

Temeljem članka 32. stavka 1. i 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 88. sjednici .28.3.1997. donijela je

40

PROMETNU UPUTU

Glava I.

TEMELJNE ODREDBE

Članak 1.

Uvodne odredbe

1. Prometna uputa sadržava detaljnije odredbe prometnih pravila sukladno kojima se obavlja promet u Hrvatskim željeznicama.

Naputci i zapovijedi kojima se regulira obavljanje prometa moraju biti sukladni ovim Uputama.

2. Izmjene, dopune, ispravci i tumačenja Prometne upute donosi Uprava, a objavljuju se u Službenom glasilu Hrvatskih željeznica.

3. S odredbama ove upute i drugim naputcima koji su u svezi sa

sigurnim odvijanjem tijeka željezničkog prometa svi zainteresirani radnici moraju biti dokazno upoznati.

5

Glava II.

USTROJBA RADA U SLUŽBENIM MJESTIMA

Članak 2.

Poslovni red kolodvora

1. Poslovnim redom kolodvora ustanovljuje se i razrađuje podrobna ustrojba rada kolodvora s obzirom na mjesne prilike, postrojenja, promet vlakova i značajke dnevnih zadaća.

Poslovni red kolodvora obvezatno mora izraditi svaki kolodvor.

2. Za kolodvore iz kojih se upravlja i nadzire rad više službenih mjesta izrađuje se zajednički poslovni red kolodvora u kojemu moraju biti sadržane odvojeno zajedničke odredbe, a odvojeno posebne odredbe.

3. Poslovni red kolodvora sadržava odredbe:

- a) stalnoga značaja
- b) promjenljivog značaja.

4. Odredbe stalnog značaja čine Poslovni red kolodvora dio I., a odredbe promjenljivog značaja čine Poslovni red kolodvora dio II.

5. Poslovni red kolodvora I. dio izrađuje se na temelju odredaba Upute za izradbu Poslovnoga reda kolodvora I. dio. **6**

6. Poslovni red kolodvora II. dio izrađuje se u pet primjeraka koje mora ovjerovati nadređena organizacijska jedinica. Nadređena organizacijska jedinica prometa organizira način dostave i ovjerovljivanja izrađenih poslovnih redova kolodvora II. dio za sve podređene kolodvore. Pošto se obavi ovjerovljivanje, postupak je sljedeći:

- jedan primjerak ostaje u nadređenoj organizacijskoj jedinici
- 6 - jedan primjerak prosljeđuje se u mjerodavnu područnu prometnu operativu
- jedan primjerak prosljeđuje se u poslove mjerodavne za promet
- dva primjerka ostaju u kolodvoru, od kojih jedan mora biti na radnom mjestu šefa kolodvora, a drugi na radnom mjestu prometnika vlakova.

Za potrebe drugih radnih mjesta ovjerovljeni Poslovni red kolodvora II. dio umnožava se u potrebnom broju primjeraka.

Članak 3.

REZERVIRANO

od stranice 5. do 12. brisan je tekst članka 3. – 6. izmjene i dopune

Članak 4.

Poslovni red kolodvora dio II.

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

2. Poslovnim redom kolodvora dio II. ustanovljuje se:
 - redovni kolosijeci za ulazak, izlazak odnosno prolazak vlakova
 - kolosijeci za sastav vlakova
 - popis vlakova za potpunu i djelomičnu preradu
 - sastavi vlakova sukladno Prometno-transportnoj uputi odnosno otprema vagona pojedinim vlakovima
 - iznimna uporaba pojedinih kolosijeka i kolosiječnih veza
 - iznimne odredbe za pojedine prometne situacije
 - iznimne odredbe za pojedine vrste vlakova
 - mjesto zaustavljanja pojedinih vlakova

- mjesto promjene vučnih vozila
- mjesto zaustavljanja lokomotivskih vlakova
- postupak s vagonima kojima se prevoze automobili
- vrijeme postavljanja putničkih garnitura na peron za ulazak putnika i vrijeme izvlačenja garnitura s perona nakon izlaska putnika, posebice za svaki vlak
- mjesto smještaja i čuvanja praznih putničkih vagona odnosno garnitura
- zakvačivanje i otkvačivanje lokomotiva pri vlaku
- ustrojba popisa vlaka i tehničkog pregleda
- odredbe koje se odnose na posluživanje industrijskih i manipulativnih kolosijeka
- vrijeme za opskrbu manevarske lokomotive
- iznimne mjere pri manevriranju s vozilima zaposjednutima putnicima.

Članak 5.

Tehnološki proces rada kolodvora

1. Tehnološki proces rada kolodvora izrađuju ranžirni, rasporedni i drugi kolodvori koje odrede prometni poslovi Hrvatskih željeznica.
2. Tehnološki proces rada kolodvora jest ustanovljeni sustav ustrojbi kojim se planira odnosno određuje:
 - način manevriranja
 - način i redosljed obavljanja svih radnji s vlakovima
 - način operativnog vođenja i planiranja rada kolodvora
 - norme za izvršenje pojedinih radnji koje se obavljaju u kolodvoru.
3. Tehnološkim procesom rada kolodvora moraju se:
 - a) ustanoviti tehničke i radne osobitosti kolodvora s općim opisom sredstava, ustrojba vođenja i način rada
 - b) ustanoviti i opisati postavljene zadaće koje dotični kolodvor mora obaviti glede obrade vlakova s preradom i bez prerade
 - c) dati grafički prikaz dolazećih i odlazećih vlakova po vrstama i pravcima sukladno grafikonu voznog reda za koji se tehnološki proces rada izrađuje
 - d) odrediti najopterećeniji dio dana glede dolaska i odlaska vlakova za preradu
 - e) odrediti namjenu kolosiječnih parkova i pojedinih kolosijeka te manevarskih lokomotiva

- f) dati pregled pojedinih vremenskih normi za pojedine radnje s vagonima i vlakovima
 - g) dati grafički pregled prethodnih, glavnih i završnih radnji s vlakovima tijekom 24 sata
 - h) ustanoviti potrebiti broj radnika koji obavljaju pojedine radnje i odrediti njihove zadaće za svaki vlak tijekom 24 sata
 - i) ustanoviti stupanj usklađenosti voznog reda dolazećih vlakova s radom ranžirnog kolodvora u prijamnoj skupini i na manevarskim postrojenjima
 - j) odrediti vremenske norme potrebne za nakupljanje vagona za pojedine vlakove i uskladiti ih s voznim redom odlazećih vlakova.
- 6 | 4. Tehnološki proces rada kolodvora ovjerovljuje se i raspodjeljuje na isti način kao i Poslovni red kolodvora II. dio.

Članak 6.

6 | **Izrada upute za obavljanje službe na rasputnici**

1. Rasputnica je službeno mjesto na pruzi u kojemu glede konstrukcije i priključnih veza može biti omogućen prelazak i promet vlakova na odvojnu prugu iz jednoga ili iz oba smjera pruge s koje se odvaja odvojna pruga.

Rasputnica za jedan pravac omogućuje prelazak vlakova na odvojnu prugu i obratno samo u jednom smjeru, dočim rasputnica za dva pravca omogućuje promet na odvojnu prugu i obratno u oba smjera pruge s koje se odvaja odvojna pruga.

2. Glede reguliranja prometa uzastopnih vlakova rasputnica se može rabiti i kao odjavnica.

Rasputnica se može rabiti i za reguliranje prometa suprotnih vlakova ako je zaposjednuta prometnikom vlakova.

3. Uputom za obavljanje službe na rasputnici podrobno se mora propisati način reguliranja prometa suprotnih i uzastopnih vlakova preko rasputnice i zajedničkog dijela pruge kako bi se osigurao uredan i siguran promet i izbjeglo zadržavanje vlakova ispred zaštitnih signala rasputnice. 6

4. Svaka rasputnica mora biti zaštićena zaštitnim signalima koji moraju biti u tehničkoj ovisnosti s odvojnim skretnicama te međusobno tako da je istodobno moguće osigurati vozni put i zaštitnim signalom dopustiti slobodan prelazak preko rasputnice samo za jedan pravac i jedan smjer. Položaj signala i skretnica kontroliraju se iz susjednog kolodvora a ako nema tehničke kontrole skretnica, one moraju biti zaposjednute.

5. S obzirom na osobitosti pojedinih rasputnica uputa za obavljanje prometne službe mora sadržavati sljedeće podatke: 6

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

6. Temeljnim odredbama mora se obuhvatiti:

- zadaća rasputnice u reguliranju prometa suprotnih i uzastopnih vlakova
- mjesto i kilometarski položaj rasputnice u odnosu na prugu od koje se odvaja priključna pruga te u odnosu na susjedne kolodvore, uz naznaku kilometraže prema uzdužnom profilu, nagib pruge u svim pravcima, eventualne zaštitne kolosijeke i njihovu duljinu, opis pruga, uz naznaku jesu li jednokolosiječne, dvokolosiječne ili usporedne
- način osiguranja u odnosu na signalno-sigurnosne uređaje, mjesto zaštitnih signala i njihova tehnička ovisnost te povezanost signalno-sigurnosnih uređaja sa susjednim

kolodvorima. Kod mehaničkog osiguranja s pouzdano zaključanim skretnicama mora se naznačiti način pomoću kojega se postiže ovisnost zaštitnih signala s voznim putovima

- telekomunikacijska sredstva za sporazumijevanje, uz naznaku pozivnih znakova službenih i radnih mjesta uključenih u tu vezu
- lokalne signalne znakove za objavljivanje vožnji vlakova, ako su potrebni i kao takvi određeni, kako bi se razlikovale vožnje vlakova po pravcima.

7. Ustrojstvom službe na rasputnici moraju se obuhvatiti:

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

6 | 8. Provedbenim odredbama moraju se obuhvatiti:

- odredbe za reguliranje prometa preko rasputnice u koje se ubraja objavljivanje prometa vlakova i kašnjenja odnosno vožnje prije vremena, koje daju susjedni kolodvori, osiguranje voznog puta za prolazeći vlak, dočekivanje vlakova i drugo
- odredbe za davanje dopuštenja, osiguranje prometa suprotnih i uzastopnih vlakova kad je sporazumijevanje moguće i posebno kad je sporazumijevanje nemoguće

- postupak kod iznimnog zadržavanja vlakova ispred zaštitnih signala rasputnice
- reguliranje prelaska vlakova s dvokolosiječne na jednokolosiječnu prugu i obrnuto
- evidentiranje podataka o osiguranju prometa vlakova i o vremenu njihova prelaska preko rasputnice.

9. Uputa mora imati u prilogu položajni plan rasputnice i uputu za rukovanje signalno-sigurnosnim uređajem te drugim tehničkim sredstvima.

10. Mjerodavnost za izradu upute propisane ovim člankom propisana je u Uputi za izradbu Poslovnoga reda kolodvora I. dio.

6

Članak 7.

Osnove za izradu upute za obavljanje prometne službe u otpremništvu odnosno na industrijskom kolosijeku

1. Uputa za obavljanje prometne službe na industrijskim kolosijecima, uputa za obavljanje prometne službe u otpremništvu te uputa za obavljanje prometne službe na industrijskom kolosijeku koji se odvaja s otvorene pruge mora sadržavati:

6

- a) temeljne odredbe
 - b) podatke o kolosijecima, postrojenjima i telekomunikacijskim vezama i
 - c) provedbene odredbe.
2. Temeljnim odredbama moraju se obuhvatiti:
- namjena i naziv manipulativnog mjesta, naziv korisnika odnosno naziv industrijskog kolosijeka

- nadzorni kolodvor i kolodvor iz kojega se manipulativno mjesto poslužuje
- mjesto i smjer odvajanja manipulativnog mjesta (iz jednoga ili oba smjera) uz naznaku kilometarskog položaja pruge s kojega se manipulativno mjesto odvaja.

3. Podaci o kolosijecima, postrojenjima i telekomunikacijskim vezama moraju sadržavati:

- stvarnu i korisnu duljinu i veličinu nagiba svakoga pojedinog kolosijeka
- način osiguranja odvojne skretnica i skretnica na manipulativnim kolosijecima
- redovan položaj odvojne skretnice i skretnica na manipulativnim kolosijecima
- način zaštićivanja odvojne skretnice, i to:
 - a) s pruge odnosno
 - b) sa strane manipulativnog kolosijeka.
- redovan položaj zaštitnih signala
- ovisnost između odvojne skretnice i zaštitnih signala, iskliznica ili skretnica zaštitnog kolosijeka
- postupak pri rukovanju, čišćenju, održavanju odnosno osvjetljavanju zaštitnih signala, odvojne skretnice, iskliznice i drugih skretnica na manipulativnom mjestu
- postupak s ključevima skretnica
- sredstva za sporazumijevanje mjesta odvajanja na pruzi s manipulativnim mjestima i njihovo održavanje.

4. Provedbene odredbe moraju sadržavati posluživanje manipulativnog mjesta, koje se može obavljati:

- a) vlakovima određenima za to voznim redom
- b) manevarskim sastavom.

6

Manipulativna mjesta vlakovima se poslužuju osim na temelju provedbenih odredaba i u skladu s voznim redom te u skladu s odredbama Poslovnog reda kolodvora II. dio kojim je propisano posluživanje industrijskih i manipulativnih kolosijeka.

Posluživanje manipulativnog mjesta na industrijskom kolosijeku može biti manevarskim sastavom s vučnim vozilom Hrvatskih željeznica ili s vučnim vozilom korisnika prijevoza.

Kad manipulativno mjesto iz kolodvora poslužuje vučno vozilo i manevarsko osoblje korisnika industrijskog kolosijeka, mora se izdati posebno odobrenje u kojemu se određuje postupak te željeznički radnik koji rukovodi manevriranjem u kolodvoru.

Sastajanje vlakova odnosno vlaka i manevarskog sastava na pruzi dopušta se samo ako je predviđeno voznim redom. Osim toga provedbenim odredbama moraju se propisati:

- obvezatno osiguranje vagona na industrijskom kolosijeku od strane korisnika prijevoza od odbjegnuća ili samopokretanja, održavanje slobodnosti profila pruge, čišćenje manevarskih staza te osvjetljavanje prostora
- mjesto i postupak primopredaje vagona
- postupak kod izvanrednog događaja.

5. Sastavni dio upute mora biti i ugovor kojim se uglavljaju odnosi između željeznice i korisnika industrijskog kolosijeka i drugih sukorisnika.

6

Navedenim ugovorom uglavljaju se obveze radnika korisnika prijevoza u svezi s primjenom i poznavanjem propisa Hrvatskih željeznica te posebice poznavanje odredaba kojima se reguliraju manevarska kretanja željezničkih vozila osobljem korisnika prijevoza.

6. Posluživanje manipulativnih mjesta koja se odvajaju s pruge zabranjeno je kad je sporazumijevanje između kolodvora i manipulativnog mjesta nemoguće.

Kada dođe do neispravnosti sredstava za sporazumijevanje a vlak odnosno manevarski sastav nalazi se na manipulativnom mjestu, moraju se ustanoviti odredbe za promet vlaka odnosno manevarskog sastava za povratak u kolodvor ili za nastavak vožnje do sljedećeg kolodvora.

6 8. Jedan primjerak svake od uputa propisanih ovim člankom prilaže se uz Poslovni red kolodvora I. dio i njegov je sastavni dio. Uz uputu mora biti priložena skica svih kolosijeka i kolosiječnih veza otpremništva odnosno industrijskoga kolosijeka.

Mjerodavnost za izradu uputa propisanih ovim člankom propisana je u Uputi za izradbu Poslovnoga reda kolodvora I. dio.

Članak 8.

Primopredaja službe prometnog izvršnog osoblja

1

1. Primopredaja službe prometnog izvršnog osoblja mora biti usmena i pismena ili samo pismena odnosno samo usmena. Vrijeme i način primopredaje službe na pojedinim radnim mjestima propisuju se Poslovnim redom kolodvora dio I.

Svrha primopredaje službe jest da se radnik koji prima službu upozna s tekućim nezavršenim zadaćama, primljenim a nezapočetim zapovijedima, s neispravnostima na postrojenjima i uređajima i s drugim zadaćama u svezi sa sigurnošću i urednošću prometa.

2. Usmena i pismena primopredaja službe obvezatna je između radnika koji izravno sudjeluju u prometu, i to prometnika vlakova, prometnog telegrafista, nadzornog skretničara, skretničara, odjavničara, rukovatelja manevrom, popisnog vlakovođe i čuvara cestovnog prijelaza.

1

Iznimno dopuštena je samo pismena primopredaja službe u službenim mjestima kod kojih je ustanovljen prekid rada dotičnog radnog mjesta za vrijeme primopredaje.

Poslovnim redom kolodvora može se propisati primopredaja službe i za druga radna mjesta.

3. Pismena primopredaja službe obavlja se unošenjem podataka u za to propisanu evidenciju.

U uvjetima informatičke obrade podataka obvezatno je informatičko vođenje primopredaje službe prema programskom rješenju, koje mora biti sukladno ovoj uputi.

U drugim evidencijama koje se vode na odnosnome radnom mjestu, ispod podataka koji su posljednji evidentirani upisuje se primopredaja s naznakom vremena.

4. Poslovnim redom kolodvora dio I. mora se propisati na kojim je radnim mjestima obvezatna nazočnost nadzornog radnika primopredaji službe izvršnih radnika.

Radnik koji predaje službu ne smije napustiti radno mjesto dok mu radnik koji prima službu usmeno ne potvrdi da je razumio cijelu situaciju i dok se ne potpiše na određenom mjestu.

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

6. Primopredaja službe na radnim mjestima izvršnih radnika mora sadržavati:

A - PROMETNIK VLAKOVA

- datum i vrijeme primopredaje
- podatke o prometu vlakova i pružnih vozila
- podatke o kašnjenjima odnosno prijevremenoj vožnji vlakova
- podatke o danim dopuštenjima i neprimljenim odjavama
- izvještaj jesu li zainteresirana službena i radna mjesta u kolodvoru i na pruži odnosno organizacijskim jedinicama izviještena o prometu vlakova i pružnih vozila
- izvještaj o sastavljenim vlakovima koji čekaju na otpremu i prispjelim vlakovima koji nisu rastavljeni

- izvještaj o stanju kolodvorskih, manipulativnih i industrijskih kolosijeka
- izvještaj o stanju vagona za otpremu s izdvojenim podacima o dirigiranim vagonima i tovarenim vagonima koji zahtijevaju iznimnu pozornost
- izvještaj o stanju vagona za otpremu u međukolodvorima rasporednog odsjeka izdvojeno za svaku prugu
- podatke o narudžbi i otkazivanju vučnih vozila i vlakopravnog osoblja
- podatke o ključevima skretnica, postavnim spravama, rastavljačima i motkama za uzemljenje kontaktne mreže
- izvještaj o zatvoru pruge i kolosijeka
- izvještaj o laganim vožnjama
- izvještaj o prekidu rada u službenim mjestima
- izvještaj o stanju signalno-sigurnosnih, telekomunikacijskih, informatičkih i elektroenergetskih uređaja
- stanje posljednjih brojeva na brojilima i stanje plombi na signalno-sigurnosnim uređajima
- izvještaj o promjenama u rasporedu rada
- predaju zbirke propisa, evidencija, Poslovnog reda kolodvora, signalnih sredstava i drugo
- predaju primljenih a neobavljenih pismenih i usmenih zapovijedi koje se tijekom sljedeće ili idućih smjena moraju obaviti

- izvještaj o stanju manevarskih lokomotiva i manevarskog osoblja
- predaju ključeva i druge posebnosti.

B - TELEGRAFIST

- datum i vrijeme primopredaje
- podatke o prometu vlakova i pružnih vozila
- podatke o kašnjenjima odnosno prijevremenoj vožnji vlakova
- izvještaj jesu li zainteresirana službena i radna mjesta u kolodvoru i pruži odnosno ustrojbenim jedinicama obaviještena o prometu vlakova
- izvještaj o stanju telekomunikacijskih i informatičkih uređaja
- neotpremljene i neuručene brzozjavke odnosno pošta
- predaju primljenih a neobavljenih pismenih i usmenih zapovijedi koje se tijekom sljedeće ili idućih smjena moraju obaviti
- predaju zbirke propisa i druge posebnosti.

1 | C - RUKOVATELJ MANEVROM

- datum i vrijeme primopredaje
- podatke o prometu vlakova i pružnih vozila
- podatke o kašnjenjima odnosno prijevremenoj vožnji vlakova

- izvještaj o sastavljenim vlakovima koji čekaju na otpremu i prispjelim vlakovima koji nisu rastavljeni
- izvještaj o stanju kolodvorskih, manipulativnih i industrijskih kolosijeka
- izvještaj o slobodnosti odnosno zauzetosti međnika
- izvještaj o stanju vagona za otpremu s izdvojenim podacima o dirigiranim vagonima te tovarenim vagonima koji zahtijevaju iznimnu pozornost
- podatke o narudžbi i otkazivanju vučnih vozila
- izvještaj o zatvoru pruge i kolosijeka
- izvještaj o stanju signalno-sigurnosnih, telekomunikacijskih i elektroenergetskih uređaja
- izvještaj o promjenama u rasporedu rada
- predaju primljenih a neobavljenih pismenih i usmenih zapovijedi koje se tijekom sljedeće ili idućih smjena moraju obaviti
- izvještaj o stanju manevarskih lokomotiva i manevarskog osoblja izvještaj o neizvršenom rasporedu manevra
- predaju ključeva, signalnih i zaustavnih sredstava te druge posebnosti.

D - NADZORNI SKRETNIČAR I SKRETNIČAR | 1

- datum i vrijeme primopredaje
- podatke o prometu vlakova i pružnih vozila
- podatke o kašnjenjima odnosno prijevremenoj vožnji vlakova

- podatke o vlakovima za koje je osiguran vozni put
- izvještaj o sastavljenim vlakovima koji čekaju na otpremu i prispjelim vlakovima koji nisu rastavljeni
- izvještaj o stanju kolodvorskih i manipulativnih kolosijeka
- izvještaj o slobodnosti odnosno zauzetosti međnika
- izvještaj o stanju vagona za otpremu s izdvojenim podacima o dirigiranim vagonima te tovarenim vagonima koji zahtijevaju iznimnu pozornost
- podatke o ključevima skretnica, postavnim spravama, rastavljačima i motkama za uzemljenje kontaktne mreže
- izvještaj o zatvoru pruge i kolosijeka
- izvještaj o laganim vožnjama
- izvještaj o prekidu rada u službenim mjestima
- izvještaj o stanju signalno-sigurnosnih, telekomunikacijskih i elektroenergetskih uređaja
- stanje posljednjih brojeva na brojlama i stanje plombi na signalno-sigurnosnim uređajima
- izvještaj o promjenama u rasporedu rada
- predaju zbirke propisa, evidencija, signalnih i zaustavnih sredstava i drugo
- predaju primljenih a neobavljenih pismenih i usmenih zapovijedi koje se tijekom sljedeće ili idućih smjena moraju obaviti

- izvještaj o stanju manevarskih lokomotiva i manevarskog osoblja
- predaju potrošnog materijala i alata
- izvještaj o stanju ručnih i prijenosnih signalnih sredstava i druge posebnosti.

E - ODJAVNIČAR

- nadnevak i vrijeme primopredaje
- podatke o prometu vlakova i pružnih vozila
- podatke o kašnjenjima odnosno prijevremenoj vožnji vlakova
- podatke o primljenim najavama odnosno prednajavama te neprimljenim odjavama
- izvještaj o zatvoru pruge i kolosijeka
- izvještaj o prekidu rada u službenim mjestima
- izvještaj o stanju signalno-sigurnosnih, telekomunikacijskih i elektroenergetskih uređaja
- stanje posljednjih brojeva na brojilima i stanje plombi na signalno-sigurnosnim uređajima
- izvještaj o promjenama u rasporedu rada
- predaju zbirke propisa, evidencija, signalnih i zaustavnih sredstava i drugo
- predaju primljenih a neobavljenih pismenih i usmenih zapovijedi koje se tijekom sljedeće ili idućih smjena moraju obaviti

- stanje potrošnog materijala i alata, ručnih i prijenosnih signalnih sredstava te druge posebnosti.

F - POPISNI VLAKOVOĐA

- datum i vrijeme primopredaje
- podatke o prometu vlakova
- podatke o kašnjenjima odnosno prijevremenoj vožnji vlakova
- izvještaj o vlakovima koji čekaju na popis odnosno popratne dokumente
- izvještaj o stanju kolodvorskih, manipulativnih i industrijskih kolosijeka
- izvještaj o opremanju vlakova završnom signalnom pločom
- izvještaj o stanju vagona za otpremu s izdvojenim podacima o dirigiranim vagonima i tovarnim vagonima koji zahtijevaju iznimnu pozornost
- podatke o narudžbi i otkazivanju vučnih vozila i vlakopratnog osoblja
- izvještaj o zatvoru pruge i kolosijeka
- izvještaj o stanju signalno-sigurnosnih, telekomunikacijskih, informatičkih i elektroenergetskih uređaja
- izvještaj o promjenama u rasporedu rada

- predaju zbirke propisa, evidencija, signalnih i zaustavnih sredstava i drugo
- predaju primljenih a neobavljenih pismenih i usmenih zapovijedi koje se tijekom sljedeće ili idućih smjena moraju obaviti
- izvještaj o stanju manevarskih lokomotiva i manevarskog osoblja
- izvještaj o ustanovljenim nedostacima kod vlakova
- druge posebnosti.

G - ČUVAR CESTOVNOG PRIJELAZA

- datum i vrijeme primopredaje
- podatke o prometu vlakova i pružnih vozila
- podatke o kašnjenjima odnosno prijevremenoj vožnji vlakova
- izvještaj o zatvoru pruge i kolosijeka
- izvještaj o prekidu rada u službenim mjestima
- izvještaj o stanju signalno-sigurnosnih, telekomunikacijskih i elektroenergetskih uređaja
- stanje posljednjih brojeva na brojlilima i stanje plombi na signalno-sigurnosnim uređajima
- izvještaj o promjenama u rasporedu rada
- predaju zbirke propisa, evidencija, signalnih i zaustavnih sredstava i drugo

- predaju primljenih a neobavljenih pismenih i usmenih zapovijedi koje se tijekom sljedeće ili idućih smjena moraju obaviti
- druge posebnosti.

Članak 9.

Pregled skretnica, kolodvorskih i pružnih postrojenja, uređaja i konstrukcija

1. Pregled skretnica i kolodvorskih i pružnih postrojenja, uređaja i konstrukcija glede njihove tehničke ispravnosti, uporabljivosti i čistoće obavljaju poslovi kojima je dužnost njihovo održavanje.

Ako se pri pregledu skretnica, kolodvorskih i pružnih postrojenja, uređaja i konstrukcija ustanovi neispravnost koja bi mogla ugroziti sigurnost ili urednost prometa, ona se mora evidentirati u prometni dnevnik.

2. Kolodvorsko osoblje svaki dan mora pregledavati skretnice i križišta te druga postrojenja, uređaje i konstrukcije u kolodvoru.

3. Kod pregleda skretnica radi provjere njihove uporabljivosti mora se ustanoviti:

- jesu li svi skretnički dijelovi potpuni i ispravni
- pokreću li se pokretni dijelovi lako a jezičci ravnomjerno leže na jastučićima
- nema li između jezičaka i glavnih tračnica, kao i na srcima, pijeska, šljunka, snijega, leda ili slično
- priljubljuju li se jezičci potpuno uz glavne tračnice

- postoje li na skretnicama propisni i pravilno pričvršćeni skretnički signali kojih se položaj može mijenjati istodobno i ovisno o pokretanju jezičaka.

4. Ispravnost skretnica skretničko osoblje ustanovljuje potankim pregledom njenih sastavnih dijelova, osobito onih koji su podložni udarcu, puknuću, ispadanju, odvrtnju i slično.

5. Kod pregleda skretnica kolodvorsko osoblje ne rabi nikakve sprave i alate, već pregledom i zapažanjima kod rukovanja skretnicama, kod prolaska vlaka i vozila preko skretnica i slično ustanovljuje ponašanje i stanje skretnica i njihovih dijelova.

Skretničko osoblje obavlja cjelokupan pregled svih skretnica tijekom smjene svakog dana i pri tome provjerava njihovu ispravnost, uporabljivost, čistoću i podmazanost.

6. Šef kolodvora svaki dan u radnom vremenu mora obaviti pregled skretnica glede njihove uporabljivosti, čistoće i podmazanosti.

Poslovnim redom kolodvora može se propisati kad skretnice i druga postrojenja umjesto šefa kolodvora može pregledati drugi nadzorni radnik. Isto tako određuje se je li obvezatan pregled tijekom smjene subotom, nedjeljom i blagdanom ovisno o vrsti postrojenja, opsegu rada ili drugim posebnim zahtjevima.

7. Nalaz o obavljenom pregledu šef kolodvora evidentira u evidenciju radnog mjesta a ustanovljene nepravilnosti u ručni bilježnik šefa kolodvora.

8. Prometnik vlakova pregledava skretnice i vanjska signalno-sigurnosna postrojenja jedanput tijekom smjene.

Glede opsega prometa, veličine manevarskog rada, značajki skretničkih uređaja i osiguranja te elemenata koji mogu utjecati na tehničku ispravnost i radnu sposobnost skretnica i uređaja (vremenski uvjeti, udaljenost, zlouporaba) Poslovnim redom

kolodvora može se propisati pregled skretnica i uređaja više puta tijekom jedne smjene.

4 | Nadležna organizacijska jedinica prometa može odobriti da u kolodvorima s jakim prometom umjesto prometnika vlakova pregled skretnica obavlja šef kolodvora ili drugi nadzorni radnik u skladu s odredbama Poslovnog reda kolodvora.

9. Kod pregleda skretnica istodobno se mora ustanoviti stanje na kolodvorskom prostoru, i to:

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

1 | 10. Redovan pregled skretnica glede njihove uporabljivosti upisuje se u propisanu evidenciju, a u kolodvorima gdje ulazne skretnice nisu zaposjednute skretničkim osobljem, redovan pregled skretnica upisuje se u evidenciju koja se nalazi na mjestu propisanome Poslovnim redom kolodvora.

Evidencije u koje se upisuje redovan pregled skretnica moraju biti fiksirane i plombirane na radnom dotično službenom mjestu gdje se obavlja pregled.

11. Nadzorni skretničar i skretničar obavljaju pregled skretnica najmanje dva puta u smjeni, i to jednom kod primitka službe a drugi put u vremenu određenom poslovnim redom kolodvora. | 1

Na radnom mjestu nadzornog skretničara i skretničara mora biti istaknut raspored službe skretničkog osoblja, u kojemu mora biti naznačeno vrijeme pregleda skretnica i signalno-sigurnosnog uređaja. | 1

U kolodvorima samo s dnevnom službom pregled se mora obaviti tri puta na dan: kod primitka službe, za vrijeme službe i nakon završetka službe. Ako se služba prekida više puta tijekom dana, skretnice i signalno-sigurnosni uređaji pregledaju se prije početka i prije završetka svakog dijela radnog vremena.

12. Kao dokaz da je redovan pregled svih skretnica i uređaja koji su pod nadzorom nadzornog skretničara i skretničara obavljen, šef kolodvora, prometnik vlakova i drugi nadzorni radnici upisuju u sljedeću slobodnu rubriku skretničkog dnevnika vrijeme pregleda, dužnost koju obavljaju i stavljaju svoj potpis. Ako se kod pregleda ustanove nedostaci, oni se evidentiraju uz upis o pregledu skretnica. | 1

Obavljeni pregled skretnica skretničko osoblje upisuje u sljedeću slobodnu rubriku dnevnika na sljedeći način:

"U sati redovan pregled skretnica broj obavio (potpis)", a kod većeg broja skretnica upisuje se **"U sati redovan pregled skretnica od br. do br. obavio"** (potpis).

Nakon toga upisuju se možebitni nedostaci i stavlja potpis.

13. Šef kolodvora i prometnik vlakova kod pregleda skretnica moraju pregledati i evidencije skretničkog osoblja zbog provjere obavljaju li oni redovan pregled skretnica. | 1

Članak 10.

Nadzorna služba u službenim mjestima

1. U svakome službenom mjestu mora se obavljati nadzorna služba za ustrojbu i provedbu koje odgovoran je šef kolodvora.

1 2. Šef kolodvora svaki radni dan mora obići sva radna mjesta u kolodvoru pri čemu posebnu pozornost mora obratiti na radnike kojih je rad vezan uz sigurnost i urednost prometa, kao što su prometnik vlakova, prometni telegrafist, skretničko osoblje i manevarsko osoblje.

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

3. Kontrolu rada i primjenu propisa, osim uvida na samom mjestu kod obilaska svih radnih mjesta, šef kolodvora mora obavljati i pregledom propisanih evidencija obraćajući pri tome pozornost na odstupanja od pravilne primjene propisa, kašnjenja vlakova, neurednu otpremu vagona, nepodmirenje potrebe te druge možebitne nedostatke.

Pregled rada po radnim mjestima šef kolodvora mora obaviti svaki dan temeljem prometnog dnevnika, a detaljnu analizu rada jednom na tjedan uspoređivanjem prometnog dnevnika s drugim evidencijama.

4. Pri obilasku radnih mjesta u kolodvoru i podređenih radnih mjesta na pruzi, osim pregleda obavljenog rada, šef kolodvora mora obratiti pozornost i na čistoću prostorija i perona, čistoću putničkih garnitura, na uredno nošenje službenih odijela i znakovlja i slično.

5. Šef kolodvora mora obaviti određeni broj noćnih kontrola kako je propisano Poslovnim redom kolodvora I. dio. | 1

6. Pojedine dužnosti šefa kolodvora iz djelokruga nadzora (kontrola pravilne primjene propisa na radnim mjestima, obilazak radnih mjesta, noćna kontrola, nazočnost primopredaji službe i dr.) mogu se prenijeti i na radnike zaposlene na drugim radnim mjestima sistematiziranima da pomažu šefu kolodvora, kao na zamjenika ili pomoćnika šefa kolodvora ili kojega drugoga nadzornog radnika.

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

Šef kolodvora odgovoran je za pravilno obavljanje dužnosti radnika na koje je prenio određene poslove iz svoga djelokruga rada, a koji su navedeni u Poslovnom redu kolodvora dio I.

7. Glede dnevnih i detaljnih tjednih analiza, šef kolodvora dotično radnik na kojeg je prenio dio svojih dužnosti mora voditi ručni bilježnik.

8. Šef kolodvora koji ujedno obavlja i dužnost prometnika vlakova, analizu sukladno odredbama st.1. toč.3. ovog članka obavlja za proteklo radno razdoblje od svoje prethodne do ponovne smjene.

9. Šef kolodvora podređena službena mjesta mora obići najmanje jedanput na mjesec u približno jednakim razmacima. Ako je to potrebno, može se odrediti i veći broj obilazaka što određuju prometni poslovi Hrvatskih željeznica.

10. Šef područja svako službeno mjesto koje je pod njegovim nadzorom mora obići najmanje jedanput na tjedan.

Šef područja mora obavljati tjednu detaljnu analizu rada na svojem području, a u uvjetima informatičke obrade podataka detaljnu analizu obavljenog rada mora obaviti svaki dan.

Noćne kontrole šef područja mora obaviti najmanje jednom na mjesec u svakom službenom mjestu.

Glava III.

OSIGURANJE PROMETA VLAKOVA NA PODRUČJU KOLODVORA

1

Članak 11.

Vozni put vlaka

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

Vozni put vlaka osigurava se temeljem zapovijedi za osiguranje voznog puta.

Zapovijed za osiguranje voznog puta daje prometnik vlakova.

2. Vozni put dio je pružnog kolosijeka u kolodvorskom području i kolodvorski kolosijek preko kojega vlak mora obaviti vožnju, a kod vlaka koji se zaustavlja vozni put obuhvaća i put proklizavanja.

Kod vlaka koji ulazi na krnji kolosijek, na zauzeti kolosijek, put proklizavanja nije osiguran.

1

Put proklizavanja je dio pruge iza signala odnosno mjesta kod kojega se vlak mora zaustaviti, na kojem istodobno nisu dopuštene vožnje i koji za vrijeme ulaska odnosno dolaska vlaka za koji je postavljen vozni put mora biti slobodan. Duljina puta proklizavanja iznosi najmanje 50 do 150 metara u ovisnosti o najvećoj dopuštenoj brzini vlaka i vrsti signala.

2

3. Vozni put mora se osigurati na vrijeme kako bi se izbjeglo zaustavljanje ili smanjenje brzine dolazećeg vlaka ispred glavnog signala odnosno kako odlazeći vlak zbog toga ne bi kasnio.

4. Vozni put obuhvaća:

A) kod ulaska vlaka koji se zaustavlja u kolodvoru:

- a) u kolodvoru s ulaznim signalima a bez graničnih kolosiječnih signala ili s graničnim kolosiječnim signalima, ako se vlak prima na drugi odsjek podijeljenog kolosijeka u smjeru kretanja vlaka - dio pružnog kolosijeka od ulaznog signala do prve ulazne skretnice i određeni kolodvorski kolosijek od prve ulazne skretnice do kolosiječnog izlaznog signala. Ako kolosiječnoga izlaznog signala nema, tada do manevarskog signala za zaštitu voznoga puta, ili do međnika na izlaznoj strani.

2

Vozni put obuhvaća još duljinu od najmanje 50 do 150 metara iza kolosiječnog izlaznog signala ili manevarskog signala za zaštitu voznoga puta ili međnika na izlaznoj strani, što se propisuje poslovnim redom kolodvora, a temelji se na propisanoj duljini puta proklizavanja

3

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

- c) u kolodvoru bez ulaznih signala - dio pružnog kolosijeka na ulaznoj strani u duljini propisanoga zaustavnog puta do prve ulazne skretnice i kolodvorski kolosijek od prve ulazne skretnice do međnika na izlaznoj strani te najmanje 50 metara iza međnika.

B) kod prolaza vlaka kroz kolodvor:

- a) u kolodvoru s ulaznim signalima - vozni put vlaka čini dio pružnog kolosijeka na ulaznoj strani od ulaznog signala do prve ulazne skretnice, kolodvorski kolosijek od prve ulazne do posljednje izlazne skretnice i dio pružnog kolosijeka od posljednje izlazne skretnice do ulaznog signala na izlaznoj strani

- b) u kolodvoru bez ulaznih signala - vozni put vlaka čini dio pružnog kolosijeka na ulaznoj strani u duljini propisanoga zaustavnog puta do prve ulazne skretnice, kolodvorski kolosijek od prve ulazne skretnice do posljednje izlazne skretnice i dio pružnog kolosijeka od posljednje izlazne skretnice u duljini propisanoga zaustavnog puta na izlaznoj strani.

C) kod izlaska vlaka:

- a) u kolodvoru s ulaznim signalima - kolodvorski kolosijek od posljednjeg vozila u vlaku do posljednje izlazne skretnice i dio pružnog kolosijeka od posljednje izlazne skretnice do ulaznog signala na izlaznoj strani
 - b) u kolodvoru bez ulaznih signala - kolodvorski kolosijek od posljednjeg vozila u vlaku do posljednje izlazne skretnice i dio pružnog kolosijeka od posljednje izlazne skretnice u duljini propisanoga zaustavnog puta na izlaznoj strani.
5. Osiguranje voznog puta sadržava:
- a) osiguranje slobodnosti dijela pružnog kolosijeka na području kolodvora, kolodvorskog kolosijeka od prve ulazne skretnice do graničnog kolosiječnog signala, kolosiječnog izlaznog signala odnosno manevarskog signala za zaštitu voznoga puta ili međnika na izlaznoj strani te put proklizavanja
 - b) osiguranje slobodnosti kolosiječnog prostora između voznog puta i odnosnih zaštitnih signala, zaštitnih skretnica i iskliznica
 - c) osiguranje slobodnosti međnika između određenoga i susjednih kolosijeka u kolodvoru te slobodnost susjednih kolosijeka u duljini od najmanje 15 metara od međnika kod prometa vlaka s izvanrednom pošiljkom koja prekoračuje tovarni profil u širinu ako nije posebno određen veći razmak

- d) postavljanje i osiguranje u pravilnom položaju svih skretnica preko kojih vlak treba prijeći te njihov pregled prije ulaska, izlaska odnosno prolaska vlaka
- e) postavljanje u odgovarajući položaj svih skretnica, signala i iskliznica bočne i čelne zaštite vožnje vlaka od drugih mogućih kretanja vlakova, manevarskih sastava ili pružnih vozila
- f) osiguranje prometa na cestovnim prijelazima koji se nalaze na voznom putu, osim u kolodvorima gdje se osiguranje obavlja automatski nailaskom vlaka
- g) otklanjanje prepreka u kolosijeku, na kolosijeku, pokraj i iznad kolosijeka ako ugrožavaju vožnju vlaka. U kolodvorima s relejnim i elektroničkim osiguranjem ta provjera obavlja se povremeno kod pregleda uređaja, a za druge slučajeve, kad prometnik vlakova nije u mogućnosti obavljati tu provjeru, poslovnim redom kolodvora propisuje se tko je odgovoran za otklanjanje navedenih prepreka odnosno tko skrbi kako ne bi došlo do ugrožavanja prostora u voznom putu.
- h) prekidanje manevriranja i kretanja drugih vlakova i vozila koja ugrožavaju vožnju vlaka za koji se osigurava vozni put.

6. Vlak se u kolodvor mora primiti na slobodan i prohodan kolosijek.

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

nalaze bliže ulaznoj skretnici, vlak se može primiti ako se guranjem tih vagona može smjestiti unutar međnika na ulaznoj strani a da gurani vagoni ne prođu međnik na izlaznoj strani.

Pod zauzetim kolosijekom podrazumijeva se kolosijek:

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

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

Pod djelomično neprohodnim kolosijekom podrazumijeva se kolosijek koji je od određenog mjesta neprohodan zbog oštećenja, prekida tračničke veze ili drugoga.

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

7. Slobodnost kolosijeka prometnik vlakova provjerava na samome mjestu uz pomoć skretničkog osoblja ili preko signalno-sigurnosnog uređaja koji prometniku vlakova omogućuje pouzdanu kontrolu zauzetosti kolosijeka.

Skretničko osoblje provjerava slobodnost kolosijeka na samom mjestu.

U kolodvorima u kojima se zbog terenskih ili vremenskih prilika teško može ustanoviti je li kolosijek slobodan, slobodnost kolosijeka istodobno provjerava skretničko osoblje, tako što po tom kolosijeku idu u susret jedan drugome. Podrobnije odredbe o provjeravanju slobodnosti kolosijeka moraju se propisati u Poslovnom redu kolodvora dio I.

1

8. Osim zapovijedi za osiguranje voznog puta, prometnik vlakova mora izvijestiti skretničko osoblje o svim promjenama koje su nastale, i to odmah, neposredno prije ili istodobno s davanjem zapovijedi za osiguranje voznog puta.

1 Neposredno prije ili za vrijeme davanja zapovijedi za osiguranje voznog puta, skretničko osoblje se mora izvijestiti o promjeni ulaznog kolosijeka, o ulasku na zauzeti kolosijek, na kolosijek na kojemu na izlaznoj strani za vlak iznimno nije osiguran put proklizavanja ili o iznimnom zaustavljanju ili prolasku vlaka te izdati zapovijed o mjerama koje se moraju poduzeti (davanje propisanih signalnih znakova ručnim signalnim sredstvima, usmeno izvješćivanje o ulasku na zauzet kolosijek i drugo).

9. U kolodvorima osiguranim relejnim ili elektroničkim signalno-sigurnosnim uređajima, skretničko osoblje ne sudjeluje u osiguranju voznog puta. Prometnik vlakova sam obavlja sve radnje pomoću kolodvorske postavnice.

Kada je kolodvorski signalno-sigurnosni uređaj uključen u režim automatskog prolaznog prometa, postavljanje i razrješenje voznog puta automatski obavlja sam vlak.

Na prugama opremljenima uređajima automatskog pružnog bloka, kada su kolodvorski signalno--sigurnosni uređaji uključeni u režim automatskog prolaznog prometa, dio pruge od ulaznoga do izlaznog kolodvorskog signala te od izlaznog do prvog prostornog signala automatskoga pružnog bloka u dotičnome voznom smjeru smatra se blokovnim prostornim odsjekom.

10. Kod kolodvora osiguranih elektromehaničkim signalno-sigurnosnim uređajem zapovijed za osiguranje voznog puta i za rukovanje glavnim signalima prometnik vlakova daje pomoću središnjeg dijela uređaja, a izvještaje o nastalim promjenama i zapovijedi o mjerama koje se moraju poduzeti telefonom.

Način rada i rukovanje signalno-sigurnosnim uređajem te osiguranje voznog puta propisuje se posebnom uputom. | 6

ZAPOVIJEDI ZA OSIGURANJE VOZNOG PUTA

Kod ulaska vlaka

11. Zapovijed za osiguranje voznog puta kod ulaska vlaka prometnik vlakova daje istodobno ulaznom i izlaznom nadzornom skretničaru odnosno skretničaru fonogramom: | 1

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

To je postupak kad vlak ulazi na kolosijek predviđen voznim redom odnosno poslovnim redom kolodvora.

12. Iznimne sigurnosne mjere i postupak u osiguranju voznog puta nastaju:

- kad vlak ulazi na redovan kolosijek predviđen voznim redom odnosno poslovnim redom kolodvora ako je kolosijek od određenog mjesta neprohodan ili zauzet drugim vozilima i ako je međnik na izlaznoj strani zauzet odnosno ako nije osiguran put proklizavanja
- kad vlak ulazi na kolosijek koji nije predviđen voznim redom odnosno poslovnim redom kolodvora, kod čega se može dogoditi da vlak:
 - a) ulazi u skretanje bez obzira što se mijenja kolosijek
 - b) umjesto u skretanje ulazi u pravac
 - c) umjesto u pravac ulazi u skretanje i
 - d) ulazi na kolosijek koji je od određenog mjesta neprohodan ili zauzet drugim vozilima ili je međnik na izlaznoj strani zauzet odnosno ako nije osiguran put proklizavanja ili ako ulazi na krnji kolosijek

- kad vlak ulazi na redovan kolosijek vožnjom u pravac, a osoblje vlaka je prethodno izviješteno da će u kolodvor umjesto u pravac ući u skretanje
- kad vlak koji po voznom redu ima prolazak mora iznimno stati.

13. O izmjenama postupka kod osiguranja voznog puta prometnik vlakova fonogramom izvještava i izdaje zapovijed skretničkom osoblju. Fonogramom kojim se izdaje zapovijed za osiguranje voznog puta, ovisno o nastalom slučaju, skretničko osoblje se mora izvjestiti na sljedeći način:

a) kad vlak ulazi na redovan kolosijek koji je od nekog mjesta neprohodan, zauzet drugim vozilima, međnik na izlaznoj strani nije slobodan ili nije osiguran put proklizavanja, a:

- osoblje vlaka je izviješteno da u kolodvor treba ući s oprezom:
"Ulazak za vlak broj na zauzeti kolosijek. Osoblje vlaka izviješteno, davati signalni znak: "Lagano". (Prezime prometnika vlakova)

- osoblje vlaka nije izviješteno da u kolodvor treba ući s oprezom:

"Ulazak za vlak broj na zauzeti kolosijek. Osoblje vlaka nije izviješteno." (Prezime prometnika vlakova)

U tome slučaju za daljnji postupak zapovijed se ne izdaje odmah, već nakon osiguranja voznog puta, posebnim fonogramom:

"Vlak broj izvjestiti da ulazi na zauzeti kolosijek i sprovesti u kolodvor." (Prezime prometnika vlakova)

b) Kad vlak ulazi na kolosijek koji nije određen voznim redom odnosno poslovnim redom kolodvora i kod toga:

- vlak opet ulazi u skretanje i ako se mijenja kolosijek, umjesto u skretanje ulazi u pravac odnosno umjesto u pravac ulazi u skretanje:

"Ulazak za vlak broj iznimno na kolosijek broj" (Prezime prometnika vlakova).

Kod davanja zapovijedi za osiguranje voznog puta kod ulaska u skretanje umjesto u pravac, uz taj fonogram dodaju se riječi **"osoblje vlaka izviješteno ili nije izviješteno"** ako je kolodvor opremljen ulaznim signalom kojega se signalni znak "Ograničena brzina" ne predsignalizira.

Kolosijek je od nekog mjesta neprohodan, zauzet vozilima, međnik na izlaznoj strani nije slobodan, put proklizavanja nije osiguran ili je to krnji kolosijek, a:

- osoblje vlaka je izviješteno da u kolodvor treba ući s opreznošću:

"Ulazak za vlak broj iznimno na zauzeti (krnji) kolosijek. Osoblje vlaka izviješteno, davati signalni znak "Lagano". (Prezime prometnika vlakova)

- osoblje vlaka nije izviješteno da u kolodvor treba ući s opreznošću:

"Ulazak za vlak broj iznimno na zauzeti (krnji) kolosijek. Osoblje vlaka nije izviješteno." (Prezime prometnika vlakova)

U tome slučaju za daljnji postupak zapovijed se ne izdaje odmah, već nakon osiguranja voznog puta, posebnim fonogramom:

"Vlak broj izvijestiti da ulazi na zauzeti kolosijek i sprovesti u kolodvor." (Prezime prometnika vlakova)

c) Kad vlak ulazi na redovan kolosijek i vožnja je u pravac, a osoblje vlaka je prethodno izviješteno da će vlak u kolodvor umjesto u pravac ući u skretanje:

"Ulazak za vlak broj na kolosijek." (Prezime prometnika vlakova)

1 | Kada se vlak, koji po voznom redu ili po zapovijedi ima prolazak, mora iznimno zaustaviti, prije zapovijedi za osiguranje voznog puta za ulazak vlaka, prometnik vlakova mora o tome izvijestiti skretničko osoblje fonogramom:

"Vlak broj mora iznimno stati. Osoblje vlaka izviješteno - nije izviješteno, davati signalni znak "Lagano" i signalni znak "Stoj" (Prezime prometnika vlakova).

Nakon toga fonograma daje se zapovijed za osiguranje voznog puta.

1 | 14. Ako vlak koji po voznom redu ili zapovijedi ima prolazak kroz kolodvor mora iznimno stati, a osim toga i ući na kolosijek koji je od neke točke neprohodan, zauzet drugim vozilima ili vlakom ili ako na izlaznoj strani međnik nije slobodan odnosno nije osiguran put proklizavanja, bez obzira mijenja li se ulazni kolosijek ili ne, u fonogramu kojim se skretničko osoblje izvještava da će vlak iznimno stati, izostavljaju se riječi: davati signalni znak "Lagano" i signalni znak "Stoj", zbog toga što će daljnji postupak biti kao kod ulaska vlaka na zauzeti odnosno krnji kolosijek.

Kod izlaska vlaka

15. Zapovijed za osiguranje voznog puta kod izlaska vlaka prometnik vlakova daje izlaznom nadzornom skretničaru ili skretničaru fonogramom:

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

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

Za prolazak vlaka

16. Ako vlak po voznom redu ili po zapovijedi ima prolazak kroz kolodvor, istodobno može se izdati zapovijed za osiguranje voznog puta za ulazak i izlazak vlaka.

Kad će se za vlak koji u kolodvoru ima zadržavanje izdati zapovijed za ulazak i izlazak istodobno kao prolazak, odlučuje prometnik vlakova ovisno od prometne situacije u kolodvoru:

- potrebe da se obave manevarske vožnje na izlaznoj strani od trenutka zaustavljanja vlaka do trenutka kad se najkasnije mora početi s osiguranjem voznog puta za izlazak vlaka
- postojanja cestovnog prijelaza čijim se uređajem za osiguranje rukuje iz kolodvora, kako se ne bi previše rano prekidao promet cestovnih vozila i drugo.

1 | 17. Zapovijed za osiguranje voznog puta za prolazak vlaka prometnik vlakova daje istodobno ulaznom i izlaznom skretničkom osoblju fonogramom:

"Prolazak za vlak broj kroz kolosijek." (Prezime prometnika vlakova)

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

- a) promjena kolosijeka ne uvjetuje promjenu pravca kod prolaska (u oba slučaja u skretanje)
- b) umjesto ulaska i izlaska u skretanje, ulazi i izlazi u pravac
- c) umjesto ulaska i izlaska u pravac, ulazi i izlazi u skretanje
- d) umjesto ulaska u pravac i izlaska u skretanje, ulazi u skretanje, a izlazi u pravac
- e) umjesto ulaska u skretanje i izlaska u pravac, ulazi u pravac, a izlazi u skretanje
- f) umjesto ulaska u skretanje i izlaska u pravac, ulazi u skretanje i izlazi u skretanje
- g) umjesto ulaska u pravac i izlaska u skretanje, ulazi u skretanje i izlazi u skretanje
- h) vlak ulazi na redovan kolosijek, a osoblje vlaka je prethodno izviješteno da vlak umjesto u pravac prolazi odnosno ulazi ili izlazi u skretanje.

1 | 18. Ako dođe do izmjene ulaznog kolosijeka u slučajevima navedenima u prednjoj točki ovog članka, prometnik vlakova daje zapovijed za osiguranje voznog puta istodobno ulaznom i izlaznom skretničkom osoblju, fonogramom:

"Prolazak za vlak broj iznimno kroz kolosijek." (Prezime prometnika vlakova).

Ako vlak koji po voznom redu ili po zapovijedi u kolodvoru mora stati, ima izniman prolazak, prometnik vlakova mora prije davanja zapovijedi za osiguranje voznog puta o tome izvijestiti skretničko osoblje posebnim fonogramom:

"Vlak broj ima izniman prolazak." (Prezime prometnika vlakova)

Osiguranje voznog puta

19. Način osiguranja voznog puta i postupak ovisi o vrsti osiguranja skretnica. Osiguranje voznog puta propisuje se Poslovnim redom kolodvora I. dio.

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

"Kolosijek br. ... za ulazak vlaka broj na izlaznoj strani slobodan." (Prezime nadzornog skretničara ili skretničara)

Nakon toga ulazni nadzorni skretničar ili skretničar daje prometniku vlakova fonogram:

"Ulazak za vlak broj na kolosijek br. ... slobodan." (Prezime nadzornog skretničara ili skretničara)

Pri izlasku vlaka, izlazni nadzorni skretničar ili skretničar daje prometniku vlakova fonogram:

"Izlazak za vlak broj s kolosijeka br. ... slobodan." (Prezime nadzornog skretničara ili skretničara)

Pri prolasku vlaka, ulazni i izlazni nadzorni skretničar ili skretničar daju prometniku vlakova fonogram:

"Prolazak za vlak broj kroz kolosijek br. ... slobodan."
(Prezime nadzornog skretničara ili skretničara)

1 Nakon primitka zapovijedi za osiguranje voznog puta skretničko osoblje daje fonograme o obavljenom osiguranju voznog puta prometniku vlakova tek nakon osiguranja voznog puta.

U kolodvorima gdje nema skretničkog osoblja ili ga nema za vrijeme prekida rada, vozni put osigurava prometnik vlakova.

20. Fonogrami za osiguranje voznog puta upisuju se u propisane evidencije.

21. Broj kolosijeka dan u fonogramima mora se u propisane evidencije upisati arapskom brojkom i slovima.

U kolodvorima opremljenima uređajem za registriranje, broj kolosijeka može se upisati samo arapskom brojkom.

Ako kolodvor nije opremljen uređajem za registriranje, broj kolosijeka upisuje se iznimno samo arapskom brojkom kad u osiguranju voznog puta sudjeluju najmanje tri izvršitelja.

1 22. Fonogrami kojima prometnik vlakova izvješćuje te izdaje zapovijed za osiguranje voznog puta, kao i izvješća koja daje skretničkom osoblju, evidentiraju se kako je propisano Uputom o prometnim evidencijama.

23. Odredbe ovog članka vrijede i za manevarske sastave koji voze do određene točke na pruzi. U predviđenim fonogramima kod osiguranja voznog puta umjesto riječi "vlak" upisuje se riječ "manevarski sastav" u skraćenom obliku MS-1, MS-2 itd., s redoslijedom brojeva koji svakog dana počinju od broja 1.

Članak 12.

Ključevi skretnica

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

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

2. Duplikati ključeva moraju se čuvati u prostoriji prometnika vlakova odvojeno od unikata. Duplikati ključeva moraju biti posebno plombirani na prikladnom mjestu, a plombiranje ključeva obavljaju ovlaštene radnici na održavanju signalno-sigurnosnih uređaja.

Duplikat ključa smije se uporabiti ako se unikat ošteti ili uništi, i u tome slučaju skretnica se smatra osiguranom. Ako se unikat izgubi, duplikat se koristi samo da bi se brava otključala radi omogućavanja rukovanja skretnicama; međutim, takva skretnica smatra se neosiguranom i za vrijeme osiguranja voznog puta mora se osigurati ambulantom bravom sve dok se izgubljeni ključ ne pronađe ili se brava ne zamijeni novom. Isti je postupak ako se izgubi duplikat ključa.

Svaka uporaba duplikata ključa mora se prijaviti ustrojbenoj jedinici za održavanje signalno-sigurnosnih uređaja i šefu kolodvora pismenim izvješćem, temeljem čega šef kolodvora poduzima potrebne mjere za pravilnu uporabu brave i osiguranje skretnice. Ako se u međuvremenu pronađe ključ, šef kolodvora privremeno zapečaćuje duplikat ključa do dolaska radnika na održavanju signalno-sigurnosnih uređaja koji plombira duplikat ključa.

3. Skretnice opremljene bravama moraju uvijek biti zaključane u redovnom položaju, osim ako se preko njih ne očekuje vožnja odnosno ako prilike ne zahtijevaju drugi položaj sukladno poslovnom redu kolodvora. Ključevi tih skretnica moraju se nalaziti pod nadzorom radnika koji njima rukuje. Odstupanja su dopuštena za vrijeme manevriranja ili čišćenja skretnica po odobrenju radnika koji čuva ključeve.

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

4. Na ključevima se moraju nalaziti odgovarajuće oznake, i to:
- broj skretnice kojoj ključ pripada i oznaka "+" odnosno "-", ako skretnica ima dvije brave. Oznaka "+" označava da ključ pripada bravi kojom se skretnica zaključava u pravac, a oznaka "-" označava da ključ pripada bravi kojom se skretnica zaključava u skretanje. Broj skretnice i oznake "+" odnosno "-" utisnuti su na držaču ključa.

Osim oznaka "+" odnosno "-", radi lakšeg uočavanja razlike u ključevima iste skretnice, držači ključeva izrađuju se u različitim oblicima propisanim u HŽ-normama, i to:

- za ključ brave kojom se skretnica zaključava u pravac, oblik pravokutnika, a
- za ključ brave kojom se skretnica zaključava u skretanje gornji kutovi pravokutnika su odrezani.

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

5. Za vrijeme ulaska odnosno izlaska vlaka, ključevi zaključanih skretnica koje se nalaze u voznom putu vlaka obvezatno se moraju nalaziti kod prometnika vlakova, nadzornog skretničara odnosno radnika koji njima rukuje. Prometnik vlakova, nadzorni skretničar odnosno radnik koji njima rukuje mora se osobno uvjeriti jesu li odgovarajući ključevi (broj i oznaka) na propisanome mjestu.

Članak 13.

Rukovanje glavnim signalima

1. Ulazni i izlazni signali smiju se postaviti u položaj da signaliziraju dopuštenu vožnju samo kad se prethodno ustanovi da je vozni put vlaka osiguran i da ne postoji nikakva smetnja za siguran ulazak odnosno izlazak vlaka.

2. U kolodvorima u kojima se ulaznim signalom rukuje iz skretničke postavnice bez privole prometnika vlakova, nadzorni skretničar odnosno skretničar smije postaviti signal u položaj koji signalizira dopuštenu vožnju samo po zapovijedi prometnika vlakova.

Zapovijed se daje fonogramom:

"Ulazni signal za vlak broj postaviti u položaj koji signalizira dopuštenu vožnju." (prezime prometnika vlakova).

Prometnik vlakova i nadzorni skretničar odnosno skretničar evidentiraju taj fonogram u svoju evidenciju sukladno Uputi o prometnim evidencijama.

3. Prethodno postavljen ulazni signal u položaj koji signalizira dopuštenu vožnju vlaka, nadzorni skretničar odnosno skretničar postavlja u položaj koji signalizira zabranjenu vožnju bez posebne zapovijedi prometnika vlakova, i to:

- ako ulazni signal nije u ovisnosti s položajem skretnica, kada je vlak koji dolazi cijel prošao pokraj ulaznog signala
- ako jest ulazni signal u ovisnosti s položajem skretnica, kad je vlak koji dolazi prošao preko svih skretnica koje leže u njegovu voznom putu.

Nakon što je postavio ulazni signal u položaj koji signalizira zabranjenu vožnju, nadzorni skretničar odnosno skretničar izvješćuje prometnika vlakova fonogramom:

"Ulazni signal postavljen u položaj koji signalizira zabranjenu vožnju." (Prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara).

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

"Vlak broj cijel stigao, međnik slobodan, ulazni signal postavljen u položaj koji signalizira zabranjenu vožnju." (Prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara).

4. Kad je sporazumijevanje nemoguće, prednje fonograme prometnik vlakova i nadzorni skretničar odnosno skretničar razmjenjuju pomoću propisanih evidencija.

Članak 14.

Izveštaj da se vlak smjestio unutar međnika

1. Vlak se mora zaustaviti tako da ne zauzme međnike i ne ugrozi ulazak odnosno izlazak drugom vlaku, manevarskom sastavu ili pružnom vozilu.

2. Vlak je cijel ušao u kolodvor i smjestio se unutar međnika kad je posljednji vagon sa završnim signalnom pločom odnosno potiskivalica prošla međnik na ulaznoj strani, a vučno vozilo na čelu vlaka, odnosno prvi vagon kod guranih vlakova, stao ispred međnika na izlaznoj strani tako da ne ugrožava ulazak i izlazak drugih vlakova, pružnih vozila ili manevarskih sastava.

3. U kolodvorima u kojima su skretnički odsjeci označeni signalom granica odsjeka vlak se mora zaustaviti unutar tih signala kako bi se odgovarajuće stanje skretničkog odsjeka pokazalo na kolodvorskoj postavnici relejnog signalno-sigurnosnog uređaja. Smještaj vlaka unutar granica odsjeka u tim kolodvorima redovno sadržava smještaj vlaka unutar međnika.

4. Da je vlak cijel ušao u kolodvor s završnom signalnom pločom i smjestio se unutar propisanog međnika na ulaznoj strani, odgovorni su skretničko osoblje i prometnik vlakova.

Da je vlak stao ispred propisanog međnika na izlaznoj strani, odgovorni su strojovođa i pomoćnik strojovođe, vlakovođa, skretničko osoblje i prometnik vlakova.

5. Ako se zbog nepogodnih mjesnih prilika prometnik vlakova ne može osobno uvjeriti da je vlak cijel stigao u kolodvor i smjestio se unutar međnika, postupak je sljedeći:

a) u kolodvorima bez elektromehaničkog signalno-sigurnosnog uređaja a sa skretničarskim kućicama opremljenima telefonom, nadzorni skretničar odnosno skretničar na ulaznoj strani izvještava prometnika vlakova fonogramom:

"Vlak broj cijel stigao, međnik slobodan." (Prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara) odnosno **"Međnik zauzet."** (Prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara);

a skretničar na izlaznoj strani fonogramom:

"Vlak broj stao, međnik slobodan." (Prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara), odnosno **"Međnik zauzet."** (Prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara).

1

- b) u kolodvorima opremljenima elektromehaničkim signalno-sigurnosnim uređajima s postavicama na ulaznoj i izlaznoj strani kolodvora:
- nadzorni skretničar odnosno skretničar na ulaznoj strani vraćanjem zapovijedi za ulazak izvještava prometnika vlakova da je vlak stigao cijel i da se smjestio unutar međnika. Tada nadzorni skretničar odnosno skretničar evidentira vremenske podatke bez davanja fonograma prometniku vlakova. Nadzorni skretničar odnosno skretničar ne smije vratiti zapovijed za ulazak prije nego što se uvjerio da je vlak cijel stigao i smjestio se unutar međnika
 - nadzorni skretničar odnosno skretničar na izlaznoj strani izvještava prometnika vlakova da je vlak stao unutar međnika fonogramom:
"Vlak broj stao, međnik slobodan." (Prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara), odnosno **"Međnik zauzet."** (Prezime nadzornog skretničara odnosno skretničara)
- c) na prugama opremljenima uređajem APB, MO ili TK, prometnik vlakova odnosno TK-dispečer na TK-pruzi uvjerava se da je vlak cijel stigao i da su međnici slobodni temeljem svjetlosnih pokazivača odnosno kad se uređaj vratio u redovno stanje.
6. Kod neispravnosti signalno-sigurnosnog uređaja u kolodvoru u kojemu nema nadzornog skretničara odnosno skretničara, prometnik vlakova na samom mjestu ustanovljuje da je vlak cijel stigao i smjestio se unutar međnika.
7. Način na koji se prometnik vlakova izvještava da je vlak cijel stigao i smjestio se unutar međnika, posebno se propisuje Poslovnim redom kolodvora dio I.

Članak 15.

Indirektna otprema

1. Uz direktnu otpremu vlaka kod koje prometnik vlakova osobno daje zapovijed za polazak osoblju vlaka, vlakovi se mogu otpremati i indirektno.

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

3. Kod indirektna otpreme zapovijed za polazak vlaka prometnik vlakova daje nadzornom skretničaru odnosno skretničaru fonogram:

"Vlak br. s kolosijeka ima poći u .. s ... min..." (prezime prometnika vlakova).

Izlazni nadzorni skretničar odnosno skretničar upisuje fonogram u propisanu evidenciju i odnosi je do vlaka te:

- kod vlakova s vlakovođom predaje evidenciju na potpis vlakovođi i strojovođi. Vlakovođa upisuje vrijeme polaska u putni list a strojovođa u navedeno vrijeme pokreće vlak
- kod vlakova bez vlakovođe evidenciju predaje na potpis strojovođi koji upisuje u putni list vrijeme polaska i u navedeno vrijeme pokreće vlak.

1

1 | 4. Ako vlak nije krenuo u vrijeme upisano u fonogramu, nadzorni skretničar odnosno skretničar mora o tome izvijestiti prometnika vlakova.

5. Popis kolodvora u kojima je dopuštena indirektna otprema vlakova mora se nalaziti u dodatku knjižice voznog reda.

Glava IV.

PROMJENE U PROMETU

Članak 16.

Promet vlakova i pružnih vozila

1. Uvođenje u promet izvanrednih i otkazivanje redovnih vlakova te promjena vrste vlaka nazivaju se **promjene u prometu vlakova**.
2. Promjene u prometu vlakova priopćavaju rasporedni kolodvori izvješćem o promjenama u prometu vlakova.

U uvjetima cjelovite informatičke obrade podataka promjene u prometu vlakova priopćavaju područne operative.

3. Promjene u prometu vlakova na jednoj pruzi za sljedeće razdoblje u određeno vrijeme moraju se priopćiti:
 - sljedećem rasporednom kolodvoru
 - svim međukolodvorima na rasporednom odsjeku
 - jedinicama za vuču vlakova
 - zainteresiranom osoblju u svima kolodvorima na rasporednom odsjeku
 - osoblju na pruzi
 - svim službenim i radnim mjestima na pruzi
 - osoblju EVP-a i CDU-a.

4. Izvještaj o promjenama u prometu vlakova priopćava se svakog dana u određeno vrijeme za određene vremenske periode dana, i to:

- a) četiri puta na dan: u 00.01, 6.00, 12.00 i 18.00 sati te
- b) dva puta na dan: u 6.00 i 18.00 sati.

Na kojim će se prugama izvještaj o promjenama u prometu vlakova priopćavati četiri, a na kojima dva puta na dan, određuju prometni poslovi.

Promjene u prometu mogu se priopćavati izvan vremena predviđenoga u st. 1. ove točke, ali samo u iznimnim slučajevima kad priopćavanje tih promjena ne može čekati predviđeno vrijeme.

5. Izvještaj o promjenama u prometu vlakova mora sadržavati:

- naziv izvještaja
- vrijeme priopćavanja
- broj vlaka koji se uvodi ili otkazuje i na kojoj relaciji (za vlak za posebne namjene i vrstu vlaka), promjenu vrste vlaka i priopćenje o otpremi pismenog izvješća i voznog reda za posebni vlak.

Primjer izvještaja o promjenama u prometu vlakova:

"Izvještaj o prometu vlakova u 6.00 sati. Vozi posebni vlak za prijevoz putnika br. 2309 Zagreb - Novska, vlak br. 44522, već uvedeni vlak br. 46522, otpremljen već uvedeni vlak br. 44539, prije otkazani vlak br. 46539 Zagreb RK - Koprivnica. vlak br. 44535 vozi kao strojni. Izostaje vlak br. 44520. Pismeni izvještaj i vozni red za posebni vlak br. 2309 otprema se vlakom br. 2303" (Prezime prometnika vlakova).

Ako se vozni red posebnog vlaka priopćava brzojavkom ili nekim drugim telekomunikacijskim sredstvom odnosno ako se za posebni vlak zbog kratkoće vremena nije mogao izraditi vozni red, tada umjesto posljednje rečenice:

"Pismeni izvještaj i vozni red " mora se priopćiti:

"Posebni vlak br. 2309 polazi iz kolodvora u .. sati .. min., zadržava se .. min., križa se s vlakom br. polazi u .. sati .. min., (prolazi kroz kolodvor u .. sati .. min., križa se s vlakom br.), dolazi u kolodvor u .. sati .. min.". itd. za sve kolodvore do sljedećega rasporednog kolodvora, odnosno:

"Poseban vlak br. 2309 polazi iz kolodvora u .. sati .. min., Vmax ... km/h lok brt. vozno vrijeme i vrijeme zadržavanja kao kod vlaka br. Križanje s vlakom br. u .., s vlakom br. u itd. Pretjecanje s vlakom br. u" itd.

6. U izvještaju o promjenama u prometu vlakova riječi: "već uvedeni", "otpremljen već uvedeni", "prije uvedeni" i "već otkazani" u uporabi su za obnavljanje ili izmjenu promjena priopćenih u prethodnom izvještaju, i to:

- a) "već uvedeni" - ako je prethodnim izvještajem uveden izvanredni vlak a do vremena priopćavanja sljedećeg izvještaja nije otpremljen iz polaznog kolodvora
- b) "otpremljen već uvedeni" - ako je izvanredni vlak uveden prethodnim izvještajem otpremljen iz polaznog kolodvora ali u vrijeme priopćavanja sljedećeg izvještaja nije stigao u sljedeći rasporedni kolodvor
- c) "prije otkazani" - ako se sljedećim izvještajem uvodi redovni vlak otkazan prethodnim izvještajem
- d) "već otkazani" - ako je prethodnim izvještajem otkazan redovan vlak koji po voznom redu u vrijeme priopćavanja sljedećeg izvještaja nije morao stići u sljedeći rasporedni kolodvor

e) "prije uvedeni" - ako je izvanredni vlak uveden prethodnim izvještajem ali nije i neće biti otpremljen iz bilo kojeg razloga.

7. Izvještaj o promjenama u prometu vlakova koji se priopćuje izvan vremena određenoga za priopćavanje naziva se **izvanredni izvještaj o promjenama u prometu vlakova**. Kod priopćavanja izvanrednog izvještaja, umjesto vremena određenoga za priopćavanje, upisuje se vrijeme stvarnog priopćavanja izvještaja.

8. Ako za sljedeće razdoblje nije predviđeno uvođenje izvanrednih i otkazivanje redovnih vlakova niti postoji potreba za ponavljanjem prethodno priopćenog izvještaja, u izvještaju o promjenama u prometu vlakova mora se navesti: **"Promet vlakova bez promjene"**.

9. Vlakovi koji su u prometu svakog dana u nekom razdoblju za koje vrijedi vozni red uvode se u promet samo za prvi dan prometa. U izvještaju o promjenama mora se navesti:

"Od danas pa do (nadnevak predviđen voznim redom) svaki dan vozi vlak br. od kolodvora do kolodvora "

Prvim sljedećim izvještajem o promjenama u prometu vlakova, kad je vlak koji je bio u prometu samo određeno vrijeme obavio posljednju vožnju predviđenu voznim redom, mora se priopćiti:

"Od danas svaki dan izostaje vlak br. od kolodvora do kolodvora "

Vlakovi, koji su voznim redom određeni da voze u pojedinim danima u mjesecu, svaki put kad trebaju voziti moraju se uvesti u promet kao i svaki drugi izvanredni vlak. Otkazivanje tih vlakova nije potrebno ni u dane kad su predviđeni da voze ako u te dane neće biti u prometu.

10. U prvom izvještaju kod stupanja na snagu novoga voznog reda mora se objaviti njegovo stupanje na snagu, a osim toga i mozebitne promjene u sljedećem razdoblju za koje se priopćuje izvještaj.

Na primjer:

"Izvještaj o prometu za 30. svibnja. u 00.01. Danas u 00.01 sati stupa na snagu novi vozni red. Vozi izvanredni vlak br. 1829 Zagreb - Novska." (Prezime prometnika vlakova)

11. Ako u čvorištu postoji više kolodvora koji obavljaju posebne dužnosti rasporednih kolodvora, prometni poslovi određuju koji će kolodvor priopćavati izvještaj o promjenama u prometu.

12. O promjenama u prometu vlakova prometnik vlakova mora izvijestiti sve zainteresirano osoblje u kolodvoru i druge ustrojbene jedinice.

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

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

"Izvještaj o prometu u 6.00 sati. Vozi poseban putnički vlak br. 2309, vlak br. 44522 i vlak br. 46522, lokomotivski vlak br. 44533, već uvedeni vlak br. 44520 i prije otkazani vlak br. 41520. Teretni vlak br. 44529 vozi kao lokomotivski vlak. Izostaje vlak br. 44520 i prije uvedeni vlak br. 46520. Poseban putnički vlak br. 2309 polazi iz kolodvora u .. sati .. min., dolazi u sati .. min. .. i polazi u .. sati min." (Prezime prometnika vlakova).

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

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

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

16. O promjenama u prometu vlakova prometnik vlakova mora izvijestiti i osoblje pruge na način propisan Poslovnim redom kolodvora dio I.

Podaci o kretanju vlaka za posebne namjene ili radnog vlaka moraju se priopćiti bez obzira jesu li priopćeni u prethodnom izvješću o promjenama u prometu vlakova.

Članak 17.

Naručivanje odnosno otkazivanje vučnih vozila i vlakopravnog osoblja

1. Za vuču izvanrednih vlakova moraju se naručiti vučna vozila te za vuču redovnih vlakova ako je potrebna jača ili slabija lokomotiva od lokomotive određene voznim redom.
2. Vučna vozila naručuju se brzojavkom od jedinica za vuču vlakova a naručuju ih polazni kolodvori odnosno kolodvori u kojima se mijenjaju vučna vozila uz prethodnu suglasnost područne operative.
3. U narudžbi vučnog vozila mora se navesti broj vlaka, relacija prometa, serija vučnog vozila, masa vlaka, način uporabe vučnog vozila i vrijeme polaska vlaka.
4. Ako jedinica za vuču vlakova ne može udovoljiti narudžbi po vremenu, količini i vrsti, o tome mora odmah izvijestiti kolodvor koji je naručio vučna vozila i područnu operativu.
5. Vučna vozila naručuju se na najmanje dva sata prije polaska vlaka.
6. Vučna vozila koja nisu potrebna za vuču redovnih ili uvedenih izvanrednih vlakova moraju se otkazati onako kako je to propisano za naručivanje vučnih vozila.
7. Vlakopravno osoblje naručuje polazni kolodvor vlaka uz prethodnu suglasnost područne operative.

Vlakopravno osoblje naručuje se na dva sata prije planiranog polaska vlaka.

U narudžbi za vlakopravno osoblje moraju se navesti broj vlaka, relacija prometa i vrijeme polaska vlaka.

8. Vlakopratno osoblje otkazuje se onako kako je to propisano za naručivanje.

Članak 18.

Uporaba i otprema vučnih vozila

1. Za vuču jednog vlaka redovno se rabi jedno vučno vozilo.

Više vučnih vozila može se uporabiti:

- kad je vučna snaga jednoga vučnog vozila nedostatna
- pri čišćenju snježnih nanosa na pruzi.

Bez posebnog odobrenja dopuštena je uporaba dvaju vučnih vozila na čelu i jednoga vučnog vozila na kraju vlaka prema knjižici voznog reda.

2. Pregled pruga i relacija na kojima se vlakovi redovno potiskuju propisuje se dodatkom knjižici voznog reda.

3. Za vuču jednog vlaka može se uporabiti najviše šest vučnih vozila po prethodnom odobrenju područne operative sukladno Uputi o tehničkim normativima za izradbu i provedbu voznog reda.

4. Vučna vozila u uporabi za vuču vlaka nazivaju se radna vučna vozila u službi i mogu biti:

- na čelu vlaka, vozno i zaprežno
- u sredini, međuvučno vozilo te
- na kraju, potiskivalica.

Zaprežno vučno vozilo redovno se nalazi na čelu vlaka.

1

5. Radno vučno vozilo može se nalaziti i u vlaku:

- redovno, pri prevlačenju teških vlakova (međuvučno vozilo)
- iznimno, kada se spajaju dva vlaka (spojeni vlakovi)
- kod guranja vlaka ili dijela vlaka vlakom te
- kod vlakova za posebne željezničke namjene.

Položaj, mjesto i kombiniranje električnih vučnih vozila posebno se propisuje.

6. Vučna vozila koja se otpremaju vlakovima mogu se uvrstiti u vlak kao radna izvan službe ili neradna.

Kao radno vučno vozilo izvan službe u vlaku smatra se ono vučno vozilo koje samo sebe pokreće, a neradno vučno vozilo jest ono koje se mora vući.

7. Radna vučna vozila izvan službe uz prethodno odobrenje područne operative mogu se otpremati vlakovima za prijevoz putnika ili teretnim vlakom na čelu vlaka.

Neradna vučna vozila otpremaju se teretnim vlakom a mogu se otpremati i vlakom za prijevoz putnika uz prethodno odobrenje područne operative.

1

Uvrštavanjem vučnih vozila izvan službe odnosno neradnih vučnih vozila u vlakove za prijevoz putnika ne smije se takvu vlaku smanjiti brzina odnosno poremetiti njegov vozni red.

Članak 19.

Analiza vlaka

1. Analiza vlaka je izvještaj kojim polazni kolodvor vlaka priopćuje podatke o vlaku sljedećemu rasporednomu, ranžirnomu odnosno krajnjem kolodvoru, a po potrebi i drugim službenim mjestima na putu vlaka.

2. Analiza vlaka mora sadržavati:

- broj vlaka
- stvarno vrijeme polaska
- naziv polaznog kolodvora
- serije i brojeve vučnih vozila uvrštenih u vlak i njihovu domovnu jedinicu
- bruto masu vlaka u tonama i duljinu vlaka u osovinama i metrima
- neto masu tovarenih vagona
- sastav vlaka
- vagone koje vlak uzima na svom putu
- vlakopratno osoblje i njihov domovni kolodvor
- promjenu redovnog sastava putničke garniture vlakova za prijevoz putnika
- vagone ili vozila koji se prevoze kao izvanredna pošiljka
- izvještaj za koje kolodvore vlak ima prekoračenu duljinu, o nedostatku odbojnika na stražnjoj strani posljednjeg vagona i o relaciji na kojoj se vlak zapreže odnosno potiskuje.

Iz sastava vlaka moraju biti vidljivi znak vlasništva, režim razmjene, serija i podserije vagona, je li vagon tovaren ili prazan, vrsta stvari koje prevozi i krajnji kolodvor vagona te njegovo odredište. Kod praznih vagona posebno se naznačuju dirigitirani vagoni, vagoni upućeni na dezinfekciju, dezinsekciju dotično čišćenje ili pranje te ima li u svojem sastavu izvanrednu pošiljku, vagone natovarene opasnim i zapaljivim tvarima i nedostaje li na vagonu odbojnik.

3. U uvjetima informatičke obrade podataka umjesto analize vlaka obvezatno se mora dati raspis u sljedećim slučajevima:

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

4. Tovareni vagoni u kojima se prevoze vojni transporti, opasne tvari i izvanredne pošiljke, moraju se prikazati odvojeno uz naznaku vrste tereta. Za vojne transporte mora se navesti broj transporta, a za izvanredne pošiljke broj odobrenja za prijevoz izvanredne pošiljke.

Za pojedine pošiljke osim uputnog kolodvora mora se navesti i kolodvor u kojemu će se obaviti pretovar, usputno carinjenje, dodavanje leda, napajanje i hranjenje životinja te vaganje pošiljaka ili gariranje praznih vagona.

5. Vučna vozila koja ne sudjeluju u vuči vlaka označuju se u analizi kao radna izvan službe odnosno kao neradna.

6. Vozila koja vlak uzima na putu unose se u analizu po redosljedu otpremnih kolodvora u smjeru kretanja vlaka, i to s istim podacima kao i vozila iz polaznog kolodvora.

Glava V.

**PREKID PROMETNE SLUŽBE U
SLUŽBENIM MJESTIMA**

Članak 20.

Određivanje i objavljivanje prekida službe

1. Pruge, službena i radna mjesta na kojima se prekida služba određuju prometni poslovi, a objavljuju se u dodatku knjižici voznog reda.
2. Podrobnije odredbe o postupku za vrijeme prekida službe na pruzi, službenom ili radnom mjestu propisuju se posebnim napatkom, koju izrađuje nadležna organizacijska jedinica prometa i Poslovnim redom kolodvora za postojeći vozni red.
3. Za vrijeme prekida službe prometnika vlakova preko takva službenog mjesta smiju voziti samo vlakovi predviđeni voznim redom, a drugi vlakovi po odobrenju prometne operative dotično po zapovijedi područne operative.

Članak 21.

Uvjeti za prekid službe

1. Prije prekida službe u službenom mjestu moraju biti ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - glavni kolosijeci moraju biti slobodni a skretnice na tim kolosijecima zaključane u pravilnom položaju za vožnju vlakova preko glavnoga prolaznog kolosijeka uz obvezatnu bočnu zaštitu

- sva vozila u službenom mjestu moraju biti osigurana od samopokretanja
- ako se u pojedinim službenim mjestima ne može osigurati bočna zaštita, ostavljena vozila moraju biti pod nadzorom radnika
- glavni signali moraju biti u položaju da signaliziraju signalni znak za zabranjenu vožnju, a takvo službeno mjesto smatra se prugom.

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

- kada je sporazumijevanje nemoguće
- dok ne prođe vlak predviđen voznim redom prije prekida službe odnosno dok se ne izvrši križanje predviđeno voznim redom
- pri izvanrednom događaju ako je za otklanjanje posljedica prijeko potreban rad toga službenog mjesta
- po zapovijedi područne operative.

4 | 3. Ako je u kolodvoru ugrađen pokazivač kontrole stanja uređaja
5 | za osiguranje prometa na cestovnom prijelazu, a za vrijeme prekida
službe prometnika vlakova preko tog cestovnog prijelaza voze
vlakovi, taj kolodvor mora biti zaposjednut skretničarom koji u
slučaju neispravnosti uređaja o tome obavještava susjedne
zaposjednute kolodvore.

Članak 22.

Promet vlakova u uvjetima prekida službe

1. Prekid službe evidentira se u prometni dnevnik fonogramom:
"Prometna služba završena u ... s ... min." (Prezime prometnika vlakova)

Početak službe isto tako mora se upisati u prometni dnevnik fonogramom:

"Prometna služba započeta u ... s ... min." (Prezime prometnika vlakova)

Završetak i početak službe na isti način upisuje i drugo kolodvorsko osoblje.

2. O prekidu i početku službe prometnik vlakova mora izvijestiti susjedne kolodvore u kojima se služba ne prekida fonogramima:
"Prometna služba u kolodvoru završena u ... s ... min."
odnosno **"Prometna služba u kolodvoru ... započeta u ... s ... min."** (Prezime prometnika vlakova)

3. Promet vlakova odnosno pružnih vozila reguliraju kolodvori u kojima se služba ne prekida.

4. U službenim mjestima u kojima se služba prekida za vrijeme trajanja prekida zabranjeno je voznim redom predviđati križanja i pretjecanja vlakova.

5. Ako zbog kašnjenja vlak bude prošao kroz kolodvor u kojemu je započela služba a prema voznim redu trebao je taj kolodvor proći za vrijeme prekida, takav vlak mora se preko prethodnog odnosno susjednog kolodvora izvijestiti pismenim nalogom da je u tom službenom mjestu služba započela i da za njega glavni signali vrijede.

Kolodvor koji je izvijestio vlak o završetku prekida mora kolodvor u kojemu je prestao prekid službe izvijestiti o uručivanju pismenog naloga vlaku.

Glava VI.

ODREDBE O MANEVRIRANJU

Članak 23.

Manevarski radnici

1. Manevarski radnici jesu radnici stručno osposobljeni za obavljanje manevarskih zadaća.
2. Manevarski odred jest zajednički naziv za rukovatelja manevrom i određeni broj manevrista. Broj manevrista u manevarskom odredu ovisi o opsegu i vrsti manevarskih zadaća, mjesnim, vremenskim i drugim uvjetima, ali u njemu ne smije imati manje od dvaju radnika (rukovatelja manevrom i manevrista).
3. Ovisno o tehničkim značajkama manevarskoga vučnog vozila, zaposjedanje može biti samo strojovodom ili strojovodom i pomoćnikom, što je propisano pravilnikom za vuču vlakova. Kad vozna lokomotiva obavlja manevarske poslove, lokomotiva i osoblje smatraju se manevarskom lokomotivom odnosno osobljem manevarske lokomotive, a vlakopravno osoblje manevarskim odredom.
4. Manevarski sastav čini vučno vozilo s međusobno zakvačenim vozilima ili bez njih i manevarsko osoblje.
5. Pri manevriranju manevristi zaposjedaju manevarska mjesta koja se određuju rasporedom manevarskoga rada ili ih raspoređuje rukovatelj manevrom.

Podroban opis pojedinih zadaća manevarskih radnika propisuje se poslovnim redom kolodvora.

6. Manevarske vožnje smiju se obavljati samo pod neposrednim vođenjem rukovatelja manevrom ili kojega drugoga stručnog radnika, a nadzor nad manevriranjem obavlja vođa manevra ili prometnik vlakova.

Kod vlakova s vlakovođom dužnost rukovatelja manevrom obnaša vlakovođa. Ako je vlak bez vlakovođe ili je vlakovođa na kraju vlaka, dužnost rukovatelja manevrom obnaša prometnik vlakova odnosno radnik kojega on odredi.

1 | 7. Pri lokomotivskim vožnjama iste zapovijeda prometnik vlakova, nadzorni skretničar odnosno skretničar.

8. Rukovatelj manevrom neposredno rukovodi manevriranjem prema rasporedu manevra, pri čemu mora:

- upoznati manevarsko i skretničko osoblje s manevarskim vožnjama, osobito kad su potrebne iznimne mjere opreznosti
- uvjeriti se da su osigurana sredstva za usporavanje, zaustavljanje i osiguranje vozila od samopokretanja i odbjegnuća
- uvjeriti se da se poštuju sve sigurnosne mjere u svezi s manevarskim i voznim putovima, manevarskim područjima, vremenskim ograničenjima i slično
- zaposjesti mjesto s kojega može nadgledati pojedine vožnje i sporazumjeti se s manevarskim osobljem dotično u određenim slučajevima provjeru i sporazumijevanje obavljati radio-uređajem
- svakome manevarskom radniku odrediti poslove (ako to unaprijed nije učinjeno rasporedom rada)
- nakon završetka manevriranja ili obavljanja pojedine manevarske vožnje provjeriti položaj skretnica i iskliznica, smještaj sredstava za zaustavljanje i osiguravanje vozila te slobodnost međnika

- ustanoviti duljinu, masu i brzinu manevarskog sastava te potreban broj manevrista za kočenje manevarskog sastava
- o svakom oštećenju vagona, iskliznuću, presjeku skretnice i slično odmah izvijestiti prometnika
- uvjeriti se imaju li manevarski radnici potrebna signalna sredstva i sredstva za osobnu zaštitu te da li ih rabe za vrijeme rada.

Članak 24.

Manevarska kretanja i brzine vožnji

1. Manevarsko kretanje jest kretanje pojedinačnih ili zakvačenih vozila.

Kod vlakova pri manevriranju valja izbjegavati manevriranje s međusobno zakvačenom zaprežnom i voznom lokomotivom.

2. Manevarska kretanja mogu biti:

- manevarske vožnje, to jest vuča ili guranje vozila lokomotivom ili motornim pružnim vozilom
- odbacivanje, to jest ubrzavanje guranih, za manevarski sastav nezakvačenih vozila do određene brzine i naglo zaustavljanje manevarske vožnje
- spuštanje, to jest manevarsko kretanje kod kojega se vozila na kolosijeku koji leži u padu ili pomoću posebnog postrojenja za spuštanje ubrzavaju ili spuštaju
- lokomotivska vožnja, to jest kretanje samoga vučnog vozila ili vučnoga vozila koje vuče vučena vozila, s tim da vučena vozila smiju imati najviše do 12 zračno kočenih osovina

5

- kretanje prijenosnicom ili okretnicom, to jest premještanje vozila pomoću odgovarajućeg postrojenja.

3. Uvjeti za odbacivanje vozila jesu:

- da je dio kolosijeka na koji se ona odbacuju pregledan, a sve skretnice u manevarskom voznom putu da su u pravilnom položaju
- da se odbačena vozila kreću takvom brzinom da polagano i bez jakog udara naiđu na vozila u mirovanju
- da pad u smjeru odbacivanja nije veći od 2.5 ‰ ili da uspon nije veći od 5 ‰
- da je osigurano usporavanje i zaustavljanje odbačenih vozila.

4. Odbacivanje i spuštanje vozila preko spuštalice bez kolosiječnih kočnica, ili s kolosiječnim kočnicama kad se s njima ne rukuje, dopušteno je ako vozila imaju ispravnu i zaposjednutu ručnu kočnicu, a to se odnosi na sljedeća vozila:

- vagone s pratiteljima pošiljaka
- vagone natovarene živim životinjama
- prikolice i motorne garniture ako nemaju natpis da je zabranjeno odbacivanje ili spuštanje
- vagone olistane listicom RID osim vagona natovarenih eksplozivnim tvarima
- vagone s pomičnim teretom
- putničke vagone nezaposjednute putnicima.

5. Zabranjeno je odbacivati i spuštati:

- vagone zaposjednute putnicima
- vagone natovarene eksplozivnim tvarima
- vagone natovarene tračnicama ili teretom duljim od 60 metara
- pojedinačna vozila kojima masa prelazi 100 tona
- vagone kod kojih teret prekoračuje tovarni profil

- vučna vozila osim elektrovučnih vozila koja se odbacuju sukladno posebnom naputku poslova vuče vlakova
- vozila s natpisom da je zabranjeno odbacivanje ili spuštanje
- vozila međusobno spojena krutim kvačilom
- vozila koja ne ispunjavaju uvjete Pravilnika RIV i RIC.

6. Zabranjeno je odbacivanje i spuštanje drugih vozila na vozila navedena u prethodnom stavku, odbacivanje prema cestovnom prijelazu ako on nije zaštićen, do okretnice ili prijenosnice, preko vagonске vage kad je prelazak preko nje zabranjen i na krnje kolosijeke.

Kolosijeci na koje je zabranjeno odbacivanje i spuštanje moraju se naznačiti u dodatku knjižice voznog reda i poslovnom redu kolodvora.

7. Zabranjeno je preko spuštalice spuštati odnosno prevlačiti sljedeća vozila:

- vozila obilježena ili olistana znakom spuštalice. Ako se ispod znaka nalazi broj, zabranjeno je spuštanje odnosno prevlačenje preko spuštalice kojoj je polumjer zakrivljenosti vrha spuštalice manji od toga broja
- teretne vagone s okretnim postoljima s razmakom unutarnjih osovina većim od 14 m te putničke vagone s okretnim postoljima na automatskim spuštalicama kad su one u režimu automatskog rada. Teretni vagoni s okretnim postoljem i razmakom unutarnjih osovina većim od 14 m moraju biti posebno označeni.

8. Za svaku spuštalicu mora se izraditi uputa kojom se podrobno propisuje rad na njoj i ona mora biti sastavni dio poslovnog reda kolodvora.

9. Lokomotivska vožnja bez pratnje može se obavljati onda ako je zadovoljen jedan od sljedećih uvjeta:

- ako je kolodvor opremljen graničnim kolosiječnim signalima odnosno manevarskim signalima za zaštitu voznoga puta

6

5

- ako je vidljivost takva da strojovođa može vidjeti ručne signalne znakove kolodvorskoga osoblja
- ako razglas ili mobilna sredstva sporazumijevanja omogućuju davanje zapovijedi za pojedine dijelove manevarskog kretanja.

U kolodvorima opremljenima graničnim kolosiječnim signalima odnosno manevarskim signalima za zaštitu voznoga puta područje kretanja za lokomotivsku vožnju bez pratnje određuje se usmeno. U drugim kolodvorima područje kretanja određuje se usmeno i pismeno rasporedom manevriranja. Raspored manevriranja ne smije biti uručen strojovođi prije nego što je osiguran manevarski vozni put za početak te vožnje, tako da uručenje rasporeda manevriranja strojovođi znači istodobno i zapovijed za početak lokomotivske vožnje. Zapovijed za manevarsko kretanje daje se i na jedan od sljedećih načina:

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

Kolodvore u kojima se dopušta lokomotivska vožnja bez pratitelja određuju prometni poslovi u skladu s uvjetima propisanim u ovoj točki. Popis tih kolodvora nalazi se u dodatku knjižice voznoga reda.

Manevarski sastav koji se sastoji od lokomotive koja gura zakvačena vozila uvijek mora biti praćen. Takva vožnja ne smatra se lokomotivskom vožnjom.

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

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

5

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

10. Brzina vožnje mora se prilagoditi tako da se manevarski sastav može sigurno zaustaviti na željenom mjestu.

Ta brzina ovisi o nagibu kolosijeka, kočnoj masi manevarskog sastava, izboru najpogodnije vrste kočenja i za svaki kolodvor određuje se temeljem Upute o kočenju.

Ta brzina mora biti upisana u poslovni red kolodvora.

11. Dopusštena brzina manevarske vožnje preko skretnica jest do 30 km/sat.

Ako je brzina vožnje preko skretnica manja od 30 km/h, takva brzina mora biti upisana u dodatku knjižice voznog reda i poslovnom redu kolodvora.

12. Pri manevarskim vožnjama po kolosijecima između kojih se nalaze peroni ispod kojih ne postoje pothodnici i gdje može doći do povrede trećih osoba, brzina vožnje manevarskog sastava mora biti takva da je moguće njegovo brzo zaustavljanje. Po takvim kolosijecima dopuštene su samo manevarska i lokomotivska vožnja. Manevarska vožnja guranjem dopuštena je samo ako se na čelu manevarskog sastava nalazi manevarski radnik te rukovatelj manevrom koji neposredno nadzire manevarsku vožnju. Brzina navedenih manevarskih vožnji ne smije biti veća od 10 km/h.

13. Na drugim kolosijecima pri vožnji manevarskog radnika na čelnoj ili bočnoj stubi lokomotive odnosno guranog vagona, brzina manevarske vožnje ne smije biti veća od 20 km/h.

14. Kod manevarskih kretanja guranjem kad je preglednost ograničena, ispred manevarskog sastava mora ići manevarski radnik te davati odgovarajuće signalne znakove. Tada brzina manevarske vožnje ne smije biti veća od 5 km/h.

Članak 25.

Manevarski vozni putovi

1. Manevarski vozni put jest put koje prijeđe manevarski sastav, sama lokomotiva ili pojedino vozilo od pokretanja do zaustavljanja.

Vozni put za manevarsko kretanje sadržava jedan ili više kolosijeka odnosno dijelova kolosijeka sa skretnicama preko kojih se obavlja manevarsko kretanje do mjesta zaustavljanja.

2. Prije svakog pokretanja vozila pri manevriranju mora se osigurati manevarski vozni put.

1 | 3. Manevarski vozni put osigurava radnik određen poslovnim redom kolodvora, i to prometnik vlakova, skretničko osoblje odnosno manevrist te rukovatelj manevrom ili vlakopravno osoblje.

4. Za pravilan položaj skretnica na manevarskome voznom putu odgovoran je radnik koji ih poslužuje.

1 | Za pravilan položaj skretnica odgovoran je i radnik koji zapovijeda pokretanje, strojovođa na čelu manevarskog sastava te kod guranoga manevarskog sastava radnik na čelu guranoga manevarskog sastava ako skretnice imaju skretničke signale.

5. Nakon završetka manevarskih kretanja skretnice se moraju postaviti u redovan položaj.

6. Manevarski vozni put postavlja se na zahtjev rukovatelja manevrom odnosno radnika koji rukovodi manevriranjem sukladno poslovnom redu kolodvora.

7. Ako manevarsko kretanje vodi preko više skretnica, redosljed njihova postavljanja propisuje se poslovnim redom kolodvora.

8. Provjeravanje manevarskoga voznog puta dužnost je skretničkog osoblja i radnika koji neposredno rukovodi manevarskim kretanjima, a motrenje je dužnost radnika koji neposredno rukovodi manevarskim kretanjima, strojovođe i prvoga manevarskog radnika.

1

9. Manevriranje vozilima zaposjednutima putnicima dopušteno je pod sljedećim uvjetima:

- sva vrata na vozilima moraju biti zatvorena
- otvaranje zatvorenih vrata za vrijeme manevriranja mora biti onemogućeno
- prijelaznice moraju biti podignute, pomične ograde zatvorene i mjevovi pričvršćeni.

5

Svi ti uvjeti moraju biti zadovoljeni i prije nego što se otkvači vozilo koje ostaje na kolosijeku.

10. Prije manevarskog kretanja rukovatelj manevrom ili radnik koji neposredno rukovodi manevriranjem mora se uvjeriti:

- da je manevarski vozni put slobodan
- da stalni signali, skretnice, iskliznice, prijenosnice, okretnice, mostovi vagonskih vaga itd. dopuštaju manevriranje
- da su sredstva za zaustavljanje uklonjena s manevarskoga voznog puta
- da je promet na cestovnom prijelazu osiguran sukladno odnosnim pravilima za vlak
- da su motke za uzemljenje uklonjene, a napon u kontaktnoj mreži uključen
- da su s manipulativnih kolosijeka uklonjeni radnici i stvari
- da su pri predgrijavanju i provjeri kočnica stabilnim postrojenjem uklonjene signalne ploče, kabeli i kočni vodovi

85

- da su vagoni u manevarskom sastavu međusobno zakvačeni, a vagoni koji ostaju na kolosijeku osigurani od samopokretanja.

11. U kolodvorima u kojima stalno manevrira više manevarskih vučnih vozila, moraju se ustanoviti granice kolosijeka ili njihovih dijelova odnosno skupina kolosijeka na kojima će pojedina manevarska vučna vozila moći neometano manevrirati.

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

Članak 26.

Sporazumijevanje pri manevriranju

1. Zapovijed za manevriranje prometnik vlakova daje vođi manevra, rukovatelju manevrom ili radniku koji neposredno rukovodi manevriranjem usmeno ili pismeno rasporedom manevre.

2. Manevriranja koja se redovno obavljaju, kao što su sastavljanje putničkih garnitura, sastavljanje vlakova po ranžirnim zadaćama voznog reda, uvrštavanje i izvrštavanje vagona, izmjena vučnih vozila, postavljanje putničkih garnitura na peron, pokretanje ili premještanje pojedinih vagona ili skupine vagona, propisuju se prometno-transportnom uputom uz vozni red i poslovnim redom kolodvora.

3. Sporazumijevanje pri manevriranju može se obavljati usmeno, razglasom, interfonski, radiovezom, telefonski, ručnim i stalnim manevarskim signalima. Poslovnim redom kolodvora propisuje se način sporazumijevanja pri manevriranju dotično uporaba pojedinih uređaja.

4. O početku i završetku odnosno obavljanju pojedinih manevarskih zadaća, rukovatelj manevrom izvještava prometnika vlakova usmeno, telefonski, interfonski ili radiovezom dotično vraćanjem obavljenog rasporeda manevre.

5. Kad manevriranje obavlja vlakopratno osoblje, sporazumijevanje je obvezatno usmeno i pismeno rasporedom manevre.

6. Signalni znakovi za pojedina manevarska kretanja moraju se davati sve dok ne nastane potreba za promjenom vrste kretanja ili dok se manevarsko kretanje ne zaustavi signalnim znakom "Stoj".

Pri manevriranju na ravnom kolosijeku manevristi se postavljaju na strani strojovođe, a u zavojima na njihovoj unutarnjoj strani. Pomoćnik strojovođe signalne znakove dane s njegove strane odmah pripočava strojovođi.

Pri manevriranju lokomotivom koja je zaposjednuta samo strojovođom, rukovatelj manevrom prije početka manevriranja određuje s koje će se strane davati signalni znakovi.

7. Kod neispravnosti manevarskih signala, za manevarska kretanja vrijede zapovijedi radnika koji neposredno rukovodi manevriranjem uz prethodno pismeno izvješćivanje strojovođe o neispravnosti manevarskih signala.

Članak 27.

Kvačenje vozila

1. Pod pojmom kvačenja podrazumijevaju se poslovi vezani za zakopčavanja i otkopčavanja željezničkih vozila posebnim uređajem pri spajanju i razdvajanju.
2. Kvačenje može biti:
 - zavojnim kvačilom
 - poluautomatskim kvačilom
 - automatskim kvačilom
 - krutim kvačilom i
 - povezivanje vagona teretom.
3. Spajanje vozila dopušta se samo istom vrstom kvačila, a za svaku vrstu kvačila mora biti izrađen naputak za uporabu.
4. Povezivanje vagona teretom dopušteno je iznimno kod izvanrednih pošiljaka.
5. Kvačenje vagona redovno obavlja jedan radnik. Drugi radnik može pružiti pomoć samo kad vozila miruju i ako to zahtijeva radnik koji je prvi ušao među vozila.

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

6. Istodobni ulazak više radnika među vozila mora se izbjegavati. Ako se to iznimno mora učiniti, o tome će odlučiti i izdati zapovijed rukovatelj manevrom. Daljnja vožnja smije započeti kad su svi radnici izašli iz kolosijeka. Signalni znak za pokretanje u tome slučaju smije dati prvo radnik koji je posljednji izašao iz kolosijeka.

7. Pri zakopčavanju vozila manevrist čeka između tračnica kolosijeka dolazeći vagon. Brzina dolazećeg vagona ne smije biti veća od 5 km/sat, a njihova udaljenost pri ulasku manevrista između kolosiječnih tračnica ne smije biti manja od 20 metara. Nakon toga manevrist motri prostor za kretanje u kolosijeku i priprema se za prihvat kvačila dolazećeg vagona. Na nekoliko koraka prije dolaska vagona pažljivo prihvaća kopču kvačila, podiže kvačilo toliko pravodobno da pri udaru vagona nabaci kopču kvačila na vlačnu kuku prije nego se vagoni pokrenu. Pri pokretanju vagona manevrist korača u istom smjeru i u pogodnom trenutku izlazi iz kolosijeka te se pri tome hvata za rukohvat ispod odbojnika rukom koja je s unutarnje strane, pazi na moguće prepreke pod nogama i pognut iskoračuje iz kolosijeka.

8. Kvačenje lokomotive s plugom i vozila s aerodinamičnom linijom, vagona gdje teret ili vagonski dijelovi prelaze čelne strane vagona odnosno odbojnice i slično, obavlja se samo kad vozila miruju.

9. Zapovijed za manevarsko pokretanje nakon kvačenja smije se dati tek kad je manevrist izišao iz kolosijeka. Manevrist, ako je moguće, ulazi i izlazi u kolosijek s iste strane odnosno na strani na kojoj se nalazi rukovatelj manevrom. Manevrist noću, prije nego uđe između vagona, provjerava stanje terena u kolosijeku koji je osvijetljen vanjskom rasvjetom. Kad je prostor nedostatan osvijetljen manevrist ulazi i signalnom svjetiljkom osvjetljava kolosijek, ali tek kad se vagoni zaustave. Kad rukovatelj manevrom nije u neposrednoj blizini, manevrist uzvikuje 'gotovo' čim je izišao iz kolosijeka i spremnost potvrđuje davanjem odgovarajućega signalnog znaka za daljnje kretanje. Ako su dva radnika obavljala kvačenje, signalni znak daje manevrist koji posljednji izlazi iz kolosijeka.

10. Pri kvačenju vučnoga vozila za vlak uvijek se rabi kvačilo vučnoga vozila. Neuporabljeno kvačilo na zavrtanj valja objesiti na za to određenu kuku vlastitog vozila. Na čelu ili na kraju vlaka kvačilo treba staviti na vlačnu kuku ili, ako je to nemoguće, na za to predviđeni držač na prsnoj gredi vozila.

11. Teško pokretljivu kopču kvačila treba pri zakopčavanju u kuku dobro utisnuti kako ne bi ispala tijekom vožnje. Kopča kvačila ne smije se stavljati na kuku na koju je već nabačena kopča vlastitog kvačila.

Neuporabljene zračne poluspojnice obvezatno se moraju staviti na odgovarajuće držače.

12. Manevarski radnici pri pritezanju kvačila paze da se vozila tako čvrsto kvače odnosno pritežu da se opruge odbojnika na vodoravnom kolosijeku lagano stisnu, što se postiže okretanjem zavrtnja kvačila dva puta po dodirivanju odbojnika. Taj postupak obvezatan je:

- kod vlakova s prijevozom putnika
- kod međusobno zakopčanih dieselskih i električnih lokomotiva i prvog vagona do lokomotive, osim potiskivalice.

Kod teretnih vlakova i potiskivalice kvačilo na zavrtnj priteže se toliko da se odbojnici samo dodiruju.

4 13. Kad se prijelaznice ne rabe za prelazak iz vagona u vagon, ogradu treba podići iz ležišta i skloniti je. Mjehovi se moraju sklopiti i pričvrstiti kukama s obje strane uz čelnu stranu vagona, a potom prijelaznice podići i pričvrstiti. Čelna vrata vagona zaključavaju se i osiguravaju se sigurnosnom polugom ukoliko se ona nalazi na popisu inventara vagona. Sigurnosnu polugu postavljaju i skidaju radnici tehničkog pregleda vagona, a u službenim mjestima bez radnika tehničkog pregleda vagona sigurnosnu polugu postavlja i skida vlakopravno osoblje. Zabranjeno je pri otkopčavanju vagona ostaviti da ograde i mjehovi vise ili da budu nedostatno i nesigurno pričvršćeni.

14. Sastavljanje i rastavljanje prijelaznica s mjehovima ili ogradama obavljaju manevarski radnici. Tehničko pregledni radnici ili posebno određeni tehnički radnici pružaju potrebnu pomoć pri slučajevima mehaničkih nedostataka. U kolodvorima bez manevarskih radnika i tehničko-preglednih radnika, pri manevriranju putničkim vagonima, sastavljanje i rastavljanje prijelaznica i mjehova obavlja vlakopravno osoblje, a tehničku pomoć pruža osoblje vučnoga vozila.

15. Manevrist smije ući između vagona da bi obavio otkopčavanje samo kada vagoni miruju. Ako se vagoni moraju malo pomaknuti, onda se maneovrist postavlja tako da može pratiti kretanje. Manevrist prethodno promatra stanje kolosijeka, a zatim pazi na moguće prepreke u kolosijeku (skretnice, križišta, razni tračnički dijelovi, pragovi, tucanik, neravnine i slično).

Prije otkopčavanja kvačila na zavrtanj i drugih spojnih elemenata potrebno je sklopiti mjehove ili pokretne ograde i učvrstiti ih, a zatim podići prijelaznice u njihov osnovni položaj i osigurati ih odgovarajućim kukama. Ti poslovi rade se obrnutim redom od spajanja mjehova i spuštanja prijelaznica pri zakopčavanju vagona.

16. Otkopčavanje za vrijeme vožnje, kad se vagon vuče, dopušteno je samo kod vozila s platformom kad se kvačilo može skinuti s kuke prikladnom napravom. Zabranjeno je pri tome stajati na odbojnicima, vlačnoj kuki i slično.

Otkopčavanje vagona za vrijeme kretanja kad lokomotiva gura vagon dopušteno je samo pri spuštanju vagona kad se obvezatno rabe motke ili vilice za otkopčavanje kojima se rukuje sa zemlje izvan kolosijeka. Otkopčavanje s vagonskih stuba za vrijeme takva kretanja zabranjeno je.

17. Kočne spojnice spajaju se na sljedeći način:

- nakon zakopčavanja i pritezanja kvačila na zavrtanj treba spojiti kočne spojnice i otvoriti čelne slavine. Kad god je moguće, treba spojiti spojnice koje se nalaze s iste strane. Njima treba brižljivo rukovati i ne smiju se pretjerano savijati. Slobodne spojnice treba zakopčati i učvrstiti za njihove držače

- pri spajanju kočnih spojnic između vozila kojih je glavni vod pod tlakom, nakon što se kočne spojnice zakopčaju, kočne slavine oba dijela vlaka valja polako otvarati
 - da bi se izbjeglo oštećenje kočnica i drugih uređaja, valja paziti da se kočni vodovi ne spajaju sa spojka drugim zračnih vodova ili vodova slične konstrukcije
 - prije spajanja kočne spojnice vučnog vozila s kočnom spojnicom vagona obavezno se mora ispustiti kondenzat otvaranjem čelnih slavina i propuhivanjem glavnog voda vučnog vozila. Pri otvaranju čelne slavine radnik mora čvrsto držati glavu spojnice čiji otvor treba biti okrenut tako da zrak i kondenzat ne izlaze u smjeru radnika.
- 4
18. Spajanje priključnih vodova za grijanje obavlja poučeno i osposobljeno osoblje sukladno Uputi za grijanje putničkih vagona.
19. Pri otkapčanju valja se pridržavati sljedećeg redoslijeda:
- kabel za grijanje izvući i objesiti
 - kabel daljinske kontrole i razglasa putničkih vagona izvući i objesiti
 - mjehove otkopčati i razdvojiti
 - prijelaznice otvoriti, podići i pričvrstiti
 - kočne spojnice razdvojiti
 - kvačilo skinuti s vlačne kuke susjednog vagona.
- 1
20. Zakopčavanje i otkopčavanje vučnih vozila kod vlakova obavlja se kako slijedi:
- motorne vlakove s poluautomatskim i automatskim kvačilom međusobno zakopčava i otkopčava osoblje vučnog vozila. Kod svih drugih motornih vlakova otkopčavanje i zakopčavanje, osim kablova grijanja i upravljanja, obavlja manevarsko odnosno skretničko osoblje sukladno Poslovnom redu kolodvora.

- u kolodvorima sa stalnim manevarskim odredom ili skretničkim osobljem lokomotive zakopčava i otkopčava manevarsko ili skretničko osoblje sukladno Poslovnom redu kolodvora
- u kolodvoru bez manevarskog ili skretničkog osoblja lokomotive zakopčava i otkopčava pomoćnik strojovođe
- kod vlakova koji voze SV-bez zakopčavanje i otkopčavanje obavlja skretničko ili manevarsko osoblje, a ako ga nema, tada to radi osoblje pogodnijega vlaka (manevrist na vlaku, pomoćnik strojovođe, vlakovođa), što određuje prometnik vlakova u dogovoru s dispečerom područne operative
- kod pružanja pomoći vlaku na pruži kojega je lokomotiva neispravna, a vlakovi voze SV-bez, pomoćnu lokomotivu zakopčava pratitelj pomoćne lokomotive (skretničko ili manevarsko osoblje). Iznimno, ako spomenutih radnika nema, pomoćnu lokomotivu ako dolazi na čelo vlaka, zakopčava strojovođa neispravne lokomotive, a ako dolazi na kraj vlaka, strojovođa pomoćne lokomotive.

1

5

Članak 28.

Kočenje vozila i manevarskih sastava

1. Kod manevarskih vožnji rabi se zračno i ručno kočenje sukladno Uputi o kočenju.

Ako se manevarski sastav ne može kočiti zračno, ovisno o broju osovina, masi vagona, nagibu kolosijeka i mjesnim prilikama, mora se zaposjesti potreban broj ispravnih i djelatnih ručnih kočnica, po mogućnosti na tovarnim vagonima. Ta odredba vrijedi i za skupinu vagona koja nakon odbacivanja ostaje do lokomotive.

2. Ručnim kočnicama smatraju se vretenaste kočnice koje se poslužuju s platforme ili iz kočničarske kućice.

Nalog za posluživanje ručne kočnice pri manevriranju daje se ranžirnom listicom ili usmeno. Pri tome treba zaposjesti kočnice teških tovarenih vagona.

Prije početka manevriranja manevrist se mora uvjeriti u ispravnost kočnice koju zaposjeda.

O neuporabljivosti ručne kočnice mora se odmah obavijestiti rukovatelj manevrom ili prometnik vlakova.

3. Kod spuštanja ili odbacivanja vagona preko skretničkog područja potrebno je pomnjivo kočiti. Vagoni se moraju kočiti tako da se zaustave neposredno ispred već zaustavljenih vozila, a potom se ručna kočnica mora potpuno popustiti. Obvezatno je, sukladno poslovnom redu kolodvora, obavještavanje papučara o vagonima koje koči manevrist jer se takvi vagoni ne koče - zaustavljaju papučom.

Odbačene skupine vagona zaustavljaju se:

- do 12 osovina - ručnom kočnicom s platforme ili papučom
- preko 12 osovina - samo ručnom kočnicom.

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

4. Skupina vagona u manevarskom sastavu koju lokomotiva ne može kočiti svojom izravnom kočnicom koči se ručnim kočnicama kojih broj ovisi o duljini i brzini vožnje manevarskoga sastava, a broj osovina koji se koči jednom ručnom kočnicom određuje se sukladno Uputi o kočenju i mora se unijeti u poslovni red kolodvora.

5. Pri stiskanju vozila brzinom od 5 km/sat mora se pritegnuti ručna odnosno pritvrdna kočnica najudaljenijega vagona i zaposjednuti potreban broj ručnih kočnica: na svakih 28 osovine jedna ručna kočnica u skupini vagona koji se kopčaju za lokomotivu, ne računajući pri tome osovine koje koči lokomotiva svojom izravnom kočnicom sukladno Uputi o kočenju.

6. Kod ručno kočenih manevarskih vožnji strojovođa mora rabiti izravnu lokomotivsku kočnicu.

7. Pritvrdna kočnica jedno je od tehničkih rješenja za ručno kočenje vozila. Kod vagona ta kočnica nalazi se na njegovu donjemu srednjem dijelu, sa žuto obojenim kotačem, okretanjem kojega se pomiče kočno polužje. Kotač vretena pristupačan je za rukovanje radniku s tla pokraj vagona. Kočno djelovanje takve kočnice ostvaruje se kao kod ručne vretenaste kočnice kojom se rukuje s platforme. Za pritvrdne kočnice kočna masa ispisana je na boku vagona ispod vlastite mase vagona i uokvirena je crvenom bojom.

Ručna vretenasta kočnica na vučnome vozilu, bez obzira je li ugrađena na platformi ili u unutrašnjosti vučnoga vozila, smatra se pritvrdnom ručnom kočnicom, iako se njome ne rukuje sa zemlje. Stoga odredbe prvoga stavka ove točke ne vrijede za lokomotivsku pritvrdnu kočnicu.

8. Namjena pritvrdne kočnice jest osiguranje vagona od pokretanja pri utovaru i istovaru te za osiguranje svih vozila od samopokretanja.

Uvjeti za uporabu pritvrdne kočnice pri manevarskim vožnjama jesu:

- uporaba pritvrdne kočnice mora se propisati poslovnim redom kolodvora
- pokraj kolosijeka mora biti prikladna manevarska staza
- brzina vozila pri uporabi te kočnice ne smije biti veća od 5 km/sat

- prostor na kojemu se obavlja manevriranje uporabom pritvrdne kočnice mora biti noću osvijetljen i osiguran od sklizanja, a sve prepreke s manevarske staze uklonjene
- uporaba pritvrdne kočnice dopušta se isključivo sa zemlje.

9. Uporaba zračnih kočnica obvezatna je pri manevriranju manevarskim sastavima preko 40 osovina te na nagibu preko 20‰, osim pri radu na spuštalicama ili izvlačnim kolosijecima.

1 | Podrobnije odredbe o uporabi zračnih kočnica propisuju se Uputom o kočenju vlakova.

10. Zračnu kočnicu otvaranjem čeonu slavine zračnog voda manevarsko osoblje smije rabiti samo za zaustavljanje dođe li do opasnosti.

11. Vagoni koji se odbacuju ili spuštaju bez posluživanja ručne kočnice, neovisno o brzini vagona usporenih kolosječnom kočnicom ili uporabom pritvrdnih kočnica, moraju se zaustaviti ručnim papučama.

Ručne papuče rabe se:

- radi usporavanja vagona ili skupine vagona na silaznom dijelu grbine pri manevriranju na spuštalici, ako je taj dio kolosijeka grbine opremljen uređajem za postavljanje i izbacivanje papuče
- radi zaustavljanja spuštenih ili odbačenih vagona ili skupina vagona pri manevriranju i
- radi osiguranja vozila ili vlakova od samopokretanja kad ta vozila ili vlakovi miruju.

12. Papuču pri postavljanju čvrsto treba držati za ručicu, staviti na glavu tračnice, lakim pritiskom ruke malo povući (proklizati) papuču i unutarnji rub čvrsto priljubiti uz glavu tračnice. Valja paziti da jezičak papuče ne strši ustranu preko unutarnjeg ruba glave tračnice i da bočna vodilica ruba pri klizanju ne naiđe na otpor. Ako se papuča ne postavi pravilno, može se dogoditi da ona pri jačem naletu ili udaru vagona sleti s kolosijeka ili da kotač vagona preskoči papuču te do kočenja vagona ne dođe. Nakon zaustavljanja vagon silazi s papuče te se ona odmah mora skinuti s tračnice i

staviti na predviđeno mjesto. Ako vagon ne side s papuče, potrebno ga je gurnuti natrag i papuču skinuti s tračnice. Ako se papuča priljubila uz tračnicu, potrebno ju je pomoću poluge odljubiti. Tako skinutu papuču potrebno je pregledati i ustanoviti njezinu ispravnost. Papuča se s tračnice skida posebnom kukom ili kukom rukohvata signalne zastavice.

13. Najpogodniji zaustavni put pri uporabi papuče te broj vagona koji se smije zaustavljati papučom propisuje se u poslovnom redu kolodvora sukladno Uputi o kočenju.

14. Ako u skupini odbačenih vagona nema ispravne ručne kočnice, a takva skupina vagona nailazi na prije odbačeni ili stojeći vagon, tada se moraju postaviti dvije ručne papuče usporedno na obje tračnice za sljedeće vagone:

- nezaposjednute putničke vagone
- vagone s listicom "Pozorno manevrirati" i
- vagone tovarene voćem, ekspresnim i komadnim stvarima.

Ako se ručnom papučom mora zaustaviti skupina vagona na kolosijeku u zavoju, zaustavljanje se obavlja dvjema usporednim papučama postavljenima na obje tračnice. Ako se zaustavljanje obavlja jednom papučom, ona se uvijek mora postaviti na unutarnju tračnicu zavoja.

15. Prazni i tovareni četveroosovinski teretni vagoni s okretnim postoljima bez natpisa ili bez listice "Pozorno manevrirati" mogu se dočekivati za zaustavljanje na jednu ručnu papuču ako im brzina ne prelazi 20 km/sat. Ako papučar ocijeni da takav vagon ili skupina vagona dolazi većom brzinom, mora usporedno postaviti dvije papuče.

16. Uporaba papuča zabranjena je:

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

Nova ručna papuča pri prvoj uporabi mora se rabiti uz još jednu već rabljenu papuču.

Količina i mjesto ostavljanja ručnih papuča te odgovarajuće i u obzir dolazeće specifičnosti ovisno o mjesnim prilikama i posebnim radnim uvjetima propisuje se poslovnim redom kolodvora.

Članak 29.

Manevriranje u kolodvoru i na pruzi

1. Za vrijeme manevriranja u službenim mjestima i na industrijskim kolosijecima koji se odvajaju s pruge, ako za vrijeme manevriranja nije dopušten ulazak vlaku, glavni signali moraju signalizirati signalni znak "Stoj".

Službena mjesta s prilaznim signalima za vrijeme manevriranja zaštićuju se crvenim signalnim loparom ukoliko manevarski vozni put zadire u vozni put vlaka. Crveni signalni lopar postavlja se najmanje na udaljenosti 100m od ulazne skretnice.

4

2. Uporabu glavnih kolosijeka za manevriranje ili ostavljanje vagona dopušta prometnik vlakova uz prethodnu suglasnost područne operative.

3. Manevriranje na ulaznim kolosijecima jednokolosiječne i dvokolosiječne pruge dopušteno je do signala granica manevriranja.

Manevriranje na izlaznom kolosijeku dvokolosiječne pruge dopušteno je do mjesta koje je usporedno sa signalom granica manevriranja.

4. Manevriranje preko signala granica manevriranja dopušteno je po prethodnom odobrenju prometnika vlakova.

Odobrenje se daje samo pod uvjetom da na odnosnom međukolodvorskom odsjeku nema nikakvih vozila.

4

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

5. Prije početka i nakon završetka manevriranja pokraj signala granica manevriranja odnosno pokraj ulaznog signala, prometnik vlakova fonogramom obavještava susjedni kolodvor:

“Zbog manevriranja pokraj signala granica manevriranja pruga (lijevi - desni kolosijek) od kolodvora do kolodvora bit će zauzeta od ... sati ... min. do ... sati ... min.”, odnosno “Manevriranje pokraj signala granica manevriranja završeno.

4 | *Pruga (lijevi - desni kolosijek) od kolodvorado kolodvoraslobodna u ... sati min.” (Prezime prometnika vlakova)*

Susjedni kolodvor potvrđuje primitak i jednoga i drugog fonograma.

6. Prometnik vlakova fonogramom obavještava izlaznog nadzornog skretničara odnosno skretničara da je pruga zauzeta odnosno slobodna.

7. Manevriranje pokraj signala granica manevriranja kod kolodvorskoga zaštitnog signala obavlja se bez suglasnosti susjednog kolodvora.

1 i
4 | 8. Odobrenje za manevriranje pokraj signala granica manevriranja prometnik vlakova daje rukovatelju manevrom i strojovođi dvama pismenim nalogima u kojima navodi je li dopušteno manevriranje samo do ili i pokraj ulaznog signala te do kojega vremena (sat i minuta), o čemu mora obavijestiti i skretničko osoblje.

9. O završetku manevriranja pokraj signala granica manevriranja rukovatelj manevrom obavještava skretničko osoblje usmeno i povratom oba pismena naloga, a ako je rukovatelj manevrom vlakovođa, jedan nalog predaje skretničkom osoblju a drugi zadržava za putni list. Nadzorni skretničar odnosno skretničar obavještava prometnika vlakova o završetku manevriranja usmeno ili telefonom, a na kraju smjene vraća mu pismene naloge.

10. Na elektrificiranim prugama manevriranje elektrovučnim vozilom dopušteno je do signala granica manevriranja odnosno do signalne oznake “Početak izoliranog preklopa” ako je dalje od te oznake napon u voznom vodu isključen.

7 | Za vrijeme isključenja napona na voznome vodu otvorene pruge, ako signalna oznaka “Početak izoliranog preklopa” nije s kolodvorske strane zaštićena signalom granica manevriranja, kod manevarskih vožnji prema otvorenoj pruzi strojovođa električnoga vučnog vozila mora biti obaviješten pismenim nalogom o tome da je manevarska vožnja dopuštena do signalne oznake “Početak izoliranog preklopa”.

11. Ako se manevriranje iz prometnih razloga mora bezuvjetno obaviti jer se za dolazeći vlak mora osloboditi kolosijek koji je prije toga iz opravdanih razloga bio zauzet ili se mora obaviti manevriranje kod vlaka većeg ranga, za svaki kolodvor u Poslovnom redu kolodvora propisuje se jedan od sljedećih postupaka:

- u službenim mjestima opremljenima ulaznim signalom s predsignalom, ako pad od predsignala do ulazne skretnice nije veći od 10‰, a ulazni signal je u položaju koji signalizira signalni znak „Stoj“ te ako vidik u daljinu nije spriječen, manevriranje se može obavljati bez prekida
- u službenim mjestima opremljenima ulaznim signalom s predsignalom i padom od predsignala do ulazne skretnice većim od 10‰, te na prugama u službenim mjestima s ulaznim signalom bez predsignala kad vidik u daljinu nije spriječen, manevriranje se mora prekinuti najmanje 5 minuta prije vjerojatnog dolaska vlaka do ulaznoga signala
- na prugama i u službenim mjestima bez ulaznih signala manevriranje se mora prekinuti najmanje 10 minuta prije vjerojatnog dolaska vlaka do zaustavnog signalnog lopara. Manevriranje se može nastaviti nakon što se prometnik vlakova uvjeri da je dolazeći vlak stao ispred crvenog signalnog lopara, o čemu se uvjerava osobno, fonogramom dobivenim od skretničara ili temeljem signalnog znaka "Pazi" koji strojovođa daje dva puta po zaustavljanju ispred crvenog signalnog lopara. Po završetku manevriranja i ispunjenju uvjeta za primitak, vlak se prima u kolodvor davanjem signalnog znaka "Naprijed" ili "Uđi".

4

12. U uvjetima smanjene vidljivosti manevriranje se mora prekinuti najmanje 10 minuta prije vjerojatnog dolaska vlaka do ulaznog signala. Ako je službeno mjesto zaštićeno zaustavnim signalnim loparom, ispred njega se postavljaju i praskalice.

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

1

Članak 30.

Iznimne mjere opreza pri manevriranju

1. Iznimna opreznost pri manevriranju potrebna je kod manevriranja vagonima:

- natovarenima eksplozivnim tvarima i olistanima listicama RID narančaste boje s crnom bombom
- olistanima listicom lomljivih stvari - crvena čaša na bijelom polju
- natovarenima kiselinama i nagrizzajućim tvarima olistanima listicom RID bijelo-crne boje s epruветama iz kojih padaju kapi na ploču i na ruku
- tovarnim cisternama
- vagonima natovarenima cestovnim vozilima
- vagonima s pratiteljima.

2. Navedeni vagoni, osim pojedinih vagona koji imaju pratitelje, osim karakterističnom listicom RID olistani su i listicom "Pozorno manevrirati" - trokutastog oblika s vrhom nadolje, crvene boje s crnim uskličnikom.

1 3. Oprezno postupati s pojedinim vagonima mora se i kod vagona koji nisu naprijed spomenuti, a olistani su listicom "Pozorno manevrirati"(selidba, mrtvac i drugo).

4. Vagoni koji se ne smiju odbacivati ili se pod određenim uvjetima odbacuju odnosno spuštaju, također se smatraju vagonima kojima treba manevrirati s većom pozornošću pri manevriranju.

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

6. Pri manevriranju s vagonima tovarenima eksplozivom ili samozapaljivim tvarima zabranjeno je pušenje i prilaženje otvorenim plamenom.

7. Vozila se obvezatno moraju smještati unutar mednika te osigurati od samopokretanja.

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

- zadržavati se ili hodati po kolosijeku ili neposredno pokraj kolosijeka
- provlačiti se ispod vozila ili ulaziti radi otklanjanja smetnji između vozila vlaka koji je spreman za polazak, ako prije toga nije obavljena pripadajuća zaštita (obavješćivanje, signalni znak i slično)
- penjati se na krov vozila ili na teret otvorenih vagona ako u voznom vodu nije isključen napon i vod uzemljen
- zadržavati se između utovarne rampe i skladišnog (utovarnog) kolosijeka kad se po njemu obavlja manevriranje
- zadržavati se na bočnim stubama pri vožnji pokraj rampi, objekata, ograda, stupova, pri ulasku u depoe, tunele, provozu kroz vrata te naginjati se van ili otvarati bočna vrata vagona
- zadržavati se na prednjim bočnim stubama lokomotive pri brzini većoj od 20 km/sat
- spajati i razdvajati električne vodove za grijanje ako prije toga od strojovođe ili na stabilnim postrojenjima nije obavljena provjera jesu li vodovi isključeni
- ulaziti uspravno u kolosijeke između vozila u pokretu međusobno udaljena manje od 20 metara

- gaziti po jezičku i srcu skretnice, križištu i slično pri prelasku preko kolosijeka
- sjediti ili stajati na odbojniku, vlačnoj kuki ili kvačilu
- stajati istodobno na stubama dvaju vozila u pokretu
- prelaziti preko kolosijeka neposredno ispred, iza ili između manevarskih vožnji ili vlakova
- otkopčavati vozila sa stuba ili platformi za vrijeme vožnji ako nije propisana uporaba posebne naprave
- uskakanje ili iskakanje s vozila u vožnji pri brzini većoj od 5 km/sat
- ulaziti između vozila radi zakopčavanja ako je njihova brzina vožnje veća od 5 km/sat
- ulaziti između vozila radi zakopčavanja dok se ona ne zaustave, ako su to lokomotive s plugom, vozila s aerodinamičnom linijom, vagoni s prijelaznicama koje nisu podignute i pričvršćene, vagoni kojih dijelovi ili teret prelaze preko čelne strane vagona, vagoni tovareni eksplozivom ili ako postoje druge smetnje za sigurno zakopčavanje vagona
- ulaziti između vozila radi otkopčavanja ako su vozila u pokretu
- davati signalne znake za daljnje manevriranje prije nego što je radnik koji obavlja kopčanje izišao iz kolosijeka
- pušiti, prilaziti otvorenim plamenom i ložiti vatru u neposrednoj blizini vagona tovarenih eksplozivnim ili lakozapaljivim stvarima, olistanima listicama narančaste boje s crnom bombom, odnosno crvenom ili djelomično crvenom s crnom buktinjom

- zaposjedati ručnu kočnicu vagona tovarnih eksplozivom ili vagona do njih
- zaposjedati ručnu kočnicu na platformi bez držača, ograde i slično
- rabiti pritvrdne kočnice u pokretu, ako to nije posebno odobreno.

9. Nakon stavljanja ručne papuče na tračnicu radnik se mora odmaknuti tako da, dođe li do izbacivanja papuče, ne bude ozlijeđen.

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

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

Glava VII.

EVIDENCIJE PROPISA I ZAPOVIJEDI

Članak 31.

Evidencija pravilnika, uputa i naputaka

1. Svaka ustrojbeno jedinica koja neposredno sudjeluje u prometu mora voditi evidenciju o opskrbljenosti radnih mjesta propisanim pravilnicima, uputama i naputcima.
2. Kojim pravilnicima, uputama i naputcima mora biti opskrbljena ustrojbeno jedinica i radna mjesta određuju poslovi izobrazbe.
3. Izmjene, dopune i ispravke pravilnika, uputa i naputaka ustrojbene jedinice odnosno radnog mjesta obavlja radnik određen Poslovnim redom kolodvora.
4. Evidencija pravilnika, uputa i naputaka za ustrojbenu jedinicu vodi se u Evidenciji propisa, Pe-123, a za radno mjesto vodi se u Evidenciji propisa, Pe-124.
5. Evidencije propisa Pe-123 i Pe-124 vode se sukladno danim rubrikama uzoraka u Prilogu I. ove upute.

U uvjetima informatičke obrade podataka propisane evidencije moraju se voditi prema programskom rješenju sukladnom ovoj uputi.

Članak 32.

Evidencija službenih obavijesti

1. Službene obavijesti jesu zapovijedi, objašnjenja, odluke, rješenja i slično, koje izdaju mjerodavni poslovi ili ustrojbene jedinice u svezi s sigurnošću i urednošću prometa.

Službene obavijesti mogu biti trajne ili privremene.

2. Službene obavijesti objavljuju se u Službenom glasilu Hrvatskih željeznica a jedinicama se mogu odašiljati elektroničkom poštom.

3. Službene obavijesti trajne vrijednosti u desnome gornjem kutu moraju imati oznaku "trajna vrijednost".

4. Službene obavijesti trajne vrijednosti sve ustrojbene jedinice na koje se odnose moraju evidentirati u evidenciju Kazalo obavijesti trajne vrijednosti, Pe-125.

5. Evidencija Kazalo obavijesti trajne vrijednosti, Pe-125 vodi se prema uzorku priloženome u Prilogu I.

Uz evidenciju Kazalo obavijesti trajne vrijednosti, Pe-125 mora se nalaziti jedan primjerak obavijesti iz službenog glasila, koju zainteresirani radnici primaju na znanje preko Knjige zapovijedi šefa ustrojbene jedinice.

6. U uvjetima informatičke obrade podataka Kazalo obavijesti trajne vrijednosti, Pe-125 mora se voditi prema programskom rješenju sukladnom ovoj Uputi.

7. Postojeće obavijesti trajne vrijednosti početkom svake kalendarske godine moraju se obnoviti objavljivanjem u službenom glasilu. Istodobno se moraju staviti izvan snage obavijesti trajne vrijednosti koje više ne vrijede.

Glava VIII.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 33.

Završne odredbe

1. Ova uputa stupa na snagu osmoga dana od dana objave u Službenom vjesniku Hrvatskih željeznica, a primjenjivat će se od dana stupanja na snagu voznog reda 1997/1998. godine
2. Danom početka primjene ove upute prestaju vrijediti:
 - Saobraćajno uputstvo (Up 40) Hrvatskih željeznica (HŽ broj 20/91 i 4/94) sa svim izmjenama, dopunama i tumačenjima
 - Uputstvo o manevriranju (Up 42) Hrvatskih željeznica (HŽ broj 20/91) sa svim izmjenama, dopunama i tumačenjima
 - Upute za izradu poslovnog reda stanice dio I, SOUR ŽTP - ŽELJEZNIČKI TRANSPORT ZAGREB, Zagreb broj 950/87 sa svim izmjenama, dopunama i tumačenjima
 - Upute o prometu vlakova i manevarskih sastava do nekog mjesta na otvorenoj pruzi, SOUR ŽTP - ŽELJEZNIČKI TRANSPORT ZAGREB, broj 811/81 sa svim izmjenama, dopunama i tumačenjima
 - naredbe trajne vrijednosti iz zbirke uz Opće kazalo broj: 9/70 i 11/75.

3. Ustrojbene jedinice moraju poduzeti sve ustrojbene mjere da bi se pripremile za rad sukladno ovoj uputi.


Broj: U-88-3/97.
Zagreb, 28. ožujka 1997.

Predsjednik Uprave

Marijan Klarić, dipl.ing., vr.

Prilog I.

Uzorci evidencija

 hrvatske željeznice Pe -125

K A Z A L O
obavijesti trajne vrijednosti

