



HRVATSKA KOMORA INŽENJERA
TEHNOLOGIJE PROMETA I TRANSPORTA

Strukovni razred inženjera željezničkog prometa
Povjerenstvo za polaganje stručnih ispita

SAŽETAK ZA POLAGANJE STRUČNOG ISPITA ZA STJECANJE STATUSA OVLAŠTENOG INŽENJERA HRVATSKE KOMORE INŽENJERA TEHNOLOGIJE PROMETA I TRANSPORTA (HKIP)

2. Posebni dio stručnog ispita

b) Legislativa infrastrukture željezničkog prometa

Obrada:

Dražen Vinšćak, dipl.ing.

Đuro Srbić, dipl. ing.

Zagreb, listopad 2010. godine

SADRŽAJ

1. Europski sporazum o najvažnijim međunarodnim željezničkim prugama (AGC), (NN – Međunarodni ugovori br 3/95)
2. Uredba o potvrđivanju Europskog sporazuma o glavnim međunarodnim linijama kombiniranog prijevoza i sličnim instalacijama (AGTC) («Narodne novine – Međunarodni ugovori», broj 08/94)
3. Pravilnik o željezničkoj infrastrukturi (NN 127/05 i 16/08)
4. Pravilnik o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkog prometa kojima moraju udovoljavati željezničke pruge (NN 128/08)
5. Pravilnik o uvjetima za određivanje križanja željezničke pruge i drugih prometnica i za svođenje i određivanje zajedničkoga mjesta i načina križanja željezničke pruge i ceste (NN 121/09)
6. Pravilnik o načinu osiguranja prometa na željezničko – cestovnim prijelazima i prijelazima preko pruge (NN 121/09)
7. Odluka o razvrstavanju željezničkih pruga (NN 81/06 i 13/07)
8. Pravilnik o izgradnji u zaštitnom pojasu željezničke pruge (Sl. vj. HŽ 4/97, 6/04 i 4/05)
9. Nacionalni program željezničke infrastrukture za razdoblje 2008. do 2012. godine (NN 31/08)



1. AGC SPORAZUM

Article 1

For the purposes of this Agreement:

- a) The term "combined transport" shall mean the transport of goods in one and the same transport unit using more than one mode of transport;
- b) The term "network of important international combined transport lines" shall refer to all railway lines considered to be important for international combined transport if:
 - i) they are currently used for regular international combined transport (e.g. swap body, container, semi-trailer);
 - ii) they serve as important feeder lines for international combined transport;
 - iii) they are expected to become important combined transport lines in the near future (as defined in i) and ii));
- c) The term "related installations" shall refer to combined transport terminals, border crossing points, stations for the exchange of wagon groups, gauge interchange stations and ferry links/ports which are important for international combined transport.

Article 2

The Contracting Parties adopt the provisions of this Agreement as a co-ordinated international plan for the development and operation of a network of important international combined transport lines and related installations, hereinafter referred to as "international combined transport network" which they intend to undertake within the framework of national programmes. The international combined transport network consists of the railway lines contained in annex I to this Agreement, and of combined transport terminals, border crossing points, gauge interchange stations and ferry links/ports important for international combined transport which are contained in annex II to this Agreement.

Annex I

RAILWAY LINES OF IMPORTANCE FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT

- C-E 65 (Ilirska Bistrica-) Šapjane-Rijeka
- C-E 69 (Murakeresztőr-) Kotoriba-Čakovec (-Središće)
- C-E 70 (Dobova-) Savski Marof-Zagreb-Strizivojna Vrpolje-Vinkovci-Tovarnik (-Šid)
- C-E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Oštarije-Rijeka
- C-E 702 (Središće-) Čakovec-Varaždin-Koprivnica-Osijek-Erdut (-Bogojevo)
- C-E 751 Zagreb-Sunja-Volinja (-Dobrljin-Bihać-Ripač-) Strmica-Knin- Split Šibenik
- C-E 753 Zagreb-Karlovac-Oštarije-Gospić-Knin-Zadar
- C-E 771 (Bogojevo-) Erdut-Vinkovci-Strizivojna Vrpolje-Slavonski Šamac (-Bosanski Šamac-Sarajevo-Čaplina-) Metkovič-Ploče
- C 773 (Magyarbóly-) Beli Manastir-Osijek-Strizivojna Vrpolje

Annex II

INSTALLATIONS IMPORTANT FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT CROATIA

Rijeka Slavonski Brod	Split Zagreb
--------------------------	-----------------

Border crossing points of importance for international combined transport

- Savski Marof (HZ) - Dobova (SZ)
- Erdut (HZ) - Bogojevo (JZ)
- Tovarnik (HZ) - Sid (JZ)
- Slavonski Šamac (HZ) - Bosanski Šamac (ZBH)

Metković (HZ) - Čapljina (ZBH)
Volinja (HZ) - Dobrljin (ZBH)
Strmica (HZ) - Ripač (ZBH)
Šapjane (HZ) - Ilirska Bistrica (SZ)
Lupoglav (HZ) - Podoorje (SZ)

TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE NETWORK OF IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINES

INFRASTRUCTURE PARAMETERS FOR THE NETWORK OF IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINES

	A		B
	Existing lines which meet the infrastructure requirements and lines to be improved or reconstructed		New lines
	at present	target values	
1. Number of tracks	(not specified)	(not specified)	2
2. Vehicle loading gauge		UIC B ^{2/}	UIC C ^{2/}
3. Minimum distance between track centres ^{1/}		4.0 m	4.2 m
4. Nominal minimum speed	100 km/h ^{3/}	120 km/h ^{3/}	120 km/h ^{3/}
5. Authorized mass per axle:			
Wagons ≤ 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Maximum gradient ^{1/}	(not specified)	(not specified)	12.5 mm/m
7. Minimum useful siding length	600 m	750 m	750 m

^{1/} Not of immediate relevance for combined transport, but recommended for efficient international combined transport.

^{2/} UIC: International Union of Railways.

^{3/} Minimum standards for combined transport trains (see annex IV).

B. Performance parameters of trains

5. Trains used for international combined transport should meet the following minimum standards:

Minimum standards	At present	Target values ^{2/}
Nominal minimum speed	100 km/h	120 km/h
Length of train	600 metres	750 metres
Weight of train	1 200 tonnes	1 500 tonnes
Axle load (wagons)	20 tonnes	20 tonnes (22.5 tonnes at a speed of 100 km/h)

2. AGTC SPORAZUM

Article 1

The Contracting Parties adopt the proposed railway network hereinafter referred to as the "International E-railway network" and described in annex I to this Agreement, as a co-ordinated

plan for the development and construction of railway lines of major international importance which they intend to undertake within the framework of national programmes in accordance with their respective legislations.

AGTC tehnički standardi infrastrukture za mrežu značajnih međunarodnih pruga za kombinirani transport

Naziv parametra	Mjerna jedinica	Postojeće pruge – ciljna vrijednost	Nove pruge
Broj kolosijeka	kol	nije određeno	2
Slobodni utovarni profil	shema	UIC C1	UIC C1
Najmanji razmak osi kolosijeka	m	4,2	4,2
Najmanja minimalna brzina	km/h	300	250
Dozvoljena masa po osovini			
- teretnog vagona (do 100 km/h)	t/o	22,5	22,5
- teretnog vagona (do 120 km/h)	t/o	20	20
Najveći nagib pruge	‰	nije određeno	
Najmanja duljina prolaznih kolosijeka	m	750	750

AGTC performanse parametara vlaka

Naziv parametra	Mjerna jedinica	Postojeće pruge – ciljna vrijednost	Nove pruge
Nominalna minimalna duljina	km/h	100	120
Duljina vlaka	m	600	750
Masa vlaka	t	1200	1500

„Short – Term Objectives“ tehnički standardi

„Short – Term Objectives“ tehnički standardi prihvaćeni su na Paneuropskoj konferenciji u Budimpešti 2000. godine, kao mogući parametri paneuropskih pruga na vrlo nepovoljnim dijelovima pruge ili kao parametri pruga koje su u početnoj fazi modernizacije.

Međunarodni standardi podrazumijevaju da vlak koji putuje na prometnim koridorima treba imati potrebnu brzinu, točnost i sigurnost prometovanja. Da bi se to ostvarilo treba ujednačiti tehničke parametre pruga s mogućnošću korištenja prijevoznih sredstava na



cijelom području željezničke mreže, čime se uspostavlja harmonizacija infrastrukture, prijevoznih sredstava i organizacije prometa.

<i>slobodni profil pruge</i>	UIC/B
<i>minimalni razmak osi kolosijeka za 2-kol. brdske pruge</i>	4,0 m
<i>minimalni razmak osi kolosijeka za 2-kol. nizinske pruge</i>	4,2 m
<i>nominalna najmanja brzina (na jako nepovoljnim dijelovima pruge ostavlja se mogućnost zadržavanja postojećih brzina)</i>	120 km/h
<i>ciljna najveća brzina (na dijelovima na kojima se obavlja rekonstrukcija trase ili grade nove dionice pruge)</i>	160 km/h
<i>Najveće dozvoljeno opterećenje po osovini:</i>	
<i>- za lokomotive <ili= 200 km/h</i>	22,5 t/os
<i>- za vagone <ili= 140 km/h</i>	18,0 t/os
<i>dozvoljeno opterećenje po dužnom metru</i>	8 t/m
<i>probno opterećenje mostova</i>	UIC 71
<i>najmanja duljina perona u prijemnim kolodvorima</i>	250 m
<i>minimalna korisna duljina pretjecajnih kolosijeka</i>	500 m
<i>ciljna korisna duljina kolosijeka (na novim dionicama i dijelovima postojeće pruge na kojima se obavljaju veće rekonstrukcije)</i>	750 m

Pruge kombiniranog transporta u RH:

- D.G. – Kotoriba – Čakovec – Pragersko
- Zagreb – Sunja – Knin – Perković – Split (Šibenik)
- D.G. – Botovo – Zagreb – Rijeka
- D.G. – Zagreb – Novska – Tovarnik – D.G.
- D.G. – Šapjane – Rijeka
- Čakovec – Varaždin – Koprivnica – Osijek – D.G.
- Oštarije – Ogulin – Knin – Zadar
- D. G. – Osijek – Strizivojna Vrpolje – D.G. – Ploče

Terminali u Hrvatskoj – Rijeka, Sl. Brod, Split, Zagreb

3. PRAVILNIK O ŽELJEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI

Članak 1.

(1) Ovim Pravilnikom određuju se sastavni dijelovi željezničke infrastrukture u svrhu upravljanja i gospodarenja željezničkom infrastrukturom te u svrhu njezine izgradnje, osuvremenjivanja i održavanja prema Nacionalnom programu željezničke infrastrukture.

(2) Upravljanje i gospodarenje željezničkom infrastrukturom temelji se prvenstveno na principima i kriterijima koji proizlaze iz njezine osnovne funkcije, tj. sigurnog, urednog i nesmetanog odvijanja željezničkog prometa, te njezinog održavanja, tehnoloških unaprjeđenja i razvoja.

Članak 2.

Željeznička infrastruktura je dio željezničkog sustava, a i sama čini poseban sustav.

Članak 3.

Željeznička infrastruktura jest javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske i njome se upravlja i gospodari u skladu s njezinim statusom.

Članak 4.

Željeznička infrastruktura ili njezin dio može privremeno ili trajno biti izvan uporabe u javnom prijevozu.

Članak 5.

Željeznička infrastruktura sastoji se od zemljišta infrastrukturnog pojasa sa zračnim prostorom iznad njega u visini do 14 m, te od željezničkih infrastrukturnih podsustava (građevinski, elektroenergetski, prometno-upravljački i signalno-sigurnosni te ostali funkcionalni dijelovi i oprema željezničke infrastrukture).

Članak 6.

U smislu ovoga Pravilnika sastavnim dijelom željezničke infrastrukture ne smatra se:

- infrastruktura s pripadajućim postrojenjima i opremom u radionicama za izgradnju i održavanje lokomotiva i vagona
- infrastruktura s pripadajućim postrojenjima i opremom na industrijskim i drugim kolosijecima koji nisu u općoj uporabi
- sva druga infrastruktura koja se rabi za željezničke potrebe, a nije javno dobro u općoj uporabi.

Članak 7.

Željezničku prugu u tehničkom smislu ovog Pravilnika čine dijelovi infrastrukturnih podsustava neophodni za sigurno, uredno i nesmetano odvijanje željezničkog prometa, u skladu sa zacrtanim uvjetima, opsegom i tehnologijom. Željezničku prugu čini i zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojansom i ostalim zemljištem koje služi uporabi i funkciji tih dijelova infrastrukturnih podsustava te zračni prostor iznad pruge u visini 12 m odnosno 14 m kod dalekovoda napona većeg od 220 kV, računajući iznad gornjeg ruba tračnice.

Članak 8.

Željezničkom prugom u prometno-tehnološkom smislu ovog Pravilnika smatra se pruga kao cjelina, koju čine kolodvori i otvorena pruga s drugim službenim mjestima (stajališta, otpremništva i dr.).

Članak 9.

Infrastrukturni pojas u smislu ovog Pravilnika čini zemljište ispod željezničke pruge, zemljište ispod ostalih funkcionalnih dijelova željezničke infrastrukture, te zemljište potrebno za tehnološka unaprjeđenja i razvoj infrastrukturnih kapaciteta. Infrastrukturni pojas čini i pripadajući zračni prostor.

Članak 10.

- (1) Granice infrastrukturnog pojasa određuje Upravitelj infrastrukture na temelju propisa koji se odnose na željeznički sustav općenito, na sigurnost željezničkog prometa, uređenje prostora i građenje, a sukladno prostorno-planskim dokumentima RH.
- (2) Granice infrastrukturnog pojasa moraju u tom smislu biti geodetski definirane, označene i unijete u katastre.
- (3) Dinamika, prioriteti i rokovi određivanja granica infrastrukturnog pojasa uređuju se Nacionalnim programom željezničke infrastrukture.

Članak 14.

Željeznički infrastrukturni podsustavi jesu:

- građevinski infrastrukturni podsustav
- elektroenergetski infrastrukturni podsustav
- prometni upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav
- ostali funkcionalni dijelovi i oprema željezničke infrastrukture.

Članak 15.

- (1) Željezničke infrastrukturne podsustave čine skupovi građevina, konstrukcija, postrojenja, uređaja, sklopova i elemenata te njihovih dijelova i opreme, koji kao tehničko-tehnološke cjeline ili pojedinačno služe za sigurno, uredno i nesmetano odvijanje željezničkog prometa, te za ostale vidove uporabe željezničke infrastrukture.
- (2) Infrastrukturni podsustavi ili njihovi dijelovi s pripadajućim zemljištem čine željezničku prugu i kapacitete neophodne za njezinu uporabu i održavanje.

Članak 16.

- (1) Građevinski infrastrukturni podsustav čine:
 - pružni donji ustroj (pružne građevine)
 - pružni gornji ustroj.
- (2) Pružni donji ustroj (pružne građevine) čine građevine, konstrukcije i oprema.
- (7) Konstrukcije pružnoga gornjeg ustroja jesu:
 - kolosijeci sa zastorom (neprekinuto zavareni i s klasičnim sastavima)
 - kolosijeci na čvrstoj podlozi
 - skretnice i križišta
 - dilatacijske kolosiječne konstrukcije.

Članak 17.

- (1) Elektroenergetski infrastrukturni podsustav čine:
 - stabilna postrojenja za napajanje električne vuče
 - druga elektroenergetska postrojenja.
- (3) Stabilna postrojenja za napajanje električne vuče jesu:
 - kontaktna mreža
 - elektrovučne podstanice i napojni dalekovodi
 - postrojenja za sekcioniranje
 - postrojenja za daljinsko upravljanje.
- (8) Druga elektroenergetska postrojenja jesu:
 - trafostanice (opće namjene, za predgrijavanje i klimatizaciju vagona i za grijanje skretnica)
 - ostala elektroenergetska postrojenja (vanjska rasvjeta i dr.).

Članak 18.

- (1) Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav čine:
 - signalno-sigurnosni uređaji



- telekomunikacijski uređaji.
- (2) Signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje čine uređaji, sklopovi i elementi.
- (3) Signalno-sigurnosni uređaji jesu:
 - uređaji za osiguranje službenih mjesta (kolodvorski uređaji)
 - uređaji za osiguranje prometa u međukolodvorskom području (pružni uređaji)
 - uređaji za osiguranje željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza
 - uređaji za središnje upravljanje prometom (uređaji daljinskoga upravljanja)
 - uređaji za upravljanje manevarskim radom
 - uređaji za prijenos podataka i djelovanje na vlak (AS i ETCS)
 - uređaji za automatizaciju ranžirnih kolodvora
 - uređaji za dopunsku zaštitu.
- (6) Telekomunikacijski uređaji jesu:
 - prijenosni sustavi i mediji
 - ŽAT mreža
 - pružna telefonija
 - radijski uređaji (RDU, GSM-R, UHF i VHF)
 - sustavi za ozvučenje i interfoni
 - sustavi za vizualno informiranje putnika
 - poslovni informacijski sustav
 - sustavi za video nadzor
 - sustavi za zaštitu od požara
 - sustavi za dojavu odrona
 - sustavi za praćenje jačine vjetra.

4. PRAVILNIK O TEHNIČKIM UVJETIMA ZA SIGURNOST ŽELJEZNIČKOGA PROMETA KOJIMA MORAJU UDOVOLJAVATI ŽELJEZNIČKE PRUGE

Članak 1.

Ovim Pravilnikom uređuju se tehnički uvjeti za siguran, uredan, redovit i nesmetan tijek željezničkoga prometa, kao i temeljni funkcionalni uvjeti za željezničke infrastrukturne podsustave, kojima moraju udovoljavati željezničke pruge u Republici Hrvatskoj.

Članak 2.

(1) Pri projektiranju, građenju, rekonstrukciji, obnovi, održavanju, nadzoru i uporabi željezničkih pruga moraju se primjenjivati uvjeti propisani zakonima i drugim propisima koji reguliraju sigurnost u željezničkom prometu, zaštitu okoliša, prostorno uređenje i gradnju te drugi propisani uvjeti.

(2) U aktivnostima navedenim u stavku 1. ovoga članka moraju se primjenjivati odgovarajuće hrvatske norme i priznate strukovne norme, upute za rad, tehničko-tehnološki postupci i pravila za održavanje.

(3) Na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet moraju se primjenjivati i propisani zahtjevi interoperabilnosti, kao i tehnički i drugi uvjeti prema prihvaćenim međunarodnim ugovorima i međunarodnim željezničkim propisima.

(4) Stručne osobe koje sudjeluju u aktivnostima navedenim u stavku 1. ovoga članka moraju ispunjavati za to propisane uvjete.

(5) Na željezničkim prugama smiju se primjenjivati tehničko-tehnološka rješenja koja nisu suprotna uvjetima propisanim pripadajućim zakonima, drugim propisima te odredbama ovoga Pravilnika, i to na propisani način i u skladu s propisanim postupcima.

Članak 8.

(1) Pri projektiranju, građenju, rekonstrukciji, obnovi, održavanju i uporabi željezničkih infrastrukturnih podsustava odnosno njihovih sastavnih dijelova, moraju biti zadovoljeni osnovni zahtjevi koji se odnose na:

- sigurnost,
- pouzdanost i raspoloživost,
- zaštitu zdravlja,
- zaštitu okoliša,
- tehničku usklađenost.

(2) U skladu sa svojim zakonskim ovlastima, tijelo nadležno za sigurnost izdaje odobrenje za početak rada željezničkih infrastrukturnih podsustava, nadzire jesu li njihovi sastavni dijelovi u skladu s osnovnim zahtjevima te obavlja provjeru njihovoga upravljanja i održavanja u skladu s osnovnim zahtjevima.

(3) Uz zahtjev za izdavanje rješenja o početku rada infrastrukturnih podsustava investitor tijelu nadležnom za sigurnost dostavlja sljedeće:

- projekt temeljem kojeg je izvršena gradnja/nadogradnja/obnova/rekonstrukcija podsustava (za radove za koje je prema posebnom zakonu potreban akt kojim se odobrava gradnja, projekt treba biti sastavni dio tog akta)
- dokaze da oprema i materijali udovoljavaju propisanim uvjetima za ugradnju – sigurnosne analize i ispitivanja prema propisima temeljem Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu.
- zapisnike i izjave odgovornih osoba kojima se potvrđuje tehničko-tehnološka ispravnost uređaja/podsustava.

(4) Tijelo nadležno za sigurnost će izdati rješenje o početku rada infrastrukturnih podsustava u roku 60 dana od zaprimanja zahtjeva, odnosno do dana uspješno obavljenog tehničkog pregleda u skladu s propisom kojim se propisuje prostorno uređenje i gradnja.

Članak 15.

(1) Na temelju Zakona o željeznici i kriterija i mjerila koje donosi Vlada Republike Hrvatske, a prema namjeni, gospodarskom značaju, značaju koji imaju u međunarodnom i unutarnjem željezničkom prometu, načinu upravljanja i gospodarenja željezničkom infrastrukturom te planiranju njezinoga razvoja, željezničke pruge u Republici Hrvatskoj razvrstavaju se na:

- željezničke pruge od značaja za međunarodni promet,
- željezničke pruge od značaja za regionalni promet
- željezničke pruge od značaja za lokalni promet.

(2) Željezničke pruge od značaja za međunarodni promet dijele se na:

- glavne (koridorske) pruge,
- spojne pruge,
- priključne pruge.

Članak 16.

U tehnološkom smislu, željezničke pruge međunarodnoga transeuropskoga željezničkog sustava razvrstavaju se na:

- željezničke pruge za velike brzine,
- konvencionalne željezničke pruge.

Članak 17.

Željezničke pruge za velike brzine međunarodnoga transeuropskoga željezničkog sustava namijenjene putničkom prometu dijele se na:

- novosagrađene željezničke pruge za velike brzine osposobljene za brzine od 250 km/h i veće,
- nadograđene i/ili rekonstruirane željezničke pruge za velike brzine osposobljene za brzinu od 200 km/h,
- nadograđene i/ili rekonstruirane željezničke pruge za velike brzine na kojima brzina ovisi o topografskim i urbanističkim uvjetima, uključujući i spojne željezničke pruge između željezničkih pruga za velike brzine i konvencionalnih željezničkih pruga, željezničke pruge na području kolodvora te priključne željezničke pruge terminala u putničkim čvorištima, a na kojima vlakovi za velike brzine voze brzinama konvencionalnih vlakova.

Članak 18.

(1) Prema osnovnoj namjeni, konvencionalne željezničke pruge međunarodnoga transeuropskoga željezničkog sustava dijele se na:

- željezničke pruge namijenjene putničkom prometu,
- željezničke pruge namijenjene mješovitom prometu,
- željezničke pruge posebno sagrađene, nadograđene i/ili rekonstruirane za teretni promet,
- željezničke pruge u putničkim čvorištima,
- željezničke pruge u teretnim čvorištima, uključujući i intermodalne terminale,
- spojne željezničke pruge koje međusobno povezuju navedene pruge.

(2) Željezničke pruge iz stavka 1. ovoga članka s obzirom na značaj u međunarodnom prometu razvrstavaju se na pruge osnovne mreže i ostale pruge.

(3) Propisane uvjete za željezničke pruge iz stavka 1. ovoga članka moraju ispunjavati novosagrađene, nadograđene i/ili rekonstruirane željezničke pruge.

(4) U željezničke pruge iz stavka 1. ovoga članka, smiju se uvrstiti i postojeće željezničke pruge u uporabi ako udovoljavaju propisanim uvjetima interoperabilnosti prema tehničkim

specifikacijama za interoperabilnost međunarodnoga transeuropskoga željezničkog sustava za željezničke infrastrukturne podsustave.

Članak 19.

Prema broju kolosijeka na otvorenoj pruzi, željezničke razvrstavaju se na:

- jednokolosiječne željezničke pruge,
- dvokolosiječne željezničke pruge,
- višekolosiječne željezničke pruge.

Članak 21.

(1) Temeljna širina kolosijeka iznosi 1435 mm.

(2) Ovisno o najvećoj dopuštenoj brzini, širina kolosijeka na željezničkim prugama u uporabi ne smije biti veća od 1470 mm, niti manja od 1426 mm.

(3) Dopuštene razlike vrijednosti širine kolosijeka u odnosu na temeljnu širinu kolosijeka, ovisno o najvećoj dopuštenoj brzini na pruzi, kao i način mjerenja širine kolosijeka, propisuju se posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav.

Članak 31.

Projektirana građevinska brzina na novosagrađenim željezničkim prugama namijenjenim mješovitom prometu, ovisno o gospodarskom značaju i značaju koji imaju u međunarodnom i unutarnjem željezničkom prometu, iznosi najmanje:

- 200 km/h, na glavnim (koridorskim) željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet,
- 140 km/h, na spojnim i priključnim željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet,
- 120 km/h, na željezničkim prugama od značaja za regionalni promet,
- 100 km/h, na željezničkim prugama od značaja za lokalni promet.

Članak 32.

Projektirana građevinska brzina na nadograđenim i/ili rekonstruiranim željezničkim prugama namijenjenim mješovitom prometu, ovisno o gospodarskom značaju i značaju koji imaju u međunarodnom i unutarnjem željezničkom prometu, iznosi najmanje:

- 160 km/h, na glavnim (koridorskim) željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet,
- 120 km/h, na spojnim i priključnim željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet,
- 100 km/h, na željezničkim prugama od značaja za regionalni promet,
- 80 km/h, na željezničkim prugama od značaja za lokalni promet s pružnim gornjim ustrojem od novoga gradiva,
- 60 km/h, na željezničkim prugama od značaja za lokalni promet s pružnim gornjim ustrojem od rabljenoga gradiva.

Članak 35.

(1) Kategorizacija željezničkih pruga s obzirom na sposobnost preuzimanja opterećenja od željezničkih vozila provodi se pomoću modela opterećenja utemeljenih na tehničkim osobinama referentnih teretnih vagona. Modeli opterećenja definiraju se na temelju sljedećih tehničkih svojstava:

- dopuštene mase željezničkih vozila po osovini (t/o),

- dopuštene mase željezničkih vozila po duljinskom metru (t/m),
- razmacima između osovina referentnih vagona (m).

(2) Kategorizacija željezničkih pruga s obzirom na sposobnost preuzimanja opterećenja od željezničkih vozila uvjetuje i određivanje najvećih dopuštenih brzina ovisno o modelu opterećenja i vrstama prometa na željezničkoj pruzi.

(3) Uvjeti za kategorizaciju željezničkih pruga, određivanje sposobnosti željezničkih pruga za preuzimanje opterećenja od željezničkih vozila i određivanje najvećih dopuštenih brzina ovisno o modelu opterećenja i vrstama prometa na željezničkoj pruzi, propisuju se posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav.

Članak 36.

Pružni gornji ustroj i pružni donji ustroj (pružne građevine) na novosagrađenim željezničkim prugama namijenjenim mješovitom i teretnom prometu, ovisno o gospodarskom značaju i značaju koji imaju u međunarodnom i unutarnjem željezničkom prometu, moraju pri dopuštenoj brzini udovoljavati najmanje sljedećoj kategoriji modela opterećenja:

- E5 (25 t/o, 8,8 t/m), na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet,
- D4 (22,5 t/o, 8,0 t/m), na željezničkim prugama od značaja za regionalni promet,
- C4 (20 t/o, 8,0 t/m), na željezničkim prugama od značaja za lokalni promet.

Članak 37.

Pružni gornji ustroj i pružni donji ustroj (pružne građevine) na novosagrađenim željezničkim prugama namijenjenim putničkom prometu, ovisno o gospodarskom značaju i značaju koji imaju u međunarodnom i unutarnjem željezničkom prometu, moraju pri dopuštenoj brzini udovoljavati najmanje sljedećoj kategoriji modela opterećenja:

- D4 (22,5 t/o, 8,0 t/m), na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet,
- C4 (20 t/o, 8,0 t/m), na željezničkim prugama od značaja za regionalni promet,
- B2 (18 t/o, 6,4 t/m), na željezničkim prugama od značaja za lokalni promet,
- A (16 t/o, 5 t/m), na željezničkim prugama namijenjenim samo prigradskom prometu.

Članak 38.

Pružni gornji ustroj i pružni donji ustroj (pružne građevine) na nadograđenim i/ili rekonstruiranim željezničkim prugama namijenjenim mješovitom i teretnom prometu, ovisno o gospodarskom značaju i značaju koji imaju u međunarodnom i unutarnjem željezničkom prometu, moraju pri dopuštenoj brzini udovoljavati najmanje sljedećoj kategoriji modela opterećenja:

- D4 (22,5 t/o, 8,0 t/m), na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet,
- C4 (20 t/o, 8,0 t/m), na željezničkim prugama od značaja za regionalni promet,
- B2 (18 t/o, 6,4 t/m), na željezničkim prugama od značaja za lokalni promet.

Članak 39.

Pružni gornji ustroj i pružni donji ustroj (pružne građevine) na nadograđenim i/ili rekonstruiranim željezničkim prugama namijenjenim putničkom prometu, ovisno o gospodarskom značaju i značaju koji imaju u međunarodnom i unutarnjem željezničkom prometu, moraju pri dopuštenoj brzini udovoljavati najmanje sljedećoj kategoriji modela opterećenja:

- C4 (20 t/o, 8,0 t/m), na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet,
- B2 (18 t/o, 6,4 t/m), na željezničkim prugama od značaja za regionalni i lokalni promet,
- A (16 t/o, 5 t/m), na željezničkim prugama namijenjenim samo prigradskom prometu.

Članak 40.

Novosagrađene pružne građevine na željezničkim prugama od značenja za međunarodni i regionalni promet namijenjenim mješovitom i teretnom prometu moraju udovoljavati kategoriji modela opterećenja E5 (25,0 t/o i 8,8 t/m).

Članak 43.

(1) Svaki kolosijek na željezničkim prugama u Republici Hrvatskoj, uključujući kolodvorske i druge kolosijeko, ovisno o vrsti i namjeni mora udovoljavati najmanje slobodnom profilu čiji su oblik i mjere prikazani u Prilogu I. ovoga Pravilnika.

(2) Slobodni profil iz stavka 1. ovoga članka omogućuje siguran i nesmetan prolazak željezničkih vozila koja, zajedno s teretom na njima, udovoljavaju statičkom (teretnom) i kinematičkom profilu željezničkoga vozila oznake GB.

Članak 46.

(1) Svaki kolosijek na novosagrađenim željezničkim prugama od značaja za međunarodni i regionalni promet namijenjenim mješovitom i teretnom prometu, uključujući kolodvorske i druge kolosijeko, ovisno o vrsti i namjeni mora udovoljavati najmanje slobodnom profilu čiji su oblik i mjere prikazani u Prilogu II. ovoga Pravilnika.

(2) Slobodni profil iz stavka 1. ovoga članka omogućuje siguran i nesmetan prolazak željezničkih vozila koja, zajedno s teretom na njima, udovoljavaju statičkom (teretnom) i kinematičkom profilu željezničkoga vozila oznake GC.

Članak 49.

(1) Osni razmak između kolosijeka na otvorenoj pruzi, uključujući i osni razmak između kolosijeka usporednih željezničkih pruga, ne smije biti manji od 4,00 m, a na željezničkoj pruzi namijenjenoj samo za prigradski i gradski putnički promet od 3,80 m.

(2) Osni razmak između kolosijeka u kolodvoru ne smije biti manji od 4,50 m, osim između radioničkih, pretovarnih i sličnih sporednih kolosijeka.

(3) Osni razmak između kolosijeka, na području gdje je između njih smješten peron, ne smije biti manji od 6,00 m.

(4) Osni razmak između kolosijeka u tunelu mora biti u skladu s dopuštenom tlakom zraka između tunelske obloge i vlaka ili između mimoilazećih vlakova. Proračunati osni razmak ne smije biti manji od 4,00 m.

Članak 51.

(1) Glavni kolosijeci u kolodvorima moraju imati odgovarajuću korisnu dužinu za prijam, otpremu, križanje i pretjecanje vlakova određene duljine koji imaju predviđeno bavljenje u tim kolodvorima.

(2) Ovisno o razredu i namjeni željezničke pruge na kojoj se nalaze te predviđenoj duljini vlakova, upravitelj infrastrukture mora odrediti potrebne korisne dužine kolosijeka navedenih u stavku 1. ovoga članka koje će se primjenjivati u novosagrađenim, nadograđenim i/ili rekonstruiranim kolodvorima.

Članak 52.

(1) U novosagrađenim kolodvorima na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet namijenjenim mješovitom i teretnom prometu, u kojima je predviđeno bavljenje teretnih vlakova koji udovoljavaju uvjetima interoperabilnosti, korisna dužina potrebnoga broja glavnih kolosijeka namijenjenih takvim vlakovima mora udovoljiti duljini vlaka od najmanje 750 m.

(2) U nadograđenim i/ili rekonstruiranim kolodvorima na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet namijenjenim mješovitom i teretnom prometu, u kojima je predviđeno bavljenje teretnih vlakova koji udovoljavaju uvjetima interoperabilnosti, korisna dužina

potrebna broj glavni kolosijeka namijenjenih takvim vlakovima mora udovoljiti duljini vlaka od najmanje 600 m.

(3) Korisna dužina glavni kolosijeka u kolodvorima na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet namijenjenim mješovitom i teretnom prometu, u kojima nije predviđeno bavljenje teretnih vlakova koji udovoljavaju uvjetima interoperabilnosti, smije biti i manja od navedenih u stavcima 1. i 2. ovoga članka.

(4) Upravitelj infrastrukture mora odrediti kolodvore na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet namijenjenim mješovitom i teretnom prometu, a po potrebi i na drugim željezničkim prugama, u kojima je predviđeno bavljenje teretnih vlakova koji udovoljavaju uvjetima interoperabilnosti iz stavaka 1. i 2. ovoga članka.

Članak 53.

(1) U novosagrađenim kolodvorima na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet namijenjenim putničkom prometu, u kojima je predviđeno bavljenje vlakova za prijevoz putnika koji udovoljavaju uvjetima interoperabilnosti, korisna dužina potrebna broj glavni kolosijeka namijenjenih takvim vlakovima mora udovoljiti duljini vlaka od najmanje 400 m.

(2) U nadograđenim i/ili rekonstruiranim kolodvorima na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet namijenjenim putničkom prometu, u kojima je predviđeno bavljenje vlakova za prijevoz putnika koji udovoljavaju uvjetima interoperabilnosti, korisna dužina potrebna broj glavni kolosijeka namijenjenih takvim vlakovima mora udovoljiti duljini vlaka od najmanje 300 m.

(3) Korisna dužina glavni kolosijeka u kolodvorima na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet namijenjenim putničkom prometu, u kojima nije predviđeno bavljenje vlakova za prijevoz putnika koji udovoljavaju uvjetima interoperabilnosti, smije biti i manja od navedenih u stavcima 1. i 2. ovoga članka.

(4) Upravitelj infrastrukture mora odrediti kolodvore na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet namijenjenim putničkom prometu, a po potrebi i na drugim željezničkim prugama, u kojima je predviđeno bavljenje vlakova za prijevoz putnika koji udovoljavaju uvjetima interoperabilnosti iz stavaka 1. i 2. ovoga članka.

Članak 56.

(1) U novosagrađenim kolodvorima na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet namijenjenim mješovitom i putničkom prometu, u kojima je predviđeno bavljenje vlakova za prijevoz putnika koji udovoljavaju uvjetima interoperabilnosti, duljina perona za prijam takvih vlakova mora iznositi najmanje 400 m.

(2) U nadograđenim i/ili rekonstruiranim kolodvorima na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet namijenjenim mješovitom i putničkom prometu, u kojima je predviđeno bavljenje vlakova za prijevoz putnika koji udovoljavaju uvjetima interoperabilnosti, duljina perona za prijam takvih vlakova mora iznositi najmanje 300 m.

(3) Duljina perona u kolodvorima na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet namijenjenim mješovitom i putničkom prometu, u kojima nije predviđeno bavljenje vlakova za prijevoz putnika koji udovoljavaju uvjetima interoperabilnosti, smije biti i manja od navedenih u stavcima 1. i 2. ovoga članka.

(4) Upravitelj infrastrukture mora odrediti kolodvore na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet namijenjenim mješovitom i putničkom prometu, a po potrebi i na drugim željezničkim prugama, u kojima je predviđeno bavljenje vlakova za prijevoz putnika koji udovoljavaju uvjetima interoperabilnosti iz stavaka 1. i 2. ovoga članka, i koji za to moraju imati perone odgovarajuće duljine.

Članak 57.

- (1) Visina gornjega ruba postojećih perona ne smije biti manja od 0,38 m, niti veća od 0,96 m, iznad gornjega ruba tračnice kolosijeka uz peron.
- (2) Visina gornjega ruba novosagrađenih, nadograđenih i/ili rekonstruiranih perona mora biti 0,55 m ili 0,76 m iznad gornjega ruba tračnice kolosijeka uz peron.
- (3) Iznimno, ovisno o vrsti vlakova za prijevoz putnika i njihovim tehničkim svojstvima, u kolodvorima i stajalištima predviđenima za gradski i prigradski promet, visina gornjega ruba novosagrađenih, nadograđenih i/ili rekonstruiranih perona smije biti 0,38 m iznad gornjega ruba tračnice kolosijeka uz peron.
- (4) Na peronima izgrađenim uz kolosijeka u vodoravnim lukovima polumjera manjega od 500 m, visine gornjega ruba perona iz stavka 2. ovoga članka smiju biti veće ili manje od navedenih, a određuju se u skladu s posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav.

Članak 58.

- (1) Najmanja širina jednostranih (bočnih) perona iznosi 2,50 m.
- (2) Najmanja širina dvostranih (otočnih) perona iznosi 3,30 m.
- (3) Na krajevima dvostranih (otočnih) perona širina se smije smanjivati do najmanje 2,50 m.
- (4) Ovisno o broju i smjerovima kretanja putnika na peronima, o pristupnim stubištima i drugim predmetima koji se nalaze na peronu, širinu perona iz stavaka 1. i 2. ovoga članka potrebno je odgovarajuće povećati.

Vodoravna signalizacija na peronu**Članak 59.**

- (1) Radi sigurnosti prometa i sigurnosti putnika, na peronu mora biti postavljena vodoravna signalizacija oblika žuto obojene trake, širine najmanje 0,10 m.
- (2) Udaljenost trake iz stavka 1. ovoga članka od osi kolosijeka uz peron određuje se ovisno o dopuštenoj brzini na tom kolosijeku, a ne smije biti manja od 2,40 m.
- (3) Na cijeloj duljini perona mora biti postavljena taktilna traka upozorenja širine najmanje 0,20 m s užljebljenjima okomitima na smjer ulaska u vlak.
- (4) Udaljenost taktilne trake iz stavka 3. ovoga članka od ruba perona određuje se ovisno o dopuštenoj brzini na kolosijeku uz peron, a ne smije biti manja od 0,80 m.

Stabilni predmeti na peronu**Članak 60.**

- (1) Na novosagrađenim peronima, udaljenost između stabilnih predmeta i ruba perona ne smije biti manja od:
 - 1,60 m, za predmete duljine do 1 m,
 - 2,00 m, za predmete duljine veće od 1 m i manje ili jednake 10 m,
 - 2,40 m, za predmete duljine veće od 10 m.
- (2) Na novosagrađenim peronima, udaljenost između stabilnih predmeta i vanjskoga ruba taktilne trake iz članka 60. stavka 3. ne smije biti manja od:
 - 0,80 m, za predmete duljine do 1 m,
 - 1,20 m, za predmete duljine veće od 1 m i manje ili jednake 10 m,
 - 1,60 m, za predmete duljine veće od 10 m.
- (3) Na novosagrađenim peronima, međusobna udaljenost između stabilnih predmeta na peronu ne smije biti manja od 2,40 m. Ako je razmak između stabilnih predmeta na peronu manji od 2,40 m, potrebno ih je međusobno povezati u zajedničku cjelinu.
- (4) Prigodom nadogradnje i/ili rekonstrukcije postojećih perona, gdje god je to moguće, treba nastojati postići uvjete iz stavaka 1., 2. i 3. ovoga članka.

Članak 61.

- (1) Stabilni predmeti na peronu do visine 3,05 m iznad gornjega ruba tračnice, moraju biti na udaljenosti najmanje 3,00 m od osi kolosijeka uz peron.
- (2) Postojeći stabilni predmeti mogu se zadržati i ako su na udaljenosti manjoj od 3,00 m od osi kolosijeka uz peron.

Udaljenost ruba perona od osi kolosijeka

Članak 62.

- (1) Udaljenost ruba perona od osi kolosijeka uz peron određuje se ovisno o slobodnom profilu, polumjeru vodoravnoga luka i visini ruba perona iznad gornjega ruba tračnice, u skladu s posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav.
- (2) Udaljenost ruba perona od osi kolosijeka uz peron na novosagrađenim, nadograđenim i/ili rekonstruiranim peronima u kolodvorima, u kojima je predviđeno bavljenje vlakova za prijevoz putnika koji udovoljavaju uvjetima interoperabilnosti, određuje se u skladu s tehničkim specifikacijama za interoperabilnost međunarodnoga transeuropskoga željezničkog sustava za dostupnost osobama s ograničenom pokretljivošću.

Prilaz peronu

Članak 63.

- (1) Peroni u kolodvorima i stajalištima, u kojima radi izmjene putnika u vlaku putnici moraju prelaziti preko kolosijeka, moraju imati prilaz za putnike preko tih kolosijeka.
- (2) Prilaz za putnike preko kolosijeka, po kojemu je dopuštena brzina veća od 160 km/h, mora biti izvan razine toga kolosijeka.
- (3) Prilaz za putnike preko kolosijeka u novosagrađenim, nadograđenim i/ili rekonstruiranim kolodvorima mora biti izvan razine toga kolosijeka.
- (4) Prilaz za putnike u stajalištu na jednokolosiječnoj željezničkoj pruzi, ako nije izvan razine kolosijeka, mora biti sveden na željezničko-cestovni prijelaz ili pješački prijelaz preko pruge.
- (5) Prilaz za putnike u stajalištu na dvokolosiječnoj željezničkoj pruzi ili u zajedničkom stajalištu na usporednim željezničkim prugama, ako nije izvan razine kolosijeka, mora imati zaštitne ograde za usmjeravanje putnika na željezničko-cestovni prijelaz ili pješački prijelaz preko pruge opremljen uređajem za osiguravanje prijelaza.
- (6) Uvjeti kojima moraju udovoljavati prilazi za putnike u kolodvorima i stajalištima propisuju se posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav.

Članak 64.

Uvjeti kojima moraju udovoljavati prilazi za putnike novosagrađenim, nadograđenim i/ili rekonstruiranim peronima u kolodvorima, u kojima je predviđeno bavljenje vlakova za prijevoz putnika koji udovoljavaju uvjetima interoperabilnosti, određuje se u skladu s tehničkim specifikacijama za interoperabilnost međunarodnoga transeuropskoga željezničkog sustava za dostupnost osobama s ograničenom pokretljivošću.

Zaštitna ograda perona

Članak 65.

- (1) U stajalištu na dvokolosiječnoj ili višekolosiječnoj željezničkoj pruzi, u zajedničkom stajalištu na usporednim željezničkim prugama, ili u stajalištu čijim područjem prolazi usporedna željeznička pruga, između kolosijeka mora biti zaštitna ograda najmanje u duljini perona, osim u stajalištu s otočnim peronom na dvokolosiječnoj željezničkoj pruzi čijim područjem ne prolazi usporedna željeznička pruga.
- (2) Visina zaštitne ograde između kolosijeka određuje se ovisno o razmaku kolosijeka odnosno slobodnom profilu i nadvišenju oba kolosijeka, a ne smije biti manja od 0,76 m iznad gornjega ruba tračnice nižega kolosijeka.

Isticanje naziva kolodvora i stajališta**Članak 66.**

(1) Na peronu, kolodvorskoj zgradi ili na drugom prikladnom mjestu mora biti na više mjesta istaknut naziv kolodvora odnosno stajališta, dobro vidljiv iz vlaka.

(2) Tehnički uvjeti kojima moraju udovoljavati natpisi naziva kolodvora i stajališta propisuju se posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav.

Pružni donji ustroj**Članak 68.**

Pružni donji ustroj na novosagrađenim, nadograđenim i/ili rekonstruiranim željezničkim prugama planira se i projektira za očekivani promet i dulji vremenski rok trajanja, od najmanje 60 godina.

Željeznički mostovi i propusti**Članak 69.**

(1) Željeznički mostovi i propusti moraju biti konstruirani tako da udovoljavaju zahtjevima za siguran tijek prometa ovisno o vrsti prometa, brzini vlakova i nosivosti na željezničkoj pruzi na kojoj se nalaze.

(2) Pri projektiranju, građenju, rekonstrukciji, obnovi i održavanju željezničkih mostova i propusta moraju se primjenjivati hrvatske norme, priznate strukovne norme, propisi kojima se propisuje zaštita okoliša, prostorno uređenje i gradnja i posebni propisi kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav.

(3) Novosagrađeni željeznički mostovi i propusti na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet moraju udovoljavati i tehničkim specifikacijama za interoperabilnost međunarodnoga transeuropskoga željezničkog sustava.

(4) Željeznički mostovi moraju biti konstruirani tako da se opterećeno i iskliznuto željezničko vozilo može bez veće štete zaustaviti i zadržati na nosivim dijelovima mosta.

(5) Na novosagrađenim dvokolosiječnim i višekolosiječnim mostovima osni razmak između kolosijeka na mostu ne smije biti manji od takvoga razmaka izvan mosta odnosno ne smije biti manji od razmaka navedenih u članku 49. ovoga Pravilnika.

(6) Na novosagrađenim i rekonstruiranim željezničkim mostovima i propustima s kolosijekom sa zastorom udaljenost od kolosiječne osi do bližega ruba parapeta mora iznositi najmanje 2,20 m.

(7) Na svim željezničkim mostovima i propustima, na kojima je visina od gornjega ruba tračnice kolosijeka na mostu do najniže točke terena ili vodene površine koji premošćuju veća od 3 m, mora biti postavljena ograda.

(8) Na čeličnim željezničkim mostovima i propustima s kolosijekom bez zastora površina između glavnih nosača odnosno ograda, na kolosijeku i izvan kolosijeka, mora biti popođena radi sigurnoga kretanja željezničkoga osoblja po mostu.

(9) Javne pješačke staze na željezničkim mostovima i cestovni kolnici na zajedničkim mostovima za željezničku prugu i cestu moraju biti u potpunosti odvojeni ogradom od željezničkoga prometa.

Razvrstavanje željezničkih tunela**Članak 70.**

(1) Ovisno o broju kolosijeka u tunelu i broju tunelskih cijevi namijenjenih za odvijanje željezničkoga prometa, željeznički tuneli razvrstavaju se na:

- jednocijevne tunele s jednim kolosijekom
- jednocijevne tunele s dva kolosijeka
- jednocijevne tunele s više od dva kolosijeka.
- dvocijevne tunele s po jednim kolosijekom u tunelskoj cijevi,
- ostale tunele.

(2) Ovisno o duljini tunelske cijevi namijenjene za odvijanje željezničkoga prometa i zahtjevima s obzirom na sigurnost kojima takvi tuneli moraju udovoljavati, željeznički tuneli razvrstavaju se na:

- kratke, duljine do 500 m,
- srednje duge, duljine do 1.000 m,
- duge, duljine do 20.000 m,
- vrlo duge, duljine preko 20.000 m.

Temeljni tehnički i sigurnosni zahtjevi za željezničke tunele

Članak 71.

(1) Željeznički tuneli moraju biti konstruirani tako, da zajedno sa sastavnim dijelovima drugih željezničkih infrastrukturnih podsustava te drugim postrojenjima i opremom koji se u njima nalaze, udovoljavaju zahtjevima za siguran tijek prometa ovisno o duljini tunelske cijevi, poprečnom presjeku

tunela, broju kolosijeka u tunelu, vrsti prometa i brzini vlakova.

(2) Pri projektiranju, građenju, rekonstrukciji, obnovi, održavanju i uporabi željezničkih tunela moraju se primjenjivati hrvatske norme, priznate strukovne norme, propisi kojima se propisuje zaštita okoliša, prostorno uređenje i gradnja, propisi kojima se propisuje zaštita od požara i posebni propisi kojima se uređuju željeznički infrastrukturni podsustavi.

(3) Novosagrađeni željeznički tuneli moraju udovoljavati i tehničkim specifikacijama za interoperabilnost međunarodnoga transeuropskoga željezničkog sustava za sigurnost u željezničkim tunelima.

(4) Ovisno o broju kolosijeka u tunelskoj cijevi i projektiranoj građevinskoj brzini u tunelu, površina poprečnoga presjeka u željezničkim tunelima mora udovoljavati propisanim uvjetima sigurnosti putnika i željezničkoga osoblja od udara zračnoga tlaka koji se stvara između mimoilazećih vlakova i/ili između vlaka i obloge tunela.

(5) Ovisno o broju i duljini tunelskih cijevi, broju kolosijeka u tunelskoj cijevi, vrsti prometa i projektiranoj građevinskoj brzini u tunelu, novosagrađeni željeznički tuneli moraju biti konstruirani i opremljeni na način da udovoljavaju propisanim zahtjevima za zaštitu od požara, sklanjanje i spašavanje putnika i željezničkoga osoblja u slučaju izvanrednoga događaja.

(6) U tunelima s elektroenergetskim postrojenjima ili položenim energetske kabelima mora se osigurati zaštita putnika i željezničkoga osoblja od strujnoga udara.

(7) Za željezničke tunele duljine veće od 20.000 m, u stadiju projektiranja potrebno je provesti posebna istraživanja i odrediti odgovarajuće dopunske mjere i tehnička rješenja za zaštitu od požara i siguran tijek prometa.

Sigurnosni prostori u tunelu

Članak 72.

(1) U novosagrađenim željezničkim tunelima duljine veće od 1.000 m moraju se nalaziti sigurnosni prostori koji predstavljaju sigurno mjesto u slučaju izvanrednoga događaja zaštićeno od vatre i dima. Sigurnosni prostori moraju biti odijeljeni sigurnosnim pregradama i imati osiguran pristup za spašavanje i moraju biti opremljeni osvjetljenjem, ventilacijom, sredstvima za komunikaciju i odgovarajućim oznakama.

(2) Sigurnosnim prostorima u tunelu smatraju se poprečni i/ili uspravni izlazi iz tunela na površinu, poprečni prolazi između tunelskih cijevi, druga tunelska cijev i tunelski portali.

(3) Jednocijevni tuneli moraju imati poprečne i/ili uspravne izlaze na površinu sa sigurnosnim pregradama na međusobnoj udaljenosti ne većoj od 1.000 m.

(4) Dvocijevni tuneli moraju imati poprečne prolaze sa sigurnosnim pregradama između tunelskih cijevi na međusobnoj udaljenosti ne većoj od 500 m.

(5) Izlazi i prolazi iz stavaka 3. i 4. ovoga članka moraju imati širinu najmanje 1,5 m i visinu najmanje 2,25 m.

(6) U željezničkim tunelima u uporabi, u kojima uz kolosijek nisu izgrađene pješačke staze, u oblozi tunela izvan slobodnoga profila moraju biti izvedeni sigurnosni prostori za sklanjanje željezničkoga osoblja, a na tunelskom zidu bijelim reflektirajućim oznakama moraju jasno biti označeni smjerovi kretanja prema tim prostorima, u skladu s posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav.

Evakuacijski putovi u tunelu

Članak 73.

(1) U novosagrađenim željezničkim tunelima duljine veće od 100 m moraju se nalaziti evakuacijski putovi u obliku nogostupa najmanje širine 0,75 m i najmanje visine prolaza 2,25 m, s ravnom, tvrdom i glatkom površinom bez prepreka i rukohvatom, te opremljeni osvjetljenjem.

(2) U dvokolosiječnim i višekolosiječnim tunelskim cijevima evakuacijski putovi moraju se nalaziti s obje strane tunelske cijevi.

Evakuacijske oznake, znakovi obavješćivanja i upozorenja

Članak 74.

(1) U željezničkim tunelima duljine veće od 100 m, na bočnoj strani tunelskoga zida na međusobnoj udaljenosti ne većoj od 50 m, moraju se postaviti evakuacijske oznake koje označavaju izlaz u slučaju opasnosti, udaljenost i smjer kretanja do sigurnoga prostora.

(2) Znakovima obavješćivanja mora se označiti položaj sigurnosne i druge opreme u tunelu.

(3) Znakovi upozorenja moraju se postaviti ispred ulaznoga i izlaznoga tunelskog portala i na mjestima gdje se nalaze uređaji i oprema u tunelu ili izvan tunela.

Mjesta spašavanja i prilazi željezničkim tunelima

Članak 75.

(1) Na prikladnim mjestima u blizini novosagrađenih željezničkih tunela duljine veće od 1.000 m moraju se nalaziti mjesta spašavanja površine ne manje od 500 m², opskrbljena električnom energijom i vodom te povezana prilazima do portala tunela, poprečnih i/ili uspravnih izlaza iz tunela i najbližih javnih prometnica.

(2) Prilazi su putovi koji ne pripadaju javnim prometnicama, a koji vode od najbližih javnih prometnica do mjesta spašavanja, portala tunela, poprečnih i/ili uspravnih izlaza iz tunela. Širina prilaza i slobodna visina prolaza ne smiju biti manje od 2,25 m.

Podzemna stajališta u tunelu

Članak 76.

Podzemna stajališta u tunelu moraju se projektirati, graditi, rekonstruirati, obnavljati, održavati i rabiti na način da budu ispunjeni svi propisani uvjeti za siguran tijek prometa, sigurnost korisnika, pouzdanost, dostupnost, zaštitu od požara, zaštitu zdravlja, zaštitu okoliša i tehničku usklađenost.

Pružne zaštitne galerije

Članak 77.

Tehnički i sigurnosni zahtjevi propisani za željezničke tunele u člancima 71., 72., 73., 74. i 75. ovoga Pravilnika odgovarajuće se primjenjuju i na pružne zaštitne galerije.

Elementi i konstrukcije pružnoga gornjeg ustroja

Članak 79.

- (1) Elementi i konstrukcije pružnoga gornjeg ustroja koji se ugrađuju na željezničkim prugama moraju biti u skladu s hrvatskim normama, priznatim strukovnim normama i posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav.
- (2) Sukladnost i kvaliteta elemenata i konstrukcija pružnoga gornjeg ustroja iz stavka 1. ovoga članka obvezatno se dokazuje odgovarajućim dokumentima izdanim od ovlaštenih institucija.
- (3) Rabljeni elementi i konstrukcije pružnoga gornjeg ustroja pribavljeni radovima na rekonstrukciji i obnovi željezničkih pruga smiju se ugrađivati na otvorenoj pruži i glavnim prolaznim kolosijecima u kolodvorima željezničkih pruga od značaja za lokalni promet te na kolodvorskim kolosijecima osim glavnih prolaznih na svim željezničkim prugama, pod uvjetima propisanim posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav.
- (4) Elementi i konstrukcije pružnoga gornjeg ustroja moraju udovoljavati propisanim zahtjevima za temeljne tehničke parametre željezničke pruge na kojoj se ugrađuju.

Kolosijeci

Članak 80.

Konstrukcija kolosijeka na otvorenoj pruži i u kolodvorima mora biti primjerena namjeni željezničke pruge i mora udovoljavati propisanim uvjetima za siguran tijek prometa, kao i postavljenim kriterijima s obzirom na mjesto ugradbe, nosivost, brzinu vlakova, udobnost vožnje, ekonomičnost uporabe i održavanja.

Temeljni zahtjevi za skretnice

Članak 81.

- (1) Konstrukcija skretnice mora biti primjerena namjeni željezničke pruge odnosno kolosijeka na kojem je ugrađena i mora udovoljavati propisanim uvjetima za siguran tijek prometa, kao i postavljenim kriterijima s obzirom na nosivost, brzinu vlakova, udobnost vožnje, ekonomičnost uporabe i održavanja.
- (2) Ovisno o projektiranoj građevinskoj brzini za koju je skretnica predviđena, konstrukcija skretnice mora omogućiti kontinuitet vođenja kotača željezničkih vozila i promjenu smjera kretanja željezničkih vozila, na način da budu zadovoljeni uvjeti mirnoće kretanja željezničkih vozila, sigurnoga tijeka prometa i udobnosti vožnje u skladu s hrvatskim normama, priznatim strukovnim normama i posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav.
- (3) Skretnica mora biti projektirana, konstruirana, ugrađena i održavana tako da pri vožnji željezničkih vozila preko skretnice bude osiguran slobodan prostor za prolazak kotača, čija je istrošenost unutar propisanih granica dopuštenih odstupanja u skladu s posebnim propisima za željeznička vozila.

Građevinske brzine preko skretnica

Članak 82.

- (1) Skretnice na otvorenoj pruži i glavnim prolaznim kolosijecima u kolodvorima moraju svojom konstrukcijom i geometrijom udovoljavati propisanim zahtjevima koji omogućuju da vlakovi preko tih skretnica voze projektiranom građevinskom brzinom.
- (2) U skretnicama koje se ugrađuju na željezničkim prugama odnosno dijelovima željezničkih pruga i u kolosijecima gdje je dopuštena infrastrukturna brzina veća od 200 km/h, skretničko srce mora biti konstruirano tako da omogući prolaz željezničkih vozila bez prekida vođenja i nošenja kotača (skretničko srce s pomičnim dijelovima).

Članak 83.

(1) Skretnice na otvorenoj pruzi i glavnim prolaznim kolosijecima u kolodvorima ugrađuju se na dijelu kolosijeka u pravcu i bez nadvišenja u odvojnog kolosijeku unutar skretnice.

(2) Građevinske brzine preko skretnica iz stavka 1. ovoga članka pri vožnji u pravac, ovisno o konstrukciji i geometriji skretnice, a s obzirom na polumjer vodoravnoga luka R odvojnoga kolosijeka unutar skretnice, iznose najviše:

- 80 km/h, za $R = 180$ m,
- 100 km/h, za $R = 200$ m,
- 140 km/h, za $R = 300$ m,
- 160 km/h, za $R = 500$ m,
- 200 km/h, za $R = 760$ m,
- 250 km/h, za $R = 1.200$ m,
- više od 250 km/h, prema odobrenom projektu skretnice.

(3) Građevinske brzine preko skretnica iz stavka 2. ovoga članka pri vožnji u skretanje, ovisno o konstrukciji i geometriji skretnice, a s obzirom na polumjer vodoravnoga luka R odvojnoga kolosijeka unutar skretnice, iznose najviše:

- 35 km/h, za $R = 180$ m,
- 40 km/h, za $R = 200$ m,
- 50 km/h, za $R = 300$ m,
- 65 km/h, za $R = 500$ m,
- 80 km/h, za $R = 760$ m,
- 100 km/h, za $R = 1.200$ m,
- prema odobrenom projektu skretnice, za R veće od 1.200 m.

Križne skretnice i križišta

Članak 86.

(1) Križne skretnice i križišta ne smiju se ugrađivati na otvorenoj pruzi i glavnim prolaznim kolosijecima u kolodvorima.

(2) Iznimno, kada je njihova primjena nužna uslijed topografskih i urbanističkih uvjeta, križne skretnice i križišta smiju se ugrađivati na rasputnicama na otvorenoj pruzi i na glavnim prolaznim kolosijecima u kolodvorima gdje se zaustavlja većina vlakova.

(3) Građevinska brzina preko križne skretnice pri vožnji u pravac ne smije biti veća od 80 km/h, a preko križišta se određuje na temelju odobrenog projekta u skladu s hrvatskim normama i posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav.

TEMELJNI TEHNIČKI UVJETI ZA PROMETNOUPRAVLJAČKI I SIGNALNO-SIGURNOSNI INFRASTRUKTURNI PODSUSTAV

Temeljni zahtjevi za podsustav

Članak 87.

(1) Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav odnosno njegovi sastavni dijelovi moraju se projektirati, graditi, ugrađivati, rekonstruirati, obnavljati, održavati i rabiti tako da osiguravaju vožnju vlakova dopuštenom infrastrukturnom brzinom.

(2) Sastavni dijelovi prometno-upravljačkoga i signalno-sigurnosnoga infrastrukturnog podsustava moraju biti u skladu s hrvatskim normama, priznatim strukovnim normama i posebnim propisima kojima se uređuje prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav.

(3) Sukladnost i kvaliteta sastavnih dijelova iz stavka 1. ovoga članka obvezatno se dokazuje odgovarajućim dokumentima izdanim od ovlaštenih institucija.

Temeljni zahtjevi za signalno-sigurnosne uređaje**Članak 88.**

(1) Signalno-sigurnosni uređaji moraju se projektirati, ugrađivati, rekonstruirati, obnavljati, održavati i rabiti tako da udovoljavaju uvjetima za sigurnu vožnju vlakova na željezničkoj pruzi i/ili manevarski rad.

(2) Tehnički uvjeti za signalno-sigurnosne uređaje iz stavka 1. ovoga članka propisuju se posebnim propisima kojima se uređuje prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav.

Osiguranje voznoga puta**Članak 89.**

(1) Za sigurnu vožnju vlaka na željezničkoj pruzi mora biti osiguran vozni put.

(2) Vozni put je osiguran:

- ako je slobodan dio željezničke pruge na kojem će se obaviti vožnja vlaka,
- ako su osigurani bočna i čelna zaštita,
- ako je osigurana zaštita od sustizanja,
- ako su osigurani željezničko-cestovni odnosno pješački prijelazi,
- ako je osiguran put proklizavanja iza mjesta na kojem se vlak mora zaustaviti, osim pri ulasku vlaka na krnji ili zauzeti kolosijek.

(3) Skretnice preko kojih vlak treba voziti moraju biti osigurane u pravilnom položaju.

(4) Tehnički uvjeti za osiguranje voznoga puta propisuju se posebnim propisima kojima se uređuju željeznički infrastrukturni podsustavi.

Signalizacija**Članak 90.**

(1) Dopuštenje za vožnju po osiguranom voznom putu signalizira se strojovođi signalima i/ili putem sučelja strojovođa-vučno vozilo u upravljačnici vučnoga vozila na željezničkim prugama i vučnim vozilima na kojima je ugrađen sustav ETCS.

(2) Signalizacija putem sučelja strojovođa-vučno vozilo mora po svome značenju biti jednaka signalnim znakovima koje signaliziraju pružni signali.

Članak 91.

(1) Na željezničkoj pruzi smiju se ugrađivati i postavljati samo propisani signali i signalne oznake.

(2) Signali smiju signalizirati samo propisane signalne znakove.

(3) Na željezničkim prugama i vučnim vozilima, na kojima je ugrađen sustav ETCS, putem sučelja strojovođa-vučno vozilo signaliziraju se dopuštenja za vožnju te način i uvjeti vožnje propisani posebnim propisima kojima se uređuju značenja signaliziranja i uporaba sučelja strojovođa-vučno vozilo u skladu s hrvatskim normama i priznatim strukovnim normama.

Članak 92.

Ulazna vožnja vlaka u kolodvor mora biti signalizirana ulaznim signalom.

Članak 93.

(1) Izlazna vožnja vlaka iz kolodvora na željezničkoj pruzi od značaja za međunarodni promet, a na ostalim željezničkim prugama ako je dopuštena infrastrukturna brzina na pruzi veća od 100 km/h, mora biti signalizirana izlaznim signalom.

(2) Izlazni signali susjednih kolodvora, ako je na željezničkoj pruzi dopuštena infrastrukturna brzina veća od 100 km/h, moraju biti u međusobnoj tehničkoj ovisnosti tako da istovremeno mogu signalizirati dopuštenu vožnju po istom kolosijeku samo u jednom smjeru.

(3) Izlazni signali, ako je na željezničkoj pruzi dopuštena infrastrukturna brzina veća od 100 km/h, moraju biti ugrađeni uz svaki kolodvorski kolosijek po kojem je dopuštena prolazna vožnja.

Članak 94.

- (1) Vožnja vlaka u blokovni prostorni odsjek mora biti signalizirana glavnim signalom.
(2) Vožnja vlaka u odjavni prostorni odsjek mora biti signalizirana glavnim signalom, osim izlazne vožnje vlaka iz kolodvora.

Članak 95.

- (1) Prolazna vožnja vlaka preko odvojne skretnice priključene željezničke pruge, skretnice na mjestu prijelaza s jednokolosiječne na dvokolosiječnu željezničku prugu i skretnice na mjestu prijelaza s jednog kolosijeka na drugi kolosijek na otvorenoj pruzi dvokolosiječne ili višekolosiječne željezničke pruge, mora biti signalizirana glavnim signalom.
(2) Prolazna vožnja vlaka preko odvojne skretnice priključenoga industrijskog kolosijeka na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet i na željezničkim prugama od značenja regionalni promet, a na željezničkim prugama od značaja za lokalni promet ako je dopuštena brzina preko odvojne skretnice veća od 50 km/h mora biti signalizirana glavnim signalom.

Članak 96.

Glavni signali moraju biti u međusobnoj tehničkoj ovisnosti tako da istovremeno mogu signalizirati dopuštenu vožnju samo ako se vozni putovi ne sijeku, ne dodiruju ili ne preklapaju. Putovi proklizavanja za te vozne putove smiju se međusobno sjeći, dodirivati ili preklapati.

Članak 97.

- (1) Glavni signal mora biti u tehničkoj ovisnosti s voznim putom ako je dopuštena infrastrukturna brzina na tom dijelu željezničke pruge veća od 100 km/h.
(2) Tehnička ovisnost iz stavka 1. ovoga članka mora biti takva da glavni signal može signalizirati dopuštenje za vožnju vlaka samo ako je vozni put osiguran i ako su tehnički kontrolirani:
– slobodnost kolosijeka, skretnica i međnika,
– bočna i čelna zaštita,
– zaštita od sustizanja,
– željezničko-cestovni prijelazi odnosno pješački prijelazi preko pruge opremljeni uređajem za osiguravanje prijelaza, osim onih koji se uključuju automatski nailaskom vlaka ili željezničkoga vozila,
– put proklizavanja
– pravilan položaj skretnica.
(3) Odredbe stavaka 1. i 2. ovoga članka ne odnose se na glavni signal kada signalizira opreznu vožnju vlaka brzinom do 20 km/h.
(4) Način i uvjeti tehničke kontrole osiguranja voznoga puta iz stavka 2. ovoga članka propisuju se posebnim propisima kojima se uređuje prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav.

Predsignaliziranje **Članak 98.**

- (1) Predsignalizirati se moraju signalni znakovi sljedećih glavnih signala:
- ulaznoga signala, osim na željezničkim prugama od značaja za lokalni promet,
 - zaštitnoga signala,
 - prostornoga signala,
 - izlaznoga signala na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet, a na ostalim željezničkim prugama ako je dopuštena infrastrukturna brzina veća od 100 km/h, osim izlaznoga signala kojim se signalizira izlazna vožnja vlaka s kolosijeka po kojem nije dopuštena ulazna ili prolazna vožnja.
- (2) Predsignaliziranje signalnih znakova glavnoga signala mora se obavljati signalnim znakovima prethodnoga glavnog signala ili posebnoga predsignala (u daljnjem tekstu »predsignal«).
- (3) Signalno-sigurnosni uređaji moraju imati takve tehničke ovisnosti da signalni znakovi koje pokazuje glavni signal budu predsignalizirani odgovarajućim signalnim znakovima koje pokazuje predsignal.
- (4) Predsignal smije signalizirati signalni znak kojim se predsignalizira dopuštena vožnja vlakova na glavnom signalu samo kada glavni signal signalizira signalni znak za dopuštenu vožnju.
- (5) Ispred ulaznoga signala, kada njegovo signaliziranje nije predsignalizirano, na duljini zaustavnoga puta mora biti postavljena signalna oznaka o približavanju glavnom signalu bez predsignala.
- (6) Dopuštena brzina vožnje vlaka iza signalne oznake iz stavka 5. ovoga članka ne smije biti veća od 50 km/h.

Članak 99.

- (1) Razmak između susjednih glavnih signala, kojima se signalizira osiguranje voznoga puta i tehnička kontrola uzastopnoga slijeđenja vlakova, i razmak između glavnoga signala i predsignala ne smije biti manji od duljine zaustavnoga puta.
- (2) Razmak između susjednih glavnih signala, kojima se signalizira osiguranje voznoga puta i tehnička kontrola uzastopnoga slijeđenja vlakova, i razmak između glavnoga signala i predsignala ne smije biti veći od 3 duljine zaustavnoga puta, niti dulji od 3.000 metara.
- (3) Razmak iz stavka 1. ovog članka smije se zbog osiguravanja propisane vidljivosti iz tehničko-tehnoloških razloga smanjiti najviše za 5%.

Bočna zaštita **Članak 100.**

- (1) Vožnja vlaka po osnovnom kolosijeku skretnice koja se nalazi u voznom putu mora biti osigurana zaštitnom skretnicom od mogućih opasnih vožnji po odvojnem kolosijeku te skretnice koji nije u voznom putu (bočna zaštita):
- u kolodvorima, ako je dopuštena infrastrukturna brzina veća od 160 km/h,
 - na mjestu priključivanja druge željezničke pruge na otvorenoj pruzi,
 - na mjestu prijelaza s jednokolosiječne na dvokolosiječnu željezničku prugu,
 - na mjestu priključivanja industrijskoga kolosijeka na otvorenoj pruzi, ako je priključivanje izvedeno sa zaštitnim kolosijekom.
- (2) U kolodvorima uključenim u sustav daljinskoga upravljanja prometom, bočna zaštita od mogućih opasnih vožnji po kolosijecima koji nisu uključeni u sustav daljinskoga upravljanja prometom mora biti osigurana zaštitnim skretnicama ili iskliznicama.

(3) Skretnice koje se nalaze u voznom putu moraju biti u tehničkoj ovisnosti sa zaštitnim skretnicama odnosno iskliznicama, tako da se položajem zaštitnih skretnica odnosno iskliznica onemogućuje opasne bočne vožnje.

Tehnička ovisnost skretnica i glavnih signala

Članak 101.

(1) Skretnice moraju biti u tehničkoj ovisnosti s glavnim signalima:

- na glavnim kolosijecima na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet, a na ostalim željezničkim prugama i kolosijecima ako je preko skretnica dopuštena brzina veća od 50 km/h,
- na mjestu priključivanja industrijskoga kolosijeka na otvorenoj pruzi,
- na mjestu priključivanja druge željezničke pruge na otvorenoj pruzi,
- na mjestu prijelaza s jednokolosiječne na dvokolosiječnu željezničku prugu i na mjestu prijelaza s jednog na drugi kolosijek na otvorenoj pruzi dvokolosiječne ili višekolosiječne željezničke pruge.

(2) Tehnička ovisnost iz stavka 1. ovoga članka mora biti takva da signalno sigurnosni uređaj može signalizirati dopuštenje za vožnju vlakova preko skretnica redovitom ili ograničenom brzinom, osim vožnje preko odvojne skretnice na industrijski kolosijek.

(3) Način i uvjeti ostvarivanja tehničke ovisnosti iz stavka 1. ovoga članka propisuju se posebnim propisima kojima se uređuje prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav.

Članak 102.

(1) Skretnica u voznom putu i zaštitna skretnica, ako je preko skretnice u voznom putu dopuštena brzina veća od 100 km/h, mora biti opremljena sklopom za osiguravanje i trajnu kontrolu pravilnoga položaja skretnice (skretnička postavna sprava i slično).

(2) Skretnica u voznom putu i zaštitna skretnica, koja nije u tehničkoj ovisnosti sa signaliziranjem glavnoga signala, mora biti opremljena sklopom za osiguravanje i kontrolu pravilnoga položaja skretnice pri vožnji uz prijevodnicu (skretnička brava i slično).

(3) Skretnice u voznom putu i zaštitne skretnice, koje nisu u tehničkoj ovisnosti sa signaliziranjem glavnoga signala, moraju biti opremljene skretničkim signalom za označavanje položaja skretnice (za vožnju u pravac ili u skretanje) i vožnje uz ili niz prijevodnicu.

Autostop uređaji

Članak 103.

(1) Glavni signali i predsignali na otvorenoj pruzi i glavnom prolaznom kolosijeku, a na ostalim kolosijecima ako je dopuštena infrastrukturna brzina na željezničkoj pruzi veća od 100 km/h, moraju biti opremljeni autostop uređajem:

- na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet,
- na ostalim željezničkim prugama ako je dopuštena infrastrukturna brzina veća od 100 km/h.

(2) Iznimno, zbog gustoće prometa, vrste vlakova i ostalih razloga od značaja za siguran tijek prometa, nadležno ministarstvo može odrediti opremanje autostop uređajem glavnih signala i predsignala i ako je dopuštena infrastrukturna brzina na željezničkoj pruzi manja od 100 km/h.

(3) Kod signala koji predsignaliziraju početak smanjene brzine (lagane vožnje) na željezničkim prugama iz stavka 1. i 2. ovog članka mora biti postavljen autostop uređaj.

Sustav ETCS

Članak 104.

- (1) Na novosagrađenim željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet prigodom ugradnje signalno-sigurnosnih uređaja mora se ugraditi sustav ETCS.
- (2) Na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet na kojima se nadograđuju i/ili rekonstruiraju postojeći signalno-sigurnosni uređaji, pri čemu se mijenjaju funkcije ili radna svojstva autostop uređaja, mora se ugraditi sustav ETCS,
- (3) Plan opremanja željezničkih pruga sustavom ETCS donosi ministar nadležan za promet.

Članak 105.

- (1) Željeznička pruga na kojoj je dopuštena infrastrukturna brzina veća od 160 km/h mora se opremiti sustavom ETCS.
- (2) Na željezničkim prugama iz stavka 1. ovoga članka sustav ETCS mora se projektirati, ugrađivati, rekonstruirati, obnavljati, održavati i rabiti na takav način da omogućuje potpunu signalizaciju u upravljačnici željezničkoga vozila.

Temeljni uvjeti za telekomunikacijske uređaje

Članak 106.

- (1) Željeznička pruga mora biti opremljena telekomunikacijskim uređajima i vezama potrebnima za siguran tijek prometa.
- (2) Tehnički uvjeti za telekomunikacijske uređaje i veze iz stavka 1. ovoga članka propisuju se posebnim propisima kojima se uređuje prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav.

Radiokomunikacijski sustavi

Članak 107.

Željezničke pruge od značaja za međunarodni promet moraju biti opremljene sustavom radio-dispečerskih uređaja (RDU) ili sustavom GSM-R.

Članak 108.

- (1) Na novosagrađenim željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet prigodom ugradnje telekomunikacijskih uređaja mora se ugraditi sustav GSM-R.
- (2) Na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet na kojima se nadograđuju i/ili rekonstruiraju postojeći telekomunikacijski uređaji, pri čemu se mijenjaju funkcije ili radna svojstva sustava radio-dispečerskih uređaja, mora se ugraditi sustav GSM-R.
- (3) Plan opremanja željezničkih pruga sustavom GSM-R donosi ministar nadležan za promet.

Članak 109.

- (1) Željeznička pruga na kojoj je dopuštena infrastrukturna brzina veća od 160 km/h mora se opremiti sustavom GSM-R.
- (2) Na željezničkim prugama iz stavka 1. ovoga članka sustav GSM-R mora se projektirati, ugrađivati, rekonstruirati, održavati, obnavljati, nadzirati i rabiti na takav način da omogućuje zahtijevanu razinu kvalitete usluge za komunikaciju između pružnoga dijela sustava ETCS s dijelom na vučnom vozilu.
- (3) Zahtijevana razina kvalitete usluge iz stavka 2. ovoga članka propisuje se posebnim propisima kojima se uređuje prometno-upravljački i signalno sigurnosni infrastrukturni podsustav.

Sustavi električne vuče

Članak 112.

(1) Pri elektrifikaciji željezničkih pruga, ili izmjeni sustava električne vuče, primjenjuje se izmjenični sustav 25 kV, 50 Hz, i to u sljedećim slučajevima:

- elektrifikacija novosagrađenih željezničkih pruga i kolosijeka,
- elektrifikacija postojećih neelektrificiranih željezničkih pruga i kolosijeka,
- izmjena sustava električne vuče na postojećim željezničkim prugama i kolosijecima elektrificiranim istosmjernim sustavom 3 kV.

(2) Istosmjerni sustav 3 kV ostaje u primjeni samo na kolosijecima u pograničnim kolodvorima gdje se sučeljavaju različiti sustavi električne vuče i na otvorenoj pruži između dva pogranična kolodvora.

(3) Tehnički uvjeti za sustave električne vuče iz stavaka 1. i 2. ovoga članka propisuju se posebnim propisima kojima se uređuje elektroenergetski infrastrukturni podsustav.

Visina kontaktnoga vodiča

Članak 115.

(1) Visina kontaktnoga vodiča mjerena od gornjega ruba tračnice do donjega ruba vodiča u točki ovješnja određuje se kao nazivna, najmanja i najveća, a ovisi o sustavu električne vuče i brzini.

(2) Visina kontaktnoga vodiča na željezničkim prugama elektrificiranim izmjeničnim sustavom 25 kV, 50 Hz za brzine veće od 160 km/h iznosi:

- nazivna, između 5.000 i 5.500 mm,
- najmanja, 4.950 mm,
- najveća 6.000 mm.

(3) Visina kontaktnoga vodiča na željezničkim prugama elektrificiranim izmjeničnim sustavom 25 kV, 50 Hz za brzine do 160 km/h iznosi:

- nazivna, 5.500 mm,
- najmanja, 5.020 mm,
- najveća 6.200 mm.

(4) Visina kontaktnoga vodiča na željezničkim prugama elektrificiranim istosmjernim sustavom 3 kV za brzine do 120 km/h iznosi:

- nazivna, 5.350 mm,
- najmanja, 4.950 mm,
- najveća 6.000 mm.

Članak 116.

Najmanja visina kontaktnoga vodiča elektrificirane željezničke pruge iznad gornjega ruba tračnice na željezničko-cestovnom prijelazu iznosi:

- 5.100 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim izmjeničnim sustavom 25 kV, 50 Hz,
- 4.950 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim istosmjernim sustavom 3 kV.

Povratni vod

Članak 117.

Kontinuitet povratnoga voda kontaktne mreže i zemljovodnih veza ne smije se narušiti tijekom građenja, rekonstrukcije, obnove, održavanja i uporabe željezničkih infrastrukturnih podsustava odnosno njihovih sastavnih dijelova.

Pouzdanost i raspoloživost napajanja električne vuče

Članak 121.

(1) Stabilna postrojenja za napajanje električne vuče moraju biti projektirana, izvedena i održavana na način da osiguraju pouzdanu i kvalitetnu opskrbu električnom energijom za potrebe električne vuče.

(2) Zaštita postrojenja iz stavka 1. ovoga članka mora biti usklađena s parametrima javne napojne mreže.

Povezivanje na elektroenergetski infrastrukturni podsustav

Članak 122.

(1) Na stabilna postrojenja za napajanje električne vuče smiju se priključiti samo određeni potrošači željezničke infrastrukture i to:

- postrojenja za predgrijavanje vlakova,
- grijači skretnica,
- uređaji za potrebe daljinskoga upravljanja
- napojni uređaji prometno-upravljačkoga i signalno-sigurnosnoga infrastrukturnog podsustava,
- postrojenja i uređaji u funkciji sigurnoga tijeka željezničkoga prometa.

(2) Priključak postrojenja i uređaja iz stavka 1. ovoga članka ne smije ugroziti pogon niti otežati održavanje stabilnih postrojenja za napajanje električne vuče.

(3) Uvjeti priključka postrojenja i uređaja iz stavka 1. ovoga članka određuju se u skladu s posebnim propisima kojima se uređuje elektroenergetski infrastrukturni podsustav.

Članak 123.

Za priključak instalacija i sustava izvan željezničkog sustava, na stabilna postrojenja električne vuče, povratni vod električne vuče i druga elektroenergetska postrojenja, potrebna je suglasnost upravitelja infrastrukture u skladu s općim i tehničkim propisima.

Priključivanje željezničkih pruga

Članak 126.

(1) Međusobno priključivanje željezničkih pruga izvodi se u kolodvoru.

(2) Iznimno, kada je to nužno uslijed gospodarskih, topografskih i urbanističkih uvjeta, priključivanje iz stavka 1. ovoga članka smije se izvesti i na otvorenoj pruzi.

(3) Željezničke pruge koje se međusobno priključuju u kolodvoru neposredno se nastavljaju na različite kolodvorske kolosijeke.

(4) Iznimno, kada je to nužno uslijed topografskih i urbanističkih uvjeta, željezničke pruge iz stavka 3. ovoga članka smiju se nastavljati i na iste kolodvorske kolosijeke.

(5) Ako se željeznička pruga priključuje na otvorenoj pruzi, priključenje mora biti izvedeno sa zaštitnim kolosijekom i signalizirano glavnim signalima.

Priključivanje industrijskoga kolosijeka i posebnoga kolosijeka priključenoga na otvorenoj pruzi na željezničku prugu

Članak 127.

(1) Priključivanje industrijskoga kolosijeka na željezničku prugu izvodi se u kolodvoru.

(2) Iznimno, kada je to nužno uslijed gospodarskih, topografskih i urbanističkih uvjeta, priključivanje iz stavka 1. ovoga članka smije se izvesti i na otvorenoj pruzi.

(3) Priključivanje industrijskoga kolosijeka na otvorenoj pruzi i posebnoga kolosijeka priključenoga na otvorenoj pruzi na željezničku prugu od značaja za međunarodni promet i na željezničku prugu od značaja za regionalni promet, a za dopuštenu brzinu preko odvojne skretnice veću od 50 km/h i na željezničku prugu od značaja za lokalni promet, mora biti izvedeno sa zaštitnim kolosijekom i signalizirano glavnim signalima na željezničkoj pruzi.

(4) Priključivanje industrijskoga kolosijeka na otvorenoj pruzi i posebnoga kolosijeka priključenoga na otvorenoj pruzi na željezničku prugu od značaja za lokalni promet bez zaštitnoga kolosijeka, ako dopuštena brzina preko odvojne skretnice nije veća od 50 km/h, mora biti izvedeno s iskliznicom na industrijskom kolosijeku.

(5) Kod priključivanja iz stavka 4. ovoga članka, odvojna skretnica na željezničkoj pruzi i iskliznica na industrijskom kolosijeku moraju biti u međusobnoj tehničkoj ovisnosti, tako da je vožnja na željezničkoj pruzi iskliznicom osigurana od opasnih vožnji s industrijskoga kolosijeka i posebnoga kolosijeka priključenoga na otvorenoj pruzi.

Temeljni uvjeti za križanje željezničke pruge s drugim prometnicama i sustavima (instalacijama)

Članak 128.

(1) Križanja željezničke pruge s drugim prometnicama i sustavima (instalacijama) moraju biti izvedena na način da budu ispunjeni odgovarajući uvjeti za siguran tijek prometa na željezničkim prugama i drugim prometnicama odnosno za sigurnu uporabu drugih sustava.

(2) Pri projektiranju, građenju, rekonstrukciji, obnovi, održavanju i uporabi križanja željezničke pruge s drugim prometnicama i sustavima (instalacijama) moraju se primjenjivati hrvatske norme, priznate strukovne norme, propisi kojima se uređuje zaštita okoliša, prostorno uređenje i gradnja, propisi kojima se uređuju željeznički infrastrukturni podsustavi te propisi kojima se uređuju druge prometnice i sustavi (instalacije) koji se križaju sa željezničkom prugom.

Način izvedbe križanja željezničke pruge s drugim prometnicama

Članak 129.

Ovisno o vrsti prometnica, razvrstavanju željezničkih pruga i drugih prometnica, intenzitetu prometa na željezničkim prugama i drugim prometnicama, topografskim i urbanističkim uvjetima, propisanim uvjetima za siguran tijek prometa i drugim propisanim uvjetima, križanje željezničke pruge s drugim prometnicama izvodi se kao:

- križanje izvan razine,
- križanje u istoj razini.

Križanje željezničke pruge s drugim prometnicama izvan razine

Članak 130.

(1) Križanje željezničke pruge s drugim prometnicama mora biti izvan razine u sljedećim slučajevima:

- na svim križanjima s drugim prometnicama kada je dopuštena infrastrukturna brzina na željezničkoj pruzi veća od 160 km/h,
- na križanju s drugom željezničkom prugom,
- na križanju s prugom lake željeznice ili tramvajskom prugom,
- na križanju s industrijskim kolosijekom ili drugim kolosijekom koji nije javno dobro u općoj uporabi,
- na križanju s autocestom,
- na križanju željezničke pruge od značaja za međunarodni promet i državne ceste – na križanju s cestom ili pješačkom stazom u kolodvorskom području na prostoru između ulaznih skretnica od kojih počinju kolodvorski kolosijeci,
- na križanju željezničke pruge i ceste s velikom učestalošću željezničkoga i cestovnoga prometa,
- na križanjima gdje uslijed specifičnih mjesnih prilika ili drugih razloga koji utječu na prometnu sigurnost nije moguće uspostaviti propisane uvjete za siguran tijek prometa preko prijelaza u istoj razini.

(2) Na svim novosagrađenim željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet te na nadograđenim i/ili rekonstruiranim glavnim (koridorskim) željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet sva križanja s drugim prometnicama moraju biti izvan razine.

(3) Na postojećim željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet u uporabi sva novosagrađena križanja s drugim prometnicama moraju biti izvan razine.

Križanje željezničke pruge s drugim prometnicama u istoj razini

Članak 131.

(1) Križanja željezničke pruge s drugim prometnicama u istoj razini (u daljnjem tekstu: »prijelazi«) su:

- željezničko-cestovni prijelazi,
- pješački prijelazi preko pruge.

(2) Ne smatra se prijelazom iz stavka 1. ovoga članka križanje u istoj razini kolosijeka i prometne površine koja nema svojstvo ceste ili pješačke staze (interne prometnice u lukama, tvornicama, skladištima, kolodvorima i sličnim mjestima, prilazi do perona i slično).

(3) Način i uvjeti za određivanje mjesta križanja željezničke pruge i ceste ili pješačke staze te za osiguravanje prometne sigurnosti na prijelazima propisuju se posebnim propisima kojima se uređuju križanja željezničke pruge s drugim prometnicama.

(4) Na novosagrađenim željezničkim prugama od značaja za regionalni i lokalni promet te na svim dvokolosiječnim, višekolosiječnim i usporednim željezničkim prugama svi prijelazi moraju biti osigurani uređajima za osiguravanje prijelaza.

(5) Na postojećim željezničkim prugama u uporabi svi novosagrađeni prijelazi moraju biti osigurani uređajima za osiguravanje prijelaza.

Temeljni uvjeti za uređaje za osiguravanje prijelaza

Članak 132.

(1) Uređaji za osiguravanje prijelaza mogu biti uređaji za davanje znakova kojima se sudionicima u cestovnom i/ili pješačkom prometu najavljuje približavanje vlaka odnosno željezničkoga vozila i/ili uređaji kojima se zatvara cestovni promet po cijeloj širini kolnika (branici) odnosno po širini jedne prometne trake (polubranici).

(2) Tehnički uvjeti kojima moraju udovoljavati uređaji za osiguravanje prijelaza, kao i uvjeti o načinu njihovoga rada, propisuju se posebnim propisima kojima se uređuje prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav.

Članak 133.

Na željezničko-cestovnom prijelazu preko dva ili više kolosijeka, čija je međusobna udaljenost takva da se između tih kolosijeka ne mogu sigurno smjestiti cestovna vozila najveće dopuštene duljine, cestovni svjetlosni signali i/ili branici odnosno polubranici uređaja za osiguravanje prijelaza moraju biti postavljeni s vanjske strane krajnjih kolosijeka.

Članak 134.

(1) Električni uređaj za osiguravanje prijelaza koji se uključuje automatski nailaskom vlaka odnosno željezničkoga vozila, ili kojim se upravlja daljinski, mora imati kontrolu ispravnosti.

(2) Kontrola ispravnosti uređaja iz stavka 1. ovoga članka mora biti osigurana uređajem za trajnu daljinsku kontrolu ili kontrolnim signalom na željezničkoj pruži.

Članak 135.

Na željezničko-cestovnom prijelazu s branicima, ako je dopušteno da su branici redovito u položaju kojim se zatvara cestovni promet, moraju biti postavljeni uređaji pomoću kojih sudionici u cestovnom prometu smiju tražiti otvaranje prijelaza za cestovni promet.

X. ODREĐIVANJE DOPUŠTENE INFRASTRUKTURNE BRZINE

Članak 139.

- (1) Dopusštena infrastrukturna brzina je najveća dopuštena brzina kojom vlakovi smiju voziti na željezničkoj pruzi odnosno dijelu željezničke pruge.
- (2) Dopusštena infrastrukturna brzina za promet vlakova određuje se na temelju projektirane građevinske brzine i stvarne tehničke uporabne sposobnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava na željezničkim prugama odnosno dijelovima željezničkih pruga.
- (3) Najveće dopuštene brzine vlakova manje od dopuštene infrastrukturne brzine određuju se u skladu s posebnim propisima koji uređuju uvjete za obavljanje sigurnoga tijeka željezničkoga prometa i željeznička vozila.

Pokusna pružna dionica

Članak 144.

- (1) Radi ispitivanja materijala, elemenata, sklopova, uređaja i postrojenja iz članka 143. ovoga Pravilnika, tijelo nadležno za sigurnost na razvrstanoj željezničkoj pruzi odobrava osnivanje pokusne dionice.
- (2) Osnivanje pokusne dionice iz stavka 1. ovoga članka, tijelo nadležno za sigurnost odobrava i radi ispitivanja novih, nadograđenih i/ili rekonstruiranih željezničkih vozila.
- (3) Na pokusnoj dionici ispitivanje se obavlja samo na temelju programa ispitivanja koji odobri tijelo nadležno za sigurnost.
- (4) Program ispitivanja mora sadržavati podatke o uvjetima kojima mora udovoljavati pokusna dionica, organizaciji, načinu i trajanju ispitivanja, kao i o potrebnim mjerama za siguran tijek željezničkoga prometa. Programu moraju biti priloženi dokazi da materijali, elementi, sklopovi, uređaji i postrojenja, u granicama svoje namjene, udovoljavaju zahtjevima za siguran tijek željezničkoga prometa (potvrde, proračuni, sigurnosne analize i drugo).
- (5) Na pokusnoj dionici tijelo nadležno za sigurnost određuje posebne uvjete i mjere za siguran tijek željezničkoga prometa.
- (6) Odobrenje iz stavaka 1. i 2. ovoga članka, tijelo nadležno za sigurnost ukinut će ako se ispitivanje ne obavlja u skladu s programom ispitivanja, ili ako se ispitivanjem ugrožava siguran tijek željezničkoga prometa, te ako se ne provode određeni posebni uvjeti i mjere za siguran tijek željezničkoga prometa.

XII. OBVEZE UPRAVITELJA INFRASTRUKTURE

Temeljne obveze

Članak 145.

- (1) Upravitelj infrastrukture mora redovito i trajno nadzirati stanje željezničkih pruga u uporabi i željezničkih infrastrukturnih podsustava i održavati ih u tehničkom stanju za siguran tijek prometa.
- (2) Upravitelj infrastrukture mora pratiti i analizirati tehničko stanje željezničkih pruga u uporabi odnosno željezničkih infrastrukturnih podsustava i njihovu usklađenost s propisanim uvjetima za siguran tijek prometa, obujam željezničkoga prometa i prometne zahtjeve u odnosu na raspoloživi prometni kapacitet željezničkih pruga te na temelju provedene analize planirati prioritete u izgradnji, nadogradnji, rekonstrukciji, obnovi i održavanju.
- (3) Upravitelj infrastrukture provodi aktivnosti i postupke u planiranju, projektiranju, građenju, rekonstrukciji, obnovi i održavanju željezničkih pruga u skladu s Nacionalnim programom željezničke infrastrukture.
- (4) Upravitelj infrastrukture provodi aktivnosti i postupke koji se odnose na ispunjavanje uvjeta interoperabilnosti i ocjenu sukladnosti u skladu s tehničkim specifikacijama za

interoperabilnost željezničkih infrastrukturnih podsustava i drugim propisima koji reguliraju to područje.

Nadzor i tehnički pregled radova u infrastrukturnom pojasu

Članak 147.

(1) Ovisno o mjestu na kojem se radovi obavljaju te o vrsti i opsegu radova, upravitelj infrastrukture mora organizirati odgovarajući nadzor i tehnički pregled izvedenih radova na željezničkim prugama u uporabi i drugih radova u infrastrukturnom pojasu radi ispunjavanja uvjeta za siguran tijek prometa za

vrijeme obavljanja radova i po njihovu završetku.

(2) Ako su radovi iz stavka 1. ovoga članka većega opsega i provode se u više tehnoloških faza, upravitelj infrastrukture organizira odgovarajuće tehničke preglede po završetku pojedinih tehnoloških faza radi provjere ispunjavanja uvjeta za siguran tijek prometa, određivanja dopunskih sigurnosnih mjera odnosno njihove promjene ili ukidanja.

(3) Nadzor i tehnički pregledi iz stavaka 1. i 2. ovoga članka moraju se organizirati i obavljati u skladu s propisima kojima se propisuje zaštita okoliša, prostorno uređenje i gradnja, propisima kojima se propisuje zaštita od požara, posebnim propisima kojima se uređuju željeznički infrastrukturni podsustavi i drugim propisima.

Automatska kontrola željezničkih vozila u prometu

Članak 148.

Ovisno o razvrstavanju željezničkih pruga, intenzitetu željezničkoga prometa na pojedinim dijelovima željezničke mreže, razmještanju dugačkih tunela i drugim uvjetima koji utječu na siguran tijek prometa, upravitelj infrastrukture mora na željezničkoj mreži organizirati učinkoviti automatizirani sustav detekcije pregrijanih osovina i neispravnih kotača željezničkih vozila te kontrole stvarne mase natovarenih željezničkih vozila u prometu na željezničkim prugama.

5. PRAVILNIK O UVJETIMA ZA ODREĐIVANJE KRIŽANJA ŽELJEZNIČKE PRUGE I DRUGIH PROMETNICA I ZA SVOĐENJE I ODREĐIVANJE ZAJEDNIČKOGA MJESTA I NAČINA KRIŽANJA ŽELJEZNIČKE PRUGE I CESTE

I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Ovim Pravilnikom uređuju se:

- uvjeti za određivanje križanja željezničke pruge i ceste koja ne smiju biti u istoj razini,
- uvjeti za određivanje križanja željezničke pruge i pješačke staze koja ne smiju biti u istoj razini,
- uvjeti za određivanje križanja željezničke pruge s drugim željezničkim prugama i tračničkim sustavima,
- uvjeti za svođenje i određivanje zajedničkoga mjesta i načina križanja željezničke pruge i ceste u istoj razini (željezničko-cestovni prijelaz),
- uvjeti za svođenje i određivanje zajedničkoga mjesta i načina križanja željezničke pruge i pješačke staze u istoj razini (pješački prijelaz preko pruge),
- uvjeti za otvaranje novih stalnih i privremenih prijelaza te za premještanje i zatvaranje za promet postojećih prijelaza.

Članak 2.

Ovisno o vrsti prometnica, razvrstavanju željezničkih pruga i drugih prometnica, intenzitetu prometa na željezničkim prugama i drugim prometnicama, topografskim i urbanističkim uvjetima, propisanim uvjetima za siguran tijek prometa i drugim propisanim uvjetima, križanje željezničke pruge s drugim prometnicama izvodi se kao:

- križanje izvan razine,
- križanje u istoj razini.

Članak 3.

Odredbe ovoga Pravilnika koje su propisane za pješačke staze odnose se i na izdvojene biciklističke staze.

Članak 4.

Pojedini pojmovi u smislu ovoga Pravilnika imaju sljedeće značenje:

- (1) »Biciklistička staza« je izgrađena prometna površina namijenjena za promet bicikala koja je odvojena od kolnika i obilježena propisanim prometnim znakom,
- (2) »Dopuštena infrastrukturna brzina« je najveća brzina kojom vlakovi smiju voziti na željezničkoj pruzi odnosno dijelu željezničke pruge ovisno o projektiranoj građevinskoj brzini i stvarnoj tehničkoj uporabnoj sposobnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava.
- (3) »Industrijski kolosijek« je željeznički kolosijek koji nije javno dobro u općoj uporabi, a koji se priključuje na željezničku prugu i služi za dopremu i otpremu stvari željezničkim vozilima za pravnu osobu vlasnika odnosno posjednika toga kolosijeka te na kojem industrijska željeznica može obavljati i prijevoz za vlastite potrebe.
- (4) »Laka željeznica« je zaseban željeznički sustav namijenjen pretežno gradskom i prigradskom prometu s vozilima čije je osovinsko opterećenje najviše 130 kN.
- (5) »Pješačka staza« je uređena prometna površina u prvom redu namijenjena za kretanje pješaka, koja je odvojena od kolnika i obilježena propisanim prometnim znakom,
- (6) »Pješački prijelaz preko pruge« je mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i pješačke staze odnosno prometne površine određene za kretanje pješaka u istoj razini, a koji može biti i u sklopu željezničko-cestovnoga prijelaza.
- (7) »Upravitelj infrastrukture« je pravna osoba ovlaštena za gospodarenje i upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezino održavanje te za organizaciju i reguliranje



željezničkoga prometa, a koja ima dozvolu za upravljanje željezničkom infrastrukturom i rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdano od nadležnoga tijela.

(8) »Uređaj za osiguravanje pješačkoga prijelaza preko pruge« je uređaj za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili željezničkoga vozila.

(9) »Uređaj za osiguravanje željezničko-cestovnoga prijelaza« je uređaj za zatvaranje željezničko-cestovnoga prijelaza (s branicima ili polubranicima) i/ili uređaj za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili željezničkoga vozila.

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

(11) »Željezničko-cestovni prijelaz« je mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i ceste u istoj razini.

II. KRIŽANJE ŽELJEZNIČKE PRUGE I CESTE IZVAN RAZINE

Članak 5.

(1) Križanje željezničke pruge i ceste mora biti izvan razine u sljedećim slučajevima:

- na križanju željezničke pruge i autoceste,
- na novosagrađenom križanju na željezničkoj pruzi od značaja za međunarodni promet,
- na križanju na nadograđenoj i/ili rekonstruiranoj glavnoj (koridorskoj) željezničkoj pruzi od značaja za međunarodni promet,
- na križanju postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet i državne ceste,
- na križanju gdje je dopuštena infrastrukturna brzina na željezničkoj pruzi veća od 160 km/h,
- na križanju u kolodvorskom području na prostoru između ulaznih skretnica od kojih počinju kolodvorski kolosijeci,
- na križanju željezničke pruge i ceste s intenzivnim cestovnim prometom,
- na križanju željezničke pruge s intenzivnim željezničkim prometom i ceste,
- na križanju gdje uslijed specifičnih mjesnih prilika ili drugih razloga koji utječu na prometnu sigurnost nije moguće uspostaviti propisane uvjete za siguran tijek prometa preko prijelaza u istoj razini.

(2) Intenzivnim cestovnim prometom smatra se prosječni godišnji dnevni promet više od 7.500 cestovnih vozila u 24 sata.

(3) Intenzivnim željezničkim prometom smatra se prosječni godišnji dnevni promet više od 75 vlakova u 24 sata.

III. KRIŽANJE ŽELJEZNIČKE PRUGE I PJEŠAČKE STAZE IZVAN RAZINE

Članak 6.

(1) Križanje željezničke pruge i pješačke staze mora biti izvan razine u sljedećim slučajevima:

- na novosagrađenom križanju na željezničkoj pruzi od značaja za međunarodni promet,
- na križanju na nadograđenoj i/ili rekonstruiranoj glavnoj (koridorskoj) željezničkoj pruzi od značaja za međunarodni promet,
- na križanju gdje je dopuštena infrastrukturna brzina na željezničkoj pruzi veća od 160 km/h,
- na križanju u kolodvorskom području na prostoru između ulaznih skretnica od kojih počinju kolodvorski kolosijeci,
- na križanju željezničke pruge s intenzivnim željezničkim prometom i pješačke staze,

– na križanju gdje uslijed specifičnih mjesnih prilika ili drugih razloga koji utječu na prometnu sigurnost nije moguće uspostaviti propisane uvjete za siguran tijek prometa preko prijelaza u istoj razini.

(2) Intenzivnim željezničkim prometom smatra se prosječni godišnji dnevni promet više od 75 vlakova u 24 sata.

IV. KRIŽANJE ŽELJEZNIČKE PRUGE S DRUGIM ŽELJEZNIČKIM PRUGAMA I TRAČNIČKIM SUSTAVIMA

Članak 7.

Križanje željezničke pruge s drugom željezničkom prugom, industrijskim ili drugim kolosijekom koji nije javno dobro u općoj uporabi i prugom lake željeznice mora biti izvan razine.

V. SVOĐENJE I ODREĐIVANJE ZAJEDNIČKOGA MJESTA I NAČINA KRIŽANJA ŽELJEZNIČKE PRUGE I CESTE U ISTOJ RAZINI (ŽELJEZNIČKO-CESTOVNI PRIJELAZI)

Uvjeti za izvedbu križanja željezničke pruge i ceste u istoj razini

Članak 8.

(1) Mjesto križanja željezničke pruge i ceste u istoj razini određuje se ovisno o razvrstavanju željezničke pruge i ceste, dopuštenoj infrastrukturnoj brzini na željezničkoj pruzi, topografskim i urbanističkim uvjetima te mjesnim prilikama na mjestu križanja.

(2) Kolnik ceste na željezničko-cestovnom prijelazu mora biti u istoj razini s gornjim rubovima tračnica u kolosijeku na duljini od najmanje 3 m s obje strane željezničke pruge mjereno od osi kolosijeka odnosno od osi krajnjega kolosijeka kada cesta prelazi preko dva ili više kolosijeka.

(3) Novosagrađeni željezničko-cestovni prijelaz mora biti izveden pod kutom od 90° u odnosu na željezničku prugu.

(4) Iznimno, kada to uvjetuju topografski i urbanistički uvjeti ili vodoravna geometrija ceste, željezničko-cestovni prijelaz iz stavka 3. ovoga članka smije biti izveden i pod kutom manjim od 90° u odnosu na željezničku prugu, do najmanje 60°.

(5) S obje strane željezničke pruge, novosagrađena ili rekonstruirana cesta smije biti u nagibu do najviše 3% na duljini od najmanje 20 m.

Razmak između susjednih željezničko-cestovnih prijelaza

Članak 9.

Ovisno o razvrstavanju željezničkih pruga, razmak između dvaju susjednih željezničko-cestovnih prijelaza ne smije biti manji od:

– 2.000 m na glavnoj (koridorskoj) željezničkoj pruzi od značaja za međunarodni promet (odnosi se samo na postojeće željezničko-cestovne prijelaze),

– 1.500 m na spojnoj i priključnoj željezničkoj pruzi od značaja za međunarodni promet (odnosi se samo na postojeće željezničko-cestovne prijelaze) i na željezničkoj pruzi od značaja za regionalni promet,

– 1.000 metara na željezničkoj pruzi od značaja za lokalni promet.

Članak 10.

(1) Iznimno, kada je zbog nepovoljnih topografskih ili urbanističkih uvjeta prigodom primjene odredbi iz članka 9. ovoga Pravilnika duljina spojne ceste pri svođenju željezničko-cestovnih prijelaza veća od 4.500 m, razmak između dva susjedna željezničko-cestovna prijelaza smije biti i manji od navedenoga u članku 9. ovoga Pravilnika.

(2) U slučaju iz stavka 1. ovoga članka, ovisno o razvrstavanju željezničkih pruga, razmak između dvaju susjednih željezničko-cestovnih prijelaza ne smije biti manji od:

- 1.500 m na glavnoj (koridorskoj) željezničkoj pruzi od značaja za međunarodni promet (odnosi se samo na postojeće željezničko-cestovne prijelaze),
- 1.000 m na spojnoj i priključnoj željezničkoj pruzi od značaja za međunarodni promet (odnosi se samo na postojeće željezničko-cestovne prijelaze) i na željezničkoj pruzi od značaja za regionalni promet,
- 700 metara na željezničkoj pruzi od značaja za lokalni promet.

Svođenje željezničko-cestovnih prijelaza

Članak 11.

Željezničko-cestovni prijelazi koji ne udovoljavaju uvjetima iz članka 9. i 10. ovoga Pravilnika moraju se ukinuti ili svesti na najnužniji broj usmjeravanjem dviju ili više cesta na zajedničko mjesto križanja sa željezničkom prugom.

Članak 12.

(1) Ako se željezničko-cestovni prijelaz ukida svođenjem na susjedni željezničko-cestovni prijelaz odnosno na križanje željezničke pruge i ceste izvan razine, prije ukidanja mora se izgraditi spojna cesta.

(2) Spojna cesta iz stavka 1. ovoga članka ne smije imati nepovoljnije tehničke značajke od ceste koja se svodi.

Članak 13.

(1) Pri svođenju dvaju ili više željezničko-cestovnih prijelaza na zajedničko mjesto križanja, mora se odabrati mjesto gdje cesta prelazi željezničku prugu izvan razine ili željezničko-cestovni prijelaz koji je osiguran uređajima za osiguravanje prijelaza.

(2) Ako niti jedno mjesto križanja na odgovarajućoj udaljenosti ne ispunjava uvjete iz stavka 1. ovoga članka, križanje se mora svesti na željezničko-cestovni prijelaz na kojem postoji propisana preglednost s ceste na željezničku prugu.

VI. SVOĐENJE I ODREĐIVANJE ZAJEDNIČKOGA MJESTA I NAČINA KRIŽANJA ŽELJEZNIČKE PRUGE I PJEŠAČKE STAZE U ISTOJ RAZINI (PJEŠAČKI PRIJELAZI PREKO PRUGE)

Uvjeti za izvedbu križanja željezničke pruge i pješačke staze u istoj razini

Članak 14.

(1) Mjesto križanja željezničke pruge i pješačke staze u istoj razini određuje se ovisno o razvrstavanju željezničke pruge, dopuštenoj infrastrukturnoj brzini na željezničkoj pruzi, topografskim i urbanističkim uvjetima te mjesnim prilikama na mjestu križanja.

(2) Hodnik pješačke staze na pješačkom prijelazu preko pruge mora biti u istoj razini s gornjim rubovima tračnica u kolosijeku.

(3) Novosagrađeni pješački prijelaz preko pruge mora biti izveden pod kutom od 90° u odnosu na željezničku prugu.

(4) Iznimno, kada to uvjetuju topografski i urbanistički uvjeti, pješački prijelaz preko pruge iz stavka 3. ovoga članka smije biti izveden i pod kutom manjim od 90° u odnosu na željezničku prugu, do najmanje 60°.

Razmak između pješačkih prijelaza preko pruge i željezničko-cestovnih prijelaza.

Članak 15.

Ovisno o razvrstavanju željezničkih pruga, razmak između željezničko-cestovnoga prijelaza i pješačkoga prijelaza preko pruge odnosno između dvaju susjednih pješačkih prijelaza preko pruge ne smije biti manji od:

- 500 m na glavnoj (koridorskoj) željezničkoj pruzi od značaja za međunarodni promet (odnosi se samo na postojeće pješačke prijelaze preko pruge),

- 350 m na spojnoj i priključnoj željezničkoj pruzi od značaja za međunarodni promet (odnosi se samo na postojeće pješačke prijelaze preko pruge) i na željezničkoj pruzi od značaja za regionalni promet,
 - 200 metara na željezničkoj pruzi od značaja za lokalni promet.
- Svođenje pješačkih prijelaza preko pruge

Članak 16.

Pješački prijelazi preko pruge koji ne udovoljavaju uvjetima iz članka 15. ovoga Pravilnika moraju se ukinuti ili svesti na najnužniji broj usmjeravanjem pješačke staze odnosno dviju ili više pješačkih staza na zajedničko mjesto križanja sa željezničkom prugom.

Članak 17.

(1) Ako se pješački prijelaz preko pruge ukida svođenjem na susjedni željezničko-cestovni prijelaz odnosno pješački prijelaz preko pruge ili na križanje željezničke pruge i ceste odnosno pješačke staze izvan razine, prije ukidanja mora se izgraditi spojna pješačka staza.

(2) Spojna pješačka staza iz stavka 1. ovoga članka ne smije imati nepovoljnije tehničke značajke od pješačke staze koja se svodi.

Članak 18.

(1) Pri svođenju pješačkoga prijelaza preko pruge odnosno dvaju ili više pješačkih prijelaza preko pruge na zajedničko mjesto križanja, mora se odabrati mjesto gdje cesta odnosno pješačka staza prelazi željezničku prugu izvan razine ili željezničko-cestovni prijelaz odnosno pješački prijelaz preko pruge koji je osiguran uređajima za osiguravanje prijelaza.

(2) Ako niti jedno mjesto križanja na odgovarajućoj udaljenosti ne ispunjava uvjete iz stavka 1. ovoga članka, križanje se mora svesti na željezničko-cestovni prijelaz odnosno pješački prijelaz preko pruge na kojem postoji propisana preglednost s ceste odnosno pješačke staze na željezničku prugu.

VII. UVJETI ZA USPOSTAVU NOVOSAGRAĐENIH STALNIH I PRIVREMENIH PRIJELAZA TE ZA PREMJEŠTANJE I ZATVARANJE POSTOJEĆIH PRIJELAZA

Uvjeti za uspostavu novosagrađenih stalnih željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge

Članak 19.

(1) Novosagrađeni stalni željezničko-cestovni prijelazi i pješački prijelazi preko pruge smiju se uspostavljati samo na željezničkim prugama od značaja za regionalni i lokalni promet, i to na dijelovima željezničkih pruga gdje dopuštena infrastrukturna brzina nije veća od 160 km/h.

(2) Ovisno o razvrstavanju željezničkih pruga, razmak između novosagrađenoga i susjednoga postojećega željezničko-cestovnoga prijelaza ne smije biti manji od propisanoga u člancima 9. i 10. ovoga Pravilnika.

(3) Ovisno o razvrstavanju željezničkih pruga, razmak između novosagrađenoga pješačkog prijelaza preko pruge i susjednoga postojećega željezničko-cestovnog prijelaza odnosno susjednoga postojećega pješačkog prijelaza preko pruge ne smije biti manji od propisanoga u članku 15. ovoga Pravilnika.

(4) Novosagrađeni stalni željezničko-cestovni prijelazi i pješački prijelazi preko pruge moraju biti osigurani uređajima za osiguravanje prijelaza u skladu s odredbama posebnoga propisa kojim se uređuje način osiguravanja prometa na željezničko-cestovnim prijelazima i pješačkim prijelazima preko pruge.

(5) Agencija za sigurnost željezničkog prometa, na zahtjev investitora, uz prethodne suglasnosti upravitelja infrastrukture, pravne osobe koja gospodari cestom, policije i lokalne samouprave odobrava uspostavu novosagrađenoga stalnoga željezničko-cestovnog prijelaza odnosno pješačkog prijelaza preko pruge, ili odbija zahtjev.

(6) U postupku izdavanja odobrenja, Agencija za sigurnost željezničkog prometa provjerava jesu li ispunjeni uvjeti za uspostavu novosagrađenoga stalnoga željezničko-cestovnog prijelaza odnosno pješačkoga prijelaza preko pruge i je li predviđeni način osiguravanja prometa na prijelazu u skladu s propisanim tehničkim uvjetima prema odredbama ovoga Pravilnika.

(7) Pri uspostavi novosagrađenoga stalnoga željezničko-cestovnog prijelaza odnosno pješačkoga prijelaza preko pruge moraju se primjenjivati uvjeti propisani zakonima i drugim propisima koji reguliraju zaštitu okoliša, prostorno uređenje i gradnju te drugi propisani uvjeti.

(8) Izdavanje odobrenja iz stavka 5. ovoga članka preduvjet je za pokretanje postupka za izdavanje lokacijske dozvole, ali ničim ne prejudicira konačno građevinsko rješenje novosagrađenoga stalnoga željezničko-cestovnog prijelaza odnosno pješačkoga prijelaza preko pruge u skladu s uvjetima iz stavka 6. ovoga članka, osobito u dijelu koji se odnosi na izdavanje lokacijske, građevinske i uporabne dozvole.

(9) Prije tehničkoga pregleda novosagrađenoga željezničko-cestovnog prijelaza odnosno pješačkog prijelaza preko pruge, Agencija za sigurnost željezničkoga prometa, na temelju provjere o ispunjavanju uvjeta iz odobrenja iz stavka 5. ovoga članka i propisanih uvjeta u skladu s propisima kojima se uređuje sigurnost željezničkoga prometa, izdaje potvrdu o ispunjavanju propisanih sigurnosnih uvjeta kao preduvjet za izdavanje uporabne dozvole.

(10) Nakon izdavanja uporabne dozvole, odluku o otvaranju za javni promet novosagrađenoga stalnoga željezničko-cestovnog prijelaza odnosno pješačkoga prijelaza preko pruge, Agencija za sigurnost željezničkoga prometa objavljuje u javnom službenom glasilu.

(11) Troškove građenja, osiguravanja i otvaranja stalnoga željezničko-cestovnog prijelaza odnosno pješačkog prijelaza preko pruge snosi investitor na čiji je zahtjev prijelaz otvoren.

Uvjeti za uspostavu privremenih željezničko-cestovnih prijelaza

Članak 20.

(1) Novosagrađeni privremeni željezničko-cestovni prijelazi smiju se uspostavljati samo na željezničkim prugama od značaja za regionalni i lokalni promet, i to za potrebe građenja novih te nadogradnju i/ili rekonstrukciju postojećih građevina.

(2) Novosagrađeni privremeni željezničko-cestovni prijelazi preko pruge moraju biti osigurani uređajima za osiguravanje prijelaza u skladu s odredbama posebnoga propisa kojim se uređuje način osiguravanja prometa na željezničko-cestovnim prijelazima i pješačkim prijelazima preko pruge.

(3) Agencija za sigurnost željezničkog prometa, na zahtjev investitora, uz prethodne suglasnosti upravitelja infrastrukture, pravne osobe koja gospodari cestom, policije i lokalne samouprave odobrava uspostavu novosagrađenoga privremenoga željezničko-cestovnog prijelaza, ili odbija zahtjev.

(4) Agencija za sigurnost željezničkog prometa u odobrenju iz stavka 3. ovoga članka određuje vremensko razdoblje u kojem će privremeni željezničko-cestovni prijelaz biti otvoren za promet i način osiguravanja prometa na prijelazu.

(5) U postupku gradnje privremenoga željezničko-cestovnoga prijelaze moraju biti ispunjeni uvjeti iz članka 19. stavaka 7., 8. i 9. ovoga Pravilnika.

(6) Privremeni željezničko-cestovni prijelaz mora se zatvoriti za promet odmah po završetku radova zbog kojih je otvoren.

(7) Troškove građenja, osiguravanja, otvaranja, zatvaranja i uklanjanja privremenoga željezničko-cestovnog prijelaza te privremenih pristupnih cesta, snosi investitor na čiji je zahtjev privremeni prijelaz otvoren.

Uvjeti za premještanje postojećih željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge

Članak 21.

(1) Premještanje postojećih željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza preko pruge na novu lokaciju dopušteno je u sljedećim slučajevima:

- prigodom nadogradnje i/ili rekonstrukcije željezničke pruge na kojoj se nalazi prijelaz,
- prigodom nadogradnje i/ili rekonstrukcije ceste odnosno pješačke staze na kojoj se nalazi prijelaz,
- prigodom svođenja ili premještanja postojećih prijelaza koji ne udovoljavaju propisanim uvjetima.

(2) Prigodom premještanja postojećih željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza preko pruge na novu lokaciju moraju biti ispunjeni uvjeti za novosagrađene stalne prijelaze iz članka 19. stavaka 1., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10 i 11. ovoga Pravilnika.

Uvjeti za zatvaranje za promet postojećih željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge

Članak 22.

(1) Zatvaranje za promet postojećih željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge provodi se u skladu s usvojenim Programom rješavanja željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge, koji je sastavni dio Nacionalnoga programa željezničke infrastrukture, u sljedećim slučajevima:

- ako postoje odgovarajući zamjenski prijelazi ili križanja izvan razine te ako su ispunjeni drugi uvjeti za ukidanje prijelaza,
- ako su ceste odnosno pješačke staze koje vode do prijelaza zatvorene za promet ili ako prijelaz više nije potreban iz drugih razloga,
- ako je prijelaz premješten na drugu lokaciju,
- ako je prijelaz sveden na susjedni prijelaz,
- ako je na mjestu prijelaza izgrađeno križanje sa željezničkom prugom izvan razine.

(2) Zatvaranje za promet željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge u slučajevima navedenim u stavku 1. ovoga članka smije se provesti kada su ispunjeni svi preduvjeti za zatvaranje prijelaza predviđeni usvojenim Programom rješavanja željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge.

(3) Odluku o zatvaranju za javni promet postojećega željezničko-cestovnog prijelaza odnosno pješačkoga prijelaza preko pruge, Agencija za sigurnost željezničkoga prometa objavljuje u javnom službenom glasilu.

(4) Obavijest o zatvaranju za javni promet željezničko-cestovnoga prijelaza odnosno pješačkoga prijelaza preko pruge, upravitelj infrastrukture mora uputiti pravnoj osobi koja gospodari cestom, policiji i lokalnoj samoupravi najkasnije 10 dana prije zatvaranja prijelaza.

Članak 23.

(1) U slučaju promjene lokalnih prometnih i infrastrukturnih uvjeta, kojima se ostvaruju uvjeti za zatvaranje prijelaza navedeni u članku 22. stavku 1. ovoga Pravilnika, upravitelj infrastrukture predlaže zatvaranje željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge koji nisu uvršteni u Program rješavanja željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge.

(2) Agencija za sigurnost željezničkog prometa, na zahtjev upravitelja infrastrukture, uz prethodne suglasnosti pravne osobe koja gospodari cestom, policije i lokalne samouprave odobrava zatvaranje za promet postojećega željezničko-cestovnog prijelaza odnosno pješačkog prijelaza preko pruge, ili odbija zahtjev.

(3) Agencija za sigurnost željezničkog prometa određuje preduvjete pod kojima se prijelaz može zatvoriti za promet.



(4) Odluku o zatvaranju za javni promet postojećega željezničko-cestovnog prijelaza odnosno pješačkoga prijelaza preko pruge, Agencija za sigurnost željezničkoga prometa objavljuje u javnom službenom glasilu.

(5) Zatvaranje za promet prijelaza iz stavka 1. ovoga članka smije se provesti kada su ispunjeni svi preduvjeti pod kojima se prijelaz može zatvoriti za promet iz stavka 3. ovoga članka.



6. PRAVILNIK O NAČINU OSIGURAVANJA PROMETA NA ŽELJEZNIČKO-CESTOVNIM PRIJELAZIMA I PJEŠAČKIM PRIJELAZIMA PREKO PRUGE

I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Ovim Pravilnikom uređuje se:

- način osiguravanja prometa na željezničko-cestovnom prijelazu;
- način osiguravanja prometa na pješačkom prijelazu preko pruge;
- način osiguravanja prometa na križanju industrijskoga kolosijeka s prugom lake željeznice;
- propisana preglednost na željezničku prugu odnosno industrijski kolosijek;
- tehnički uvjeti kojima moraju udovoljavati mimoilazne zaštitne ograde.

Članak 2.

Odredbe ovoga Pravilnika koje su propisane za pješačke staze odnose se i na izdvojene nogostupe i izdvojene biciklističke staze, ako se ne osiguravaju istim uređajem za osiguravanje prijelaza zajedno sa željezničko-cestovnim prijelazom.

Članak 3.

Pojedini pojmovi u smislu ovoga Pravilnika imaju sljedeće značenje:

- (1) »Branici i polubranici« su naprave namijenjene zatvaranju prometa vozila i pješaka u smjeru na koji su poprečno postavljene.
- (2) »Dopuštena infrastrukturna brzina« je najveća brzina kojom vlakovi smiju voziti na željezničkoj pruzi odnosno dijelu željezničke pruge ovisno o projektiranoj građevinskoj brzini i stvarnoj tehničkoj uporabnoj sposobnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava.
- (3) »Dvokolosiječna željeznička pruga« je željeznička pruga s dva kolosijeka na otvorenoj pruzi na kojoj vlakovi voze po jedinstvenoj organizaciji prometa.
- (4) »Industrijski kolosijek« je željeznički kolosijek koji nije javno dobro u općoj uporabi, a koji se priključuje na željezničku prugu i služi za dopremu i otpremu stvari željezničkim vozilima za pravnu osobu vlasnika odnosno posjednika toga kolosijeka te na kojem industrijska željeznica može obavljati i prijevoz za vlastite potrebe.
- (5) »Jednokolosiječna željeznička pruga« je željeznička pruga s jednim kolosijekom na otvorenoj pruzi po kojem vlakovi voze u jednom ili u oba smjera.
- (6) »Laka željeznica« je zaseban željeznički sustav namijenjen pretežno gradskom i prigradskom prometu s vozilima čije je osovinsko opterećenje najviše 130 kN.
- (7) »Mimoilazna zaštitna ograda« je zaštitna ograda za usmjeravanje pješaka koja se ugrađuje neposredno ispred pješačkoga prijelaza preko pruge kako bi se pješaci pravovremeno upozorili da slijedi prijelaz preko željezničke pruge u istoj razini.
- (8) »Otvorena pruga« je dio željezničke pruge između dva susjedna kolodvora, a granicu kolodvorskoga područja i otvorene pruge čine ulazni signali odnosno prve ulazne skretnice tamo gdje nema ulaznih signala.
- (9) »Pješački prijelaz preko pruge« je mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i pješačke staze odnosno prometne površine određene za kretanje pješaka u istoj razini, a koji može biti i u sklopu željezničko-cestovnoga prijelaza.
- (10) »Upravitelj infrastrukture« je pravna osoba ovlaštena za gospodarenje i upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezino održavanje te za organizaciju i reguliranje željezničkoga prometa, a koja ima dozvolu za upravljanje željezničkom infrastrukturom i rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdano od nadležnoga tijela.
- (11) »Uređaj za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili željezničkoga vozila« je uređaj s cestovnim svjetlosno-zvučnim signalima u skladu s posebnim propisom kojim se uređuju tehnički uvjeti za takve uređaje i drugim posebnim propisima kojima se uređuje prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav. Ti uređaji

primjenjuju se za osiguravanje željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge.

(12) »Uređaj za osiguravanje pješačkoga prijelaza preko pruge« je uređaj za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili željezničkoga vozila.

(13) »Uređaj za osiguravanje željezničko-cestovnoga prijelaza« je uređaj za zatvaranje željezničko-cestovnoga prijelaza (s branicima ili polubranicima) i/ili uređaj za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili željezničkoga vozila.

(14) »Uređaj za zatvaranje željezničko-cestovnoga prijelaza« je uređaj s branicima ili polubranicima u skladu s posebnim propisom kojim se uređuju tehnički uvjeti za takve uređaje i drugim posebnim propisima kojima se uređuje prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav. U kombinaciji s polubranicima obvezatno se ugrađuju i cestovni svjetlosno-zvučni signali.

(15) »Usporedne željezničke pruge« su dvije ili više željezničkih pruga na dijelu trase na kojem se nalaze neposredno jedna uz drugu, pri čemu je na svakoj pruzi neovisna organizacija prometa.

(16) »Višekolosiječna željeznička pruga« je željeznička pruga s tri ili više kolosijeka na otvorenoj pruzi na kojoj vlakovi voze po jedinstvenoj organizaciji prometa.

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

(18) »Željezničko-cestovni prijelaz« je mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i ceste u istoj razini.

II. NAČIN OSIGURAVANJA PROMETA NA ŽELJEZNIČKO-CESTOVNOM PRIJELAZU

Osiguravanje prometa na novosagrađenim željezničko-cestovnim prijelazima

Članak 5.

Promet na novosagrađenim željezničko-cestovnim prijelazima osigurava se najmanje:

- uređajem za zatvaranje željezničko-cestovnoga prijelaza na križanju željezničke pruge od značaja za regionalni i lokalni promet s državnom i županijskom cestom,
- uređajem za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili željezničkoga vozila na križanju željezničke pruge od značaja za regionalni i lokalni promet s lokalnom i nerazvrstanom cestom.

Osiguravanje prometa na postojećim željezničko-cestovnim prijelazima

Članak 6.

Promet na postojećim željezničko-cestovnim prijelazima osigurava se najmanje:

- uređajem za zatvaranje željezničko-cestovnoga prijelaza na križanju glavne (koridorske) željezničke pruge od značaja za međunarodni promet sa svim cestama, na križanju spojne i priključne željezničke pruge od značaja za međunarodni promet s državnom, županijskom i lokalnom cestom te na križanju željezničke pruge od značaja za regionalni i lokalni promet s državnom i županijskom cestom,
- uređajem za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili željezničkoga vozila na križanju spojne i priključne željezničke pruge od značaja za međunarodni promet s nerazvrstanom cestom i na križanju željezničke pruge od značaja za regionalni i lokalni promet s lokalnom i nerazvrstanom cestom.

Osiguravanje prometa na željezničko-cestovnim prijelazima u posebnim slučajevima **Članak 7.**

- (1) Promet na željezničko-cestovnim prijelazima osigurava se uređajem za zatvaranje željezničko-cestovnoga prijelaza i u sljedećim slučajevima:
- na postojećim željezničko-cestovnim prijelazima koji se nalaze na mjestima gdje je propisano da križanje željezničke pruge s cestom mora biti izvan razine, do izvedbe križanja izvan razine,
 - na svim željezničko-cestovnim prijelazima na dvokolosiječnim, višekolosiječnim i usporednim željezničkim prugama,
 - na svim željezničko-cestovnim prijelazima s prosječnim godišnjim dnevnim prometom više od 2.500 cestovnih vozila u 24 sata.
- (2) Na željezničko-cestovnim prijelazima koji se nalaze u području cestovnih križanja, uređaj za osiguravanje željezničko-cestovnoga prijelaza i uređaj za osiguravanje cestovnoga križanja moraju biti međusobno usklađeni, na način da prijelaz bude slobodan od cestovnih vozila pri nailasku vlaka.

Osiguravanje prometa na postojećim željezničko-cestovnim prijelazima prometnim znacima i propisanom preglednošću **Članak 8.**

Do izvedbe križanja izvan razine, svođenja na zajedničko mjesto križanja ili osiguravanja uređajem, promet na postojećim željezničko-cestovnim prijelazima bez uređaja za osiguravanje prijelaza osigurava se prometnim znacima i propisanom preglednošću s ceste na željezničku prugu.

Osiguravanje prometa na križanju industrijskoga kolosijeka i ceste u istoj razini **Članak 9.**

- (1) Promet na križanju industrijskoga kolosijeka i ceste u istoj razini osigurava se najmanje:
- uređajem za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili željezničkoga vozila na križanju industrijskoga kolosijeka s državnom i županijskom cestom,
 - osobljem koje prati željeznička vozila na križanju industrijskoga kolosijeka s lokalnom i nerazvrstanom cestom.
- (2) Promet na križanju industrijskoga kolosijeka s cestom u gradovima smije se osiguravati zajedno s osiguravanjem cestovnoga križanja, gdje se sudionicima u cestovnom prometu daju prometni znaci trobojnim prometnim svjetlima.
- (3) Na križanju industrijskoga kolosijeka s cestom koje je osigurano uređajima, na industrijskom kolosijeku s obje strane željezničko-cestovnoga prijelaza moraju se ugraditi iskliznice odnosno željeznički signali koji moraju biti u međusobnoj ovisnosti sa signalima na cesti, tako da istovremeno dopuštaju vožnju samo po cesti ili samo po industrijskom kolosijeku.

Najveća dopuštena brzina na željezničko-cestovnim prijelazima ovisno o načinu osiguravanja prometa **Članak 10.**

- (1) Najveća dopuštena brzina vlakova odnosno željezničkih vozila na željezničko-cestovnim prijelazima na kojima se promet osigurava uređajem za osiguravanje prijelaza ne smije biti veća od 160 km/h.
- (2) Najveća dopuštena brzina vlakova odnosno željezničkih vozila na željezničko-cestovnim prijelazima na jednokolosiječnim željezničkim prugama na kojima se promet osigurava prometnim znacima i propisanom preglednošću s ceste na željezničku prugu ne smije biti veća od 100 km/h.

(3) Najveća dopuštena brzina vlakova odnosno željezničkih vozila na željezničko-cestovnim prijelazima na dvokolosiječnim, višekolosiječnim i usporednim željezničkim prugama na kojima se promet osigurava prometnim znacima i propisanom preglednošću s ceste na željezničku prugu ne smije biti veća od 50 km/h.

(4) Najveća dopuštena brzina iz stavaka 2. i 3. ovoga članka odnosi se na dio željezničke pruge u duljini propisane preglednosti iz smjera nailaska vlaka odnosno željezničkoga vozila pa sve do kraja željezničko-cestovnoga prijelaza.

Privremeno zatvaranje željezničko-cestovnoga prijelaza za cestovni promet

Članak 11.

Upravitelj infrastrukture odnosno pravna osoba koja gospodari industrijskim kolosijekom, u dogovoru s pravnom osobom koja gospodari cestom, može privremeno zatvoriti željezničko-cestovni prijelaz za cestovni promet, ako on u određenom vremenskom razdoblju neće biti u uporabi zbog zatvaranja cestovnoga prometa na cesti.

Redovito zatvoreni željezničko-cestovni prijelazi

Članak 12.

(1) Upravitelj infrastrukture odnosno pravna osoba koja gospodari industrijskim kolosijekom, u dogovoru s pravnom osobom koja gospodari cestom, može donijeti odluku da pojedini željezničko-cestovni prijelazi osigurani uređajima za zatvaranje s branicima, koji se ne uključuju automatski nailaskom vlaka, budu redovito zatvoreni.

(2) Željezničko-cestovne prijelaze iz stavka 1. ovoga članka otvara osoblje upravitelja infrastrukture odnosno pravne osobe koja gospodari industrijskim kolosijekom na traženje sudionika u cestovnom prometu.

(3) Na željezničko-cestovnim prijelazima iz stavka 1. ovoga članka moraju biti postavljeni uređaji kojima sudionici u cestovnom prometu smiju tražiti otvaranje prijelaza za cestovni promet.

Članak 13.

(1) Način osiguravanja željezničko-cestovnoga prijelaza mora biti usklađen s promjenama nastalim zbog promjene razvrstavanja ceste i/ili željezničke pruge.

(2) S promjenom slobodnoga profila ceste, nastalom uslijed rekonstrukcije ceste, mora tijekom rekonstrukcije ceste biti usklađen i slobodni profil ceste na željezničko-cestovnom prijelazu.

(3) Prije stupanja na snagu promjene razvrstavanja ceste i/ili željezničke pruge iz stavka 1. ovoga članka, moraju se ispuniti uvjeti iz članka 6. ovoga Pravilnika.

(4) Troškove promjene načina osiguravanja prometa na željezničko-cestovnom prijelazu zbog građenja, rekonstrukcije ili drugih radova na cesti, zbog prekategorizacije ceste, povećanja prosječnoga godišnjega dnevnog prometa cestovnih vozila ili promjerne prometne regulacije, kao i troškove zbog promjene načina osiguranja na zahtjev lokalne samouprave ili druge pravne osobe, snosi pravna osoba koja gospodari cestom ili je podnijela zahtjev za promjenom načina osiguranja.

III. NAČIN OSIGURAVANJA PROMETA NA PJEŠAČKOM PRIJELAZU PREKO PRUGE Osiguravanje prometa na križanju željezničke pruge i pješačke staze

Članak 14.

Promet na križanju željezničke pruge i pješačke staze u istoj razini osigurava se najmanje:
– uređajem za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili željezničkog vozila i mimoilaznim zaštitnim ogradama na postojećim pješačkim prijelazima preko pruge na glavnim (koridorskim) željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet i na

pješničkim prijelazima preko pruge na željezničkim prugama na kojima je dopuštena infrastrukturna brzina veća od 100 km/h,
– mimoilaznim zaštitnim ogradama i propisanom preglednošću na pješničkim prijelazima preko pruge na željezničkim prugama na kojima je dopuštena infrastrukturna brzina 100 km/h ili manja.

Članak 16.

- (1) Najveća dopuštena brzina vlakova odnosno željezničkih vozila na pješničkim prijelazima preko pruge na kojima se promet osigurava uređajem za osiguravanje prijelaza i mimoilaznim zaštitnim ogradama ne smije biti veća od 160 km/h.
- (2) Najveća dopuštena brzina vlakova odnosno željezničkih vozila na pješničkim prijelazima preko pruge na kojima se promet osigurava mimoilaznim zaštitnim ogradama i propisanom preglednošću s ceste na željezničku prugu ne smije biti veća od 100 km/h.
- (3) Najveća dopuštena brzina iz stavka 2. ovoga članka odnosi se na dio željezničke pruge u duljini propisane preglednosti iz smjera nailaska vlaka odnosno željezničkoga vozila pa sve do kraja pješničkoga prijelaza preko pruge.

IV. NAČIN OSIGURAVANJA PROMETA NA KRIŽANJU INDUSTRIJSKOGA KOLOSIJEKA S PRUGOM LAKE ŽELJEZNICE

Članak 17.

- (1) Križanje industrijskoga kolosijeka i pruge lake željeznice u istoj razini mora biti osigurano iskliznicama odnosno željezničkim signalima na industrijskom kolosijeku s obje strane križanja i uređajima za davanje prometnih znakova koji se odnose na laku željeznicu.
- (2) Iskliznice odnosno željeznički signali i uređaji za davanje prometnih znakova lakoj željeznici moraju biti u međusobnoj ovisnosti tako da dopuštaju vožnju samo po industrijskom kolosijeku ili samo po pruzi lake željeznice.

V. PROPISANA PREGLEDNOST NA ŽELJEZNIČKU PRUGU Propisana preglednost s ceste na željezničku prugu

Članak 18.

- (1) Propisana preglednost s ceste na željezničku prugu ostvarena je, kada sudionici u cestovnom prometu ispred željezničko-cestovnoga prijelaza s obje strane željezničke pruge imaju nesmetan vidik iz vozila na jednu i drugu stranu na udaljenost koja omogućuje pravovremeno uočavanje nadolazećega vlaka odnosno željezničkoga vozila, u cilju sigurnoga prelaska preko željezničke pruge.
- (2) Propisana preglednost s ceste na željezničku prugu određuje se u odnosu na dopuštenu infrastrukturnu brzinu na dijelu željezničke pruge na kojem se nalazi željezničko-cestovni prijelaz.
- (3) Postupak određivanja preglednosti s ceste na željezničku prugu metodom provjere trokuta preglednosti za cestovna vozila opisan je u članku 19. ovoga Pravilnika.

Određivanje preglednosti s ceste na željezničku prugu

Članak 19.

- (1) Određivanje trokuta preglednosti za cestovna vozila prikazano je u Prilogu 1. ovoga Pravilnika. Trokut preglednosti omeđen je točkama A, B i C na slici u Prilogu 1. Točka B nalazi se ispred željezničko-cestovnoga prijelaza u osi kolnika ceste, u ravnini s prometnim znakom »Andrijin križ« i prometnim znakom »Stop«, i za nju se određuje preglednost s ceste na željezničku prugu. Točke A i C nalaze se u osi željezničke pruge i na njima se iz točke B na cesti mora uočiti željezničko vozilo na željezničkoj pruzi. Točka S nalazi se u sjecištu osi kolnika ceste i osi željezničke pruge. Crta I je okomica na os ceste koju mora prijeći cestovno vozilo da bi bilo izvan slobodnoga profila željezničke pruge.



VI. TEHNIČKI UVJETI KOJIMA MORAJU UDOVOLJAVATI MIMOILAZNE ZAŠTITNE OGRADE

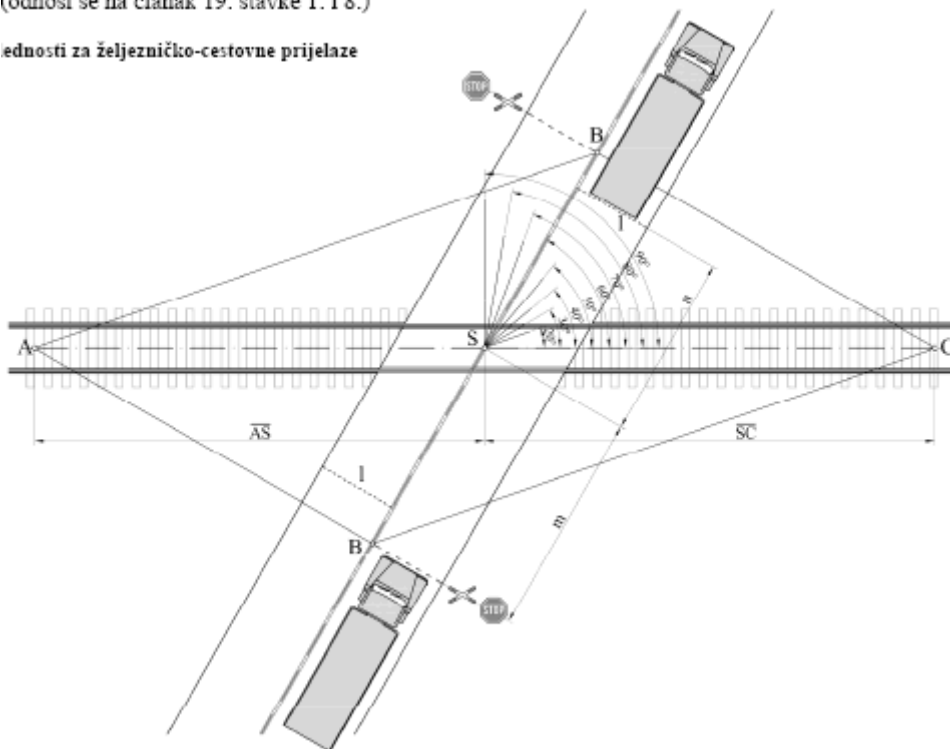
Članak 24.

- (1) U slučaju kada je kut križanja željezničke pruge i pješačke staze 90° , mimoilazne zaštitne ograde na pješačkom prijelazu preko pruge moraju biti izvedene u skladu s prikazom u Prilogu 4. ovoga Pravilnika.
- (2) U slučaju kada je kut križanja željezničke pruge i pješačke staze manji od 90° , izgled mimoilazne zaštitne ograde na pješačkom prijelazu preko pruge mora se prilagoditi kutu križanja pješačke staze i željezničke pruge i lokalnim uvjetima.
- (3) Najmanja udaljenost od bliže tračnice krajnjega kolosijeka na željezničkoj pruzi do početka mimoilazne zaštitne ograde iznosi 3 m.
- (4) Najmanja širina pješačke staze unutar mimoilaznih zaštitnih ograda iznosi 1,6 m.
- (5) Mimoilazne zaštitne ograde izrađuju se od čeličnih cijevi promjera 5 cm i debljine stijenke 3,65 mm.
- (6) Mimoilazne zaštitne ograde moraju biti obojene crveno – bijelo, s naizmjeničnim poljima duljine 25 cm.
- (7) Ako na pješačkom prijelazu preko pruge ne postoje prepreke koje sprječavaju pješake da prelaze željezničku prugu zaobilazeći mimoilaznu zaštitnu ogradu i ako mjesne prilike to dopuštaju, onda se uz mimoilaznu zaštitnu ogradu moraju postaviti dodatne usmjeravajuće ograde jednake visine u skladu s Prilogom 4. ovoga Pravilnika.

PRILOG 1 (odnosi se na članak 19. stavke 1. i 8.)
Trokut preglednosti za željezničko-cestovne prijelaze

(odnosi se na članak 19. stavke 1. i 8.)

Trojuhoni za željezničko-cestovne prijelaze



7. ODLUKA O RAZVRSTAVANJU ŽELJEZNIČKIH PRUGA

I.

(1) Željezničke pruge u Republici Hrvatskoj, u svrhu određivanja načina upravljanja i gospodarenja željezničkom infrastrukturom te planiranja njezinoga razvoja, u skladu sa člankom 20. stavkom 1. Zakona o željeznici, razvrstavaju se na:

- pruge od značaja za međunarodni promet,
- pruge od značaja za regionalni promet,
- pruge od značaja za lokalni promet.

(2) Razvrstavanje pruga iz stavka 1. osnova je za određivanje načina njihove uporabe, te skladnoga i učinkovitoga planiranja izgradnje, osuvremenjivanja i održavanja željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj, prema Nacionalnom programu željezničke infrastrukture iz članka 29. Zakona o željeznici.

II.

(1) Željezničke pruge od značaja za međunarodni promet jesu pruge koje:

- se nalaze na paneuropskim koridorima i njihovim ograncima,
- povezuju željezničke pruge na paneuropskim koridorima i njihovim ograncima s međunarodnim pomorskim i riječnim lukama i terminalima u Republici Hrvatskoj,
- unutar željezničkih čvorišta i izvan njih povezuju međusobno željezničke pruge na paneuropskim koridorima i njihovim ograncima.

(2) Željezničke pruge od značaja za regionalni promet jesu pruge koje u smislu daljinskoga prometa povezuju:

- željezničke prometne regije u Republici Hrvatskoj,
- željezničke prometne regije u Republici Hrvatskoj sa željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet,
- željezničke prometne regije susjednih država sa željezničkim prometnim regijama u Republici Hrvatskoj ili sa željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet u Republici Hrvatskoj,
- luke i terminale koji nisu od međunarodnoga značaja sa željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet.

(3) Željezničke pruge od značaja za lokalni promet jesu:

- željezničke pruge koje u smislu lokalnoga prometa unutar pojedine prometne regije međusobno povezuju željezničke pruge od značaja za međunarodni promet i željezničke pruge od značaja za regionalni promet,
- željezničke pruge koje luke i terminale koji nisu od međunarodnoga značaja te industrijske zone i gospodarske subjekte povezuju sa željezničkim prugama od značaja za regionalni promet,
- željezničke pruge koje unutar pojedine željezničke prometne regije u smislu lokalnoga prometa međusobno povezuju pojedina područja ili administrativno-gospodarske centre, ili ih priključuju na željezničke pruge od značaja za međunarodni promet ili na željezničke pruge od značaja za regionalni promet,
- željezničke pruge u funkciji gradskoga i prigradskoga željezničkog prometa, ukoliko istovremeno nisu željezničke pruge od značaja za međunarodni promet ili željezničke pruge od značaja za regionalni promet,
- željezničke pruge koje u smislu lokalnoga prometa spajaju pojedina lokalna područja u Republici Hrvatskoj s lokalnim područjima susjednih država,
- željezničke pruge za lokalno povezivanje unutar željezničkih čvorišta.

III.

(1) Željezničke pruge označene su oznakom koja se sastoji od oznake velikoga slova koje označava pripadnost kategoriji:

M – pruge od značaja za međunarodni promet,



R – pruge od značaja za regionalni promet,

L – pruge od značaja za lokalni promet,

te troznamenkastoga broja gdje prva znamenka označava pripadnost skupini unutar svake kategorije, a druga i treća znamenka označavaju redni broj pruge unutar svake skupine.

(2) Željezničke pruge od značaja za međunarodni promet razvrstane su po skupinama na glavne (koridorske), spojne i priključne pruge.

Željezničke pruge od značaja za regionalni promet i željezničke pruge od značaja za lokalni promet razvrstavane su po skupinama na željezničke pruge koje se nastavljaju na željezničke pruge u susjednim državama i na one koje se ne nastavljaju na željezničke pruge u susjednim državama.

8. PRAVILNIK O IZGRADNJI U ZAŠTITNOM POJASU ŽELJEZNIČKE PRUGE

1. Opće odredbe

1.1. Područje primjene pravilnika

- (1) Ovim Pravilnikom propisuju se položajni i sigurnosni uvjeti po kojima se u zaštitnom pojasu željezničke pruge mogu graditi građevine i vodovi za potrebe korisnika izvan HZ (u daljnjem tekstu vanjski korisnici) i za potrebe HZ.
- (3) Temeljem zakonskih propisa za svu izgradnju u zaštitnom pojasu željezničke pruge potrebna je suglasnost HZ kojom se osim tehničkih zahtjeva iz ovog Pravilnika mogu odrediti i drugi uvjeti i željeznički nadzor, radi razvitka i sigurnosti željezničkog prometa i zaštite ljudi, građevina i vodova.
- (4) U pružnom pojasu vanjski korisnici ne smiju izvoditi nikakve izgradnje ni radnje, osim onih koje su uvjetovane križanjem s prugom ili onih koje koriste HZ-u odnosno onih za posebno opravdanu opću korist.

1.2. Pojmovi

- (1) Zaštitnim pojasom željezničke pruge smatra se zemljišni prostor od po 100 m širine s obiju strana pruge mjereno vodoravno od osi krajnjeg kolosijeka.
- (2) Pružnim pojasom smatra se željezničko zemljište uzduž pruge. Najmanja širina pružnog pojasa je 8 m na otvorenoj pruzi i 6 m u naselju mjereno vodoravno od osi krajnjeg kolosijeka ako pruga nije na nasipu, usjeku i zasjeku s pokosima. Iznimno te širine mogu biti i manje na postojećim prugama, ali ne manje od 4 m.
- (3) Izgradnjom u zaštitnom pojasu željezničke pruge smatra se projektiranje i izvođenje radova izgradnje i održavanja, građevina i vodova te sve radnje i zadiranja u zaštitni pojas za potrebe vanjskih korisnika i za potrebe HZ-a.
- (4) Građevinama u smislu ovog Pravilnika smatraju se sva građevna djela, postrojenja i uređaji.
- (5) Vodovima u smislu ovog Pravilnika smatraju se sve vrste kanala, cjevovoda, električnih i drugih vodova s pripadajućim instalacijama.

2. Izgradnja građevina

2.1. Izgradnja građevina za potrebe vanjskih korisnika

- (1) Na otvorenoj pruzi, izvan krajnjih kolodvorskih skretnica, mogu se graditi građevine na udaljenosti od najmanje 12 m od osi najbližeg kolosijeka.
- (2) U kolodvorima mogu se graditi građevine na udaljenosti od najmanje 6 m od ruba kolodvorske površine, ali ne manje od 12 m od osi najbližeg kolosijeka.
- (3) U gradovima i naseljima gradskog obilježja mogu se graditi građevine izvan pružnog pojasa i na udaljenosti manjoj od 12 m od osi najbližeg kolosijeka, pod uvjetom da im je konstrukcija otporna na potres jačine za jedan stupanj veći od propisane potresne jačine toga područja.
- (4) Ako se pruga nalazi na nasipu, graditi se može na udaljenosti od najmanje 6 m od nožice nasipa, ali ne manje od 12 m od osi najbližeg kolosijeka.
- (5) Ako se pruga nalazi u usjeku ili zasjeku, nove građevine se u pravilu grade na udaljenosti najmanje 12 m od ruba usjeka ili zasjeka. Iznimno ta udaljenost može biti i manja, ali ne manja od 6 m, uz dokaze stabilnosti padine i pokosa na klizanje i odrone, a nove građevine na potres ako se njenim rušenjem ugrožava pruga.
- (6) Ako je pruga položena na padini sklonoj klizanju (poznato klizno područje) u zaštitnom pojasu ne smije se ništa graditi. Iznimno to je dopušteno uz posebne dokaze o stabilnosti padine, pruge i građevine.



(7) Ako se pruga nalazi u tunelu, izgradnja iznad tunela može se dopustiti ovisno o stvarnim prilikama i međusobnim utjecajima (visina, kakvoća i vrsta nadsloja, dinamički i drugi utjecaji iz tunela i od građevine).

(8) Ceste uz prugu mogu se graditi na udaljenosti od najmanje 8 m, mjereno vodoravno od osi najbližeg kolosijeka do ruba ravnika posteljice (donjeg ustroja) ceste.

Iznimno ta udaljenost može biti i manja od 8 m uz uvjet da se uz prugu i cestu mogu smjestiti potrebni pružni i cestovni sadržaj i da je pruga osigurana od naleta cestovnih vozila sa ceste, zaštitnim ogradama, zidovima, sniženjem razine cestovnog kolnika od gornjega tračničkog ruba za najmanje 1 m i slično.

(9) Građevine koje premošćuju prugu nadvožnjakom, nathodnikom i drugim konstrukcijama moraju biti udaljene:

a) Po širini - bg, od osi najbližeg kolosijeka do ruba građevine najmanje :

- na prugama s $v > 160 \text{ km/h}$ 4,30 m

- na prugama s $v \leq 160 \text{ km/h}$ za nove građevine 3,50 m

U iznimnim i posebno opravdanim slučajevima uz sporedne kolosijeke (lučke, tvorničke i sl.) širina od 3,50 m može biti i manja, ali ne manja od mjera za željezničke pružne građevine određene slobodnim profilom.

b) Po visini - hg, od gornjega tračničkog ruba do donjeg ruba građevine najmanje :

- na prugama s $v > 160 \text{ km/h}$ prema ustroju KM, ali ne manje od 6,50 m

- na prugama s $v \leq 160 \text{ km/h}$ za nove građevine 6,50 m

- u iznimnim i posebno opravdanim slučajevima na postojećim elektrificiranim prugama i prugama koje će se elektrificirati 6,00 m

- na prugama i kolosijecima koji se neće elektrificirati prema slobodnom prostoru za prolazak vozila

(bez prostora za prolazak strujnog oduzimača).

(10) Stupovi dalekovoda i drugih zračnih vodova, antene, tornjevi, dimnjaci i slično mogu se postavljati tako da udaljenost od osi najbližeg kolosijeka bude najmanje jednaka njihovoj visini povećanoj za 3 m.

Ako je pruga u usjeku i zasjeku, ta udaljenost odnosi se na rub usjeka i zasjeka.

(11) Građevine izgrađene na granici pružnog pojasa ne smiju imati ulaz i prilaz sa željezničkog zemljišta.

(12) U zaštitnom pojasu ne smiju se otvarati kamenolomi.

(13) U zaštitnom pojasu ne smiju se graditi građevine ni odlagališta koji stvaraju smrad, onečišćuju zrak, oduzimaju zraku kisik i cine zrak zapaljivim i eksplozivnim.

(14) Radi zaštite od požara, u zaštitnom pojasu mogu se graditi i odlagati na udaljenosti od osi najbližeg kolosijeka :

a) građevine od nezapaljivog gradiva 12 m

b) građevine od drvenog gradiva te skladišta drva 20 m

c) građevine pokrivena slamom, trskom i slično te stogovi sijena, obrada i cijepanje drva 50 m

d) skladišta za plinove pod tlakom 20 m

e) postrojenja i skladišta za zapaljive tekućine prema posebnim propisima.

4. Evidencija i tehnička dokumentacija izgradnje

(1) Područna građevinska jedinica za održavanje pruga u položajnom nacrtu (situaciji) i u uzdužnom profilu pruge mora označiti sva križanja građevina i vodova s prugom te sve građevine izgrađene u pružnom pojasu.

(2) Područna jedinica za održavanje elektrotehničkih postrojenja i uređaja slabe i jake struje mora posjedovati tehničku dokumentaciju stvarno izvedenog stanja željezničkih električnih vodova s položajnim i visinskim odnosima u odnosu na kolosijek i teren u pružnom pojasu.



(3) Arhivska služba HZ mora čuvati svu tehničku dokumentaciju na temelju koje je dana odobrenje za izgradnju u zaštitnom pojasu.

(4) Tehnička dokumentacija za izgradnju u zaštitnom pojasu izrađuje se u opsegu iz koje će biti vidljivi položajni i visinski odnosi u odnosu na prugu te tehnički podaci i tehnološki postupci izgradnje i kasnijeg pogona.

9. NACIONALNI PROGRAM ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE

1. Svrha i utemeljenost Nacionalnoga programa željezničke infrastrukture

1.1. Funkcija i zakonska utemeljenost

Nacionalni program željezničke infrastrukture (u daljnjem tekstu: Nacionalni program) je temeljni dokument koji određuje prioritete razvoja, izgradnje, osuvremenjivanja, obnove i održavanja funkcionalnosti željezničkoga infrastrukturnog sustava. Donošenje Nacionalnoga programa uvjetovano je člankom 29. Zakona o željeznici, gdje se definiraju sljedeće obveze:

- (1) Nacionalnim programom utvrđuju se planovi izgradnje nove te osuvremenjivanja i održavanja postojeće željezničke infrastrukture.
- (2) Nacionalni program na prijedlog Vlade Republike Hrvatske donosi Hrvatski sabor za razdoblje od pet godina.
- (3) Nacionalnim programom određuju se najvažniji zadatci u izgradnji, osuvremenjivanju i održavanju željezničke infrastrukture, njihov opseg, dinamika realizacije i prioriteta, te visina i izvori financijskih sredstava potrebnih za izvršenje zadataka.
- (4) Cjelovito izvješće o ostvarivanju Nacionalnog programa, po isteku razdoblja za koje je donesen, Vlada Republike Hrvatske podnosi Hrvatskom saboru.
- (5) Na temelju usvojenoga Nacionalnog programa, Upravitelj infrastrukture, uz suglasnost nadležnoga ministra, izrađuje godišnji plan izgradnje, osuvremenjivanja i održavanja željezničke infrastrukture na principima kontinuiranoga planiranja, čija izrada mora biti vremenski usklađena s rokovima izrade i donošenja državnoga proračuna Republike Hrvatske.
- (6) O ostvarivanju godišnjeg plana, Ministarstvo, na temelju izvješća Upravitelja infrastrukture, izvješćuje Vladu Republike Hrvatske.

1.2. Osnovne postavke i metodologija izrade Nacionalnoga programa

Osnovna polazišta i postavke pri izradi Nacionalnoga programa:

- status Nacionalnoga programa u skladu s odredbama Zakona o željeznici;
- status željezničke infrastrukture kao javnoga dobra u općoj uporabi i u vlasništvu Republike Hrvatske, koje ima vrlo veliku knjigovodstvenu i realnu vrijednost;
- postavke Strategije prometnoga razvitka Republike Hrvatske koje se odnose na željeznički prometni sustav i potrebu njegovoga usklađivanja i umrežavanja s ostalim prometnim i transportnim sustavima u Republici Hrvatskoj (ceste, terminali, luke, plovni putovi);
- usklađivanje hrvatskoga zakonodavstva s regulativom Europske unije koja se odnosi na željeznički sustav;
- međunarodni sporazumi koji se tiču željezničke infrastrukture, a čija je potpisnica ili slijednica Republika Hrvatska;
- razvojni planovi Transeuropske željezničke mreže u interesnom geoprometnom području;
- dugoročna politika financiranja prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj.

Metodologija izrade Nacionalnoga programa:

- detaljno se obrađuje srednjoročno razdoblje od 2008. do 2012.
- željeznička mreža Republike Hrvatske razmatra se u skladu s razvrstavanjem željezničkih pruga prema Zakonu o željeznici;
- željeznički infrastrukturni sustav razmatra se u skladu s podjelom na podsustave prema Pravilniku o željezničkoj infrastrukturi i direktivama Europske unije;
- prikaz ulaganja i aktivnosti u skladu sa Zakonom o željeznici striktno je podijeljen na održavanje, osuvremenjivanje i obnovu te izgradnju željezničke infrastrukture;
- ulaganja i aktivnosti podijeljeni su na programe, potprograme i projekte i time umreženi u sustav izrade godišnjih i srednjoročnih (petogodišnjih) planova prema modelu kontinuiranoga



planiranja te u sustav pripreme državnoga proračuna, kao i raspodjele i praćenja trošenja proračunskih sredstava;

prije izrade Nacionalnoga programa izrađene su vrlo opsežne analize tehničko-funkcionalnoga stanja željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj te potrebnih tehničko-tehnoloških zahvata kojima bi se u narednom razdoblju osiguralo sigurno odvijanje željezničkoga prometa, zadržavanje postojeće ili unapređenje uporabne razine željezničke mreže i infrastrukturnih kapaciteta, usklađivanje s propisanim uvjetima, kao i daljnji razvoj, prije svega na međunarodnim željezničkim koridorima i njihovim ograncima;

prezentacija tehničko-funkcionalnoga stanja i kapaciteta te potrebnih tehničko-tehnoloških i investicijskih zahvata na infrastrukturi temelji se na opsežnom informatički ustrojenom fondu podloga i relevantnih detaljnih podataka;

prikaz ciljeva koji se žele postići usklađen je s pretpostavkom da se oni s obzirom na objektivno tehničko-funkcionalno stanje i financijske mogućnosti mogu ostvariti tek u duljem vremenskom razdoblju te da ovaj Nacionalni program predstavlja prvi dio dugoročnoga programa razvoja, osuvremenjivanja i obnove željezničkoga infrastrukturnoga sustava u Republici Hrvatskoj;

iako se Nacionalni program donosi za razdoblje od pet godina, s obzirom na uobičajenu metodologiju kontinuiranoga planiranja i mogućnost potpunijeg sagledavanja procesa koji se njime uređuju, u njemu se daju i općenite smjernice za naredno razdoblje.