresirane.

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

9 | 13. Šef radova na pruži u propisani dnevnik jednoga od susjednih kolodvora upisuje vrijeme početka odnosno završetka zatvorenosti pruge nakon okončanja svih radova. Taj upis prometnik vlakova odmah priopćava susjednom kolodvoru i područnoj prometnoj operativi.

Odmah nakon što pruga odnosno kolosijek bude zatvoren, mora se obavijestiti zainteresirano kolodvorsko osoblje.

14. Šef radova iz jedinice koja je tražila zatvaranje pruge mjesta radova mora zaštititi sukladno Signalnom pravilniku.

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

16. Zahtjev za zatvaranje kolosijeka u kolodvoru podnosi se najmanje 10 dana, a odobrenje se daje najmanje 5 dana prije početka radova na kolosijeku.

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

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

Ako se nakon završetka radova uvodi planirana lagana vožnja, o njezinu uvođenju mjerodavna sekcija za održavanje pruga brzojavno obavještava poslove mjerodavne za građevinska pružna postrojenja, poslove mjerodavne za organizaciju prometa, jedinice za vuču vlakova, niže jedinice vuče vlakova, područnu prometnu operativu, službu mjerodavnu za kontrolu prometne sigurnosti, polazne, rasporedne, odvojne i granične kolodvore vlakova koji voze na dionici pruge na kojoj se uvodi lagana vožnja i sve kolodvore koji se nalaze na rasporednom odsjeku na kojemu će biti uvedena lagana vožnja. Brzojavka se daje najkasnije do 12.00 sati radnoga dana koji prethodi danu uvođenja lagane vožnje. U toj brzojavci obvezatno se navodi i produljenje voznih vremena za vlakove. Ako se planira da bi lagana vožnja mogla trajati dulje od 6 mjeseci, tada se prvim sljedećim izmjenama i dopunama materijala voznoga reda uvodi ograničena brzina.

Ako se lagana vožnja uvodi neplanirano zbog uporabnoga stanja željezničke pruge, ovlašteni stručni radnik poslova mjerodavnih za građevinska pružna postrojenja (po položaju najmanje nadzornik pruge) to upisuje u prometni dnevnik u jednome od kolodvora na čijemu se međukolodvorskom odsjeku uvodi lagana vožnja. Prometnik vlakova u čiji se dnevnik upiše lagana vožnja o tome najprije na dokazan način obavještava prometnika vlakova u susjednom kolodvoru u smjeru lagane vožnje. Pošto dadne obavijest susjednom kolodvoru, o uvedenoj laganoj vožnji brzojavno obavještava područnu prometnu operativu i sve rasporedne kolodvore kroz koje prolaze vlakovi koji pismenim nalogom moraju biti obaviješteni o laganoj vožnji. Rasporedni kolodvori o uvedenoj

laganoj vožnji brzojavno ili raspisom na svome rasporednom odsjeku obavještavaju sve polazne, odvojne i granične kolodvore vlakova koji voze na dijelu pruge gdje je lagana vožnja uvedena. Rasporedni kolodvor na čijemu se području uvodi lagana vožnja o tome obavještava sve kolodvore na svome rasporednom odsjeku. Sadržaj brzojavke odnosno raspisa je sljedeći:

*Između kolodvora _____ i _____ od km
____ do km ____ dana _____ u _____ (sat i minuta) uvedena je lagana
vožnja brzinom od _____ km/h.*

9 Nakon toga svaki rasporedni kolodvor na čijemu je rasporednom odsjeku uvedena lagana vožnja, svaki za svoj smjer na odnosnom rasporednom odsjeku, obvezatan je obavijestiti kolodvor iza kojega počinje lagana vožnja o svim vlakovima koji su otpremljeni bez pismenoga naloga s obaviješću o laganoj vožnji. Ti vlakovi moraju biti zaustavljeni u kolodvoru na čijemu je međukolodvorskom odsjeku uvedena lagana vožnja radi uručivanja pismenoga naloga. Dokle god rasporedni kolodvori ne proslijede tu obavijest, kolodvori iza kojih počinje lagana vožnja moraju zaustaviti svaki vlak radi uručivanja pismenoga naloga s obaviješću o laganoj vožnji. Mjerodavna sekcija za održavanje pruga mora poslati brzojavku u skladu s odredbama stavka drugoga ove točke odnosno najkasnije prvoga sljedećega radnog dana do 12.00 sati.

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

Pošto se ukine lagana vožnja, ovlašteni stručni radnik upisuje datum i vrijeme ukidanja lagane vožnje u prometni dnevnik jednoga od susjednih kolodvora na čijem je međukolodvorskom odsjeku uvedena lagana vožnja, a mjerodavna sekcija za održavanje pruga brzojavkom obavještava o ukidanju lagane vožnje sve jedinice u skladu s odredbama stavka 2. ove točke.

19. Radno mjesto na pruzi za vrijeme zatvorenosti mora se opremiti telefonom ili radiovezom.

20. Ako je u odobrenju o zatvaranju pruge - kolosijeka određeno njegovo vrijeme trajanja, odobreno vrijeme ne smije se prekoračiti bez odobrenja područne prometne operative, odnosno TK-dispečera.

21. Podrobnije odredbe o sigurnosnim mjerama u prometu za vrijeme izvođenja radova na zatvorenoj pruzi odnosno kolosijeku propisuju prometni poslovi za svaki pojedini slučaj. To se propisuje uz odobrenje za zatvaranje pruge. Za obavljanje višednevnih radova na infrastrukturnim postrojenjima te odredbe propisuju se u suradnji s poslovima mjerodavnima za kontrolu prometne sigurnosti.

9

Glava XV.

PRUŽNO VOZILO

Članak 64.

Opće odredbe

1. Pružno vozilo jest vozilo posebne konstrukcije koje rabimo za posebne namjene pri nadzoru i održavanju pruge, pružnih postrojenja i uređaja, a koje ne ispunjava tehničke uvjete da vozi kao vlak.
2. Vožnja pružnog vozila noću, kao i danju kad je vidik spriječen, dopuštena je samo u hitnim slučajevima uz prethodno odobrenje prometnoga dispečera područne prometne operative odnosno TK-dispečera. 9
3. Vožnja pružnog vozila ne smije ometati promet vlaka i pružno vozilo se ne smije otpremiti na međukolodvorski odsjek zauzet vlakom.
4. Kod vožnje pružnog vozila ne rukuje se glavnim signalima, a cestovni prijelazi s automatskim uređajima za osiguranje smatraju se nezaštićenima.
5. U slučaju redovnih i izvanrednih održavanja infrastrukture kada se na isti međukolodvorski odsjek otprema više od jednog vozila za održavanje infrastrukture, ta vozila otpremaju se na isti način kao i pružna vozila. 3

Članak 65.

Tehnička opremljenost i pratnja pružnog vozila

1. Svako pružno vozilo, samo ili s priključnim vozilima, mora imati uređaje za kočenje tijekom kretanja i za osiguranje od samopokretanja za vrijeme stajanja.

2. Motorno pružno vozilo mora imati zvučnu signalnu napravu za davanje signalnih znakova.

3. Pružno vozilo mora pratiti vođa pružnog vozila, koji mora imati točan sat, knjižicu voznog reda i prijenosni telefon na prugama koje imaju priključne veze ako pruga nije opremljena pružnim telefonima.

Kod ručnih i motornih radničkih kolica te kod drezina koje se mogu skidati s kolosijeka, osim vođe pružnog vozila mora postojati i dostatan broj osoba za skidanje pružnog vozila s kolosijeka u roku od 2 minute.

Pružna vozila i prikolice koje se mogu skidati s kolosijeka moraju nositi oznaku o tome koliko je osoba potrebno za njihovo skidanje s kolosijeka.

3 | Vozač pružnog vozila mora prije početka vožnje pokazati prometniku vlakova ispravu za upravljanje pružnim vozilom.

4. Kod motornoga pružnog vozila kojim upravlja vozač on je i vođa motornog pružnog vozila.

5. Vođa pružnog vozila odgovoran je za sigurnost vozila i osoba koje se njime prevoze te se mora brinuti da se vožnjom ne ugrožava sigurnost i redovitost prometa vlakova.

6. Dužnost vođe pružnog vozila kod vozila kod kojih se mora odrediti vođa mogu obavljati radnici s položenim stručnim ispitom po Pravilniku o stručnoj spremi radnika koji izravno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa.

7. Prije početka vožnje pružnog vozila, vođa pružnog vozila mora se uvjeriti u ispravnost i uporabljivost vozila, da su zadovoljeni svi propisi za vožnju, da je teret pravilno raspoređen, da je kvačenje obavljeno propisno i da je kočnica ispravna.

8. Vođa pružnog vozila ne smije dopustiti postavljanje vozila na kolosijek ni pokretanje pružnog vozila u kolodvoru ili na pruži bez prethodnog odobrenja prometnika vlakova, a na TK-prugama bez prethodnog odobrenja TK-dispečera.

9. Vođa pružnog vozila mora davati signalni znak "Pazi" ispred cestovnog prijelaza, zavoja, usjeka, ulaska i izlaska iz tunela te kod približavanja kolodvoru odnosno stajalištu.

Članak 66.

Vožnja pružnog vozila

1. Za vožnju pružnog vozila ispostavlja se propisana propusnica kojom se pružno vozilo može otpremiti do nekog mjesta na pruzi odnosno najdalje do susjednog kolodvora.

Pružna vozila otpremaju se pod uvjetima zatvorene pruge ili u kolodvorskom razmaku. | 3

2. Vožnja pružnog vozila na pruzi dopuštena je samo u slobodnim intervalima između vlakova.

3. Svi vlakovi imaju prednost ispred pružnog vozila, osim kad se prednost pružnog vozila posebno zapovjedi.

4. Za vožnju pružnog vozila u kolodvorskom prostoru prometnik vlakova daje odobrenje usmeno ili telefonom, o čemu obavještava kolodvorsko osoblje.

Za vožnju do susjednog kolodvora ili do nekog mjesta na pruzi odobrenje daje prometnik vlakova uz prethodnu suglasnost područne operative, a na TK-prugama uz prethodnu suglasnost TK-dispečera.

5. O vožnji pružnih vozila iz kolodvora i s pruge moraju se prethodno dogovoriti prometnici vlakova susjednih kolodvora. | 12

Sve prednaje, najave, dopuštenja, odjave i analize za pružna vozila koja voze na zatvorenoj pružnoj dionici propisane su Uputom 42.

12 | Vodi pružnog vozila smije se uručiti propusnica i dati odobrenje za odlazak iz kolodvora odnosno odobrenje za postavljanje vozila na pružni kolosijek tek nakon primitka pristanka od susjednog kolodvora.

6. Kad pružno vozilo vožnju počinje iz kolodvora, vođa pružnog vozila mora osobno preuzeti propusnicu od prometnika vlakova. U zaposjednutim TK-kolodvorima propusnicu ispostavlja prometnik vlakova temeljem zapovijedi TK-dispečera koji mu priopćuje podatke koje je potrebno upisati u propusnicu. Kod polaska pružnog vozila s pruge ili iz nezaposjednutog TK-kolodvora vođa pružnog vozila popunjava propusnicu temeljem zapovijedi TK-dispečera.

12 | Ako pružno vozilo vožnju počinje s otvorene pruge, odobrenje za postavljanje vozila na prugu i za početak vožnje vođa pružnog vozila traži od prometnika vlakova susjednog kolodvora u smjeru kretanja pružnog vozila, a prometnik vlakova drugoga susjednog kolodvora je svjedok. Propusnicu u takvome slučaju popunjava vođa pružnog vozila, a dopuštenje upisuje u rubriku za dopuštenje. Na mjestu predviđenome za potpis prometnika vlakova najprije upisuje prezime prometnika vlakova koji daje dopuštenje, a zatim i prezime prometnika vlakova koji svjedoči.

Na TK-prugama odobrenje za postavljanje pružnog vozila na kolosijek i počinjanje vožnje traži se od TK-dispečera.

Ta propusnica vrijedi za vožnju samo do kolodvora. Ako pružno vozilo treba nastaviti vožnju i preko kolodvora, mora se ispostaviti nova propusnica.

Odlazak pružnog vozila s pruge vođa pružnog vozila prije odlaska mora prijaviti susjednim kolodvorima, a na TK-prugama TK-dispečeru.

7. Odobrenje za vožnju pružnog vozila iz kolodvora ili s pruge do nekog mjesta na pruzi smije se dati samo ako vođa pružnog vozila o skidanju vozila s pruge može obavijestiti oba susjedna kolodvora, a na TK-prugama TK-dispečera.

8. Odlazak pružnog vozila u sljedeći kolodvor prednajavljuje se službenim mjestima i radnim mjestima na zatvorenoj dionici pruge najmanje tri minute prije predviđenog polaska.

Susjednom kolodvoru najavljuje se odlazak pružnog vozila sa sljedećim podacima: vrijeme odlaska, dokle vozi, predvidljivo vrijeme dolaska odnosno povratka u kolodvor ili predvidljivo vrijeme skidanja s kolosijeka. Te podatke prometnik priopćava i prilikom prednajavljanja.

12

Ako pružno vozilo vozi do sljedećega kolodvora, onda je potrebno dati i njegovu analizu koja se daje analogno analizi vlaka.

Pružna vozila koja voze do nekoga mjesta na pruzi te se vraćaju u otpremni kolodvor ili se skidaju s kolosijeka, obvezatno se otpremaju u uvjetima zatvorenosti pruge odnosno kolosijeka.

9. O odlasku pružnog vozila iz nezaposjednutog TK-kolodvora ili s pruge TK-dispečer obavještava sljedeći TK-kolodvor i određuje ulazni kolosijek.

10. O skidanju pružnog vozila s kolosijeka na pruzi odnosno s kolodvorskog kolosijeka te o nastavljanju vožnje odnosno o povratku u kolodvor nakon zadržavanja na pruzi, vođa pružnog vozila obavještava prometnika vlakova, a na TK-prugama TK-dispečera.

11. Na međukolodvorskim odsjecima opremljenima brojilima osovina prvi vlak nakon vožnje pružnog vozila otprema se u kolodvorskom razmaku, ali samo u slučaju ako dođe do kvara ili smetnje na signalno-sigurnosnom uređaju.

3

12. Pružno vozilo daljnju vožnju pokraj izlaznoga odnosno ulaznog signala kolodvora smije nastaviti:

- a) ako skretničar daje signalni znak "Naprijed" odnosno ako je vođa pružnog vozila preko telekomunikacijskog sredstva dobio dopuštenje za daljnju vožnju
- b) u kolodvorima bez ulaznih signala pružno vozilo se mora zaustaviti pred ulaznom skretnicom i u kolodvor smije ući tek nakon što dobije odobrenje prometnika vlakova.

3 | 13. O dolasku pružnog vozila i njegovu smještanju unutar međnika, prometnik vlakova uvjerava se osobno, odnosno na način određen u Poslovnom redu kolodvora I. dio.

Dolazak pružnog vozila prethodnom kolodvoru mora se javiti u obliku odjave.

Nakon završetka vožnje pružnog vozila, prometnik vlakova u kolodvoru koji je službena mjesta na pruzi i vođe pružnih radova obavijestio o odlasku vozila mora ih izvijestiti i o završetku vožnje tj. da je pružno vozilo stiglo u sljedeći kolodvor odnosno da je skinuto s kolosijeka.

Završetak vožnje na pruzi te skidanje vozila s kolosijeka vođa pružnog vozila javlja jednome i drugom susjednom kolodvoru, a na TK-prugama TK-dispečeru, i to mora upisati u propusnicu.

O dolasku pružnog vozila u susjedni kolodvor te o skidanju s pruge, prometnik vlakova izvještava i skretničko osoblje.

14. Sve zapovijedi, izvještaji i podaci u svezi s kretanjem pružnog vozila moraju se evidentirati.

15. Istodobna vožnja više odvojenih pružnih vozila u istom smjeru između dvaju susjednih kolodvora dopuštena je pod uvjetom da razmak između pojedinih vozila ne bude manji od 400 m i pod uvjetom da vidik u daljinu nije spriječen. Svako od tih vozila mora imati svojega vođu i posebnu propusnicu.

Kod vožnje više pružnih vozila, vođa prvog pružnog vozila određuje radnika koji će drugim pružnim vozilima davati signalni znak "Naprijed".

Kod vožnje više pružnih vozila, svako pružno vozilo mora stati ispred cestovnog prijelaza i vožnju nastaviti nakon njegova zaštićivanja.

Kad se pružna vozila kreću jedno za drugim, izvještaj o odlasku i dolasku daje se za svako pružno vozilo posebno.

Kada se dva pružna vozila ili više njih iz susjednih kolodvora otpremaju ususret jedno drugome ili jedna drugima, tada razmak između kilometarskih položaja prvih pružnih vozila otpremljenih iz suprotnih smjerova ne smije biti manji od 400 m.

11

16. Vlak iza pružnog vozila smije se otpremiti samo nakon primitka izvještaja da je pružno vozilo stiglo u sljedeći kolodvor ili da je skinuto s kolosijeka.

Ako taj izvještaj nije primljen a već je proteklo vrijeme propisano u propusnici, prometnik vlakova, a na TK-pruzi TK-dispečer, provjerava stanje sa sljedećim kolodvorom odnosno s drugim službenim i radnim mjestima na pruzi i prema potrebi izdaje zapovijed za skidanje pružnog vozila s kolosijeka odnosno pruge.

17. Na prugama s ograničenim radnim vremenom prometnika vlakova pružna vozila mogu voziti samo između dvaju kolodvora u kojima se obavljaju prometni poslovi, pod uvjetom da je omogućeno sporazumijevanje vođe pružnog vozila s jednim od tih dvaju službenih mjesta.

18. Kad je sporazumijevanje nemoguće, vožnja pružnog vozila dopuštena je samo u slučajevima pružanja pomoći kod izvanrednih događaja.

19. Vožnju pružnog vozila između kolodvora i mjesta izvođenja radova na pruzi za vrijeme zatvorene pruge-kolosijeka reguliraju prometnik vlakova i šef radova. U tu svrhu mjesto radova na pruzi mora biti opskrbljeno telekomunikacijskim sredstvom zbog sporazumijevanja sa susjednim kolodvorima i zaposjednutim cestovnim prijelazima.

12 |

3 | Ako se na jedan međukolodvorski odsjek otprema više od jednog pružnog vozila, za svako pružno vozilo mora se ispostaviti posebna propusnica.

12 | 20. Uputom 42 detaljnije su propisani uvjeti kretanja pružnih vozila u uvjetima zatvorenosti pruge.

Članak 67.

Vozna brzina pružnog vozila

1. Najveća dopuštena brzina pružnog vozila propisana je njegovim tehničkim značajkama i ne smije biti veća od 30 km/h.

Najveća dopuštena brzina pružnog vozila mora biti ispisana na vidljivu mjestu na njemu.

Vozna brzina pružnog vozila kroz tunel ne smije biti veća od 20 km/h.

Vožnja pružnog vozila koje je utovareno dugačkim predmetima, kroz kolodvor mora biti u pravac. Samo u opravdanim slučajevima vožnja smije biti u skretanje i to s najviše 5 km/h.

2. Kad pružno vozilo gura prikolicu, brzina ne smije biti veća od 10 km/h.

Glava XVI.

REGULIRANJE PROMETA VLAKOVA ZA VRIJEME SMETNJI I KVAROVA NA SIGNALNO-SIGURNOSNIM UREĐAJIMA I NEISPRAVNOSTI NA SREDSTVIMA ZA SPORAZUMIJEVANJE

Članak 68.

Reguliranje prometa vlakova za vrijeme smetnji i kvarova na signalno-sigurnosnim uređajima

- 3 1. Kad se pomoću određenih vidnih i čujnih pokazivača povratnog javljanja o stanju ili temeljem priopćenja s pruge ustanovi bilo kakva neispravnost u radu signalno-sigurnosnog uređaja u kolodvoru odnosno na pruži, prometnik vlakova ustanovljuje vrstu nastale smetnje ili kvara te poduzima mjere potrebne za odvijanje sigurnog prometa.

Postupak za ustanovljivanje i otklanjanje smetnji i kvarova propisan je u napatku za rukovanje svakim pojedinim signalno-sigurnosnim uređajem.

Prometnik vlakova o neispravnosti odmah mora obavijestiti poslove koji održavaju signalno sigurnosne uređaje, a smetnju ili kvar upisati u bilježnik smetnji i prometni dnevnik. Ti poslovi u propisanom vremenu moraju ustanoviti i otkloniti smetnju ili kvar.

Nakon ustanovljivanja smetnje ili kvara ti poslovi obavještavaju prometnika vlakova o vrsti, mjestu, uzroku i predviđenom trajanju neispravnosti, a kada smetnju ili kvar otklone o tome obavještavaju prometnika vlakova i u bilježnik smetnji upisuju opis smetnje ili kvara i vrijeme trajanja neispravnosti.

Sve smetnje i kvarove koji su imali utjecaj na siguran i uredan tijek prometa prometnik vlakova mora prijaviti prometnom dispečeru područne prometne operative. 9

Uporaba tastera s brojiлом mora se evidentirati u dnevnik prometnika vlakova iza zadnjeg upisanog podatka prije uporabe tastera. Evidentira se točno vrijeme, redni broj koji je uporabljen i razlog uporabe.

Prometnik vlakova mora o smetnji ili kvaru obavijestiti kolodvorsko i pružno osoblje kojeg se to tiče. 3

Brzina vlakova koji voze u kolodvorskom razmaku zbog smetnji, kvarova ili isključenja signalno-sigurnosnih uređaja ne smije biti veća od 100 km/h.

2. Ako se kod rukovanja signalno-sigurnosnim uređajem vozni put ne može formirati uporabom tastera, on se formira pojedinačnim postavljanjem skretnica odnosno postavljanjem skretnica na samom mjestu.

3. Kod potpunog prekida u napajanju signalno-sigurnosnog 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 sukladno napatku o rukovanju signalno-sigurnosnim uređajem. Slobodnost kolosijeka, međnika i skretnica u putu proklizavanja mora se provjeriti na samome mjestu. Cestovni prijelazi zaštićuju se na način propisan u napatku za rukovanje cestovnim prijelazom.

4. Za vrijeme neispravnosti ulaznoga i zaštitnog 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 signalno-sigurnosni uređaj, izlazak vlaka iz kolodvora također se može signalizirati signalnim znakom "Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h". Ako se iza glavnoga signala nalazi cestovni prijelaz čiji je uređaj za osiguranje neispravan ili je cestovni prijelaz iznimno nezaposjednut te takav cestovni prijelaz nije moguće zaštititi, uz dopuštenje za prolazak pokraj glavnog signala odnosno prije uključivanja signalnoga znaka "Oprezna vožnja brzinom do 20km/h" 9 11

11 | strojovođa mora biti obaviješten o tome da je taj cestovni prijelaz neosiguran.

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:

- 9 |
- da je izlazni signal (oznaka signala) za određeni kolosijek neuporabljiv i da ne vrijedi
 - da je prolazak pokraj toga signala dopušten.

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 je izlazni signal (oznaka signala) u određenom kolodvoru za određeni kolosijek neuporabljiv i da ne vrijedi
- da je prolazak pokraj izlaznoga signala dopušten uz davanje signalnoga znaka "Naprijed" pokraj njega.

11 | Ako se strojovođi pismenim nalogom, RDU-om ili telefonom dopusti prolazak pokraj neispravnoga ulaznoga, izlaznoga ili zaštitnog signala uz davanje signalnoga znaka "Naprijed" ili bez davanja toga znaka, to znači da strojovođa preko skretničkoga područja treba voziti ograničenom brzinom propisanom u knjižici voznoga reda, ali ne više od 50 km/h, osim onda kada prometnik vlakova strojovođu obavijesti da je brzina zbog stanja skretnica smanjena. Ako se daje signalni znak "Naprijed" a da prometnik vlakova prije toga strojovođi pismenim nalogom ili usmeno nije dao dopuštenje za prolazak, nego ga je o dopuštenju za prolazak usmeno obavijestio drugi kolodvorski radnik, to znači da strojovođa treba postupiti kao da glavni signal pokazuje signalni znak "Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h".

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.

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.

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.

Odredbe ove točke propisane za strojovođu vrijede i za vozača vozila za posebne željezničke namjene.

5. Za vrijeme isključenja signalno-sigurnosnog 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

6. 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 signalno-sigurnosnog uređaja za otpremu vlakova, vlakovi se otpremaju u kolodvorskom razmaku.

U slučajevima iz stavka 1. i 2. ove točke promet vlakova regulira se na način propisan ovim pravilnikom.

Vlakovi koji voze u kolodvorskom razmaku odnosno od prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen do onoga prostornog signala koji signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju, moraju voziti smanjenom brzinom prema vidljivosti i terenskim prilikama na pruzi, 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 smetnje ili kvara ne može dobiti privola pomoću signalno-sigurnosnog 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. 1 3

Vlakovi u oba smjera moraju voziti smanjenom brzinom sve dok radnik poslova za održavanje pruga ne ustanovi da smetnja ili kvar nije nastala zbog oštećenja tračnice ili drugog nedostatka na kolosijeku u odnosnome blokovnome prostornom odsjeku. Ako se ustanovi takva smetnja ili kvar, radnik poslova za održavanje pruga, ovisno o vrsti nedostatka na kolosijeku, mora odrediti brzinu kojom vlakovi mogu voziti do popravka pruge. 3

Za smetnje i kvarove nastale na skretnicama ili izoliranim odsjecima obavještavaju se istodobno poslovi kojima je dužnost održavanje signalno-sigurnosnih uređaja te poslovi za održavanje pruga. Ukoliko je nastala smetnja ili kvar samo na SS postrojenjima, pa je radnik za njihovo održavanje utvrdio tu činjenicu i upisao u Prometni dnevnik kolodvora, tada o smetnji ili kvaru ne treba 1

2 obavještavati poslove za održavanje pruga. U tome slučaju ne primjenjuju se odredbe stavka 4. i 5. ove točke.

3 Smetnje i kvarove koji se odnose na uređaje APB i MO prijavljuje kolodvor koji ima privolu smjera vožnje.

1 Smetnje i kvarove na automatskim uređajima za osiguranje cestovnih prijelaza s daljinskom kontrolom prijavljuje kolodvor koji ima kontrolu. Obavijest o kvaru daje se susjednom kolodvoru i službi održavanja SS uređaja, a u slučaju smetnje samo službi za održavanje SS uređaja.

3 Ako se na međukolodvorskom odsjeku s brojilima 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. ove točke. Vlakovi moraju voziti u kolodvorskom razmaku za vrijeme neispravnosti uređaja s brojilima osovina, a ostali uvjeti vožnje određuju se u skladu s odredbama napatka za rukovanje odnosnim signalno-sigurnosnim uređajem.

2 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 (vrijede odredbe stavka 4. i 5.).

3 7. Kolodvor koji nakon nastale smetnje ili kvara 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.

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.

1 8. Osoblje svih vlakova na jednokolosiječnoj pruzi i pruzi s obostranim prometom, a na dvokolosiječnoj pruzi samo osoblje uzastopnih vlakova, pismenim nalogom obavještava se o tome da se promet vlakova odvija u kolodvorskom razmaku te o tome koji prostorni signali iznimno ne vrijede i koji su cestovni prijelazi

nezaštićeni, a kada je neuporabljiv prvi prostorni signal ispred ulaznog signala, da se od njega mora voziti smanjenom brzinom, ali ne većom od 30 km/h. | 1

Prometnik vlakova u kolodvoru koji otprema vlak u kolodvorskom razmaku, pismenim nalogom mora obavijestiti osoblje vlaka još i o opreznoj vožnji i smanjenoj brzini u slučaju iz točke 6. ovog članka. U pismenom nalogu navodi se broj prostornog signala od kojega i broj prostornog signala do kojeg se mora voziti smanjenom brzinom.

Obavještavanje obavlja kolodvor koji otprema vlak u kolodvorskom razmaku. Ako vlak u tom kolodvoru nema zadržavanje, obavještava se preko kolodvora u kojemu vlak prije toga posljednji put ima zadržavanje.

9. Nakon strojovođina odnosno vlakovođina izvještaja da je vlak stao ispred prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili ispred neosvijetljenog prostornog signala, prometnici vlakova susjednih kolodvora moraju ustanoviti da na sljedećem prostornom odsjeku nema vlaka ili raskinutog dijela vlaka i da ne postoji neispravnost na uređaju za osiguranje cestovnog prijelaza.

10. Kad se ustanovi da nema smetnji za daljnju vožnju, a da uređaji ne omogućavaju kontrolu slobodnosti kolosijeka, dopuštenje za pokretanje pojedinog vlaka strojovođi odnosno vlakovođi daje prometnik vlakova sljedećeg kolodvora u nazočnosti prometnika vlakova prethodnog kolodvora fonogramom:

"Pruga za vlak br. do ulaznog signala (naziv kolodvora) slobodna. (prezime prometnika vlakova)".

Kad se na tome dijelu pruge nalaze cestovni prijelazi, u fonogramu se moraju navesti kilometarski položaji nezaštićenih cestovnih prijelaza.

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. Dopuštenje se daje strojovođi odnosno vlakovođi u nazočnosti prethodnog kolodvora fonogramom:

"Vlak br. ovdje, pruga za vlak br. do ulaznog signala (naziv kolodvora) slobodna. (prezime prometnika vlakova)"

Kad se na tome dijelu pruge nalaze cestovni prijelazi, u fonogramu se moraju navesti kilometarski položaji nezaštićenih cestovnih prijelaza.

1 | Ako se obavijest ili zapovijed daje preko RDU-a, prometnik vlakova narednog kolodvora mora se prije davanja zapovijedi sporazumjeti s prometnikom vlakova prethodnog kolodvora o potrebnim mjerama.

Za daljnju vožnju od ulaznog signala vrijede signalni znakovi ulaznog signala, ručni signalni znakovi, telefonsko odobrenje ili odobrenje preko RDU-a.

1 | 11. Kod izoliranih blokovnih prostornih odsjeka, prostorni signal može signalizirati signalni znak za zabranjenu vožnju zbog puknuća izolirane tračnice ili drugog nedostatka na kolosijeku koji može ugroziti vožnju vlaka te glede brzine kod daljnje vožnje zaustavljenog vlaka mora se postupiti sukladno odredbama točke 6. ovog članka.

12. Zapovijed za daljnju vožnju 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 u nazočnosti prometnika vlakova prethodnog kolodvora.

Zapovijed se daje samo za vožnju do sljedećega prostornog signala fonogramom:

"Od prostornog signala br. koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju - neosvijetljen, do sljedećega glavnog signala voziti oprezno prema preglednosti pruge, ali najviše s 30 km/h. Za daljnju vožnju od sljedećega prostornog signala mjerodavan je njegov signalni znak (prezime prometnika vlakova)."

Uzastopnim vlakovima koji su se u trenutku smetnje zatekli na pruzi, prometnik vlakova smije dati zapovijed o daljnjoj vožnji tek kad je prethodni vlak stigao cijeli u sljedeći kolodvor.

13. Kada se izlazni signal zbog neispravnosti kolodvorskoga signalno--sigurnosnog uređaja ne može postaviti u položaj koji signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju a uređaj omogućuje kontrolu slobodnosti prvog prostornog odsjeka, vlakovi se otpremaju u blokovnome prostornom razmaku.

1

Ako je u kolodvoru koji se nalazi na pruzi s APB-om izlazni signal neispravan, tada se strojovođa odnosno vozač vozila za posebne željezničke namjene o tome obavještava pismenim nalogom u čijemu se sadržaju mora navesti:

- da je izlazni signal (*naziv signala*) s određenoga kolosijeka neuporabljiv i da ne vrijedi
- da je prolazak pokraj njega dopušten
- da je do prvoga sljedećega prostornog signala potrebno voziti oprezno i prema preglednosti pruge brzinom do najviše 30 km/h te da su za nastavak vožnje mjerodavni signalni znakovi glavnih signala.

Uzastopni vlak otprema se na isti takav način pošto prethodni vlak napusti prvi prostorni odsjek.

9

Ako se pismeni nalog koji se ispostavlja zbog neispravnosti izlaznog signala u kolodvoru koji se nalazi na pruzi s APB-om ispostavlja u jednome od prethodnih kolodvora, u njemu se mora navesti:

- da je izlazni signal (*naziv signala*) u određenom kolodvoru s određenoga kolosijeka neuporabljiv i da ne vrijedi
- da je prolazak pokraj izlaznog signala dopušten uz davanje signalnoga znaka "Naprijed" pokraj njega.
- da je do prvoga sljedećega prostornog signala potrebno voziti oprezno i prema preglednosti pruge brzinom do najviše 30 km/h te da su za nastavak vožnje mjerodavni signalni znakovi glavnih signala.

Na prugama s APB-om vlakovi se ne smiju otpremiti s kolosijeka koji nisu opremljeni izlaznim signalom. Organizacijska jedinica prometa uz suglasnost nadležnih poslova HŽ-a može iznimno propisati način otpreme vlakova s takvih kolosijeka.

1

- 1 | 14. U slučaju neispravnosti uređaja MO-a postupa se sukladno naputku za rukovanje tim uređajem na odnosnoj pruži.
15. Pošto dobije obavijest o kvaru pružnoga dijela autostop-uređaja, prometnik vlakova o tome obavještava susjedni kolodvor na odnosnom međukolodvorskom odsjeku i mjerodavnu jedinicu za održavanje signalno-sigurnosnih uređaja. Dok se ne popravi kvar, sve vlakove potrebno je pismenim nalogom obavještavati o tome da je pružna baliza neispravna.
- 9 | O svim drugim dobivenim obavijestima o smetnjama i neispravnostima također je potrebno obavijestiti mjerodavnu jedinicu za održavanje signalno-sigurnosnih uređaja.
16. Pismeni nalog kojim se strojovođi određuje postupak za nastavak vožnje ispostavlja se u skladu s odredbama članka 35. točke 2. stavka 3. ovoga pravilnika.

Članak 69.

Reguliranje prometa vlakova za vrijeme smetnji i kvarova TK-uređaja

- 3 | 1. Kad se temeljem određenih vidnih i čujnih pokazivača povratnog javljanja o stanju ili temeljem priopćenja s pruge ustanovi bilo kakva neispravnost u radu signalno-sigurnosnog uređaja u kolodvoru odnosno na pruži opremljenoj telekomandnim uređajem, TK-dispečer ustanovljuje vrstu nastale smetnje ili kvara te poduzima mjere potrebne za odvijanje sigurnog prometa.

Postupak za ustanovljivanje i otklanjanje smetnji i kvarova propisan je u napatku za rukovanje svakim pojedinim signalno-sigurnosnim odnosno TK-uređajem.

TK-dispečer o smetnji ili kvaru odmah mora obavijestiti poslove kojima je dužnost održavanje signalno-sigurnosnih uređaja, a smetnju ili kvar upisati u bilježnik smetnji. Ti poslovi u propisanom vremenu moraju ustanoviti smetnju ili kvar i otkloniti je.

Nakon ustanovljivanja neispravnosti ti poslovi obavještavaju TK-dispečera o vrsti, mjestu, uzroku i predvidivom trajanju neispravnosti, a nakon otklanjanja smetnje ili kvara o tome obavještavaju TK-dispečera i u bilježnik smetnji upisuju opis i vrijeme trajanja neispravnosti.

Uporaba tastera s brojilom mora se evidentirati u dnevnik prometnika vlakova iza zadnjeg upisanog podatka prije uporabe tastera. Evidentira se točno vrijeme, redni broj koji je uporabljen i razlog uporabe.

2. Kad na TK-uređajima nastane takva smetnja ili kvar da TK-dispečer ne može osigurati vozne putove u nekom TK-kolodvoru, on izdaje zapovijed da se u tome kolodvoru signalno-sigurnosnim uređajem rukuje mjesno. Ako taj kolodvor nije zaposjednut, mora se zaposjesti prometnikom vlakova koji promet regulira sukladno zapovijedima TK-dispečera.

Kad se kod mjesnog rukovanja s KP vozni put ne može formirati, on se formira pojedinačnim postavljanjem skretnica. Ako je i takvo postavljanje nemoguće, skretnice se postavljaju lokalnim postavljачima ili na samom mjestu.

3. Kad nastupi smetnja ili kvar na uređajima između dvaju ili više susjednih kolodvora, TK-dispečer uvodi reguliranje prometa vlakova u kolodvorskom razmaku.

Kad se na dijelu TK-pruge vozni putovi ne mogu formirati iz SP, a moguće ih je formirati mjesnim signalno-sigurnosnim uređajem, TK-dispečer izdaje zapovijed da na tome dijelu pruge promet reguliraju prometnici vlakova.

U slučajevima iz st. 1. i 2. ove točke TK-dispečer određuje privremene granične TK-kolodvore, da se uvodi kolodvorski razmak, da promet reguliraju prometnici vlakova te o tome fonogramom obavještava zainteresirane kolodvore. Fonogram mora sadržavati vrijeme (sat i minutu) prekida reguliranja prometa pomoću TK. O tome se moraju obavijestiti i stalni granični TK-kolodvori na odnosnoj pruzi te rasporedni kolodvori.

4. TK-dispečer o stanju prometa na pruzi mora obavijestiti sve TK-kolodvore između kojih prestaje reguliranje prometa pomoću TK odnosno TK-kolodvore između privremenih graničnih TK-kolodvora.

Nakon što dobiju izvještaj o prestanku reguliranja prometa pomoću TK-uređaja, TK-kolodvori odmah moraju zaustaviti dolazeće vlakove i osoblje vlaka pismenim nalogom obavijestiti da se promet vlakova odvija u kolodvorskom razmaku.

5. Iz TK-kolodvora koji se nalazi na dijelu pruge na kojemu je prestalo reguliranje prometa pomoću telekomande odnosno iz privremenoga graničnog TK-kolodvora, vlak smije krenuti samo po zapovijedi prometnika vlakova.

6. O ponovnom uvođenju reguliranja prometa pomoću telekomande kolodvori se obavještavaju kao i o prestanku reguliranja prometa TK--uređajem.

7. Prestanak reguliranja prometa pomoću telekomande te njegovo ponovno uvođenje upisuje se u dnevnik TK-dispečera i dnevnik prometnika vlakova s navođenjem kada je promjena nastupila.

3 | 8. Za otpremu vlakova za vrijeme smetnji i kvarova vrijede odnosne odredbe ovog pravilnika. Osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogima koje ispostavljaju TK-kolodvori temeljem zapovijedi TK- -dispečera.

Kad se vlak otprema iz nezaposjednutog TK-kolodvora, izvještaje -zapovijedi daje TK-dispečer.

9. Kad se zbog smetnji ili kvarova na uređajima promet ustrojava u kolodvorskom razmaku, promet suprotnih i uzastopnih vlakova regulira se traženjem i davanjem dopuštenja i davanjem odjave i najave. 3

Kad TK-dispečer regulira promet u kolodvorskom razmaku, on daje zapovijedi za otpremu vlakova u kolodvorskom razmaku, a kad vlak stigne u TK-kolodvor, prometnik vlakova daje odjavu TK-dispečeru.

10. Kad se vlak zaustavi ispred prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili koji je neosvijetljen, strojovođa o tome mora obavijestiti TK-dispečera.

Nakon što je primio izvještaj, TK-dispečer najprije provjerava je li komanda dana pravilno i je li obavljena pravilno. Ako se ne radi o tome, istražiti će razlog neispravnosti. TK-dispečer zatim ustanovljuje da u sljedećem prostornom odsjeku nema vlaka ili dijela raskinutog vlaka te da na automatskom uređaju za osiguranje cestovnog prijelaza ne postoji neispravnost.

11. Ako se pouzdano ustanovi da za daljnju vožnju nema smetnji, TK-dispečer daje dopuštenje za pokretanje vlaka fonogramom:
"Pruga za vlak br. do ulaznog signala (naziv kolodvora) slobodna. (prezime TK-dispečera)"

Kad se izdaje zapovijed za daljnji postupak ispred prostornoga ili izlaznog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili koji je neosvijetljen, osoblje vlaka se mora obavijestiti i o tome da su cestovni prijelazi iza tih signala nezaštićeni, uz navođenje njihova kilometarskog položaja.

Dopuštenje za nastavak vožnje daje se prvom vlaku u smjeru vožnje. Za uzastopni vlak koji se u trenutku smetnje zatekao na pruzi dopuštenje za nastavak vožnje smije se dati tek kad je prethodni vlak ušao cijel u sljedeći kolodvor.

Za vožnju dalje od ulaznog signala vrijede signalni znakovi ulaznog signala, ručni signalni znakovi ili odobrenje dano preko telefona ili RDU-a.

3 | Vlakovi koji iz prethodnog TK-kolodvora nisu otpremljeni do davanja izvještaja o nastaloj smetnji ili kvaru, otpremaju se u kolodvorskom razmaku.

12. Dopuštenje za daljnju vožnju vlaka koji je stao ispred prostornog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili koji je neosvijetljen, kad uređaji omogućuju kontrolu slobodnosti kolosijeka, TK-dispečer daje samo za vožnju do prvoga sljedećeg prostornog signala koji je ispravan fonogramom:

"Od prostornog signala br. koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju - neosvijetljen do sljedećeg glavnog signala voziti oprezno prema preglednosti pruge, ali najviše s 30 km/h. Za vožnju dalje od prvog sljedećeg glavnog signala mjerodavan je njegov signalni znak (prezime TK-dispečera)

3 | Uzastopnim vlakovima koji su se u trenutku smetnje ili kvara zatekli na pruzi, TK-dispečer odnosno prometnik vlakova zapovijed o daljnoj vožnji smije dati tek kad je prethodni vlak stigao cijel u sljedeći kolodvor.

Kad se zbog neispravnosti kolodvorskoga signalno-sigurnosnog uređaja izlazni signal ne može postaviti u položaj da signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju, a taj uređaj omogućuje kontrolu slobodnosti prvoga prostornog odsjeka, vlakovi se otpremaju u blokovnom prostornom razmaku. Osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogom da je daljnja vožnja od izlaznog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju - neosvijetljen dopuštena bez davanja signalnog znaka "Naprijed" te da se do prvoga sljedećeg prostornog signala mora voziti oprezno prema preglednosti pruge, ali najviše s 30 km/h i da je za vožnju dalje od sljedećega prostornog signala mjerodavan njegov signalni znak. U tom slučaju uzastopni vlak se otprema na isti način nakon oslobađanja prvog prostornog odsjeka.

Članak 70.

Reguliranje prometa vlakova za vrijeme neispravnosti sredstava za sporazumijevanje

3

1. Kad su uređaji u kolodvoru i uređaji APB, MO ili TK (u daljnjem tekstu SS-uređaji) ispravni, a sredstva za sporazumijevanje između susjednih kolodvora djelomično neispravna, promet uzastopnih i suprotnih vlakova regulira se na redovan način pomoću tih 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, MO ili TK.

3

3. Kad na sredstvima za sporazumijevanje nastupi potpuna neispravnost i kad ni SS-uređaji nisu ispravni, na prugama s APB, MO ili TK zabranjuje se otprema vlakova na takav kolodvorski prostorni odsjek.

1

Na drugim prugama na kojima se promet vlakova redovno regulira sukladno odnosnim odredbama ovog pravilnika, isto tako zabranjuje se otprema vlakova na kolodvorske prostorne odsjeke na kojima je nastala potpuna neispravnost na sredstvima za sporazumijevanje.

4. 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, ali najviše s 30 km/h. Ako prostorni signal signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju, vlak nastavlja vožnju propisanom brzinom.

U protivnome, naprijed opisani postupak ponavlja se do ulaznog signala sljedećeg kolodvora. Cestovni prijelazi smatraju se nezaštićenim.

1 - kad ulazni signal nezaposjednutog TK-kolodvora signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju ili kad je neosvijetljen, a sporazumijevanje nemoguće, vlak ne smije nastaviti vožnju dok se ne uspostavi veza s TK-dispečerom ili ovlaštenim kolodvorskim radnikom ili dok mu se ne daje signalni znak "Naprijed". Ukoliko TK-kolodvor nije posjednut, vlak će nakon stajanja ispred ulaznog signala od tri minute nastaviti vožnju do ulazne skretnice prema preglednosti pruge ali najviše s 30 km/h i ispred nje stati. Osoblje vlaka će pregledati stanje skretnica i kolosijeka u voznom putu vlaka u kolodvoru, a zatim će prema preglednosti ući u kolodvor.

3 - kada ulazni signal nezaposjednutog kolodvora uključenog u APR signalizira zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, strojovođa će nakon neostvarenog sporazumijevanja s prometnim dispečerom i stajanja od 3 minute nastaviti vožnju do prve ulazne skretnice prema preglednosti pruge, ali najviše brzinom do 30 km/h, te ispred skretnice mora stati. Osoblje vlaka mora pregledati položaj i stanje skretnica te slobodnost kolosijeka u voznom putu vlaka, nakon čega vlak može prema preglednosti oprezno ući u kolodvor. Ako se takav slučaj dogodi kod predsignala ulaznog signala, nakon 3 minute stajanja do ulaznog signala treba voziti brzinom do 30 km/h, a od ulaznog signala postupa se prema signalnim znakovima ulaznog signala. Ako se takav slučaj dogodi sa izlaznim signalom osoblje vlaka mora pregledati skretnice na izlaznoj strani, nakon čega vlak može proći pored izlaznog signala i nastaviti vožnju prema preglednosti do prvog glavnog signala, ali najviše brzinom do 30 km/h.

- 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, vlakovođa odnosno strojovođa šalje radnika u sljedeći kolodvor. Kod vlaka samo sa strojovođom na vučnom vozilu, vlak čeka na radnika izaslanog iz kolodvora.

Glava XVIII.
USTROJBA PROMETA U POSEBNIM
UVJETIMA

Članak 71.

Izvanredni događaj

1. Pod izvanrednim događajem u željezničkom prometu podrazumijeva se događaj koji otežava ili onemogućava promet vlakova, ugrožava živote osoba ili nanosi materijalnu štetu.
2. Nakon svakog izvanrednog događaja zbog kojega je nastao prekid prometa ili koji je prouzrokovao veće kašnjenje vlakova te nakon događaja koji bi mogao prouzrokovati takve smetnje, moraju se poduzeti najhitnije mjere da se otklone njegove posljedice.
3. Izvanredni događaji imaju različite uzroke i posljedice te nije moguće odrediti za svaki slučaj što je sve potrebno poduzeti. Zbog toga prepušteno je osobnoj inicijativi željezničkog radnika da u danom slučaju poduzme mjere koje smatra potrebnima za očuvanje sigurnosti osoba i prometa te za što brže otklanjanje smetnji.
4. Način prijavljivanja izvanrednih događaja i vođenje evidencija o njima te način očevida i istrage izvanrednih događaja propisani su Pravilnikom o izvanrednim događajima i Uputom o postupcima pri istrazi izvanrednih događaja.

9

Članak 72.

Postupak kod jakog vjetra

1. Podroban postupak kod otpreme i vožnje vlaka za vrijeme trajanja jakog vjetra propisuje se posebnim propisom, pri čemu treba uzeti u obzir jačinu, smjer i trajanje vjetra, terenske prilike na pruži, ostvarene stalne zaštitne mjere i drugo, a što se mora propisati poslovnim redom kolodvora na prugama na kojima je tijekom godine moguć jak vjetar.
2. Tehničkim normama građevinskih i elektrotehničkih poslova posebno se propisuje način zaštite pruge od jakog vjetra.

Članak 73.

Zadržavanje vlaka u kolodvoru zbog elementarnih nepogoda

1. Kod iznenadnih elementarnih nepogoda kod kojih bi se mogla dogoditi nesreća, prometnik vlakova može zadržati vlak u kolodvoru sve dok se vremenske prilike ne poprave ili dok s pruge ne stigne izvještaj da za vlak nema opasnosti.

U takvim prilogama mora se postupiti s najvećom opreznošću. Ako je potrebno na prugu valja otpremiti lokomotivu da izvidi prilike, pri čemu strojovođa posebnu pozornost mora obratiti na ugrožena mjesta.

- 9
2. Kad je pruga iz bilo kojeg razloga neprohodna, a zapreka do dolaska prvog vlaka ne može se otkloniti, o tome se moraju odmah obavijestiti susjedni kolodvori koji će sporazumno s područnom prometnom operativom poduzeti mjere da se ne ugrozi propusnost pruge.
 3. Na prugama opremljenima zaštitnim mrežama i uređajima za javljanje lavina i odrona postupa se sukladno odredbama odnosnih naputaka za tu prugu.

Članak 74.

Postupak za vrijeme snježnih padalina i vijavice

1. Prije početka i za vrijeme zime moraju se poduzeti odnosno provoditi sve mjere propisane za obavljanje prometa u zimskim uvjetima.
2. Otklanjanje zapreka u prometu prouzrokovanih snijegom i snježnom vijavicom dužnost je osoblja građevinskih poslova.
3. Čišćenje snijega i leda u kolodvorima i drugim jedinicama regulirano je planovima za osiguranje prometa tijekom zime.
4. Kod jakih snježnih padalina koje bi mogle ugroziti prohodnost pruge, na zahtjev građevinskih poslova područna prometna operativa ili TK- dispečer uvode u promet mehanizaciju za čišćenje snijega. 9
5. Osoblje vlaka na pruzi 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.
6. Građevinski poslovi i kolodvori moraju izmjenjivati informacije o stanju snijega na pruzi i kolodvorskom prostoru.
7. Ako je vlak stao na pruzi zato što strojovođa smatra da će se vlak zaglaviti u snijegu ili zato što je čuvar pruge iz istog razloga dao signalni znak "Stoj", strojovođa sukladno Uputi za osiguranje prometa tijekom zime odlučuje hoće li pokušati probiti snijeg cijelim vlakom ili samo lokomotivom. Ako se u vlaku nalazi stručni radnik građevinskih poslova, odluku on donosi.

Članak 75.

Postupak kad je vidik u daljinu spriječen

1. Kad je zbog magle, vijavice i sličnoga vidik u daljinu spriječen te se i iz propisane daljine 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 cestovnim prijelazima ispred kojih su postavljene pružne opomenice, mora se češće davati signalni znak "Pazi".

Članak 76.

Prijevoz putnika, prtljage i stvari za vrijeme izvanrednog prekida prometa

- 9 | 1. Kad je vlak za prijevoz putnika zadržan u kolodvoru ili na pruzi zbog smetnje za njegovu daljnju vožnju, ovisno o mjesnim prilikama i mogućnostima, mora se organizirati prijevoz putnika i prtljage cestovnim vozilima o čemu odlučuje područna prometna operativa.
- 9 | 2. Kad je na prednji način nemoguće prevesti putnike preko mjesta zapreke, ili ako kolodvor dobije izvještaj da je vožnja nemoguća i na sljedećim dijelovima pruge odnosno na više mjesta, kolodvor uz prethodnu suglasnost područne prometne operative putnicima i radnicima priopćuje da je daljnje putovanje željeznicom nemoguće. Putnicima u vlaku daljnje putovanje osigurava se drugim prijevoznim sredstvima.
3. Ako je vlak već otišao na prugu mora se vratiti u kolodvor. Međutim, ako je stanje na pruzi takvo da se vlak ne može vratiti u kolodvor, a smetnja se ne može otkloniti brzo, putnici moraju biti prevezeni, ako je to potrebno i moguće, do najbližeg kolodvora ili naselja.

4. Putnicima koji čekaju prijevoz željeznicom, mora se priopćiti izvještaj dobiven o stanju na pruzi. O ponovnom otvaranju prometa putnici se obavještavaju preko sredstava javnog izvještavanja.

5. Glede stvari koje se prevoze željeznicom, moraju se poduzeti mjere za njihovo očuvanje i smještaj sukladno transportno-manipulativnim propisima.

6. Kad će prekid na pruzi trajati dulje vrijeme, promet na tom dijelu pruge mora se prekinuti ili ograničiti. O tome se moraju obavijestiti svi kolodvori i strane željezničke uprave sukladno postojećim propisima.

7. Također moraju se priopćiti uvjeti pod kojima će se putnici, prtljaga i stvari primati na prijevoz i način na koji će se postupiti sa stvarima već primljenima na prijevoz.

Članak 77.

Postupak kad vozila odbjegu ili kad se vlak raskine

1. Kad vozila odbjegu iz kolodvora ili s nekog mjesta na pruzi, o njihovom odbjegu odmah moraju se izvijestiti susjedni kolodvori, odjavničari, čuvari cestovnih prijelaza, čuvari pruge i radnici koji izvode radove na pruzi.

2. Kad skretničar i osoblje pruge doznaju da su vozila ili dio vlaka odbjegli, čuvari cestovnih prijelaza odmah moraju zaštititi cestovne prijelaze, a potom uporabiti sva sredstva s kojima raspolažu da zaustave vozila koja su odbjegli.

Kad je po jačini i smjeru vjetra ili po nagibu pruge zaključuje da odbjegla vozila dolaze u susret vlaku, vlak se mora odmah zaustaviti i strojovođa obavijestiti o odbjeglom vozilima kako bi poduzeo odgovarajuće mjere.

3. Kad kolodvor dobije izvještaj da su vozila odbjegla, sve nazočno osoblje mora uporabiti sve mjere da se ova zaustave, a da se pritom ne izlože opasnosti oni sami a ni putnici i osoblje ako se možebitno nalazi u vozilima.

Potrebna sredstva i način zaustavljanja prema prilikama moraju se primjenjivati za svaki pojedini slučaj.

Opće mjere koje treba poduzeti jesu sljedeće: skretnice se moraju postaviti tako da odbjegla vozila voze na sporedni kolosijek, nakon čega se duž kolosijeka na obje tračnice nabacuje šljunak i pijesak te postavljaju papuče.

4. 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 izvještaj da je svaka opasnost otklonjena.

5. 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.

Ako na odbjeglom vozilima nema putnika ili osoblja ova vozila se mogu pustiti i na prazan krnji kolosijek.

6. Odbjegla vozila mogu se zaustavljati i lokomotivom koja se ispred vozila mora kretati odgovarajućom brzinom kako bi je odbjegla vozila mogla sustići.

7. 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.

Glava XIX.

PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 78.

Prijelazne i završne odredbe

1. Ovaj pravilnik stupa na snagu 8. dana od dana objave u Službenom vjesniku Hrvatskih željeznica, a primjenjivat će se od 24.05.1998. godine.
2. Danom početka primjene ovog pravilnika prestaju vrijediti:
 - Saobraćajni pravilnik (Pravilnik 2, ZJŽ broj 656/81) sa svim izmjenama, dopunama i tumačenjima
 - Uputstvo o prometu vlakova bez vlakopravnog osoblja, samo sa strojovođom na vučnom vozilu (Uputstvo 44, ZJŽ broj 1500/83) sa svim izmjenama, dopunama i tumačenjima
 - Uputstvo za obavljanje prometne službe na prugama opremljenim automatskim pružnim blokom i uređajem međukolodvorske zavisnosti (Uputstvo 45, ZJŽ broj 506/90) sa svim izmjenama, dopunama i tumačenjima
 - Uputstvo za obavljanje prometne službe na prugama opremljenim telekomandom (Uputstvo 46, ZJŽ broj 3376/86) sa svim izmjenama, dopunama i tumačenjima
 - Uputstvo o signaliziranju kraja vlaka završnim signalom (Uputstvo 55, ZJŽ broj 5991/74) sa svim izmjenama, dopunama i tumačenjima

- Uputa o prometu vlakova bez vlakopravnog osoblja samo sa strojovođom na vučnom vozilu na prugama Hrvatskih željeznica (ŽTP Zagreb broj 174/90) sa svim izmjenama, dopunama i tumačenjima
 - Upute o reguliranju prometa radnih vlakova i pružnih vozila za vrijeme zatvora pruge - kolosijeka na području SOUR ŽTP Zagreb (SOUR ŽTP Zagreb broj 756/81) sa svim izmjenama, dopunama i tumačenjima
 - Upute o prometu vlakova i manevarskih sastava do nekog mjesta na otvorenoj pruzi (SOUR ŽTP Zagreb broj 811/81) sa svim izmjenama, dopunama i tumačenjima
 - Privremena uputa o označavanju vlakova na prugama Hrvatskih željeznica (Uputa 30, Službeni vjesnik broj 3/93)
 - Uputa o postupku sa završnim signalima na području Hrvatskog željezničkog poduzeća (Uputa 55), sa svim izmjenama, dopunama i tumačenjima
 - Naredbe trajne vrijednosti iz Zbirke uz Opće kazalo broj: 2/66, 3/66, 4/66, 3/67, 4/67, 5/67, 6/67, 2/69, 6/69, 1/70, 3/70, 4/70, 7/71, 1/72, 3/72, 7/72, 1/73, 7/73, 1/74, 3/74, 5/75, 7/75, 2/76, 4/76, 6/76, 10/76, 2/77, 6/77, 10/78, 1/79, 2/79, 1/81, 4/82, 3/83, 4/83, 4/85, 7/ 85, 2/86, 3/86, 4/86, 1/89, 3/90, 5/90, 9/90, 10/90, 2/91, 3/94.
3. Ustrojbene jedinice moraju poduzeti sve ustrojbene mjere da bi se pripremile za rad sukladno ovom Pravilniku.

Broj: U-82-22/97.
Zagreb, 29.siječnja 1997.

Predsjednik Uprave
Marijan Klarić, dipl.ing., vr.

Prilog I.

FONOGRAMI KOJI SE RABE NA PRUGAMA OPREMLJENIMA TELEKOMANDNIM UREĐAJEM

1. Traženje i davanje odobrenja za mjesno rukovanje uređajima daje se fonogramom:

"Broj ... TK-kolodvoru potrebno je mjesno rukovanje uređajima zbog (manevriranja, čišćenja skretnica i sl.) u vremenu od ... sati ... min. do ... sati ... min. (prezime prometnika vlakova)."

"Broj ... TK-kolodvoru odobrava se mjesno rukovanje uređajima zbog (manevriranja, čišćenja skretnica i sl.) u vremenu od ... sati ... min. do ... sati ... min. (prezime TK-dispečera)."

"Broj ... u TK-kolodvoru mjesno rukovanje uređajima završeno u ... sati ... min. (prezime prometnika vlakova)."

2. Obavješćavanje TK-dispečera da je vlak spreman za polazak daje se fonogramom:

"Broj ... vlak br. u TK-kolodvoru spreman za polazak u ... sati ... min. (prezime prometnika vlakova - vlakovođe odnosno strojovođe)."

3. Traženje i davanje dopuštenja za manevriranje pokraj signala "Granica manevriranja" i ulaznog signala daje se fonogramom:

a) na jednokolosiječnoj pruzi:

"Broj ... TK-kolodvoru odobrite manevriranje pokraj signala "Granica manevriranja" - ulaznog signala prema TK-kolodvoru od ... sati ... min. (prezime prometnika vlakova)."

"Broj ... TK-kolodvoru odobrava se manevriranje pokraj signala "Granica manevriranja" - ulaznog signala prema TK-kolodvoru od ... sati ... min. (prezime TK-dispečera)."

"Broj ... u TK-kolodvoru ... manevriranje pokraj signala "Granica manevriranja" - ulaznog signala u TK-kolodvoru završeno u ... sati ... min. (prezime prometnika vlakova)."

b) na dvokolosiječnoj pruzi:

"Broj ... TK-kolodvoru odobrite manevriranje pokraj signala "Granica manevriranja" - ulaznog signala po pravilnom - nepravilnom kolosijeku prema TK-kolodvoru od ... sati ... min. (prezime prometnika vlakova)."

"Broj ... TK-kolodvoru odobrava se manevriranje pokraj signala "Granica manevriranja" - ulaznog signala po pravilnom - - nepravilnom kolosijeku prema TK-kolodvoru od ... sati ... min. (prezime TK-dispečera)."

"Broj ... u TK-kolodvoru ... manevriranje pokraj signala "Granica manevriranja" - ulaznog signala prema TK-kolodvoru završeno u ... sati ... min. (prezime prometnika vlakova)."

4. Promet vlaka do nekog mjesta na pruzi daje se fonogramom:

a) na jednokolosiječnoj pruzi:

"Broj ... odobrite vlaku br. vožnju iz TK-kolodvora prema TK-kolodvoru do km od ... satimin. koji se vraća odnosno nastavlja vožnju. (prezime prometnika vlakova)."

"Broj ... odobrava se vlaku br. vožnja iz TK-kolodvora prema TK-kolodvoru do km od ...sati ... min. koji se vraća odnosno koji nastavlja vožnju.(prezime TK-dispečera)."

b) na dvokolosiječnoj pruzi:

"Broj ... odobrite vlaku br. vožnju iz TK-kolodvora do km po pravilnom - nepravilnom kolosijeku od ... sati ... min. do ... sati ... min. koji se vraća odnosno nastavlja vožnju. (prezime prometnika vlakova)."

"Broj ... odobrava se vlaku br. vožnja iz TK-kolodvora prema TK-kolodvoru do km po pravilnom - nepravilnom kolosijeku od ... sati ... min. do ... sati ... min. koji se vraća odnosno nastavlja vožnju. (prezime TK-dispečera)."

Nakon obavljene vožnje prometnik vlakova na jednokolosiječnoj odnosno dvokolosiječnoj pruzi predaje TK-dispečeru sljedeći fonogram:

"Broj ... vlak br. stigao cijel u TK-kolodvor u ... sati ... min. (prezime prometnika vlakova)."

6. Zahtjev za vožnju pružnog vozila traži se i odobrava fonogramom:

"Broj ... odobrite vožnju pružnog vozila s prikolicom - bez prikolice od TK-kolodvora do TK-kolodvora s polaskom u ... sati ... min. i najkasnijim dolaskom u TK-kolodvor u sati min. (prezime prometnika vlakova -vođe pružnog vozila)."

"Broj ... odobrava se vožnja pružnog vozila s prikolicom - bez prikolice od TK-kolodvora do TK-kolodvora s polaskom u sati min. i najkasnijim dolaskom u TK-kolodvor u sati min. (prezime TK-dispečera)."

Nakon obavljene vožnje pružnog vozila prometnik vlakova odnosno vođa pružnog vozila predaje TK-dispečeru sljedeći fonogram:

"Broj ... pružno vozilo s prikolicom - bez prikolice prispjelo u TK-kolodvor u sati min. (prezime prometnika vlakova-vođe pružnog vozila)."

7. Vožnja pružnog vozila do nekog mjesta na pruzi traži se i odobrava fonogramom:

"Broj ... odobrite vožnju pružnog vozila s prikolicom - bez prikolice iz TK-kolodvora do km s polaskom u sati min. koje će se vratiti najkasnije do sati min. (prezime prometnika vlakova - vođe pružnog vozila)."

"Broj ... odobrava se vožnja pružnog vozila s prikolicom - bez prikolice iz TK-kolodvora do km s polaskom u sati min. i najkasnijim povratkom u sati min. (prezime TK-dispečera)."

8. Zatvor pruge i kolosijeka traži se i odobrava fonogramom:

"Broj ... odobrite početak predviđenoga - nepredviđenoga zatvora pruge - kolosijeka između TK-kolodvora i u vremenu od sati min. do sati min. (prezime prometnika vlakova)."

"Broj ... odobrava se početak zatvora pruge - kolosijeka između TK-kolodvora i od sati min. do sati min. (prezime TK-dispečera)."

"Broj ... zatvor pruge - kolosijeka između TK-kolodvora i završen, pruga - kolosijek slobodan za promet redovnom - smanjenom brzinom od ... km/h u sati min. (prezime prometnika vlakova)."

9. Zapovijed TK-dispečera za osiguranje voznog puta za ulazak - izlazak - prolazak vlaka u TK-kolodvoru daje se fonogramom:

"Broj ... u TK-kolodvoru mjesnim rukovanjem osigurajte ulazak - izlazak - prolazak za vlak br. na - sa - kroz kolosijek. (prezime TK-dispečera)."

10. Priopćenje da glavni signal signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju - neosvijetljen daje se fonogramom:

"Priopćenje broj ... vlak br. od g. prostorni - ulazni - - izlazni signal broj između TK-kolodvora i signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju - neosvijetljen. (prezime vlakovođe odnosno strojovođe)."

Odobrenje da vlak može proći pokraj glavnog signala koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju - neosvijetljen daje se fonogramom:

"Broj ... vlak br. može proći pokraj prostornog - zaštitnog - - izlaznog signala br. koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju - neosvijetljen. Do sljedećega glavnog signala voziti oprezno prema preglednosti pruge najviše sa 30 km/h. Cestovni prijelaz u km ... nezaštićen. Za daljnju vožnju od sljedećega glavnog signala mjerodavan je njegov signalni znak. (prezime TK-dispečera)."

"Broj ... vlak br. može proći pokraj ulaznog signala TK-kolodvora broj ... koji signalizira signalni znak za zabranjenu vožnju - neosvijetljen. Vlak smije ući u TK-kolodvor s oprežnošću. Cestovni prijelaz u km ... nezaštićen. (prezime TK-dispečera)."

Prilog II.

UVJETI ZA VOŽNJU VLAKA BEZ VLAKOPRATNOG OSOBLJA SAMO SA STROJOVOĐOM NA VUČNOM VOZILU

(SV-bez)

Članak 1.

Uvjeti za pruge

1. Promet vlakova samo sa strojovođom na vučnom vozilu bez vlakopratnog osoblja dopušta se na pruzi s nagibom do 25 ‰ i prugama opremljenima radiodispečerskim uređajem (u daljem tekstu RDU).
2. Osim uvjeta iz prednje točke, pruga na kojoj vlakovi voze s posjedom SV-bez mora ispunjavati i najmanje jedan od sljedećih uvjeta:
 - a) da je opremljena automatskim pružnim blokom (APB)
 - b) da je opremljena uređajima za međukolodvorsku ovisnost (MO)
 - c) da je opremljena telekomandnim uređajem (TK)
 - d) da se prometom na pruzi upravlja iz središnjeg mjesta
 - e) da su pruga i vučna vozila opremljeni autostop-uređajima (AS).

Kad je autostop-uređaj jedini uvjet za uvođenje prometa sukladno ovom prilogu, tada sva vučna vozila moraju imati ispravan i uključen AS-uređaj.

Članak 2.

Uvjeti za telekomunikacije

- 1 | 1. Pruge na kojima vlakovi voze s posjedom SV-bez moraju biti opremljene RDU-om.

Kad tijekom vožnje dođe do neispravnosti RDU-a, vlak smije nastaviti vožnju do prvoga sljedećeg kolodvora u kojemu strojovođa mora tražiti drugoga strojovođu ili vlakopratelja.

Članak 3.

Uvjeti za vučna vozila

1. Vučna vozila koja voze samo sa strojovođom moraju biti opremljena radiodispečerskim uređajem i ispunjavati uvjete iz Pravilnika za vuču.
2. Kad dođe do neispravnosti uređaja za upravljanje vučnim vozilom u čelnoj upravljačnici, vlak ne smije nastaviti daljnju vožnju uporabom stražnje upravljačnice već se mora tražiti pomoćno vučno vozilo.

Članak 4.

Uvjeti za vlak

1. Na prugama koje ispunjavaju propisane uvjete mogu voziti vlakovi s posjedom SV-bez:

- a) vlakovi za prijevoz putnika ako je otvaranje i zatvaranje vrata usklađeno s izmjenom putnika i ako strojovođa vodećeg vozila može prije polaska vlaka putem odgovarajućih pokazivača utvrditi da su vrata za ulazak odnosno izlazak putnika zatvorena. | 1
- b) vlakovi koji prevlače prazne putničke garniture i | 1
- c) teretni vlakovi, osim sabirnih i vojnih vlakova. | 1

Na dionicama pruga na kojima pomoću signalno-sigurnosnog uređaja odnosno preko skretničara nije moguće ustanoviti da je vlak u kolodvor ušao cijel i potpuno, vlakovi čija je duljina prekoračena ne smiju voziti bez vlakopratnje. | 11

2. Kad nastupi potreba iznimnog manevriranja kod vlaka SV-bez u kolodvoru bez manevarskog osoblja, dužnost rukovatelja manevrom obavlja prometnik vlakova.

Članak 5.

Pregled pruga odnosno dijelova pruga na kojima vlakovi mogu voziti s posjedom SV-bez

1. Pruge odnosno dijelovi pruga koji ispunjavaju uvjete za vožnju vlaka samo sa strojovođom na vučnom vozilu jesu:

12

Oznaka pruge	Skraćeni naziv pruge	Dijelovi pruge koji ispunjavaju 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 Gk - Sisak Caprag
M105	Novska - Tovarnik - DG	cijela pruga
M201	DG - Botovo - Dugo Selo	cijela pruga
M202	Zagreb Gk - Rijeka	Zagreb Gk - Moravice
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 III.

SIGNALIZIRANJE KRAJA VLAKA ZAVRŠNOM PLOČOM

1. Svaka lokomotiva, osim manevarske, kao svoju opremu mora imati završnu signalnu ploču sukladno Signalnom pravilniku.

2. Određeni broj završnih signalnih ploča mora biti pohranjen kao pričuva u jedinicama za vuču vlakova odnosno kolodvorima i ukrižjima.

3. Preuzimanje i stavljanje završne signalne ploče na stražnju stranu posljednjeg vozila te skidanje, prenošenje i predaju strojnom osoblju obavlja:

1 | - vlakopratitelj kod vlakova s vlakopratnim osobljem

- kolodvorski radnik odnosno pratitelj lokomotiva određen poslovnim redom kolodvora ili kolodvorski radnik kojega odredi prometnik vlakova, i to za svaki slučaj posebno

1 | - pomoćnik strojovođe kod vlakova bez vlakopratnje kad u kolodvoru osim prometnika vlakova nema drugoga kolodvorskog osoblja.

4. Kod lokomotivskih vlakova i potiskivalice završnu signalnu ploču postavlja i skida pomoćnik strojovođe odnosno strojovođa.

5. Pri preuzimanju i vraćanju završne signalne ploče između kolodvorskoga i lokomotivskog osoblja, mora se ustanoviti njezina ispravnost.

6. Završna signalna ploča postavlja se na odgovarajući držač na stražnjem vozilu u vlaku ili na drugo prikladno mjesto, vodeći računa o njezinoj stabilnosti i vidljivom signaliziranju kraja vlaka.

7. U krajnjem kolodvoru vlaka ili kolodvoru izmjene vučnog vozila, određeni kolodvorski radnik sačekuje vlak na mjestu na kojemu se očekuje da će se zaustaviti lokomotiva i odmah nakon zaustavljanja vlaka strojovođi predaje završnu signalnu ploču iz pričuve kako bi se izbjeglo zadržavanje vučnog vozila, dok završna signalna ploča s vlaka ostaje u tom kolodvoru.

Kad se lokomotiva odmah raspoređuje na drugi vlak, završna signalna ploča ne vraća se strojovođi, već se postavlja na stražnje vozilo tog vlaka.

U kolodvorima s posebno odvojenim kolosiječnim skupinama, završna signalna ploča predaje se strojovođi, a postupak mora biti propisan poslovnim redom kolodvora.

Kad dođe do izmjene sastava vlaka ili spajanja dvaju vlakova završnu signalnu ploču prenosi vlakopratitelj prednjeg dijela vlaka, a kod vlakova bez vlakopratnje prometnik vlakova određuje kolodvorskog radnika koji će premjestiti završnu signalnu ploču.

Kod raspuštanja vlaka bez vlakopratnog osoblja u međukolodvoru, prometnik vlakova određuje kolodvorskog radnika koji će završnu signalnu ploču predati strojovođi.

8. Prometnik vlakova ne smije otpremiti vlak ako njegov kraj nije propisno signaliziran.

Kod vlakova s vlakopratnim osobljem, vlakovođa odnosno stražnji vlakopratitelj odgovoran je za pravilno signaliziranje kraja vlaka.

9. Kod motornoga i lokomotivskog vlaka za signaliziranje kraja vlaka odgovoran je strojovođa, a kod motornih vlakova pravilno signaliziranje kraja vlaka provjerava konduker.

Kad se signaliziranje kraja vlaka može obaviti svjetlosnim signalom na putničkom vagonu, tada to obavlja kondukter.

10. Kod nestanka završne signalne ploče s vlaka, prometnik vlakova u kolodvoru u kojemu je on ustanovljen izdaje pričuvnu završnu signalnu ploču iz kolodvora te strojovođa uručuje pismeni nalog u koji upisuje seriju i broj vučnog vozila i naziv jedinice za vuču vlakova kojoj strojovođa pripada.

Temeljem pismenog naloga kolodvor pokreće brzozavnu potragu za nestalom završnom signalnom pločom te ispostavlja zahtjev jedinici za vuču vlakova kojoj strojovođa pripada da kolodvoru pošalje drugu završnu signalnu ploču za pričuvnu uporabu.

Jedinica za vuču vlakova odmah nakon primitka zahtjeva prikladnim vlakom mora otpremiti traženu završnu signalnu ploču.

11. Kad je za vuču vlaka uporabljeno više lokomotiva, kraj vlaka signalizira se završnom signalnom pločom vozne lokomotive.

Kod neispravnosti vozne lokomotive, kad vuču vlaka preuzima druga lokomotiva, a neispravna lokomotiva produljuje vožnju istim vlakom, na vlaku ostaje završna signalna ploča neispravne lokomotive sve dok se ona ne izdvoji iz vlaka.

Kad se neispravna lokomotiva izdvoji iz vlaka, mora se obaviti zamjena završne signalne ploče između vozne i neispravne lokomotive.

1 | 12. Nakon što vlak završi vožnju, strojovođa ne smije odvesti vučno vozilo u jedinicu za vuču vlakova ako mu nije vraćena završna signalna ploča.

13. Za promet vlaka na prugu s manevarskom lokomotivom, završnu signalnu ploču osigurava polazni kolodvor vlaka.

Prilog IV.
OZNAČAVANJE VLAKOVA

Članak 1.

Opće odredbe

1. Ovim prilogom propisuju se temeljna pravila i uvjeti za primjenu brojčanog sustava označavanja vlakova u međunarodnom i unutarnjem prometu.

Članak 2.

Temeljna pravila i uvjeti za primjenu

1. Vlakovi na prugama Hrvatskih željeznica označavaju se arapskim brojevima koji se sastoje od najviše pet (5) znamenaka.
2. Jednim brojem može biti označen samo jedan vlak na mreži Hrvatskih željeznica.
3. Na cijeloj relaciji prometa vlaka, vlak se označava samo jednim brojem.

Pod relacijom prometa vlaka podrazumijeva se njegov put od polaznoga do odredišnog kolodvora.

4. Broj vlaka formira se tako da se temeljem njega može odrediti pripadnost međunarodnome ili unutarnjem prometu, vrsta prijevoza, rang, potreba prijevoza, prometni pravac i smjer kretanja vlaka.

Brojevi vlakova iz međunarodnog prometa određuju se sukladno objavama UIC ili bilateralnim sporazumima sa susjednim željezničkim upravama.

5. Parovi vlakova za prijevoz putnika označavaju se dvama susjednim odgovarajućim brojevima, s time da je parni broj manji.

Članak 3.

Određivanje smjera kretanja vlaka

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, uz moguća odstupanja.

2. Vlak koji vozi samo na jednoj pruži ili njezinu dijelu označava se oznakom smjera te pruge.

Kad vlak vozi preko više pruga, može biti označen i suprotno od oznake smjera pruge s koje počinje vožnju.

Na pojedinim zajedničkim dijelovima pruge moguće je i dopušteno je da vlakovi istog smjera kretanja a različitih relacija imaju različitu "parnost".

3. Pregled označavanja neparnog smjera pruge nalazi se u dodatku I. ovog priloga.

OZNAČAVANJE VLAKOVA ZA PRIJEVOZ PUTNIKA

Članak 4.

Vlakovi iz međunarodnog prometa

1. Vlakovi za prijevoz putnika iz međunarodnog prometa koji voze preko pruga Hrvatskih željeznica označavaju se brojevima:

od 1 do 199 - EuroCity - dnevni vlakovi

od 200 do 299 - EuroCity - noćni vlakovi, ekspresni i brzi vlakovi

od 300 do 499 - ekspresni i brzi vlakovi.

2. Podijeljeni međunarodni vlakovi označavaju se dodavanjem dopunskih brojeva ispred broja osnovnog vlaka, i to:

10 - kad podijeljeni vlak, prethodno planiran, vozi ispred osnovnog vlaka i ima isti prijevozni put i vozni red kao osnovni vlak

11 - kad podijeljeni vlak, prethodno planiran, vozi iza osnovnog vlaka i ima isti prijevozni put i vozni red kao osnovni vlak

12 - kada podijeljeni vlak vozi ispred ili iza osnovnoga vlaka istim prijevoznim putom, ali nema ista zadržavanja kao osnovni vlak¹⁾ | 11

14 - kad osnovni vlak vozi pomoćnim prijevoznim putom po posebnom voznom redu na pomoćnom putu¹⁾ | 3

¹⁾ Samo na prugama Hrvatskih željeznica

15,16, 17, 18 i 19 - podijeljenom ili posebnom vlaku kojemu se zadržavanje i drugi elementi voznoga reda određuju kod uvođenja u promet ¹⁾.

Kad osnovni vlak vozi pomoćnim prijevoznim putom po posebnom voznom redu, ispred broja osnovnog vlaka dodaje se broj 14.

Vlakovi podijeljeni od vlakova koji nose brojeve od 1 - 99 označavaju se sukladno ovoj točki, s time što se prethodno broj osnovnog vlaka svede na troznamenkasti broj dodavanjem brojke nula (0) na mjestu znamenke za desetice i stoticu ili samo na mjestu znamenke za stoticu (npr. podijeljeni vlak vlaka 10 je 10010, 11010 i sl.).

3. Vlakovi koji voze u određenom razdoblju - sezoni označavaju se brojevima od 1000 do 1299.

4. Vlakovi za prijevoz praćenih automobila (u daljem tekstu autovlakovi) označavaju se brojevima od 1300 do 1499.

Ekspresni i brzi vlakovi iz međunarodnog prometa, označeni brojevima od 300 do 499 ne mogu voziti kao vlakovi određenog razdoblja - sezone.

11 | 5. Agencijski vlakovi označavaju se brojevima od 13000 do 13499.

Vlakovi iz međunarodnog prometa, i to vlakovi koji voze u određenom razdoblju-sezoni, vlakovi za prijevoz praćenih automobila i agencijski vlakovi ne mogu voziti kao podijeljeni vlakovi.

¹⁾ Samo na prugama Hrvatskih željeznica

Članak 5.

Vlakovi iz unutarnjeg prometa

1. Vlakovi za prijevoz putnika iz unutarnjeg prometa označavaju se 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.

Podijeljeni vlakovi iz ovog članka označavaju se sukladno točki 2. čl. 4. ovog priloga.

2. Vlakovi koji voze u određenom razdoblju - sezoni iz toč. 1. ovog članka označavaju se dodavanjem broja jedan (1) ispred broja vlaka (npr. vlak vlaka 500 je 1500).

Podijeljeni vlak vlaka iz prethodnog stavka označava se dodavanjem broja tri (3) ispred četveroznamenkastog broja vlaka (npr. podijeljeni vlak vlaka 1500 je 31500).

3. Drugi vlakovi za prijevoz putnika označavaju se brojevima od 2000 do 8999, i to:

- putnički vlak od 2000 do 6999 | 3
- pogranični vlak od 7000 do 7999
- prigradski vlak od 8000 do 8499 | 1
- vlak za prijevoz željezničkih radnika od 8500 do 8999.

Podijeljeni vlakovi iz ove točke označavaju se dodavanjem broja tri (3) na mjestu znamenke za desettisućicu ispred četveroznamenkastog broja osnovnog vlaka (npr. podijeljeni vlak vlaka 5405 je 35405).

4. Vlakovi koji voze u određenom razdoblju - sezoni iz toč. 3. ovog članka označavaju se dodavanjem broja dva (2) ispred broja vlaka (npr. vlak vlaka 5405 je 25405).

5. Autovlakovi iz unutarnjeg prometa označavaju se brojevima od 9000 do 9999.

11 | 6. Agencijski vlakovi iz unutarnjeg prometa i njihovi priključci označavaju se brojevima od 13500 do 13999.

7. Vlakovi koji voze u određenom razdoblju - sezoni iz toč. 4. ovog članka, vlakovi za prijevoz praćenih automobila i agencijski vlakovi ne mogu voziti kao podijeljeni vlakovi.

OZNAČAVANJE VLAKOVA ZA PRIJEVOZ STVARI

Članak 6.

Vlakovi iz međunarodnog prometa

7 | 1. Teretni vlakovi iz međunarodnog prometa označavaju se brojevima od 40000 do 49999.

2. Brojevima od 40000 do 40999 i od 46000 do 46999 označavaju se vlakovi koji voze prugama četiriju i više željezničkih uprava.

Brojevima od 41000 do 45999 i od 47000 do 49999 označavaju se vlakovi koji voze prugama najviše triju željezničkih uprava.

3. Brojevi vlakova imaju sljedeća značenja:
- vlakovi kombiniranog prometa označeni su brojevima od 40000 do 43999
 - vlakovi s pojedinačnim vagonima označeni su brojevima od 44000 do 46299
 - vlakovi s jedinstvenim teretom označeni su brojevima od 46300 do 49999.
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, može se dogovoriti primjena 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 prometno-transportnoj uputi za teretni promet. 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.

7

9

Članak 7.

Vlakovi iz unutarnjeg prometa

1. Teretni vlakovi iz unutarnjeg prometa označavaju se brojevima od 50000 do 79999, tako da:

- brojka na mjestu znamenke za desetisućicu označava:

5, 6 i 7 - pripadnost unutarnjem prometu (značajku)

- brojka na mjestu znamenke za tisućicu označava značajku vlaka, i to:

0 - ekspresni vlak ako su posljednje tri znamenke od 000 do 199

- brzi ako su posljednje tri znamenke od 200 do 499

1 - direktni i maršrutni

2, 3 - dionički

4 - vojni

1 | 5 - sabirni

6 - kružni i industrijski

7 - vlakovi za posebne namjene

1 | 8 i 9 - vlak za željezničke potrebe.

2. U svakoj tisući brojeva s prvih pet stotina brojeva, tj. brojevima od 000 do 499 označavaju se osnovni vlakovi, a s drugih pet stotina brojeva, tj. brojevima od 500 do 999 označavaju se podijeljeni vlakovi. Kad se uvodi podijeljeni vlak nekoga teretnog vlaka, njegov broj određuje se tako što se broju osnovnog vlaka doda broj 500 ⁴⁾.

⁴⁾ Podijeljeni vlak vlaka 68154 je vlak broj 68654.

Članak 8.

Zajedničke odredbe u vezi s označavanjem vlakova

1. Ako s područja susjednih željeznica na pruge HŽ-a dolazi vlak s brojem koji nije u skladu s načinom označavanja u HŽ-u, prometna operativa označit će takav vlak u skladu s načinom označavanja vlakova u HŽ-u 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 putem u promet se uvodi pod istim brojem, te se smatra posebnim vlakom. Vozni red tog 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, vozni red određuje služba nadležna za poslove prometne operative. Osoblje vlaka se u tom slučaju o voznom redu obavještava pismenim nalogom ili mu se vozni red predaje kao prilog pismenom nalogu.

3