

црвени текст: прихваћени предлози ИЖС
плави текст: прихваћени предлози Србија Воз
зелени текст: прихваћени предлози Србија Карго
љубичасти текст: прихваћени предлози осталих

НАЦРТ

На основу члана 44. став 1. Закона о безбедности у железничком саобраћају
(„Службени гласник РС”, бр. 41/2018),
в.д. директора Дирекције за железнице доноси

САОБРАЋАЈНИ ПРАВИЛНИК

I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Предмет уређивања
Члан 1.

Овим правилником прописује се техничка опремљеност железничке пруге од значаја за регулисање саобраћаја, врсте службених места и њихова улога у регулисању саобраћаја, елементи пословног реда железничке станице, организација саобраћаја возова, врсте возова, састав возова, опрема и пропратне исправе возова, маневрисање, обавештавање возног особља, поседање возова у зависности од техничке опремљености железничке пруге и вучног возила, брзина возова, начин регулисања саобраћаја у зависности од техничке опремљености железничке пруге, пријем, отпрама и кретање возова и пружних возила, поступци у случајевима сметњи и кварова сигнално-сигурносних и телекомуникационих уређаја у отежаним ситуацијама и други услови за безбедно одвијање саобраћаја.

Примена
Члан 2.

Овај правилник примењује се на све пруге јавне железничке инфраструктуре, индустријске железнице и индустријске колосеке.

Одредбе овог правилника којима се уређује рад станица примењују се и на остала службена места, уколико овим правилником није другачије прописано.

Одредбе овог правилника којима се уређује рад отправника возова примењују се и на **ТК диспечера** и овлашћеног станичног радника, уколико за поједине случајеве овим правилником није другачије прописано.

Одредбе овог правилника којима се уређује рад машиновође важе и за возача моторног пружног возила, уколико овим правилником није другачије прописано.

Одредбе овог правилника којима се уређује кретање возова важе и за моторна пружна возила када саобраћају као воз, уколико овим правилником није другачије прописано.

II. ТЕХНИЧКА ОПРЕМЉЕНОСТ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА

1. Железничке пруге и колосеци

Железничке пруге
Члан 3.

Железничке пруге (у даљем тексту: пруге) могу бити:

1) једноколосечне - пруге са једним колосеком, по којем возови саобраћају у оба смера;

2) двоколосечне - пруге са два колосека на којој возови истог смера саобраћају по оном колосеку који је одређен за тај смер;

3) двоколосечне пруге са обостраним саобраћајем – пруге са два колосека на којима возови саобраћају у оба смера по једном или другом колосеку коришћењем одговарајућих колосечних веза за прелаз возова са једног на други колосек без прекидања вожње;

4) вишеколосечне – пруге са више од два колосека на којој возови саобраћају саобраћају по оном колосеку који је одређен за тај смер;

5) паралелне - пруге које су бар на једном делу једна поред друге и од којих свака има свој саобраћај независан од саобраћаја на другој прузи.

Почетак и крај пруге је место од којег почиње и где се завршава пруга. Место где почиње односно где се завршава пруга може бити службено место или је то одређена стационажа на прузи.

Десна и лева страна пруге одређују се увек у односу на смер пруге, тј. смер од почетне ка крајњој станици на прузи.

Дуж пруге постављају се километарски и хектометарски стубови који означавају удаљеност од почетка пруге у километрима и хектометрима.

Величине и дужине нагиба пруге означавају се падоказима и исказују у промилима и метрима.

Код двоколосечне пруге „десним колосеком” назива се онај колосек који се по смеру од почетне према крајњој тачки пруге налази са десне стране пруге, а „левым колосеком” онај који се налази са леве стране пруге.

На двоколосечној прузи возови истог смера по правилу саобраћају десним колосеком у смеру вожње, који се за тај смер назива „правилни колосек”.

Када на двоколосечној прузи возови не саобраћају по колосеку одређеном за њихов смер, већ по колосеку одређеном за возове из супротног смера, тај колосек је за њих „неправилни колосек”.

Код двоколосечне пруге са обостраним саобраћајем „редовним колосеком” назива се десни колосек, посматрано у смеру вожње воза, који је редовно одређен за возове тог смера, а „суседним колосеком” назива се леви колосек, посматрано у смеру вожње воза, који је редовно одређен за возове из супротног смера.

Пруга се, у смислу регулисања саобраћаја, дели на отворену пругу и станично подручје.

Отворена пруга је пруга између улазних сигнала двеју суседних станица.

Станично подручје је део пруге између улазног сигнала с једне стране до улазног сигнала са друге стране.

Пружни колосек је колосек између првих улазних скретница двеју суседних станица.

Станични део пружног колосека је део пружног колосека на подручју станице између прве улазне скретнице и улазног сигнала.

Зауставни пут

Члан 4.

Зауставни пут је пут који воз пређе од почетка **завођења процеса кочења** па до потпуног зауостављања и може износити 700, 1000 или 1500 метара. За сваку пругу одређује се дужина зауставног пута.

Зауставни пут за пружна возила и маневарске саставе износи 400 метара.

Станични колосеци

Члан 5.

~~Станице и остала службена места чине колосеци који се називају станични колосеци.~~

Станични колосеци могу бити:

1) главни колосеци – колосеци намењени за пријем и отпрему возова; главни колосеци који чине директно продужење отворене пруге називају се главни пролазни колосеци; главни пролазни колосеци на које возови због њихове конструкције улазе у правац а излазе у скретање, или обратно, називају се неправилни главни пролазни колосеци и

2) споредни колосеци - колосеци намењени за утовар и истовар кола, за састављање и

растављање возова, за смештај кола за дезинфекцију итд.

Више колосека исте врсте сачињавају групу колосека (нпр. група пријемно-отпремних колосека, група ранжирних колосека, група утоварно-истоварних колосека и сл.).

Слепи (крњи) колосеци су колосеци везани само са једне стране са суседним колосеком. Крај слепог колосека завршава се грудобраном.

Индустријски колосеци су колосеци који се прикључују у станици или на отвореној прузи, а служе за допремање и отпремање робе за власника односно носиоца права њиховог коришћења.

Обележавање колосека

Члан 6.

Колосеци у станицама обележавају се арапским бројевима тако да **се** први колосек пред станичном зградом **обележава бројем 1**, а остали колосеци редом бројевима **2, 3, 4** итд.

Поред обележавања на начин прописан ставом 1. овог члана, колосецима се може додати и назив према њиховој намени **или навици особља**.

Колосеци који су подељени на одсеке пута вожње (подељени граничним колосечним сигналом, скретничком везом, маневарским сигналом за заштиту колосечног пута вожње и сл.) обележавају се према следећем:

1) основни колосечни одсек (најдужи део колосека) обележава се на начин прописан ставом 1. овог члана;

~~2) остали колосечни одсеци обележавају се тако што се **иза** основног броја колосека додају редни бројеви од 1 надаље у смеру раста стационаже, при чему се колосецима од 1 до 9 пре основног броја додаје 0 (на пример: 101, 201, 301..... или 112, 212, 312.....)~~

2) остали колосечни одсеци обележавају се тако што се **иза броја колосека додају словне ознаке малим словима абецедне од а, b, c ... надаље, у смеру раста стационаже (нпр: 1a, 2a, 2 b).**

2. Скретнице

Појам и положај скретница

Члан 7.

Скретнице су постројења којима су два колосека међусобно везана и која омогућавају прелаз железничких возила са једног на други колосек без заустављања.

Скретнице се постављају из централног места помоћу уређаја, или на лицу места.

Код скретница се разликује:

~~1) редован положај, у који се скретница поставља када преко ње не прелази воз или дружно возило и када се преко ње не врши маневрисање; код службених места осигурањих релејним уређајима редован положај скретница се не одређује~~

1) редован положај је положај у коме се скретница налази редовно тј. када се преко ње не обавља вожња (у правац на главним пролазним колосецима или положај бочне заштите на споредним колосецима). Код електро релејног осигурања то је положај у коме је остала од претходне вожње;

2) правилан положај, када је скретница постављена за намеравану вожњу (у правац или скретање);

3) исправан положај, када је скретница забравила и када језичци потпуно и равномерно приљубљују уз главну шину.

Према конструкцији скретнице могу бити једноструке и укрсне двопоставне. Једноструке скретнице омогућавају вожњу у правац и вожњу у скретање, а укрсне двопоставне скретнице омогућавају вожњу у главни и споредни правац.

Обележавање скретница

Члан 8.

У сваком службеном месту скретнице се обележавају арапским бројевима почевши са бројем 1 од почетка према крају пруге, пројекцијом на главни пролазни колосек.

Код укрсних двопоставних скретница краци се означавају латиничним словима „a”, „b”, „c” и „d” од почетка према крају пруге тако да се словима „a” и „c” означава главни

правац а словима „b” и „d” означава споредни правац.

У већим станицама са више колосечних група скретнице се у свакој групи обележавају почев од броја 1 и знаком групе испред броја скретнице. Знак групе може бити словни или бројчани.

Накнадно уграђене скретнице између већ постојећих могу се, изузетно, означити и бројевима и словима.

Осигурање скретница

Члан 9.

Скретнице се деле на:

- 1) осигуране и
- 2) неосигуране.

Осигуране скретнице су оне скретнице које се постављају и забрављују из централног места, или се постављају на лицу места а забрављују централно, односно постављају се и закључавају на лицу места. Све остале скретнице сматрају се неосигураним.

Осигуране скретнице се деле на:

1) поуздано притврђене, које се постављају и забрављују централно, или се постављају на лицу места и забрављују централно, а у таквој су зависности са главним сигнаlima да се они могу поставити да показују сигнални знак за дозвољену вожњу само ако су скретнице постављене за одређени пут вожње у правилан и исправан положај; поуздано притврђене скретнице морају бити опремљене и механичким или електричним контролним елементом којим се контролише правилно приљубљивање језичка уз главну шину и одржавање језичка у том положају за све време док сигнал показује сигнални знак за дозвољену вожњу; све скретнице укључене у релејне и електронске сигнално-сигурносне уређаје сматрају се поуздано притврђеним без обзира да ли се постављају групно или појединачно па и када се постављају на лицу места окретањем ручице, ако светлосни показивачи на поставници показују да су скретнице у правилном и исправном положају и ако се после тога главни сигнали могу поставити да показују сигнални знак за дозвољену вожњу;

2) поуздано закључане, које се на лицу места постављају и закључавају бравом, а у кључевној су зависности са главним сигнаlima тако да ови могу показивати сигнални знак за дозвољену вожњу само ако су скретнице постављене у правилан и исправан положај и у том положају закључане;

3) притврђене, све осигуране скретнице из тачке 1) овог става ако немају механички или електрични контролни елемент, односно ако се код релејног осигурања после постављања скретница групно, појединачним тастерима или на лицу места главни сигнали не могу поставити да показују сигнални знак за дозвољену вожњу, или скретнице из тачке 2) овог става ако немају кључевну зависност са главним сигнаlima; притврђеним се сматрају и поуздано притврђене и поуздано закључане скретнице у службеним местима са ограниченим радним временом у време прекида службе.

Скретнице могу да буду осигуране само за вожње по једном правцу.

Неосигураним скретницама сматрају се оне скретнице које имају само уређај за њихово постављање а немају елемент за контролу исправног положаја и онемогућавање неконтролисаног прекретања. Скретница се сматра неосигураном и за време искључења из сигнално-сигурносних уређаја због извођења радова на овим уређајима или самој скретници, уколико се скретница не осигура на други начин.

Скретничке браве се тако конструишу и постављају да се брава може закључати и из ње кључ извући само онда ако је скретница у правилном и исправном положају.

Све скретнице на главним колосецима у станицама као и одвојне скретнице којима је остварена веза ових колосека са споредним колосецима осигуравају се за вожње возова по главним колосецима.

~~Скретница на отвореној прузи изводи се са заштитним колосеком и осигурава сигнаlima са предеинаlima. Скретница се контролише из другог поседнутог места на прузи а сигнали морају бити зависни од положаја скретнице. Ако се положај скретнице не контролише из другог поседнутог места на прузи, скретница се поседа железничким радником за време одвијања саобраћаја.~~

3. Сигнално-сигурносни уређаји у службеним местима и на прузи

Врсте сигнално-сигурносних уређаја

Члан 10.

У зависности од техничке опремљености пруге и брзина на њој, за регулисање саобраћаја примењују се:

- 1) станични сигнално-сигурносни уређаји;
- 2) пружни сигнално-сигурносни уређаји;
- 3) уређаји за осигурање путних прелаза у нивоу;
- 4) уређаји за даљинско управљање саобраћајем – уређаји телекоманде;
- 5) пружни делови аутостоп уређаја.

Сигнално-сигурносни уређаји могу бити различитог типа и различитих техничко-технолошких карактеристика. За сваки сигнално-сигурносни уређај обезбеђује се упутство за руковање.

а) Станични сигнално-сигурносни уређаји

Врсте станичних сигнално-сигурносних уређаја

Члан 11.

Станични сигнално-сигурносни уређаји могу бити:

1) механички сигнално-сигурносни уређаји – уређаји који подразумевају постављање скретница и исклизница на лицу места и механичко руковање сигнаlima при чему могу бити остварене механичке зависности сигнала са положајем скретница и исклизница; код ових уређаја не постоји контрола слободности станичних колосека;

2) уређаји међусигналне зависности – уређаји који подразумевају постављање скретница и исклизница на лицу места и електрично руковање сигнаlima при чему је онемогућено једновремено постављање улазних сигнала из различитих смерова да показују сигнални знак за дозвољену вожњу; код ових уређаја не постоји зависност улазних сигнала и скретница и контрола слободности станичних колосека;

3) електромеханички сигнално-сигурносни уређаји – уређаји који подразумевају руковање са централног места, постављање скретница централно или на лицу места и механичко руковање сигнаlima при чему су остварене електричне и механичке зависности сигнала и зависности сигнала са положајем скретница а могу бити остварене зависности и са уређајима путних прелаза; код ових уређаја не врши се контрола слободности станичних колосека;

4) упрошћени релејни сигнално-сигурносни уређаји – уређаји који подразумевају руковање са централног места путем станичне поставнице и на лицу места, при чему су остварене електричне зависности између сигнала а могу бити остварене и зависности са скретницама, исклизницама или уређајима путних прелаза; код ових уређаја може се вршити контрола слободности станичних колосека и скретница;

5) релејни сигнално-сигурносни уређаји – уређаји који подразумевају руковање са централног места путем станичне поставнице чиме је омогућено централно руковање скретницама и сиклизницама и контрола њиховог положаја, руковање главним и осталим сигнаlima који су обухваћени уређајем станичног осигурања и контрола њиховог показивања, провера слободности станичних колосека односно станичног подручја и провера стања пута претрчавања и бочне заштите, руковање и контрола стања уређаја путних прелаза уколико су обухваћени уређајем и контрола слободности отворене пруге према суседним службеним местима зависно од опремљености пруге, као и све потребне међузависности;

6) електронски станични сигнално-сигурносни уређаји – уређаји који обезбеђују руковање, контролу и зависност као релејни уређаји, при чему раде на принципу коришћења електронских компоненти.

У службеним местима, осим станичне поставнице, могу бити уграђене и локалне поставнице којима могу руковати само радници за то оспособљени а на основу усменог наређења отправника возова и омогућавања руковања датог путем станичне поставнице (локално руковање).

Скретницама, исклизницама и уређајима путних прелаза, ако су обухваћени уређајем, може се руковати и на лицу места ручно.

Улазни сигнал Члан 12.

Улазни сигнал редовно показује сигнални знак за забрањену вожњу.

Улазни сигнал службеног места поставља се да показује сигнални знак дозвољене вожње са формирањем пута вожње. Улазни сигнал поставља се да показује сигнални знак за забрањену вожњу аутоматски око две секунде након наиласка прве осовине на улазни одсек станичног колосека (шинско струјно коло или бројачки одсек), односно уређај за аутоматско разрешење пута вожње (који може бити изведен пунктуално, као шинско струјно коло или као бројачки одсек) или механичким постављањем да показује сигнални знак за забрањену вожњу.

Обележавање улазних сигнала Члан 13.

Код релејних и електронских сигнално-сигурносних уређаја улазни сигнали означавају се великим словом абетеде међустаничног одсека коме се додаје мало абетедно слово „u” и број:

1) на једноколосечним пругама, на правилном колосеку двоколосечне пруге и редовном колосеку двоколосечне пруге са обостраним саобраћајем број „91” за смер од краја ка почетку пруге и број „92” за смер од почетка ка крају пруге;

2) на неправилном колосеку двоколосечне пруге и суседном колосеку двоколосечне пруге са обостраним саобраћајем додаје се број „93” за смер од краја према почетку пруге и број „94” за смер од почетка према крају пруге.

Код механичких и електро-механичких сигнално-сигурносних уређаја улазни сигнали означавају се великим словима абетеде и то словом „А” за смер од почетка ка крају пруге, односно словом „В” за смер од краја ка почетку пруге. Улазни сигнали са прикључних пруга означавају се наредним словима абетеде.

Код уређаја међусигналне зависности и упрошћених релејних уређаја улазни сигнали означавају се абетедним словима „Au” за смер од почетка ка крају пруге односно „Bu” за смер од краја ка почетку пруге. Улазни сигнали са прикључних пруга означавају се наредним словима абетеде којима се додаје мало абетедно слово „u”.

Заштитни сигнали Члан 14.

За начин рада и обележавање заштитних сигнала сходно се примењују одредбе чл. 12 и 13. овог правилника.

Излазни сигнал Члан 15.

Излазни сигнал редовно показује сигнални знак за забрањену вожњу.

Излазни сигнал службеног места поставља се да показује сигнални знак дозвољене вожње са формирањем пута вожње. Излазни сигнал поставља се да показује сигнални знак за забрањену вожњу аутоматски око две секунде након наиласка прве осовине на одговарајући одсек (скретнички одсек или улазни одсек за улазни сигнал из супротног смера који могу бити изведени као шинско струјно коло или бројачки одсек), односно уређај за аутоматско разрешење пута вожње (који може бити изведен пунктуално, као шинско струјно коло или као бројачки одсек) или механичким постављањем да показује сигнални знак за забрањену вожњу.

На пругама са аутоматским пружним блоком и међустаничном зависношћу излазни сигнал не може се поставити да показује сигнални знак за дозвољену вожњу у смеру супротном од смера приволе.

Код релејних и електронских сигнално-сигурносних уређаја излазни сигнали означавају се великим словом абетеде међустаничног одсека у смеру од почетка према крају пруге, с тим да се словној ознаци додаје мало абетедно слово „о” и број станичног колосека на који се излазни сигнал односи.

б) Пружни сигнално-сигурносни уређаји

Врсте пружних сигнално-сигурносних уређаја

Члан 16.

Пружни сигнално-сигурносни уређаји су:

- 1) аутоматски пружни блок (у даљем тексту: АПБ);
- 2) уређаји међустаничне зависности (у даљем тексту: МЗ).
- ~~3) уређаји на одјавницама.~~

Уређаји АПБ

Члан 17.

На прузи која је опремљена уређајем АПБ међустанично растојање подељено је на просторне блок одсеке који се контролишу шинским струјним колима или бројачима осовина. Границе просторних блок одсека чине просторни сигнали, последњи просторни и улазни сигнали или последњи просторни и заштитни сигнали. Дужина просторних блок одсека износи 1000 до 3000 m.

Уређај АПБ мора бити повезан и у зависности са релејним **или електронским** станичним уређајима. Када станични сигнално-сигурносни уређај који је повезан са уређајем АПБ није укључен у режим аутоматског пролазног саобраћаја, делови колосека од улазног сигнала до одговарајућег излазног сигнала у условима формираног пута вожње представљају улазни блок одсек а делови колосека од излазног или заштитног сигнала до наредног главног сигнала (просторни, заштитни или улазни) представљају излазни блок одсек.

Када је станични сигнално-сигурносни уређај који је повезан у АПБ, укључен у режим аутоматског пролазног саобраћаја, онда се и делови пруге између улазног и излазног сигнала, излазног и просторног сигнала или излазног и заштитног или улазног сигнала сматрају просторним блок одсецима.

У смеру приволе просторни сигнали редовно показују сигнални знак за слободну вожњу осим првог просторног сигнала испред улазног или заштитног сигнала, који показује сигнални знак за опрезну вожњу. У смеру супротном од приволе просторни сигнали показују сигнални знак за забрањену вожњу или су неосветљени.

Просторни сигнали постављају се да показују сигнални знак за забрањену вожњу **две секунде** након наилаaska прве осовине воза на шинско струјно коло односно бројач осовина просторног одсека који просторни сигнал штити. Просторни сигнал показује сигнални знак за забрањену вожњу све док последња осовина воза не напусти шинско струјно коло односно не разреши бројач осовина просторног одсека који просторни сигнал штити. Тада просторни сигнал почиње да показује сигнални знак за опрезну вожњу а други позадни просторни сигнал почиње да показује сигнални знак за дозвољену вожњу.

Означавање просторних сигнала

Члан 18.

Просторни сигнали на једноколосечним пругама означавају се одвојено за сваки међустанични одсек и то великим латиничним словом **абецеде** којим је обележен међустанични одсек на коме се налазе и редним бројем, рачунајући од почетне ка крајњој тачки пруге, коме се додаје цифра „2” за смер од почетне ка крајњој тачки пруге, односно цифра „1” за смер од крајње ка почетној тачки пруге.

Просторни сигнали на двоколосечним пругама означавају се на начин прописан ставом 1. овог члана, с тим што се просторни сигнали уграђују уз правилни колосек.

Просторни сигнали на двоколосечним пругама са обостраним саобраћајем означавају се:

1) просторни сигнали уграђени уз редован колосек – на начин прописан ставом 1. овог члана;

2) просторни сигнали уграђени уз суседни колосек – великим латиничним словом **абецеде** којим је обележен међустанични одсек и редним бројем рачунајући од почетне ка крајњој тачки пруге (као и сигнали уграђени уз редовни колосек) коме се додаје цифра „1” за смер од почетне ка крајњој тачки пруге, односно цифра „2” за смер од крајње ка почетној тачки пруге.

Уређаји МЗ

Члан 19.

На прузи опремљеној уређајем МЗ цело међустанично растојање чини један просторни одсек.

На пругама из става 1. овог члана контрола заузетости међустаничног одсека обавља се бројачима осовина а у изузетним случајевима шинским струјним колима.

Међустанични просторни одсек заузима се наиласком прве осовине воза на бројач осовина односно заузимањем шинског струјног кола првом осовином воза и исти је заузет све док се на међустаничном растојању налази воз, односно док последње возило воза својом задњом осовином не пређе бројач осовина, односно не ослободи шинско струјно коло.

Када станични сигнално-сигурносни уређај који је повезан у МЗ, није укључен у режим аутоматског пролазног саобраћаја тада делови колосека од улазног до одговарајућег излазног сигнала у условима формираног пута вожње представљају улазни блок одсек.

Када је станични сигнално-сигурносни уређај који је повезан у МЗ, укључен у режим аутоматског пролазног саобраћаја онда се делови колосека између улазног и излазног сигнала сматрају просторним блок одсецима.

Делови колосека од излазног сигнала припадају међустаничном просторном блок одсеку.

в) Уређаји за осигурање путних прелаза

Врсте уређаја за осигурање путних прелаза

Члан 20.

Уређајима за осигурање путних прелаза обезбеђује се саобраћај на путним прелазима.

Уређаји из става 1. овог члана могу бити:

1) механички уређаји, код којих се ручно постављају браници на лицу места или са одређене удаљености;

2) електрични уређаји, код којих се врши електрично руковање уређајем на лицу места или са одређене удаљености путем командних елемената; ови уређаји могу бити изведени тако да имају само светлосну и звучну друмску сигнализацију а могу бити и са браницима или полубраницима;

3) релејни уређаји, код којих се аутоматски обезбеђује саобраћај на путном прелазу наиласком воза; код ових уређаја могуће је и руковање са поставнице употребом командних елемената а могуће је и руковање на лицу места употребом командних елемената на самом уређају или ручно; ови уређаји могу бити изведени тако да имају само светлосну и звучну друмску сигнализацију а могу бити и са браницима или полубраницима; на пругама са АПБ или МЗ ови уређаји су у зависности са станичним сигнално-сигурносним уређајима односно

уређајима АПБ или МЗ тј. у зависности са одговарајућим главним сигналимa или контролним сигналимa;

4) електронски уређаји, који обезбеђују руковање, контролу и зависност као релејни уређаји, при чему раде на принципу коришћења електронских компоненти.

г) Уређаји телекоманде

Пруга са телекомандом и уређајем телекоманде

Члан 21.

Пруга са телекомандом (у даљем тексту: ТК) је пруга на којој се саобраћај регулише из централног места - ТК-центра и може бити подељена на ТК-деонице. На свакој деоници ТК-пруге саобраћај регулише један ТК-диспечер. ТК-деоница је деоница ТК-пруге између две граничне ТК-станице.

Уређаји телекоманде (у даљем тексту: ТК-уређаји) омогућавају руковање релејним односно електронским уређајима у службеним местима и на прузи са једног места - ТК-центра. Обезбеђење путева вожњи, постављање сигнала да показују одређене сигналне знаке, руковање уређајима путних прелаза, руковање скретницама и исклизницама, контрола заузетости колосека односно делова колосека, контрола стања појединих елемената и уређаја обавља се из ТК-центра преко централне поставнице.

Централном поставницом може руковати само дежурни ТК-диспечер.

Руковање из става 3. овог члана назива се централно руковање.

Сигнално-сигурносним уређајима на ТК-прузи може се у посебним случајевима руковати и са станичне поставнице од стране овлашћеног станичног радника по наређењу и омогућавању руковања датог путем централне поставнице од стране ТК-диспечера.

Руковање из става 5. овог члана назива се месно руковање.

По преузимању месног руковања, овлашћени станични радник може одобрити и омогућити путем станичне поставнице локално руковање и руковање на лицу места.

Овлашћени станични радник ~~или возовођа~~ може и без наређења односно омогућавања руковања датог путем централне поставнице од стране ТК-диспечера, преузети руковање станичном поставницом у случају да је потребно отклонити изненада настану опасност у вези са безбедношћу саобраћаја.

У случају из става 8. овог члана овлашћени станични радник ~~или возовођа~~ о узроку оваквих поступака обавештава ТК-диспечера.

д) Пружни делови аутостоп уређаја

Појам пружног дела аутостоп уређаја

Члан 22.

Пружни део аутостоп уређаја је уређај којим се делује са пруге на вучно возило, тако што уређај иницира аутоматско заустављање воза зависно од показивања сигнала, брзине воза и поступака машиновође.

4. Средства за споразумевање

Врсте телекомуникационих уређаја

Члан 23.

При регулисању и вршењу железничког саобраћаја споразумевање се врши телекомуникационим уређајима:

- 1) телефонских веза;
- 2) радио-диспечерских веза;
- 3) радио веза;
- 4) рачунарских информационих система.

За сваки од телекомуникационих уређаја обезбеђује се упутство за руковање.

Споразумевање средствима која омогућавају поуздано и стално регистровање саопштења сматра се доказним споразумевањем.

Телефон и радио веза без уређаја за регистровање не сматрају се доказним средствима за споразумевање.

Саопштења која се односе на регулисање кретања возова (возни телеграми) предају се средствима за доказно споразумевање.

Када су уређаји за регистровање у квару или сметњи или када средства за споразумевање нису опремљена уређајима за регистровање, давање допуштења, одјаве, утврђивања укрштавања и захтев за писмено обавештавање возног особља врше се само у присуству сведока.

Сведок је радник трећег службеног места или трећег радног места који присуствује преношењу саопштења. **Сведока позива станица која прима фонограм.**

Као сведока позива се позадња станица иза станице која прима фонограм.

Ако позадње станице нема, онда се као сведока позива неко службено место на отвореној прузи између обе станице (одјавница, стражарница и сл.), уколико постоји.

Ако службених места на отвореној прузи нема, онда се као сведока позива нека од претходних станица, уколико је то могуће. У противном, као сведока позива се један од радника станице која прима фонограм.

Када се споразумевање врши у присуству сведока, поступа се тако што радник који прима фонограм из става 6. овог члана примљени фонограм понавља у потпуности. Давању односно понављању фонограма присуствује сведок који, када је фонограм тачно поновљен, исто потврђује речју „Тачно”, називом свог службеног места, бројем под којим је наређење уписано и својим презименом. Уколико фонограм није тачно поновљен сведок ће упозорити примаоца фонограма да фонограм није уредно примљен.

III. ВРСТЕ СЛУЖБЕНИХ МЕСТА НА ПРУЗИ И ЊИХОВА УЛОГА У РЕГУЛИСАЊУ САОБРАЋАЈА

Врсте службених места Члан 24.

Службена места су места на железничкој инфраструктури намењена за регулисање и вршење железничког саобраћаја.

Службена места за регулисање и вршење железничког саобраћаја су:

1) станице, које регулишу саобраћај возова и њихово састајање и у којима се обављају послови у вези превоза путника и ствари, а према саобраћајним пословима и у односу на кретање воза могу бити:

- (1) распоредне станице, које планирају отпрему брута, уводе и отказују возове, растављају и састављају возове и старају се о отпреми путника и ствари на свом распоредном одсеку;
- (2) ранжирне станице, које у већем обиму растављају и састављају теретне возове за одређене правце и које су опремљене посебним групама колосека и постројењима за маневрисање; оне су истовремено и распоредне станице;
- (3) међустанице, које се налазе између две распоредне станице;
- (4) одвојне станице, које регулишу саобраћај возова са једне на другу (одвојну) пругу и обратно;
- (5) станице прелаза, у којима двоколосечна пруга прелази у једноколосечну или обратно;
- (6) полазне станице, које врше припрему воза за саобраћај и његову отпрему;
- (7) крајње станице, у којима возови завршавају вожњу;
- (8) успутне станице, станице кроз које воз пролази од своје полазне до крајње станице;

(9) граничне станице, последње станице на железничкој прузи испред државне границе, које регулишу саобраћај возова између две државе.

2) укрснице, које регулишу саобраћај возова и њихово састајање и у којима се могу обављати послови у вези превоза путника и ствари;

3) одјавнице, службена места на отвореној прузи које регулишу слеђење возова у одјавном размаку;

4) распутнице, службено место на отвореној прузи где се одваја друга пруга;
5) место прелаза, службено место на отвореној прузи где двоколосечна пруга прелази у једноколосечну или обрнуто;

~~6) транспортна отпремништва и товарништа, која су отворена за вршење целокупног или ограниченог отправаљања путника и ствари и у којима се у погледу саобраћајне службе обавља само маневрисање сабирно-манипулативним возовима или посебним вучним возилима ради узимања или остављања кола;~~

6) отпремништва, која су отворена за послове у вези превоза путника и ствари, али у којима се у погледу саобраћајне службе обавља само маневрисање сабирно-манипулативним возовима или посебним вучним возилима ради узимања или остављања кола;

7) стајалишта, службена места на отвореној прузи која служе искључиво за улазак и излазак путника.

Службена места наведена у ставу 1. тач. 4) и 5) овог члана могу једновремено обављати и послове одјавнице и регулисати саобраћај и супротних возова ако су поседнута отправником возова и опремљена главним сигнаlima.

Службена места на ТК- пругама

Члан 25.

Службена места на ТК-пругама која учествују у регулисању и вршењу саобраћаја називају се ТК-станице. ТК-станице су:

1) гранична ТК-станица - прва и последња станица на деоници ТК-пруге која није укључена у телекоманду, отпрема возове на деоницу ТК-пруге и прима возове са деонице ТК-пруге, у којој саобраћај регулише и путеве вожње обезбеђује отправник возова; граничне ТК-станице су и одвојне станице на деоници ТК-пруге;

2) непрекидно поседнута ТК-станица - међустаница на деоници ТК-пруге у којој ТК-диспечер из ТК-центра регулише саобраћај и обезбеђује путеве вожње, а станица је непрекидно поседнута овлашћеним станичним радником;

3) повремено поседнута ТК-станица - међустаница на деоници ТК-пруге у којој ТК-диспечер из ТК-центра регулише саобраћај и обезбеђује путеве вожње, а станица је у одређено време поседнута овлашћеним станичним радником;

4) непосреднута ТК-станица - међустаница на деоници ТК-пруге у којој ТК-диспечер из ТК-центра регулише саобраћај и обезбеђује путеве вожње, а станица је стално непосреднута;

~~5) посебна ТК-станица — међустаница на деоници ТК-пруге којом се из ТК-центра не управља и која се због специфичности посуда отправником возова који регулише саобраћај и обезбеђује путеве вожње;~~

5) ТК-станица са месним радом - међустаница на деоници ТК-пруге којом се из ТК-центра не управља и која се због специфичности посуда отправником возова који регулише саобраћај и обезбеђује путеве вожње;

~~6) привремена посебна ТК-станица — непрекидно поседнута, повремено поседнута или непосреднута ТК-станица којој је дато месно руковање у којој саобраћај регулише и путеве вожње обезбеђује отправник возова;~~

6) ТК-станица са привременим месним радом - непрекидно поседнута, повремено поседнута или непосреднута ТК-станица (ако јој је промењен статус у непрекидно поседнуту ТК-станицу или у повремено поседнуту ТК-станицу) којој је дато месно руковање и у којој саобраћај регулише и путеве вожње обезбеђује отправник возова.

Промену статуса ТК-станице због извођења радова на прузи, повећаног обима маневарског рада или утовара и истовара и сметњи на сигнално-сигурносним и ТК-уређајима и сл., наређује ТК-диспечер, о томе обавештава суседне поседнуте ТК-станице и предузима мере за обавештавање особља вучних возила о промени статуса ТК-станице.

Промена статуса ТК-станице се евидентира у саобраћајном дневнику ТК-станице из става 2. овог члана

О престанку промене статуса ТК-станице ТК-диспечер обавештава ТК-станице из става 2. овог члана, чиме престаје и потреба за обавештавањем особља вучних возила.

Граничне ТК-станице ~~и посебне ТК-станице~~ не могу мењати свој статус.

Опрема службених места и радних просторија
Члан 26.

Службена места означавају се својим званичним именом јасно и видљиво, које ноћу мора бити осветљено.

Службена места опремају се јасно видљивим часовником.

Станични простор мора бити осветљен ноћу за време уласка, бављења, изласка и проласка сваког воза. Код возова са превозом путника морају бити осветљени још и приступни путеви, перони, **потходници**, чекаонице и све оне просторије које служе путницима.

Диспечерски центри, просторије отправника возова, просторије где се обављају телекомуникациони послови и просторије скретничара, чувара пруге и чувара путног прелаза опремају се часовником по коме се радници управљају при обављању својих послова.

IV. ПОСЛОВНИ РЕД ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ

Опште одредбе о пословном реду железничке станице
Члан 27.

Пословним редом железничке станице (у даљем тексту: пословни ред станице) се детаљно описује техничка опремљеност, уређаји и постројења на подручју службеног места и прописују одредбе о начину вршења службе, послови управљача железничке инфраструктуре и железничких превозника као и њихова међусобна сарадња у вези регулисања и вршења саобраћаја и обављање других послова у циљу очувања безбедности и редовности железничког саобраћаја.

Пословни ред станице обухвата и сва подређена службена места, уколико се за подређена службена места не израђује посебан пословни ред станице.

Пословни ред станице може обухватити више службених места на одређеној прузи или унутар једног чвора.

За потребе ~~појединих радних јединица или радних места~~ превозника израђују се изводи из пословног реда станице који садрже одредбе које су од значаја за ~~те радне јединице односно радна места~~ превознике или се превозницима уступа пословни ред станице.

Радници управљача железничке инфраструктуре и железничких превозника који службу обављају у станици, својим потписом потврђују да су упознати са одредбама пословног реда станице.

Пословни ред станице садржи одредбе сталног значаја и одредбе променљивог значаја.

Одредбе сталног значаја
Члан 28.

Одредбе сталног значаја чине I део пословног реда станице и обухватају:

- 1) преглед свих станичних сигнално-сигурносних, телекомуникационих и осталих техничких постројења станице, са исцрпним описом њихове употребе и намене;
- 2) организацију и начин вршења саобраћајне службе на појединим радним местима;
- ~~3) организацију и начин вршења транспортно-манипулативне службе на појединим радним местима;~~
- 3) организацију и начин вршења послова осталих служби;
- 4) посебне одредбе за станице на електрифицираним пругама;

5) поступак у случају несрећа и незгода.

Пословном реду станице I део прилажу се:

1) ситуациони план сопствене станице, суседних станица и свих подређених службених места;

2) упутства за вршење службе на распутницама, раскрсницама и на месту прелаза са двоколосечне пруге на једноколосечну пругу;

3) упутства за послуживање транспортних отпремништва, товаришта, индустријских колосека и сл.;

4) организација и начин вршења транспортно-манипулативне службе на појединим радним местима;

5) упутство за руковање сигнално-сигурносним уређајима којима је станица осигурана.

За индустријски колосек који се одваја из станице није обавезна израда посебног упутстава за послуживање. Начин послуживања таквог индустријског колосека регулише се Пословним редом станице прописивањем посебних мера у обиму који зависи од конкретне ситуације.

Елементи пословног реда станице I део, основе за израду упутства о вршењу саобраћајне службе на распутницама и основе за израду упутства за послуживање транспортних отпремништва, товаришта и индустријских колосека дати су у Прилогу 1, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Одредбе променљивог значаја

Члан 29.

Одредбе променљивог значаја чине II део Пословног реда станице и обухватају извршење послова везаних за важећи ред вожње и технолошки процес рада станице.

Технолошки процес рада израђује се за ранжирне и распоредне станице, а може се израђивати и за веће међустанице, станице са већим обимом рада или сложенијим инфраструктурним капацитетима и сл.

У станицама за које се не израђује технолошки процес рада потребни подаци у вези начина, редоследа и нормирања извршења појединих послова прописују се у делу II пословног реда станице.

Пословни ред станице II део и технолошки процес рада израђују се за сваки период важења реда вожње након усаглашавања и усклађивања свих послова између управљача железничке инфраструктуре и железничких превозника.

Елементи пословног реда станице II део и елементи технолошког процеса рада дати су у Прилогу 2, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Израда пословног реда станице и технолошког процеса рада

Члан 30.

Пословни ред станице I и II део и технолошки процес рада израђују се у четири примерка. По један примерак остаје управљачу железничке инфраструктуре и организационој јединици на чијој се територији станица налази, а два примерка достављају се станици. Један примерак налази се код шефа станице, а други се даје отправницима возова на употребу.

За потребе других радних места у станици ~~и за потребе железничких превозника~~ Пословни ред станице, односно технолошки процес рада, умножава се у потребном броју примерака.

Извод из Пословног реда станице односно технолошког процеса рада умножава се у потребном броју примерака за потребе железничких превозника.

V. ВОЗОВИ

Подела возова према врсти превоза Члан 31.

Према врсти превоза возови могу бити:

- 1) возови за превоз путника;
- 2) возови за превоз робе - теретни возови;
- ~~3) возови за железничке потребе - службени возови;~~
- ~~4) помоћни возови.~~
- 3) возови за службене потребе железничког превозника и управљача инфраструктуре.

Возови за превоз путника Члан 32.

Возови за превоз путника су:

- 1) EuroCity возови, за превоз путника у дневном саобраћају између европских центара;
- 2) EuroNight возови, за превоз путника у ноћном саобраћају између европских центара;
- 3) InterCity возови, за превоз путника између великих градова у унутрашњем или међународном саобраћају;
- 4) експресни возови, за превоз путника у међународном саобраћају;
- 5) брзи возови за превоз путника у међународном саобраћају;
- 6) Inter Regio возови, за превоз путника у унутрашњем саобраћају између региона;
- 7) Regio Express возови, за превоз путника у унутрашњем саобраћају унутар региона са задржавањем у већим службеним местима;
- 8) Regio возови, за превоз путника у унутрашњем саобраћају унутар региона са задржавањем у већем броју успутних службених места;
- 9) градско-приградски возови.

Поједини возови за превоз путника могу бити:

- 1) агенцијски возови, за потребе одређене агенције чија се организација посебно уговара;
- 2) ауто возови, који у свом саставу имају и кола за превоз праћених аутомобила;
- 3) музејски возови, састављени од старих прилагођених кола намењени за туристичка путовања.

Возови за превоз робе - теретни возови Члан 33.

Возови за превоз робе - теретни возови су:

- 1) у међународном саобраћају:
 - (1) возови комбинованог саобраћаја;
 - (2) возови са појединачним колима;
 - (3) возови са јединственим товаром;
- 2) у унутрашњем саобраћају:
 - (1) ~~експресни и брзи~~ теретни возови, за брзи превоз ствари, нарочито живих и брзопокварљивих пошљака;
 - (2) директни теретни возови, за превлачење директног брута из једне распоредне (ранжирне) или утоварне (истоварне) станице преко најмање једне распоредне (ранжирне) станице на истој или и одвојеној прузи;
 - (3) деонички теретни возови, за превлачење теретног брута из једне распоредне (ранжирне) или утоварне (истоварне) станице до суседне распоредне (ранжирне) станице на истој или и одвојеној прузи, или до неке утоварне (истоварне) станице испред њих;
 - (4) брзи манипулативни возови, за превоз денчаних пошљака;
 - (5) сабирни и сабирно-манипулативни возови, за превлачење међустаничног брута на једном распоредном одсеку;
 - (6) кружни теретни возови, за превлачење брута између станица унутар

- железничког чвора;
- (7) индустријски возови, за превлачење брута за потребе индустрије на одређеним релацијама, као и за послуживање индустријских колосека који се одвајају са отворене пруге.

~~Возови за железничке потребе—службени возови~~
~~Члан 34.~~

~~Возови за железничке потребе—службени возови су:~~

- ~~1) локомотивски возови, намењени за отпрему радних локомотива ван службе, за превлачење нерадних локомотива или за преузимање возова;~~
- ~~2) радни возови, за превоз материјала за одржавање и изградњу постројења, уређаја или објеката;~~
- ~~3) пробни возови, за утврђивање способности и исправности нових возила или возила која су изашла са оправке, односно за испитивање стања пруга, постројења, уређаја и објеката на прузи;~~
- ~~4) празни возови, за превлачење празних гарнитура.~~

Возови за службене потребе железничког превозника или управљача инфраструктуре
Члан 34.

Возови за службене потребе железничког превозника су:

- 1) локомотивски;
- 2) возове за превлачење празних гарнитура;
- 3) пробни возови;
- 4) помоћни возови или локомотиве;

Возови за службене потребе управљача инфраструктуре су:

- 1) помоћни возови или локомотиве;
- 2) остали помоћни возови;
- 3) локомотивски возови;
- 4) радни возови;
- 5) пробни возови;
- 6) возила за посебне намене са властитим погоном која саобраћају као воз.

Помоћни возови
Члан 35.

Помоћни возови су:

- ~~1) помоћни возови или локомотиве, који се са својом опремом упућују на места несрећа и незгода ради указивања помоћи и отклањања насталих сметњи;~~
 - ~~2) извиднички локомотивски возови, за извиђање стања пруге у ванредним приликама;~~
 - ~~3) локомотиве кретарице, које се уводе у саобраћај у циљу раширивања пруге од снега и леда;~~
 - ~~4) снежна гртала, која се користе као возила за чишћење снега на прузи, са сопственим погоном или додата локомотиви.~~
- ~~Службени и помоћни возови сматрају се теретним возовима.~~

Намена возова за службене потребе железничког превозника и управљача
инфраструктуре
Члан 35.

Намена возова за службене потребе железничког превозника и управљача инфраструктуре је следећа:

- 1) локомотивски возови, намењени за отпрему радних локомотива ван службе
- 2) возове за превлачење празних гарнитура, намењени за превлачење празних путничких гарнитура;
- 3) пробни возови, за утврђивање способности и исправности нових возила или возила која су изашла са оправке, односно за испитивање стања пруга, постројења, уређаја и објеката на прузи;
- 4) радни возови, за превоз материјала за одржавање и изградњу постројења, уређаја или објеката;

5) помоћни возови или локомотиве, који се са својом опремом упућују на места несрећа и незгода ради указивања помоћи и отклањања насталих сметњи;

6) остали помоћни возови (извиднички локомотивски возови, за извиђање стања пруге у ванредним приликама; локомотиве крстарице, које се уводе у саобраћај у циљу рашчишћавања пруге од снега и леда; снежна гртала, која се користе као возила за чишћење снега на прузи, са сопственим поганом или додата локомотиви);

7) возила за посебне намене са властитим поганом која саобраћају као воз.

~~Подела возова према потребама за превозом~~

~~Члан 36.~~

~~Према потребама за превозом возови могу бити:~~

~~1) редовни, који редовно саобраћају сваког дана или у одређене дане, било да саобраћају за све време или само у току извесног периода важења општег реда вожње;~~

~~2) ванредни, који не саобраћају редовно већ се у саобраћај уводе према потреби, по ad hoc захтеву или чије је увођење у саобраћај условљено оперативним потребама.~~

Подела возова према редовитости саобраћања

Члан 36.

У зависности од редовитости саобраћања возови могу бити редовни и ванредни.

Редовни воз је воз који саобраћа сваког дана или у одређене дане, било да саобраћа за све време или само у току извесног периода важења општег реда вожње, односно воз за који је општим редом вожње утврђено календарско време његове вожње (календар саобраћаја).

Сви други возови су ванредни возови.

Подела возова према начину објављивања и коришћења реда вожње

Члан 37.

~~Према начину објављивања и коришћења реда вожње возови могу бити:~~

~~1) основни, чији је ред вожње унапред утврђен и објављен у општем реду вожње;~~

~~2) факултативни, чији је ред вожње унапред утврђен и објављен у општем реду вожње, а у саобраћај се уводе по потреби;~~

~~3) посебни возови, који се уводе у саобраћај по посебном захтеву којим се тражи једнократна додела капацитета железничке инфраструктуре (ad hoc захтев) или се у саобраћај уводе у складу са оперативним потребама; за њих се израђује ред вожње одвојено од општег реда вожње или се за њих користе редови вожње погодних возова на одговарајућој релацији;~~

~~4) подељени, који се у саобраћај уводе од случаја до случаја по реду вожње неког основног воза;~~

~~5) помоћни, који се у саобраћај уводе због непредвиђених и хитних случајева а не може се користити ред вожње неког другог воза нити се израђује посебан ред вожње већ се општим налогом прописују елементи реда вожње.~~

~~Возови по ad hoc захтеву, подељени, посебни и помоћни возови сматрају се ванредним возовима.~~

Подела возова према начину објављивања и коришћења реда вожње

Члан 37.

Према начину објављивања и коришћења реда вожње возови могу бити:

1) основни, чији је ред вожње унапред утврђен и објављен у општем реду вожње;

2) факултативни, чији је ред вожње унапред утврђен и објављен у општем реду вожње, а у саобраћај се уводе према посебној најави (потреби);

3) возови по ad hoc захтеву, који се уводе у саобраћај по посебном захтеву којим се тражи једнократна додела капацитета железничке инфраструктуре (ad-hoc захтев); за њих се израђује ред вожње одвојено од општег реда вожње или се за њих користе редови вожње погодних возова на одговарајућој релацији;

4) подељени, који се у саобраћај уводе од случаја до случаја по реду вожње неког воза чији је ред вожње унапред утврђен и објављен у општем реду вожње;

5) помоћни, који се у саобраћај уводе због непредвиђених и хитних случајева а не може се користити ред вожње неког другог воза нити се израђује посебан ред вожње већ се општим налогом прописују елементи реда вожње.

Возови по ad-hoc захтеву, факултативни, подељени, посебни и помоћни возови сматрају се ванредним возовима.

Ранг возова

Члан 38.

Према важности у току извршења саобраћаја и регулисања кретања возова, возови имају следећи редослед у рангирању и давању првенства:

- 1) EuroCity возови;
- 2) EuroNight возови;
- 3) InterCity возови у међународном саобраћају;
- 4) експресни возови у међународном саобраћају;
- 5) брзи возови у међународном саобраћају;
- 6) InterCity возови у унутрашњем саобраћају;
- 7) Inter Regio возови;
- 8) Regio Express возови;
- 9) Regio возови;
- 10) градско-приградски возови;
- 11) међународни теретни возови;
- 12) ~~експресни и~~ брзи теретни возови;
- 13) директни теретни возови;
- 14) деонички теретни возови;
- 15) брзи манипулативни возови;
- 16) сабирни и сабирно-манипулативни возови;
- 17) кружни возови;
- 18) индустријски возови;
- 19) ~~помоћни возови;~~
- 20) ~~службени возови.~~

~~Возови из међународног саобраћаја имају предност испред возова истог ранга из унутрашњег саобраћаја.~~

~~Појединим возовима за превоз путника и појединим теретним возовима, зависно од њихове намене може се дати и већи ранг.~~

~~Помоћни возови могу имати првенство испред свих возова када су уведени у саобраћај ради указивања помоћи или отклањања сметњи на прузи.~~

19) службени возови за потребе железничког превозника и управљача инфраструктуре:

- (1) помоћни возови или локомотиве;
- (2) остали помоћни возови (извиднички локомотивски возови, локомотиве крстарице, снежна гртала);
- (3) локомотивски возови;
- (4) возови за превлачење празних гарнитура;
- (5) пробни возови;
- (6) радни возови;
- (7) возила за посебне намене са властитим поганом која саобраћају као воз.

Возови из међународног саобраћаја имају предност испред возова из унутрашњег саобраћаја.

Појединим возовима за превоз путника и појединим теретним возовима, зависно од њихове намене може се дати и већи ранг.

Службени возови из тачке 19) под (1) и (2) овог члана могу имати првенство испред свих возова када су уведени у саобраћај ради указивања помоћи или отклањања сметњи на прузи.

VI. ОРГАНИЗАЦИЈА САОБРАЋАЈА ВОЗОВА

Ред вожње
Члан 39.

За сваки воз израђује се и објављује ред вожње.

Ред вожње израђује се као општи ред вожње и као посебан ред вожње.

Општи ред вожње предвиђа и обухвата потребан број редовних возова и возова по потреби за период важења.

Посебан ред вожње се израђује за посебне возове и важи само за случај када такав воз саобраћа.

Увођење возова у саобраћај
Члан 40.

Возови обухваћени општим редом вожње уводе се у саобраћај једном за цео период важења реда вожње и то приликом његовог ступања на снагу или код његове измене и допуне.

Возови који нису обухваћени општим редом вожње уводе се у саобраћај објављивањем посебног реда вожње.

Када настану повећане потребе за превозом уводе се ванредни возови.

Увођење подељених возова врши се изузетно када не постоје друге могућности за увођење ванредног воза у саобраћај. Приликом увођења подељеног воза одређује се време поласка. За подељене возове користи се ред вожње основног воза. Одступања од реда вожње се наређују за сваки подељени воз посебно.

Забрањено је уводити у саобраћај оне ванредне возове код којих време од објављивања њиховог саобраћаја станицама до њиховог поласка из полазне станице износи мање од два часа, изузев помоћних возова.

Објављивање саобраћаја возова
Члан 41.

Саобраћај возова објављује се редом вожње и објављивањем промена у саобраћају возова.

О саобраћају возова обавештавају се сва службена места, радна места и радници на пругама на којима саобраћају возови, као и заинтересоване организационе јединице управљача железничке инфраструктуре и железничких превозника.

Промене у саобраћају возова су увођење ванредних возова, отказивање редовних или већ уведених ванредних возова и мењање врсте воза.

Објављивање промена у саобраћају возова врше распоредне станице једном или више пута на дан, свака на свом распоредном одсеку.

Објављивање промена у саобраћају возова ван одређеног времена допуштено је само у изузетним случајевима (увођење помоћног воза, увођење радног воза, отказивање возова, закашњења возова и сл.).

Распоредна станица чији распоредни одсек обухвата и ТК-пругу и полазне станице возова које се налазе на ТК-прузи морају се о променама у саобраћају претходно споразумети са ТК-диспечером.

Извештај о променама у саобраћају возова
Члан 42.

Извештај о променама у саобраћају предаје се фонограмом службеним и радним местима која непосредно учествују у регулисању и вршењу железничког саобраћаја.

Ако неко службено или радно место тренутно није било присутно приликом давања извештаја о променама у саобраћају, позваће се накнадно и благовремено ради саопштавања промена.

Ако се место из става 2. овог члана ни накнадно није успело обавестити о променама у саобраћају, станице обавештавају особље вучног возила општим налогом о томе која места на прузи нису обавештена о саобраћају њиховог воза, као и о мерама које се због тога предузимају (ограничење брзине преко путних прелаза и др.).

На начин прописан ставом 3. овог члана поступа се и у случају када је сметња на средствима за споразумевање.

Ако се воз уводи или отказује само до или од неке међустанице, о томе се обавештава

и суседна распоредна станица, полазна станица, заинтересоване међустанице и крајња станица воза.

Ако се уводи у саобраћај воз који у свом саставу има нарочиту пошилику, то се наводи у извештају о променама у саобраћају возова са навођењем броја одобрења за превоз нароштите пошилике којим су прописани услови превоза.

Када на средствима за споразумевање настану потпуне сметње, а саобраћај возова је могућ у смислу одредби члана 313. овог правилника, објављивање промена у саобраћају возова врши се писменом објавом. Писмену објаву за станице шаље распоредна станица која уводи воз, и то подесним претходним возом који се задржава у свим станицама и који стиже у крајњу станицу пре воза који се објављује. Објављивање се може извршити и возом супротног смера, односно делимично возом истог а делимично возом супротног смера.

Објављивање посебних возова Члан 43.

Објављивање посебних возова, чији ред вожње није објављен посебним телеграмом, врши се писменом објавом и када је споразумевање могуће. Писменој објави прилаже се за сваку станицу ред вожње посебног воза. О отпреми писмене објаве са редом вожње посебног воза станице се благовремено обавештавају.

Ред вожње посебног воза добија само возно особље посебног воза.

Ако се због кvara на средствима за споразумевање посебни воз не може објавити на начин прописан у ставу 1. овог члана, посебни воз не сме саобраћати.

Саобраћај службених и помоћних возова објављује се као и саобраћај осталих возова. У извештају о саобраћају службених и помоћних возова назначава се разлог путовања воза, време поласка воза из полазне станице, његова максимална брзина, ранг воза и станице у којима се воз зауставља.

Обавештавање станичног и пружног особља о променама у саобраћају возова Члан 44.

Отправник возова обавештава заинтересовано станично особље о свим променама у саобраћају возова, о саобраћају пружних возила, о закашњењима и о саобраћају возова пре времена.

Станица о променама у саобраћају обавештава:

1) службена места (распутнице, места прелаза и одјавнице) на отвореној прузи до суседне станице рачунајући од почетне према крајњој тачки пруге и то за возове из оба смера уколико ова службена места не могу примати извештај о променама у саобраћају непосредно од распоредне станице;

2) пружно особље (чувар путног прелаза, чувар објекта, чувар пруге, радници који изводе радове на прузи) до суседне станице рачунајући од почетне према крајњој тачки пруге и то за возове из оба смера и

3) раднике других служби који директно учествују у извршењу саобраћаја, а чија су радна места изван подручја станице, односно налазе се на удаљеном подручју станице (центар даљинског управљања, електрогучне подстанице, јединице вуче, техничко-колска служба).

Обавештавање се врши телефоном одмах по пријему извештаја о променама у саобраћају.

Ако отправник возова није могао обавестити службено место на отвореној прузи или место рада на прузи о саобраћају ванредног воза, онда о томе обавештава особље вучног возила општим налогом у коме уписује и километарски положај места рада.

Обавештавање особља вучног возила о променама у саобраћају возова Члан 45.

Особље вучног возила обавештава се о променама у саобраћају возова само на пругама где се врши утврђивање укрштавања и обавештавање возног особља о променама укрштавања.

Распоредне, полазне и одвојне станице обавештавају особље вучног возила општим налогом:

1) о оним уведеним ванредним возовима с којима ће се њихов воз по реду вожње састати;

2) о оним редовним или уведеним ванредним возовима с којима ће се због њиховог

или свог закашњења или саобраћаја пре времена састати;

3) о изостајању оних редовних, односно већ уведених ванредних возова са којима би по реду вожње имао састајање, као и оних возова о којима је возно особље обавештено по одредбама тачке 2) овог става;

4) о оним возовима који су до одласка односног воза требали да приспеју у станицу а нису приспели, као и о оним возовима који су извршили вожњу а са којима је односни воз имао утврђено или редом вожње предвиђено укрштавање.

Станице из става 2. овог члана обавештавају општим налогом особље вучног возила само о променама у саобраћају које настају на њиховом распоредном одсеку.

Ако је потребно обавестити особље вучног возила о саобраћају више ванредних возова или о изостајању више редовних или већ објављених ванредних возова, то се чини једним општим налогом.

Особље вучног возила није потребно обавештавати о возовима супротног смера који саобраћају само до неке међустанице, а с којима се воз по реду вожње не састаје, међутим, у случају закашњења таквог воза, међустаница која је уједно и крајња станица тог воза, **предузеће мере** за обавештавање.

Ако воз по реду вожње не стаје у међустаници из става 6. овог члана, међустаница позива станицу у којој воз по реду вожње последњи пут стаје и тражи да она општим налогом обавести особље вучног возила о саобраћају тог воза супротног смера. Ако то није било могуће учинити, онда се у сврху обавештавања особље вучног возила воз мора зауставити у крајњој станици воза супротног смера.

Ако распоредна, полазна или одвојна станица воза није могла особље вучног возила обавестити о саобраћају неког ванредног воза или о изостајању редовног, односно већ уведеног ванредног воза, дужна је, чим је дат извештај о саобраћају, да то нареди оној првој међустаници у коју ће воз приспети и стати по датом извештају да она изврши обавештавање особља вучног возила. Ако настане потреба да се особље вучног возила мора обавестити пре прве станице у којој ће стати, распоредна станица ће наредити да се такав воз заустави ради обавештавања.

Обавештавање возопратног особља о променама у саобраћају возова

Члан 46.

Отправник возова обавештава возопратно особље о променама у саобраћају воза код кога обављају службу.

VII. САСТАВ ВОЗОВА

1. Састављање возова

Опште одредбе о састављању возова

Члан 47.

Воз се саставља само од возила која су исправна и способна за саобраћај (технички исправна, правилно товарена, способна за одговарајућу брзину, врсту кочења и сл.).

Возила (са товаром или без њега) не смеју прекорачити допуштену масу по осовини, масу по дужном метру и товарни профил меродаван за односну пругу.

Возила која не испуњавају услове прописане ставом 2. овог члана сматрају се нарочитим пошилима и могу саобраћати под посебним условима ако за то добију одобрење управљача железничке инфраструктуре.

Возила веће бруто масе уврштавају се, у начелу, у предњи део воза.

У станицама у којима постоје, прегледачи кола врше преглед кола у саставу воза.

У станицама у којима нема прегледача кола, тражиће се долазак прегледача кола, а ако то није могуће онда машиновођа утврђује услове отпреме воза до прве наредне станице у којој дежура прегледач кола.

Тешка и лака возила

Члан 48.

Локомотиве и друга празна или товарена возила (специјална кола, засебни тендери,

колске дизалице, средства пружне маханизације итд.) чије су масе по осовини или по дужном метру веће од највећих допуштених за односну пругу, сматрају се тешким возилима за ту пругу.

Тешка возила уврштавају се испред лаких возила, осим код гураних возова и возова који се потискују.

Тешка возила која прекорачују само највеће допуштене масе по дужном метру могу се уводити у саобраћај, односно отпремати само појединачно или у мањој групи, под условом да укупна маса возила, односно групе возила не буде већа од двадесетоструког износа највеће допуштене масе по дужном метру прописане за односну пругу.

Уколико у возу има више тешких возила односно више група тешких возила из става 3. овог члана, појединачна тешка возила односно групе тешких возила одвајају се међусобно као и од локомотива са најмање шест међукола, товарених или празних, чија маса по дужном метру за свака кола не сме бити већа од 3,5 t/m.

Тешка возила која прекорачују највећу допуштену масу по осовини, односно чија је укупна маса већа од двадесетоструке највеће допуштене масе по дужном метру за односну пругу, превозе се на начин прописан чланом 47. став 3. овог правилника

Лака возила су возила укупне масе до десет тона.

Завршна кола Члан 49.

Завршна кола у возу су последња кола у возу са дејствујућом кочницом.

Завршна кола у возовима за превоз путника морају имати исправну аутоматску, ручну и кочницу за случај опасности. Ако су завршна кола у возу за превоз путника кола за превоз праћених аутомобила или су теретна кола, онда она морају имати исправну аутоматску и ручну или притврдну кочницу.

Завршна кола у теретним возовима морају имати исправну аутоматску кочницу.

~~Иза завршних кола код теретних возова брзине до 80 km/h могу се додати једна кола са неисправном аутоматском кочницом и исправним ваздушним водом. Ако њихов ваздушни вод није исправан, кола се отпремају искључиво сабирним, манипулативним и помоћним возовима брзином до 60 km/h и то само по дану.~~

Кола у којима су пратиоци пошиљака, кола товарена опасним теретом и тешка возила не смеју се уврштавати у воз као кола из става 4. овог члана.

2. Уврштавање кола у возове за превоз путника

Опште одредбе о саставу воза за превоз путника Члан 50.

За уврштавање кола у воз за превоз путника с обзиром на брзину воза, меродавна је редом вожње прописана максимална брзина воза.

Пртљажна кола морају имати ручну и аутоматску кочницу и кочницу за случај опасности.

Гарнитуру воза за превоз путника сачињавају кола истог типа - само кола са обртним постољима или само двоосовинска кола. Ако то није могуће, онда сваки тип кола сачињава посебну групу у гарнитурској возу.

Уколико гарнитура у свом саставу има путничка кола с обртним постољима и путничка двоосовинска кола, кола с обртним постољима уврштају се, као тежа, испред двоосовинских кола.

Код воза за превоз путника брзине до 80 km/h могу се једна путничка кола с обртним постољима уврстити иза двоосовинских кола.

Уколико потребе не захтевају другачији састав воза, кола се уврштавају по следећем редоследу: поштанска, једна збирна или товарена теретна кола, пртљажна, кола у којима се превозе путници и остала теретна кола.

У недостатку пртљажних и теретних товарених или збирних кола с обртним постољима могу се једна оваква двоосовинска кола уврстити испред кола с обртним постољима.

Кола за превоз праћених аутомобила уврштавају се:

1) четвороосовна кола, без ограничења на челу или крају воза;

2) троосовна кола, без ограничења на крају воза, а на челу воза највише троје кола под условом да су товарена.

Пртљажна кола, комбинација пртљажних кола и кола за грејање воза и енергетска кола уврштавају се у воз за превоз путника по правилу одмах до локомотиве, уколико њихово место није другачије одређено саставом гарнитуре воза.

Мерна кола се уврштавају у воз за превоз путника према конкретном захтеву одговарајуће службе с обзиром на карактеристике кола и њихову улогу у току саобраћаја воза, под условом да се тиме не ремети ред вожње односног воза.

Додавање теретних кола возу за превоз путника

Члан 51.

Возу за превоз путника могу се додати теретна кола под условом да се не прекорачи планирана вучена маса локомотиве.

Уколико је путничка гарнитура састављена од двоосовинских кола додају се само двоосовинска теретна кола.

Возу за превоз путника не смеју се додати кола товарена опасним материјама, кола са судовима, кола товарена нарочитим пошиљкама, тешка возила и кола у којима се превозе живе животиње.

3. Уврштавање кола и других возила у теретне возове

Опште одредбе о саставу теретних возова

Члан 52.

Тешка возила, појединачна или у групи, са својим међуколима уврштавају се увек у предњи део воза испред осталих кола.

Лака возила уврштавају се на крају воза.

Код возова који се редовно потискују важе и одредбе чл. 247-249. овог правилника.

Код сабирних, манипулативних и кружних теретних возова кола се уврштавају по редоследу успутних станица.

Ако се возовима из става 4. овог члана отпремају и тешка возила, онда се она сама или у групи са осталим колима за односну станицу уврштавају у предњи део воза испред осталих кола.

Ако се овим возовима из става 4. овог члана отпремају и лака возила, онда се она сама или у групи са осталим колима за односну станицу уврштавају на крају воза.

Двоја или више кола с обртњима спојена крутим квачилом уврштавају се у воз највише до три пара и то на крају воза. Иза њих могу се додати кола са завршном кочницом. Кола с обртњима морају имати продужни ваздушни вод. Брзина возова у чијем саставу су кола с обртњима не сме бити већа од 50 km/h.

Више кола товарених савитљивим дугачким товаром дужине 36 m и више уврштавају се на крају воза.

Место и начин уврштавања кола за оправку у возове, уколико је за то потребан посебан поступак, одређује се писменим захтевом техничке колске службе (распоред маневре, пропратница, колска налепница и сл.).

Уврштавање колских дизалица, снежних гртала и возила за механизовано одржавање пруге и пружних постројења врше се према условима упутства за употребу оваквих возила.

Кола товарена опасним теретом

Члан 53.

Кола товарена **опасном робом** уврштавају се у воз у складу са прописима којима се уређује транспорт **опасне робе**.

4. Употреба и уврштавање локомотива у возове

Употреба локомотива

Члан 54.

У погледу употребе локомотиве могу бити:

1) радне - локомотиве код којих је погон укључен и то:

(1) у служби – локомотиве уврштене у воз које учествују у вучи воза;

(2) ван службе – локомотиве уврштене у воз које саме себе превлаче и не учествују у вучи воза;

2) нерадне – локомотиве код којих је погон искључен и које се превлаче као и сва друга возила уврштена у воз.

Уврштавање локомотива

Члан 55.

Радне локомотиве у служби уврштавају се у воз као возне, запрежне, међулокомотиве у саставу воза и потискивалице.

Локомотива намењена за вучу по правилу се налази на челу воза.

За вучу воза може се употребити највише шест радних локомотива од којих је највише три електричних локомотива.

Радне локомотиве могу се уврстити у воз као возне, запрежне, међулокомотиве у саставу воза и потискивалице.

С обзиром на напрезање вучног уређаја, у воз се једна до друге могу уврстити највише по две радне локомотиве.

Преглед серија вучних возила која могу саобраћати на појединим пругама с обзиром на оптерећење по осовини и дужном метру и која се могу употребити за вучу возова на челу и крају воза, као и број вучних возила која се могу отпремити као радна ван службе једним локомотивским возом, даје се у књижици реда вожње.

Локомотиве које се употребљавају код једног воза по могућности морају бити исте серије и истих брзина.

У воз се једна до друге заједно могу уврстити највише по две радне локомотиве с обзиром на напрезање вучног уређаја.

Између две локомотиве које вуку, потискују или гурају воз не смеју се уврстити кола.

На челу воза се могу употребити највише две електричне локомотиве. За потискивање воза може се употребити само једна електрична локомотива.

Ако се за вучу воза употребе локомотиве различите врсте вуче, поступа се на следећи начин:

1) дизел локомотива уврштава се испред електричне локомотиве;

2) електрична локомотива уврштава се испред парне локомотиве, осим у случајевима када се парна локомотива употребљава за пружање помоћи и превлачење воза до првог службеног места;

3) дизел локомотива уврштава се испред парне локомотиве.

Парна локомотива у служби код воза уврштава се са димњаком напред у смеру вожње.

Радне локомотиве ван службе и нерадне локомотиве уврштавају се у возове одмах иза возне локомотиве.

~~Нерадне локомотиве се увек сматрају тенжким возилима и морају се раздвајати од других тенжких возила међуколима.~~

Ако би у случају из става 13. овог члана дошло до прекорачења дозвољеног оптерећења по дужном метру за одређену пругу, локомотиве се раздвајају међуколима.

5. Дужина и маса воза

Дужина воза

Члан 56.

Дужина воза изражава се у метрима и броју осовина и чине је стварне дужине односно број осовина свих возила у возу изузев дужине односно броја осовина радних локомотива у служби.

Највећа дужина воза зависи од врсте, састава и максималне брзине воза, врсте кочења и корисних дужина главних станичних колосека.

Прекорачење дужине воза с обзиром на корисну дужину станичних главних колосека допуштено је само ако се возови са прекораченом дужином у таквим станицама међусобно не састају, односно воз са прекораченом дужином при састајању са другим возовима сме ући или проћи станицу само као други воз.

Возови са прекораченом дужином могу саобраћати на ТК-пругама само изузетно, ако то ТК-диспечер за сваки поједини случај одобри, и то на једноколосечним пругама само у једном смеру а на двоколосечним пругама у оба смера.

О прекораченој дужини воза особље вучног возила се обавештава општим налогом о станицама за које воз има прекорачену дужину. При тражењу допуштења од таквих станица за возове са прекораченом дужином назначава се и дужина воза у метрима.

Маса воза

Члан 57.

Планирана маса воза је она маса која се утврђује приликом израде реда вожње за сваки воз, на основу које се обавља избор серије и одређује број вучних возила, израчунавају времена вожње и објављује се у књижици реда вожње.

Стварна вучена маса воза је маса свих вучених возила уврштених у воз, а утврђује се при попису воза.

Укупна маса воза је бруто маса свих вучених возила уврштених у воз и маса свих радних локомотива у возу (осим код парне вуче) и иста служи за прорачун кочености воза.

Редовна вучена маса локомотиве је она највећа маса воза коју локомотива одређене серије може вући на некој прузи одржавајући редовно време вожње воза.

Гранична вучена маса локомотиве је највећа вучена маса коју локомотива може вући с обзиром на допуштено трајно напрезање теглећих уређаја.

Стварна вучена маса воза може се повећати до планиране масе воза при чему се не продужавају времена вожње односно до редовне вучене масе локомотиве при чему се продужавају времена вожње.

Изузетно, стварна маса воза може бити и већа од планиране масе воза али не већа од редовне вучене масе локомотиве односно од граничне вучене масе локомотиве, при чему долази до продужавања времена вожње. За продужена времена вожње узимају се редовна времена вожње неког другог воза веће планиране масе и исте серије вучног возила.

Прекорачење планиране масе воза одобрава надлежна оперативна служба [управљача инфраструктуре](#), а особље вучног возила се о томе обавештава општим налогом.

У полазној станици и у станицама у којима се мења дужина и маса воза, особље вучног возила обавештава се о дужини и маси воза путем извештаја о саставу и кочењу воза.

6. Припрема воза у полазној станици

Опште одредбе о припреми воза у полазној станици

Члан 58.

Воз се у полазној станици благовремено саставља да би ~~возопратно особље железничког превозника и станично особље~~ имало довољно времена да га прегледа, прописно прими и опреми до њиховог поласка.

Ако воз није могао бити благовремено састављен, ~~возопратно или станично особље особље железничког превозника~~ прегледа воз за време његовог састављања.

У погледу правилног састава воз се тако саставља да се пред полазак не врши никакво додавање или издвајање возила.

Квачење возила у возу врше маневристи или посебно одређени станични радници.

Спајање електричних водова при квачењу врше радници стручно оспособљени за те послове.

Воз за превоз путника се зими благовремено саставља да би се путничка кола пре уласка путника могла довољно загрејати.

Код воза са климатизованим колима, колима са уређајима за озвучење, колима која се морају посебно снабдевати електричном енергијом и колима код којих се обезбеђује централно затварање и блокирање врата, у полазној станици морају бити припремљена и међусобно повезана одговарајућа напојна и енергетска односно пнеуматска постројења.

Осветљавање возова

Члан 59.

Кола у којима се превозе путници се ноћу осветљавају, а у тунелима и дању ако вожња кроз тунел траје дуже од једног минута. Дању се осветљавају кола и у тунелима кроз које вожња траје испод једног минута ако на неком делу пруге има узастопно више оваквих тунела између којих је кратко време вожње. Ако је осветљавање гарнитуре омогућено из управљачнице машиновође тада се осветљавање врши у свим тунелима.

Ако се воз за превоз путника мора осветлити већ у полазној станици, то се чини пре него што путници уђу у воз.

У станицама у којима осветљење воза укључује станично или техничко особље, возопратно особље се уверава да ли је осветљавање потпуно извршено. Ако осветљавање врши возопратно особље, дужно је да то изврши благовремено.

Проба кочница

Члан 60.

У полазној станици воза врши се проба кочница.

Уколико је у полазној станици извршено формирање (састављање) воза, врши се потпуна проба кочница.

Уколико је полазна станица воза, полазна због промене трасе воза, не врши се проба кочница осим у случају ако то захтева машиновођа.

Код возова за превоз путника чији је састав електро – моторна гарнитура, у полазној станици врши се проба кочница предвиђена техничким упутством за односну врсту електро - моторне гарнитуре.

VIII. ОПРЕМА И ПРОПРАТНЕ ИСПРАВЕ ВОЗА

Опрема воза

Члан 61.

Воз се опрема прибором за прву помоћ и апаратима за гашење пожара.

Вучно возило воза опрема се још и са:

- 1) потребним бројем завршних сигнала;
- 2) кључем за коришћење пружних телефона;
- 3) четири ручне папуче;
- 4) резервном ваздушном полуспојком са припадајућим кључем;
- 5) спојницом за парно грејање службених кола, коју намешта и скида особље вучног возила код теретних возова у зимском периоду код дизел локомотива са уграђеним генератором паре;

6) резервним каблом за спајање електричног вода локомотиве и кола;

7) помоћним квачилом код моторних возова са аутоматским заквачивањем.

Возови за превоз путника обележавају се са стране путоказним таблама.

Курсна кола, директна кола и кола са обавезном резервацијом седишта обележавају се и нумераторима кола.

Поступак са завршним сигналом

Члан 62.

Завршни сигнал преузима са вучног возила и поставља односно скида и враћа вучном возилу:

- 1) код возова са возопратним особљем – возопратно особље;
- 2) код возова без возопратног особља – ~~станично~~ особље **превозника** предвиђено пословним редом станице;
- 3) код локомотивских возова – особље вучног возила.

Уколико у току вожње воза нестане завршни сигнал, у станици у којој је утврђен недостатак завршног сигнала поставља се резервни завршни сигнал са вучног возила, **а у путни лист уписује се нестанак завршног сигнала и употреба резервног. особљу вучног возила се не поставља општи налог у коме се наводи преузимање резервног завршног сигнала са вучног возила.**

У случају промене вучног возила у току вожње воза, већ постављени завршни сигнал остаје на возу, а завршни сигнал са вучног возила који преузима вучу воза се предаје особљу вучног возила који се мења.

Одредбе ст. 1 - 3. овог члана сходно се примењују и код возова за службене потребе управљача железничке инфраструктуре.

Пропратне исправе воза

Члан 63.

Пропратне исправе воза су:

- 1) путни лист - основни образац;
- 2) теретница, извештај о саставу и кочењу воза и план рада воза - помоћни обрасци;
- 3) прилози путног листа – писмени налози.

IX. МАНЕВРИСАЊЕ

Основне одредбе о маневрисању

Члан 64.

Маневрисање је свако покретање возила које не представља вожњу воза а које се врши у циљу њиховог премештања с једног места на друго на истом колосеку или с једног колосека на други колосек уз обезбеђење маневарског пута вожње, укључујући и рад око закривљивања, откључивања, успоравања и заустављања тог кретања, обезбеђење возила од самопокретања и одбегнућа, свако покретање воза после заустављања у станици које не представља наставак вожње воза (покретање у циљу ослобађања међика, утовара или истовара, узимања горива или воде и сл.) као и издавање наређења, руковођење и надзор над овим пословима.

Маневарска кретања

Члан 65.

Врсте маневарских кретања су:

- 1) ~~маневарека вожња је вуча или гурање возила локомотивом или пружним моторним возилом до неког места, као и прилажење и обилажење вучног возила са или без возила на или од возила која стоје, под вођством маневарског радника.~~ Маневарска вожња је кретање које се изводи вучом или гурањем возила локомотивом или пружним моторним возилом, као и кретање саме локомотиве или пружног моторног возила у пратњи одговарајућег броја маневарских радника. ~~маневарека вожња у покрету или спремна за покрет назива се~~

~~„маневарски састав”~~ Организовано кретање железничких возила у пратњи маневарских радника назива се „маневарски састав”;

2) одбацивање је убрзавање гураних, за маневарски састав незаквачених возила, до неке одређене брзине и нагло али мирно заустављање маневарске вожње, тако да возила сама оду до одређеног места;

3) спуштање је маневарско кретање код којег се возила на колосеку који лежи у паду сама или путем посебног постројења за спуштање убрзавају и спуштају;

4) локомотивска вожња је кретање самог вучног возила или заједно са вученим возилима до 12 осовина, без пратње маневарских радника;

5) кретање са маневарским ужетом јесте покретање ужетом помоћу локомотиве, пружног трактора или чекрка са стране колосека;

6) кретање људском снагом јесте ручно маневрисање помоћним направама или обичним гурањем;

7) кретање помоћу ручног моторног шинског потискивача јесте гурање возила ручним моторним шинским потискивачем, при чему се погонски точак, када се мотор активира, креће по шини;

8) кретање помоћу друмског моторног возила јесте повлачење ужетом са стране колосека;

9) кретање (премештање) преносницом или окретницом јесте премештање возила путем постројења;

10) кретање за унутрашње железничке потребе (депо, радионица) јесте покретање возила људском снагом које изводе радници железничких делатности без руковођења маневарских радника.

Сва маневарска кретања **на подручју јавне железничке инфраструктуре**, без обзира на то како се обављају, морају бити одобрена од отправника возова, **овлашћеног станичног радника или ТК-диспечера**, а ~~где их нема~~ на осталим подручјима од возовође или руковођа маневре.

На колосецима који искључиво служе за маневрисање (ранжирни, магацински и др.) отправник возова не издаје посебно одобрење уколико сам не осигурава маневарске путеве вожње.

Маневарско особље

Члан 66.

Маневарско особље чини:

1) особље маневарског вучног возила које чине машиновођа на маневри и, у зависности од техничких карактеристика вучног возила, помоћник машиновође;

2) особље маневарског одреда, који чини руковалац маневре и одређени број маневриста, зависно од обима и врсте маневарских послова, месних и временских прилика и других технолошких услова, али не мање од једног ~~радника (руковалац маневре) маневристе~~.

Када возна локомотива обавља маневарске послове, локомотива и њено особље се сматрају маневарском локомотивом, односно особљем маневарске локомотиве, а возопратно особље – маневарским одредом.

Станица може имати више маневарских одреда, зависно од обима маневарског рада. ~~Послове појединих маневарских одреда обједињава вођа маневре, а где њега нема —~~ Отправник возова **одобрава маневарска кретања и врши стални надзор над маневрисањем**.

У станицама са маневарским особљем маневрисањем непосредно руководи руковалац маневре, а у станицама без маневарског особља маневрисањем руководи отправник возова, овлашћени станични радник на ТК пружи или радник кога они одреде.

Маневрисање људском снагом, потискивачем или друмским моторним возилом може да извршава или да руководи таквим кретањем и магационер или кондуктер.

Радници који покрећу кола људском снагом при маневарским кретањима за унутрашње железничке потребе морају бити поучени и доказно упознати са одредбама о маневрисању људском снагом без или са помоћним уређајима, о заустављању возила и чувању личне безбедности.

Маневарска места

Члан 67.

При извршавању маневарских послова маневристи заузимају стална маневарска места која се одређују распоредом маневарског рада или та радна места одређује руковалац маневре у свакој смени једном за дужи период времена, или посебно од случаја до случаја у току рада.

Стална маневарска места су:

- 1) први маневриста - маневриста који се налази на локомотиви или у близини локомотиве у циљу преношења наређења и сигналних знакова за маневарска кретања;
- 2) средњи маневриста - маневриста који се налази око средине маневарског састава или у близини места квачења у циљу преношења маневарских сигналних знакова и осматрања радњи при квачењу као и поседања ручне кочнице групе кола која се одбацује;
- 3) крајњи маневриста - маневриста који обавља послове квачења, који поседа последња кола при вучи маневарског састава, односно који код гураних маневарских састава поседа чеона кола;
- 4) спајач - маневриста који на колосецима за припрему возова по завршеном маневрисању врши заквачивање кола;
- 5) извођач - маневриста који прати возне локомотиве од граничника депоа до чела припремљеног воза и обрнуто;
- 6) папучар - маневриста који при маневрисању зауставља возила ручним папучама или рукује избацивачем папуча на грбини;
- 7) растављач - маневриста који попушта квачило, раздваја ваздушне и друге спојнице, испушта ваздух из кочионих цилиндара и отквачује возила.

Опрема маневарских радника

Члан 68.

Сваки маневарски радник, изузев особља маневарског вучног возила, мора да буде снабдевен усном звиждаљком, дању сигналном заставицом, ноћу светиљком са белом светлошћу и кључем за путничка кола где је то потребно.

Одређени маневарски радници се снабдевају куком за спајање мехова, односно куком за скидање ручне папуче са шине (која може бити на ручици сигналне заставице), кључем утичнице за електрично грејање и др.

Брзина вожње при маневрисању

Члан 69.

Брзина вожње при маневрисању подешава се тако да се маневарски састав може сигурно зауставити на жељеном месту и зависи од нагиба колосека, кочне масе маневарског састава и оптималног избора врсте кочења (само директна кочница, директна и ручне кочнице, ваздушно продужно кочење).

Брзина вожње се одређује за сваку станицу и уноси у пословни ред станице.

Дозвољена брзина вожње преко скретница је до 35 km/h.

Уколико врста осигурања и техничке особине скретница захтевају нижу брзину од прописане ставом 3. овог члана, такве скретнице и брзине преко њих се посебно означавају у

књижици реда вожње, пословном реду станице и упутству за руковање сигурносним уређајем.

Возно особље, када оно обавља маневрисање, обавештава се писменим налогом о ограниченој брзини при маневрисању преко скретница ако подаци о ограниченим брзинама нису унети у књижицу реда вожње.

При вожњи на дужем и прегледном колосеку брзина може да се повећа када је локомотива на челу или када се врши одбацивање.

Ако се при вожњи маневристи налазе на чеоној бочној степеници локомотиве у смеру вожње, брзина не сме бити већа од 20 km/h.

Ако машиновођа изгуби из видног поља маневристе за време маневарских кретања или не може чути звучне сигналне знаке, мора одмах да заустави даље кретање ако се маневарска кретања не могу осигурати на други начин (граничним колосечним сигнаlima, маневарским сигнаlima за заштиту колосечног пута, радио везом и др.).

При маневарским кретањима на перонским колосецима, на којима може да дође до повреде путника, брзина се подешава тако да се маневарски састав може брзо зауставити, уколико упозорење локомотивским или маневарским сигналним знацима није успело.

На местима наведеним у ставу 9. овог члана од маневарских кретања дозвољена су само маневарска и локомотивска вожња.

Ако локомотива гура возила на колосек чија прегледност није могућа због кривина, неосветљености простора, профила гураних возила (товара) итд., онда на довољној удаљености испред возила иде радник који благовремено даје потребне сигналне знаке а брзина вожње при гурању не сме бити већа од брзине човечијег хода (5 km/h).

Квачење

Члан 70.

Квачење обухвата све послове заквачивања и отквачивања свих уређаја при спајању или раздвајању железничких возила.

Заквачивање

Члан 71.

При заквачивању возила маневриста улази у колосек пре наиласка кола која се приближавају брзином од највише 5 km/h, тако да благовремено може да уђе усправно између кола која се налазе на одстојању не мањем од десет метара. По уласку у колосек осматра простор за кретање у колосеку и припрема се за прихватање квачила наилазећих кола. На неколико корака пре наиласка кола, пажљиво прихвата копчу квачила, подиже квачило тако благовремено да при удару кола набаци копчу квачила на куку тегљеника пре него што се кола покрену. При покретању кола корача и маневриста у истом смеру и у погодном тренутку излази из колосека. Том приликом маневриста се хвата за рукохват испод одбојника, руком која је с унутрашње стране, пази на препреке које се налазе испод ногу и у повијеном ставу искорачује напоље.

Маневриста који прати маневарски састав проверава дужину квачила на челу маневарског састава и, ако је потребно, одвија вретено квачила, односно скида квачило са куке тегљеника или са држача на грудној греди кола.

Квачење локомотиве с плугом, кола с аеродинамичком линијом, кола код којих товар или колски делови прелазе чеоне стране кола, односно одбојнике и сл. врши се само у мирном стању.

Наређење за маневарско покретање после заквачивања сме да се да тек када је маневриста изашао из колосека.

Маневриста, уколико је могуће, улази и излази са стране, односно на страни на којој се налази руковалац маневре. Када руковалац маневре није у непосредној близини,

маневриста узвикује „Готово” чим је изашао из колосека и спремност (готовост) потврђује давањем одговарајућег сигналног знака за даље кретање. Ако су квачење вршила два радника, сигнални знак даје маневриста који последњи излази из колосека.

Некоришћено квачило на завртањ качи се на за то одређену куку сопственог возила. На челу и на крају воза квачило се ставља на куку тегљеника или, ако то није могуће, на за то предвиђену куку на грудној греди возила. При квачењу вучног возила за воз увек се употребљава квачило вучног возила.

За покретање поседнутих путничких кола, кола олистаних листицом „Пажљиво маневрисати”, кола товарених опасним материјама, при вожњи на отвореној прузи или на успону, код наведених возила не сме се употребити маневарско квачило без одбојних уређаја.

Тешко покретљиву копчу квачила треба при заквачивању добро утиснути у куку да не би у току вожње испала.

Копча квачила не сме се стављати на куку на коју је већ набачена копча сопственог квачила.

Ако се наиђе на тешко покретљив (сув) завртањ, треба захтевати да прегледна служба изврши подмазивање.

Ручица вретена квачила не сме да се стави на завртањ водоравно. Она мора да виси, или по могућству да се стави у свој сигурносни држач.

За спречавање оштећења на колосечним магнетима аутоматског пружног осигурања, на колосечним радарским и осталим уређајима спушталице, као и продирање прашине и страних тела у ваздушне водове, треба некоришћене спојне делове (кочионе и грејне спојнице, као и сигурносне ланце) ставити на њихове држаче, куку или слепаке. При том се чеоне славине постављају у затворени положај.

При квачењу кола са моторним пружним возилом, ако је опремљено специјалним маневарским квачилом или прилагођеним одбојним уређајима, маневриста сме да ступи између пружног возила и кола само после додиривања одбојних уређаја и када су возила у стању мировања.

Возила се тако чврсто кваче, односно квачила притежу да се опруге одбојника на колосеку у правцу олако натегну, што се постиже окретањем завртња квачила два пута по додиривању одбојника. Овај поступак је обавезан:

1) код путничких возова с ваздушним кочењем брзог дејства;

2) код међусобно заквачених дизел и електролокомотива и првих кола до локомотиве, осим потискивалице;

3) **код кола која се не коче, али се укључују у ваздушни вод (потркак).**

Притезање квачила на завртањ толико да се одбојници само додирну врши се:

1) код теретних возова с ваздушним кочењем без обзира на врсту кочења,

2) код међусобно заквачених локомотива парне вуче и првих кола до такве локомотиве;

3) код заквачивања потискивалице свих видова вуче и кола испред потискивалице.

Код састављања воза висина осе одбојника од горње ивице шине мора бити у одговарајућим границама, односно висинска разлика између оса наспрамних одбојника може бити од 50 до 125 mm, што зависи од врсте и масе возила као и од врсте воза, и то:

1) 50 mm код тешких возила, како међусобно тако и са суседним возилима;

2) 85 mm код возова са превозом путника, код свих врста возова који се потискују или гурају и код теретних возова код којих су кола увршћена без обзира на масу;

3) 105 mm код возова за превоз путника у које су увршћена кола за превоз аутомобила;

4) 125 mm код теретних возова код којих су увршћена тежа кола испред лакших, односно код којих лака кола морају бити на крају воза.

Маневриста визуелно проверава вредности из става 16. овог члана код међусобно заквачених кола у стању мировања.

Постављање прелазница и спајање мехова Члан 72.

Прелазнице са меховима или цевастим гумама и прелазнице са оградама омогућавају безбедан прелаз из једних у друга путничка кола кроз чеона врата.

Када се прелазнице не употребљавају за прелаз из кола у кола, ограду треба подићи из лежишта и склопити је. Мехови се морају склопити и причврстити кукама са обе стране уз чеону страну кола, а затим прелазнице подићи и причврстити. Чеона врата кола се закључавају. Забрањено је при отквачивању кола оставити да ограда и мехови висе или да буду недовољно и несигурно причвршћени.

Пре него што се мехови односно ограде саставе, кола се морају међусобно прописно заквачити, затим причвршћене мехове ослободити кука и растегнути их, а ограде спустити. Када су мехови довољно растегнути и чврсто висе на обема вешалицама, плоснати оквири мехова се приљубљују и кукама десно и лево, горе и доле причвршћују.

Гумени ваљкасти мехови код кола у комплетним гарнитурама својим додиривањем омогућавају безбедан прелазак из кола у кола. Спуштене ограде морају се затегнути и спојити са обе стране кукама.

При састављању мехова треба прво спустити прелазнице па онда извршити спајање. При раздвајању мехова треба их раздвојити и прописно учврстити одговарајућим уређајима.

При употреби кључа - полуге за спајање мехова треба пазити да се мехови не оштете. При састављању и растављању мехова не сме се газити по њиховом доњем делу.

Забрањено је спуштати прелазнице када су мехови и ограда неисправни, односно састављати прелазнице које угрожавају безбедност путника и возопратног особља. За оваква кола тражи се помоћ техничко- колског радника.

Састављање и растављање прелазница са меховима или оградама обављају маневарски радници. Прегледачи кола или посебно одређени технички радници указују потребну помоћ при појави механичких недостатака. У станицама без маневарских радника и прегледача кола, при маневрисању путничким колима, састављање и растављање прелазница и мехова обавља возопратно особље, а техничку помоћ пружа особље вучног возила.

Отквачивање Члан 73.

Маневриста сме да уђе између кола да би обавио отквачивање када су она у мирном стању. Ако кола морају мало да се помере (потисну), онда се маневриста тако поставља да може пратити кретање. Маневриста претходно осматра стање колосека, а затим пази на препреке које леже у колосеку (скретнице, укрштаји, разни шински делови, прагови, туцаник, неравнине и сл.).

Пре отквачивања квачила на завртањ и других спојних елемената, треба склопити мехове или покретне ограде и учврстити их, а затим подићи прелазнице у њихов основни положај и учврстити их одговарајућим кукама. Ови се послови раде обрнутим редом од спајања мехова и спуштања прелазница при заквачивању кола.

Отквачивање за време вожње када се кола вуку дозвољено је само код возила са платформом када се квачило може скинути са куке подесном направом (куком, виљушком). Забрањено је при том стајати на одбојницима, тегљениковој куки и сл.

Отквачивање кола за време кретања када локомотива гура кола дозвољено је само при спуштању кола када се обавезно користе мотке и виљушке за отквачивање којима се рукује са земље изван колосека. Отквачивање са степеништа кола за време оваквог кретања је забрањено.

Поступак при заквачењу/отквачивању возила Члан 74.

Спајање кочионих спојница врши се на следећи начин:

1) после заквачивања и притезања квачила на завртањ треба спојити кочионе спојнице и отворити чеоне славине. Кад год је могуће треба спојити спојнице које се налазе са исте стране. Њима треба брижљиво руковати и не смеју се превиијати (ломити). Слободне спојнице треба закачити и учврстити на њихове држаче;

2) при повезивању кочионих спојница између возила, чији је главни вод под притиском, да би се избегло кочење, пошто се кочионе спојнице закваче, треба чеоне славине оба дела воза полако отворити;

3) да би се избегла оштећења кочница и осталих уређаја, треба пазити да се кочиони водови не повезују са спојкама других ваздушних водова или водова сличне конструкције. Конструктивна решења спојних глава ово углавном онемогућавају, те стога не треба вршити насилна спајања. Треба пазити и на различите боје и обележја спојки за разне намене.

Повезивање грејних водова и каблова врше радници који су обучени и оспособљени за овај рад.

При отквачивању возила редослед је следећи:

- 1) грејни кабл извући;
- 2) кабл даљинске команде и озвучења путничких кола извући и окачити;
- 3) мехове отквачити и раздвојити;
- 4) прелазнице отворити, подићи и причврстити;
- 5) парне водове раздвојити;
- 6) чеоне славине ваздушног вода затворити, и то, по могућству једноремено;
- 7) помоћне ваздушне спојнице раздвојити;
- 8) кочионе спојнице раздвојити;
- 9) квачило скинути са куке тегљеника суседних кола.

После свих радњи отквачивања, када следи маневарско кретање одбацивања или спуштања, врши се откочивање ваздушних кочница код свих кола преко откочних уређаја. Код откочног уређаја који није аутоматски, држати повлачну откочну жицу 8 - 10 секунди. Забрањено је откочну жицу савијати у извученом стању ради утврђивања откочног вентила.

Заквачивање и отквачивање локомотива и кола у саставу воза

Члан 75.

Локомотиве код возова заквачује и отквачује ~~станично~~ особље **превозника** (пратилац локомотиве, маневриста и сл.).

Уколико ~~станичног~~ особља **из става 1. овог члана** нема или је заузето другим важнијим пословима, локомотиве заквачује и отквачује:

1) код возова са најмање два возна маневриста заквачивање и отквачивање обавља возни маневриста;

2) код возова са возовођом и једним возним маневристом заквачивање и отквачивање возне локомотиве обавља возни маневриста; ако воз има и потискивалицу, њу заквачује и отквачује возни маневриста, а возне локомотиве помоћник машиновође ове локомотиве; уколико код возне локомотиве нема помоћника машиновође, заквачивање и отквачивање обавља возовођа;

3) код возова само са возовођом возне локомотиве и потискивалице заквачује и отквачује помоћник машиновође; уколико су локомотиве без помоћника машиновође, заквачивање и отквачивање обавља возовођа;

4) код возова без возопратног особља возне локомотиве и потискивалице заквачује и отквачује помоћник машиновође;

5) код возова за превоз путника возне локомотиве и потискивалице заквачује и отквачује помоћник машиновође; уколико су локомотиве без помоћника машиновође, заквачивање и отквачивање возне локомотиве обавља први кондуктер, а потискивалице завршни кондуктер;

6) у станицама поседнутим само отправником возова локомотиве код возова само са машиновођом и без возопратног особља (у даљем тексту: посед МВ-без) заквачује и отквачује машиновођа;

7) заквачивање и отквачивање друге радне локомотиве на челу, односно на крају воза обавља помоћник машиновође возне локомотиве, односно потискивалице, а ако њега нема, онда помоћник машиновође друге радне локомотиве; уколико нема помоћника машиновође ни на једној локомотиви на челу, односно на крају воза, заквачивање и отквачивање обавља особље наведено у тач. 1-3 и 5) овог става, а у случају из тачке 6) овог става заквачивање и отквачивање обавља машиновођа возне локомотиве, односно потискивалице.

Кола у саставу воза, кад за тим наступи потреба (издвајање кола из техничких разлога и сл.), заквачује и отквачује маневарско особље уколико га има, а уколико га нема, радници воза наведени у тач. 1 – 5) става 2. овог члана.

Код указивања помоћи возу на отвореној прузи чија је локомотива остала у квару а воз саобраћа са поседом МВ-без, помоћну локомотиву заквачује маневарско. Изузетно, ако поменутог особља нема, помоћну локомотиву, ако долази с чела воза заквачује машиновођа дефектне локомотиве, а ако долази на крај воза, машиновођа помоћне локомотиве.

Маневарски пут вожње Члан 76.

Маневарски пут вожње је пут који пређе маневарски састав, сама локомотива или поједина кола од покретања до заустављања.

Маневарски пут вожње обухвата један или више колосека или делова (одсека) колосека са свим скретницама преко којих се врши маневарско кретање, као и сигналне знаке и ознаке које важе за ово кретање.

Пре сваког покретања возила при маневрисању мора се обезбедити маневарски пут вожње.

Кад маневристи примете да скретнички сигнал за вожњу постављене скретнице показује сумњив положај, маневарско кретање сме да се изврши тек по одобрењу скретничара, односно радника који је руковао скретницом.

Ако маневристи или други радници послужују скретнице, треба после маневарског кретања да поставе скретнице у редован положај.

Руководалац маневре захтева од скретничара постављање маневарског пута вожње довикивањем или постојећим јављачким уређајима (најављивач колосека, звоњење, радио – веза, интерфон итд.). Ако ово није могуће, онда се постављање пута вожње тражи телефонски. Уколико руководалац маневре утврди да вожња маневарског састава може ометати споразумевање, мора да захтева да се пажљиво вози у близини места позивања, односно уређаја за споразумевање.

Ако скретничар не може да постави захтевани пут вожње, обавештава руковаоца маневре о забрани маневрисања.

Даљинско постављање скретница сме да се захтева тек кад су скретнице и њихови одговарајући међици, границе одсека, исклизнице и изолације слободни.

Ако маневарско кретање води преко скретница, онда се оне постављају по редоследу супротно од смера кретања (прво најудаљенија) осим при спуштању кола.

Захтев скретничара да се неки колосек ослободи, руководалац маневре мора одмах и неизоставно да изврши.

Ниједна маневарска вожња не сме отпочети без дозволе радника који поставља маневарски пут вожње. Дозвола се даје руковаоцу маневре усмено, телефоном, радио – везом, сигналним знаком, разгласом и сл. после уверавања да су скретнице у правилном и исправном положају и да су путопрелазни браници затворени. Дозвола може да се да и за више маневарских кретања једновремено, ако та кретања не угрожавају једно друго. Ако се

дозвола скретничара не може добити, руковалац маневре сме, ако може да утврди да је пут вожње слободан, пажљиво да вози до места за споразумевање са скретничаром, али највише до међика следеће скретнице која представља опасност. Машиновођа сме да пређе са колосека на скретничко подручје (преко међика) само ако скретничар то дозволи, односно у изузетним случајевима ако руковалац маневре да одговарајуће наређење.

За маневарске вожње које се регулишу маневарским сигналимa скретнице у путу вожње из става 11. овог члана се не проверавају.

Маневрисање у службеним местима на ТК–прузи сме се обављати само по одобрењу ТК–диспечера, а кад је станици дато месно руковање станичном поставником, по одобрењу овлашћеног станичног радника. ТК–диспечер одређује време у коме се мора обавити маневре. Ако се маневра не изврши у одређеном року, мора се обуставити, а затим поново тражити одобрење за њено продужавање.

Код маневарског кретања преко више блок одсека или скретничких подручја скретничар, од кога се захтева пут вожње, дужан је да се доказано (фонограмом) споразуме са осталим скретничарима о путу вожње који предстоји.

Скретничар сме дати руковаоцу маневре допуштење за даљу вожњу преко свог подручја тек кад добије дозволу од скретничара суседног подручја.

О недостатку сагласности даљих подручја обавештава се **руковалац** маневре, који се мора зауставити пред првим подручјем од којег нема сагласности и затражити дозволу за даљу вожњу.

При одбацивању или спуштању мора да се тражи сагласност свих одговарајућих ~~поставничких или~~ скретничких подручја.

Проверавање и осматрање маневарског пута вожње Члан 77.

Проверу маневарског пута вожње обављају скретничар и руковалац маневре, докле год може да се погледом обухвати постављени пут вожње. Ако скретничару није могућа контрола због неповољног времена, мрака или ма којих других разлога, а проверу не може ниједном другом раднику да повери, о томе обавештава руковаоца маневре.

Осматрање маневарског пута вожње обављају руковалац маневре, машиновођа и први (задњи) маневриста. Руковалац маневре бира своје место стајања за време кретања тако да има добар преглед над кретањем и да се може усмено или путем сигналних знакова споразумети са машиновођом и осталим учесницима. Ако му ово ма из којих разлога није могуће, онда се на једним од предњих, а по могућству на првим колима, мора налазити маневриста који ће осматрати пут вожње и давати потребне сигналне знаке.

Маневристи који прате маневарски састав распоређују се приближно равномерно по колима тако да могу што даље да виде пут вожње, да запажају сигналне знаке руковаоца маневре, машиновође и скретничара, као и да могу у случају опасности одмах да ставе у дејство кочнице.

Ако локомотива гура возила на колосек чија прегледност није могућа због кривина, неосветљености простора, профила гураних возила (товара) итд., онда на довољној удаљености испред возила иде радник који ће благовремено давати потребне сигналне знаке, при чему брзина вожње при гурању не сме бити већа од брзине човечијег хода.

Приликом гурања празних путничких гарнитура и других маневарских састава када постоје сметње наведене у ставу 4. овог члана, брзина сме да буде већа од брзине човечијег хода, без радника испред маневарског састава, ако се на платформи или маневарској степеници чеоних кола налази маневриста са посебно прилагођеном полуспојком и ручном завршном славином за успоравање брзине, односно заустављање маневарског састава када је то потребно.

Када се маневрише колима у којима има путника, сва врата на колима морају бити затворена, чеона врата првих и последњих кола маневарског састава закључана, прелазнице подигнуте, покретне ограде затворене односно мехови причвршћени.

Чеона врата се закључавају, прелазнице подижу и покретне ограде затварају и на колима са путницима где је вршено отквачивање а која остају на колосеку.

Ако се маневрише поштанским колима или колима за ручавање и спавање у којима се налазе радници, односно путници, онда се они о томе ~~треба~~ претходно обавештавају.

Ако се маневарско кретање обавља локомотивом на челу маневарског састава, осматрање пута вожње обавља машиновођа. Радници који се возе на локомотиви такође осматрају пут вожње ако могу да га виде са свог места.

Руковалац маневре, маневристи и особље вучног маневарског возила се уверавају пре маневарског кретања:

1) да су колосек са којег полази маневарски састав, од последњих кола у возу и колосек на који се вози слободни, као и одговарајући међици тих колосека;

2) да стални сигнали, скретнице, исклизнице, окретнице, преноснице, мостови колских вага, кранови итд., правилно стоје, односно да дозвољавају слободно маневрисање;

3) да су ручне папуче и друга шинска кочна средства уклоњена;

4) да су браници путних прелаза затворени, односно да је саобраћај на путном прелазу на било који начин обезбеђен;

5) да железничка и поштанска ручна колица, тегљачи и приколице као и друмска возила не буду угрожени;

6) да су мотке за уземљење уклоњене, напон у возни вод укључен и да су предузете остале мере безбедности за рад на електрифицираним пругама;

7) да су на утоварним колосецима и рампама уклоњена утоварна средства (даске, моснице идр.) и да нико не буде у зони опасности;

8) да на возилима нису постављени сигнали за послове поправке, поседања особама и сл.;

9) да су по предгревању уклоњене сигналне ознаке, каблови или парни водови као и кочиони водови ако је проба кочница вршена стабилним постројењем;

10) да су бочна врата кола затворена, а уколико пре поласка на рампу морају бити отворена, да су у том положају осигурана;

12) да су кола у маневарском саставу међусобно заквачена а кола која остају на колосеку осигурана од самопокретања и одбегнућа;

13) да су предузете и друге мере безбедности.

Ако маневристи примете да би кретање могло проузроковати неку опасност, одмах о томе обавештавају руковаоца маневре. Машиновођа самоиницијативно предузима све мере безбедности при ма каквој уоченој опасности.

Преко путних прелаза се сме маневрисати пошто се претходно обезбеди саобраћај преко њих.

Обезбеђење саобраћаја преко путних прелаза чији су уређаји у квару врши се ручним сигналним знацима. Обезбеђење ручним сигналним знацима дању се обавља подигнутом и испруженом руком са дланом усмереним према долазећим возилима а ноћу махањем ручном сигналном светилком са црвеном светлошћу управно на уздужну осу пута.

Радник кога одреди руковалац маневре на овај начин обезбеђује саобраћај преко путног прелаза за све време док вучно возило односно прва кола у смеру гурања не наиђу на путни прелаз. Обезбеђење саобраћаја ручним сигналним знацима врши се са обе стране путног прелаза на тај начин што се друмска возила зауставе прво из једног, а затим и из другог смера. Поред тога, вучно возило мора пре наиласка на путни прелаз давати сигнални знак „Пази”. Ако ће се маневрисање преко путног прелаза обављати дуже, тада је, у периодима прописаним пословним редом станице, маневрисање потребно обуставити ради пропуштања друмских возила.

Ако маневарском кретању запрети опасност ма са које стране, маневриста који први запази ту опасност предузима одговарајуће мере да је спречи (заустављање притезањем ручне кочнице, дејством помоћне ваздушне кочнице, давањем сигналног знака „Стој” и др.). Остали радници одмах предузимају одговарајуће мере у делокругу свога рада и расположивих техничких уређаја и опреме ради спречавања несреће.

У станицама у којима стално маневрише више маневарских вучних возила, односно више маневарских одреда, утврђују се границе оних колосека или делова колосека на којима ће поједини маневарски одреди моћи несметано маневрисати. Ако се у станици истовремено маневрише на више места па настане потреба за кретањем више састава или возила по истом колосечном путу, мора се претходно о томе постићи споразум између руковалаца маневре или договор са вођом маневре, као и радника који формирају маневарске путеве вожње.

Давање наређења за маневарска кретања

Члан 78.

Наређење за маневрисање издаје отправник возова, а на ТК-пругама овлашћени станични радник или ТК-диспечер, руковоцу маневре, усмено или писмено, распоредом маневре. За она маневрисања која се редовно врше, као што су: састављање путничких гарнитура, састављање возова по ранжирним задацима реда вожње, додавање и остављање директних кола, измена локомотива или парног котла, постављање путничких гарнитура на перон и сл, као и других послова прописаних пословним редом станице, као и за покретање или премештање појединих кола или групе кола, распоред маневре се не издаје, односно наређење се даје само усмено.

Споразумевање при маневрисању може се вршити усмено, разгласним уређајима, интерфоном, радио-везом, телефоном, ручним и сталним маневарским сигнаlima.

Када маневрисање обавља возно особље, отправник возова (овлашћени станични радник, односно ТК-диспечер) га пре почетка маневрисања упознаје са начином споразумевања.

Руковалац маневре извештава отправника возова о почетку и завршетку, односно извршењу појединих маневарских задатака, усмено, телефоном, интерфоном или радио-везом, односно враћањем извршеног распореда маневре.

Наређење за маневарско кретање не сме се дати у време када прегледач кола и друго особље обављају свој посао код воза.

Овлашћени станични радник односно машиновођа у непосредним ТК-станицама о завршеној маневри одмах обавештава ТК-диспечера.

Маневрисање у станицама и на индустријским колосецима, када нема посебног маневарског особља или је оно заузето важнијим маневарским радом, врши возно особље. Отправник возова одмах по доласку воза даје наређење возовођи распоредом маневре или писменим налогом, а у станицама са мањим обимом рада (поједина маневарска кретања, прелаз са колосека на колосек, померање воза или дела воза и сл.) усмено. Пријемом наређења возовођа постаје руковалац маневре. Отправник возова даје усмено и детаљна упутства за рад као и време почетка и завршетка маневрисања с обзиром на саобраћај возова. Отправник возова унапред обавештава скретничаре о маневрисању којим руководи возовођа усмено, телефоном, радио – уређајем или разгласним уређајем, као и о времену почетка и прекида маневрисања.

Руковалац маневре, пре давања наређења за маневарско кретање, упозорава раднике који су запослени на или у близини колосека на којем се маневрише о предстојећем маневарском кретању.

Маневарска вожња

Члан 79.

Маневарска вожња је кретање које изводи локомотива вучом или гурањем маневарског састава. Једновремена вуча и гурање локомотивом која се налази између возила дозвољена је при маневарској вожњи.

При маневрисању са возом када су на челу или на крају воза две локомотиве, маневрисање сме да се врши само једном локомотивом.

Изузетно од одребе става 2. овог члана, употреба две локомотиве при маневрисању са возом допуштена је у следећим случајевима:

- 1) раздвајање воза при укрштавању или претицању;
- 2) повлачење или гурање натраг једног дела воза;
- 3) премештање или избацивање кола када то возном локомотивом није могуће;
- 4) када треба избећи веће закашњење воза.

Руководилац маневре или најближи маневриста, када је то потребно (магла, недовољна осветљеност, кривина, дужи маневарски састав, профил возила или товара, поседнута путничка кола и сл.), саопштава машиновођи усмено или радио – уређајем, удаљеност између кола која стоје и кола која наилазе, дајући му дужину у броју кола и метрима:

„дужина за једна кола, за пола кола, још четири, два, један метар и сл.”. Када су кола близу додиривања даје се сигнални знак за заустављање кретања. Даљине се саопштавају зависно од брзине вожње, масе маневарског састава и нагиба колосека. Поред давања података о одстојањима дају се и одговарајући сигнални знаци.

На начин прописан ставом 4. овог члана поступа се и у случају када се сама локомотива приближава возилима.

Са поседнутим путничким колима или на поседнута путничка кола треба возити са највећом пажњом.

Машиновођа и помоћник један другом саопштавају удаљеност и сигналне знаке, на основу чега се подешава брзина.

Ако брзина није прилагођена по првом саопштењу удаљености, тако да се може очекивати удар, руководилац маневре или онај ко примети опасност неодложно даје зауставни сигнални знак. Код непосредне опасности треба предузети и све расположиве мере да би се избегла опасност, односно да би се што пре извршило заустављање притезањем ручних кочница, активирањем ваздушних кочница и сл. Ако је податак о одстојању сумњив или нејасан, машиновођа мора одмах зауставити маневарско кретање.

Возила на која се наилази морају се претходно заочити. Место стајања ових возила, уколико потребна даљина не може да се утврди (мрак, недовољна осветљеност), треба означити тако што се прво са тог места даје одговарајући сигнални знак да би маневриста на челу маневарског састава могао да процени дужину кретања. При наласку (притиску) на возила која стоје треба пазити да ниједна кола не пређу преко међика, односно да не задиру у профил других кретања и да се не оштете кола и остала постројења и уређаји (грудобрани, исклизнице и др.).

Машиновођа или помоћник машиновође може напустити локомотиву само у време када се не маневрише и то по одобрењу отправника возова. Машиновођа и помоћник машиновође не смеју у исто време напустити локомотиву.

Машиновођа локомотиве која није поседнута и помоћником машиновође, може напустити локомотиву када се не маневрише, уз претходно испуњење услова прописаних чланом 290. став 3. овог правилника.

Моторним колима се не маневрише у смислу премештања других возила, већ само када је потребно вршити покретање или премештање својих приколица, других моторних кола или моторних гарнитура.

Код маневрисања моторним колима и моторним гарнитурама, машиновођа се налази у управљачници на челу у смеру кретања. ~~Уколико је то немогуће, онда се на првим колима у смеру кретања налази један пратилац од возопратног или станичног особља, који даје потребне сигналне знаке маневарског особља.~~

Локомотивске вожње
Члан 80.

Локомотивским вожњама сматрају се кретања локомотиве, саме или са највише 12 осовина приквачених ваздушно кочених кола, при чему на крају могу бити највише двоја кола без кочнице. Локомотивске вожње са прикваченим колима без пратиоца дозвољене су само на подручју станице. Када локомотива гура заквачена кола то је маневарска а не локомотивска вожња и стога се прати.

Код локомотивских вожњи отправник возова ~~или скретничар преузима дужности руковаоца маневре.~~ после постављања и провере маневарског пута вожње даје наређење машиновођи за вожњу разгласним уређајем, довикивањем, радио – уређајем или маневарским сигналним знаком ~~или сталним локалним сигналом.~~

Машиновођа мора најавити своју локомотивску вожњу давањем сигналног знака „Пази”.

Уколико пословним редом станице није другачије одређено, положај скретнице ~~или сталног локалног сигнала за дозвољену вожњу~~ не важи за машиновођу као наређење за локомотивску вожњу са прикваченим колима, осим за локомотиву са парним котлом.

Наређење скретничара за локомотивску вожњу важи само за његово скретничко или блок–подручје. Ако локомотивска вожња додирује више подручја, наређење се даје од једног до другог поседнутог скретничког радног места. Отправник возова давањем одобрења одређује и подручје кретања локомотиве.

По мраку и неповољном времену или где то месне прилике захтевају, скретничар обавештава суседна скретничка и друга радна места о одласку локомотиве на следеће подручје.

Ако наређење за вожњу није дато, машиновођа мора да чека или да стане испред прве наредне скретнице, односно код следећег међика. Ако се из понашања скретничара може закључити да локомотивска вожња није запажена, треба дати сигнални знак „Пази” и поновити га у подесним размацима.

Када две или више локомотива саобраћају једна за другом, наређење за вожњу се даје свакој локомотиви посебно. Локомотиве се морају кретати на таквом одстојању да се може избегнути налет при наглom заустављању. Исто важи и за локомотиве које непосредно прате друга кретања или возове. Машиновођа поступа према датим сигналним знацима скретничара. Наређење за вожњу не ослобађа машиновођу од провере и осматрања пута вожње и осматрања сталних сигнала.

На колосецима депоа и радионица од означеног места, граничника и сл. послове руковаоца маневре обавља њихов радник.

Када запрежна локомотива једновременно са својом возном локомотивом излази из депоа или се враћа у њега обе локомотиве морају бити заквачене.

Место и време предаје локомотиве при излазу или повратку у депо при преласку, односно напуштању одговарајућег скретничког подручја прописују се пословним редом станице и депоа. Када је то потребно, овакве одредбе се прописују и за радионице.

Код вучних возила долазећих возова, која као локомотиве иду у депо, на друго смештајно место или на други воз, после отквачивања локомотиве и извештаја маневристe да је отквачивање готово, машиновођа даје сигнални знак „Пази” и уколико сигнални знак сталног сигнала не забрањује вожњу, или таквог сигнала нема, вози до прве скретнице, односно до следећег међика где чека наређење за даљу вожњу, уколико није прописано да се локомотиве крећу на основу сталних маневарских сигнала.

У чеоним станицама где се врши извлачење гарнитура приспелих возова, машиновођа отквачене локомотиве сме, уколико стални сигнал не забрањује вожњу, после давања сигналног знака „Пази” да вози до прве скретнице или међика, где чека наређење за даљу вожњу. За овакве вожње важе и посебни локални сигнали.

Код локомотива са одвојеним (чеоним) управљачницама поседа се предња управљачница у смеру вожње, где није другачије одређено. При измени смера вожње машиновођа прелази у другу управљачницу ако вожњу не прати пратилац локомотиве или маневриста.

У станицама у којима нису дозвољене локомотивске вожње, локомотиве морају имати маневристу – пратиоца локомотиве (извођача) који, у погледу проверавања и осматрања пута вожње као и осталих маневарских послова, обавља дужност руковооца маневре.

Маневрисање за железничке потребе Члан 81.

Радници магацина, служби за одржавање пруге и пружних постројења, радионица, депоа и др. смеју возила покренути само са дозволом скретничара односно отправника возова, ако се ради о колосецима намењеним саобраћају или о колосецима који су у шинској вези са колосецима на којима се обавља кретање возова, маневрисање и сл.

Одредбе става 1. овог члана важе и за постављање пружних возила на колосек, односно излазак са смештајних и гаражних колосека пружних возила и механизације на колосек саобраћаја.

Маневрисање на главним колосецима Члан 82.

Главни колосеци се употребљавају за маневрисање или остављање кола само по претходном одобрењу отправника возова.

На двоколосечним пругама маневрисање се врши на ~~излазном правилном колосеку~~ **излазној страни правилног колосека**.

Маневрисање на улазним колосецима једноколосечне и двоколосечне пруге, као и на излазном правилном колосеку када на двоколосечној прузи возови из супротног смера саобраћају по том колосеку као по неправилном колосеку, допуштено је до сигнала „Граница маневрисања”

Маневрисање на отвореној прузи Члан 83.

Маневрисање преко сигнала „Граница маневрисања”, односно на излазном колосеку двоколосечне пруге преко места у висини овог сигнала на улазном колосеку, када на двоколосечној прузи долазећи возови саобраћају по неправилном колосеку, допуштено је по претходном одобрењу отправника возова односно ТК диспечера. Одобрење се даје само под условом да из супротног смера не долази воз или се не врше друга кретања по истом колосеку.

Маневрисање до сигнала „Граница маневрисања” може се обављати иза отпремљеног воза када овај напусти станично подручје, а преко сигнала „Граница маневрисања” и улазног сигнала када воз напусти први просторни одсек.

Пре почетка и по завршеном маневрисању преко сигнала „Граница маневрисања” код улазног сигнала, односно преко улазног сигнала, отправник возова извештава фонограмом суседну станицу:

„Због маневрисања преко сигнала „Граница маневрисања” пруга (колосек леви – десни) од станице до станице биће заузет од до (час и минут) (презиме отправника возова)”, односно

„Маневрисање преко сигнала „Граница маневрисања” завршено. Пруга (колосек леви – десни) од станице до станице слободна у (час и минут) (презиме отправника возова)”.

Суседна станица потврђује пријем и једног и другог фонограма.

Отправник возова суседне станице извештава излазног скретничара фонограмом да је пруга заузета односно слободна. На телефону отправника возова и излазног скретничара, као и на уређају за постављање излазног сигнала у овој станици, поставља се таблица са натписом „Пруга заузета”, а излазни сигнал поставља се да показује сигнални знак „Стој”. Маневрисање преко сигнала „Граница маневрисања” код станичног заштитног сигнала врши се без сагласности суседне станице.

Одобрење за маневрисање преко сигнала „Граница маневрисања” отправник возова даје руковоцу маневре и машиновођи **општим** налогом у којем наводи да ли је допуштено маневрисање само до или преко улазног сигнала као и до када се мора завршити (час и минут), а о предстојећем маневрисању обавештава скретничара усмено или телефоном.

За маневрисање преко сигнала „Граница маневрисања” на ТК-прузи овлашћени станични радник мора добити одобрење од ТК-диспечера. Одобрење се тражи непосредно пре почетка маневрисања. При давању одобрења ТК-диспечер одређује тачно време за које се маневрисање изван сигнала „Граница маневрисања” мора обавити. Дато одобрење ТК-диспечер евидентира у дневнику диспечерских наређења, а овлашћени станични радник у телеграфско-телефонском дневнику.

Одобрење за маневрисање преко сигнала „Граница маневрисања” овлашћени станични радник даје руковоцу маневре и машиновођи писмено, општим налогом. У непосредним ТК-станицама одобрење за маневрисање преко сигнала „Граница маневрисања” ТК-диспечер даје машиновођи. Дато одобрење ТК-диспечер евидентира у у дневнику диспечерских наређења, а машиновођа у ручном бележнику возовође-машиновође на ТК-прузи.

О завршеном маневрисању преко сигнала „Граница маневрисања” руковалац маневре обавештава скретничара, а у станицама без скретничара отправника возова, усмено и враћањем једног дела **општег** налога, а други део се прилаже путном листу.

Скретничар обавештава отправника возова о завршеном маневрисању усмено или телефоном, а на крају дана враћа **опште** налоге отправнику возова.

О завршеном маневрисању преко сигнала „Граница маневрисања” у ТК-станицама обавештава се овлашћени станични радник усмено и враћањем оба, односно једног дела **општег** налога. Овлашћени станични радник о завршеном маневрисању обавештава ТК-диспечера.

У службеним местима без улазних сигнала, за маневрисање преко улазне скретнице важе одредбе прописане за маневрисање преко сигнала „Граница маневрисања”.

Обуштављање маневрисања

Члан 84.

На путу вожње воза пре његовог доласка обуштавља се маневрисање тако благовремено да воз испред улазног сигнала не би успоравао вожњу односно чекао пред њим на прекид маневрисања и обезбеђење пута вожње.

Наређење за обезбеђење пута вожње возу је истовремено и наређење за обушту маневрисања. Улазни сигнал за воз који долази се поставља да показује сигнални знак за дозвољену вожњу тек онда када је маневрисање обуштављено и када је возу обезбеђен пут вожње.

Наређење за обушту маневрисања истовремено значи и забрану остављања и држања возила ван међика улазне и излазне скретнице, забрану сваког кретања возова и возила којим се додирује пут вожње воза ма на којој страни станице и као наређење за осигурање возила од самопокретања и одбегнућа.

Ако се маневрисање из саобраћајних разлога мора безусловно извршити јер се за долазећи воз мора ослободити колосек који је пре тога био заузет или се мора извршити маневрисање код воза веће важности, за сваку станицу се прописује у пословном реду станице један од следећих поступака:

1) у службеним местима опремљеним улазним сигналом са предсигналом, ако пад од предсигнала до улазне скретнице није већи од 10 % а видик у даљину није спречен, маневрисање се може вршити без прекида и то само до сигнала „Граница маневрисања” чији улазни сигнал показује сигнални знак „Стој”;

2) у службеним местима опремљеним улазним сигналом са предсигналом са падом од предсигнала до улазне скретнице већим од 10 % као и на споредним пругама у службеним местима са улазним сигналом без предсигнала, када видик у даљину није спречен, маневрисање се мора обуставити најмање на пет минута пре вероватног доласка воза до улазног сигнала;

3) на споредним пругама у службеним местима без улазних сигнала маневрисање се мора обуставити најмање на десет минута пре вероватног доласка воза до постављеног сигналног знака „Стој”.

По прекидању маневрисања скретнице морају водити на колосек који има највише слободног простора, а ако оваквог колосека нема онда на колосек који је најудаљенији од улазног сигнала, односно постављеног сигналног знака „Стој”, при чему простор до овог места мора бити слободан. Маневрисање се сме наставити тек када се воз заустави код одговарајућег сигнала.

Ако је видик у даљину спречен због магле, вејавице, јаке кише, олује и сл., онда се маневрисање у случају из ст. 1 и 4. овог члана мора обуставити најмање на десет минута пре вероватног доласка воза до улазног сигнала. Ако је службено место заштићено сигналним знаком „Стој”, испред њега се постављају и праскалице.

Условe видљивости оцењује отправник возова за највећу допуштenu брзину на том делу пруге осматрањем подесног објекта на подручју станице.

Обустављање маневрисања најмање на пет односно десет минута пре вероватног доласка воза наређује отправник возова лично руковоацу маневре или фонограмом путем скретничара.

Пословним редом станице прописује се ближи поступак заустављања воза пред улазним сигналом односно сигналним знаком „Стој” у случају једновременог доласка возова или доласка воза када се мора обуставити маневрисање.

Маневарско особље мора одмах да изврши захтев скретничара да се ослободи неки колосек или да се не користи за маневрисање.

При маневрисању у близини улазних односно излазних сигнала, не смеју се давати видни или чујни сигнални знаци који могу довести у забуну возно особље воза који долази односно излази, већ се споразумевање врши усмено.

Ако је за улазак, излазак или пролазак воза већ дато наређење, на суседним колосецима се може маневрисати ако се тиме не угрожава безбедност кретања воза односно ако је обезбеђена бочна заштита пута вожње воза.

Опрезност при маневрисању појединим колима

Члан 85.

Са посебном опрезношћу маневрише се колима:

- 1) олистаних РИД ознакама опасности;
- 2) олистаним листицом ломљиве робе;
- 3) товареним цистернама;
- 4) са судовима;
- 5) товареним живим животињама;
- 6) товареним друмским возилима;

7) са пратиоцима.

Кола наведена у тачки 1) овог члана, осим појединих кола која имају пратиоца, олистављају су и листицама „Пажљиво маневрисати”.

Пажљиво се маневрише и са свим другим колима олистаним листицом „Пажљиво маневрисати” као и са колима која се не смеју одбацити или се под одређеним условима одбацују или спуштају.

Руковаоц маневре и маневристи су дужни да пре сваког кретања кола провере да ли су кола олистана листицом „Пажљиво маневрисати” и. ~~Маневристи~~ међусобно се обавештавају о уочавању кола из ст. 1-3. овог члана.

Х. ОБАВЕШТАВАЊЕ ОСОБЉА ВУЧНОГ ВОЗИЛА

Опште одредбе о обавештавању особља вучног возила Члан 86.

Сва наређења и обавештавања која се могу благовремено предвидети саопштавају се особљу вучног возила на подесан начин благовремено, а најкасније пре пријема службе,

Сва наређења или обавештења сталног значаја, поред саопштавања на начин прописан ставом 1. овог члана, дају се особљу вучног возила и општим налогом у периоду који одреди управљач железничке инфраструктуре, али не мање од 14 дана.

О наређењима и обавештењима која нису у складу са материјалом реда вожње, особље вучног возила обавештава се стално све до измене и допуне материјала реда вожње, односно док такво стање траје.

Писмени налози Члан 87.

Особље вучног возила обавештава се писменим налозима о свим мерама у вези безбедности и промена у саобраћају.

Писмени налози су :

1) општи налог – налог којим се особљу вучног возила наређују поједини поступци и дају потребна обавештења у вези саобраћаја воза због насталих промена на прузи, а о којима особље вучног возила није раније упознато и

2) налог за укрштавање – налог којим се особље вучног возила возова који се укрштавају обавештава о премештеном или одређеном укрштавању

Општи налог у употреби је на свим пругама, а налог за укрштавање у употреби је само на пругама на којима се утврђује укрштавање возова и обавештавање возног особља о променама укрштавања.

Општи налог Члан 88.

Општим налогом се редовно обавештава и наређује:

1) о променама у саобраћају возова, на пругама на којима се врши обавештавање особља вучног возила о променама у саобраћају и променама укрштавања;

2) о неважењу сталних сигнала, изузетном неважењу главних сигнала, квару главних сигнала или предсигнала и неруковању главним сигнаlima, а притом се морају навести врста и ознака сигнала, а за просторне сигнале још и километарски положај сигнала, као и то како се поступа код сигнала; ово се не даје када је сметња или квар на предсигналу који показује сигнални знак за опрезну вожњу као и код сметњи или кварова сигнала који могу показивати сигнални знак: „Опрезан улазак у станицу са 10 km/h”;

3) изузетан улазак, излазак, улазак и излазак у скретање, изузетно заустављање или пролазак у одређеном службеном месту;

4) индиректно отправљање возова;

5) вожња неправилним колосеком и брзина воза по њему;

6) опрезна вожња при уласку или изласку из станице;

- 7) максимална брзина за помоћне возове као и смањење редовне брзине возова (коришћење возних времена другог погодног воза);
- 8) лагана вожња преко појединих места на прузи, ако је она мања од редовне односно максималне брзине односног воза;
- 9) о квару електричног сигналног звона или његовом неправилном давању сигналних знакова;
- 10) о уврштавању кола која немају исправну аутоматску кочницу на крају воза;
- 11) о прекораченој дужини воза уз навођење службених места за која воз има прекорачену дужину;
- 12) о прекораченој планираној маси воза и одређеним возним временима;
- 13) о начину потискивања воза када се потискивање на некој прузи врши и са закваченом и са незакваченом потискивалицом као и одсеку пруге на коме се врши потискивање;
- 14) да је у службеним местима са ограниченим радним временом настао прекид службе или да је служба отпочела у случају закашњења воза, односно да служба још траје у случају отпреме воза пре времена, ако то није за одређени воз већ у реду вожње предвиђено;
- 15) временски размак слеђења возова при вожњи снежног гртала;
- 16) начин кочења воза у случају квара ваздушне кочнице;
- 17) постављање или узимање кола на отвореној прузи;
- 18) маневрисање преко сигнала граница маневрисања, послуживање маневарским вожњама индустријских колосека, транспортних отпремништава и товаришта на отвореној прузи;
- 19) да радни воз саобраћа изузетно као помоћни воз;
- 20) да је уређај на путном прелазу у квару а путни прелаз је необезбеђен (ово обавештавање се не врши за путне прелазе опремљене контролним светлосним сигнаlima);
- 21) да је уређај на путном прелазу у квару а путни прелаз је поседнут и саобраћај на њему обезбеђен;
- 22) о увршћивању нарочите пошилике у воз са прописивањем потребних мера безбедности;
- 23) преузимање кочења од стране возне локомотиве у случају квара командног уређаја за ваздушно кочење на запрежној локомотиви;
- 24) особље вучног возила подељеног воза о одступањима у погледу стајања у појединим службеним местима у односу на основни воз;
- 25) о постављању сигналног знака: „Стој за возила са подигнутим пантографом” испред изолованог преклопа станице, о квару и искључењу напона у возном воду, о привремено постављеним преносним сигнаlima за електричну вучу;
- 26) заустављање воза пред прилазним сигналом због чекања на наређење за улазак у станицу;
- 27) обавештавање помоћног воза о месту где се налази воз коме се пружа помоћ;
- 28) о сметњама на пружним аустостоп уређајима и по потреби одредити брзину воза;
- 29) о километарском положају постављене сигналне ознаке: „Место рада на прузи” у случају прописаним правилником којим се уређују врста сигнала, сигналних ознака, њихово значење и место уградње односно постављања;
- 30) о брзини вожње по суседном колосеку ако је она мања од прописане за редовни колосек;
- 31) о саобраћају по суседном колосеку двоколосечне пруге са обостраним саобраћајем у случајевима када се излазна вожња из службеног места не може сигнализирати сигнаlnим знацима излазног сигнала;
- 32) о саобраћају воза са потискивалицом при чему се мора навести релација на којој се врши потискивање воза, да ли је потискивалица заквачена или незаквачена и о начину споразумевања;
- 33) о сметњама на средствима за споразумевање и начину регулисања саобраћаја у тим случајевима;
- 34) о опрезном уласку у станицу при чему се мора прописати и максимална брзина воза;
- 35) о евентуално насталим изменама у времену поседања службених места у односу на материјал реда вожње;
- 36) о промени статуса службених места на ТК-прузи и промени времена поседања ТК-станица;

37) о евентуално насталим изменама у поседу службених места у односу на материјал реда вожње;

38) друго.

Општим налогом се врши и предаја скретничких кључева возопратном особљу ради послуживања непосредних службених места.

Налог за укрштавање Члан 89.

Налогом за укрштавање се наређује и обавештава:

- 1) о премештеном или одређеном укрштавању возова;
- 2) о изузетном уласку, односно уласку или изласку у скретање, као и о изузетном заустављању воза у станици утврђеног укрштавања ако није потребно да се из неких других разлога особље вучног возила обавештава општим налогом.

Испостављање писмених налога Члан 90.

Писмени налози се испостављају копирањем у три примерка и то:

- 1) матица налога која остаје у станици;
- 2) примерак уз путни лист који се прилаже уз путни лист;
- 3) примерак за машиновођу који се прилаже уз лист особља вучног возила

Писмени налози, по правилу, испостављају се са наређењима и обавештењима која се односе на распоредни одсек.

Писмени налог садржи податке о броју воза којем се испоставља, датум, текст којим се даје наређење или обавештење, жиг станице која испоставља налог и потпис отправника возова.

У случајевима да се уз писмени налог даје прилог, на прилогу мора бити назначен број налога уз који важи, број воза, датум, жиг станице и потпис отправника возова. У налогу се мора назначити колико прилога садржи.

Текст писменог налога мора бити јасно исписан или одштампан.

Писмени налог, по правилу, треба благовремено припремити како воз не би чекао на испостављање писменог налога.

Писмени налози се уручују још у распоредној односно полазној станици воза, а ако је то немогуће, онда у станици у којој воз последњи пут пре тога стаје, да се возови не би заустављали у станицама у којима по реду вожње не стају ради уручивања писмених налога

Уколико полазна станица воза није распоредна, односно није полазна станица предвиђена редом вожње, позадна распоредна станица у односу на смер кретања воза доказно обавештава полазну станицу о потреби уручивања налога.

Станица која врши било какво обавештавање особља вучног возила по захтеву друге станице дужна је, одмах по уручивању налога особљу вучног возила, дати потврду станици која је обавештавање тражила. Уколико се потврда о извршеном обавештавању не добије, поступиће се као да особље вучног возила није обавештено.

Уколико станица у којој се додаје потискивалица није распоредна или полазна станица воза, онда се и она обавештава о свим мерама безбедности о којима се обавештавају распоредне и полазне станице возова.

На ТК-пругама у ТК-станицама које су поседнуте овлашћеним станичним радником писмене налоге испоставља овлашћени станични радник по наређењу ТК-диспечера. Овлашћени станични радник је обавезан да одмах по уручивању писмених налога извести ТК-диспечера. Уколико ТК-диспечер потврду о извршеном обавештавању не добије, поступиће као да особље вучног возила није обавештено.

Испостављање писмених налога возу који саобраћа са више локомотива Члан 91.

За возове који саобраћају са више локомотива поступа се тако да се:

- 1) возу који саобраћа са запрежном локомотивом испоставља се један општи налог;
- 2) возу који саобраћа са закваченом потискивалицом испоставља се један општи налог;
- 3) возу који саобраћа са запрежном локомотивом и са закваченом потискивалицом

испоставља се један општи налог;

4) возу који саобраћа са незакваченом потискивалицом испостављају се два општа налога;

5) возу који саобраћа запрежном локомотивом и са незакваченом потискивалицом испостављају се два општа налога.

Ако незаквачена потискивалица иде до одређеног места на отвореној прузи и враћа се у позадњу станицу, у истом налогу се прописују и мере за повратак у позадњу станицу.

Код возова који саобраћају са више локомотива испоставља се један налог за укрштавање.

Уручивање писмених налога

Члан 92.

Писмене налоге уручује особљу вучног возила лично отправник возова или други станични радник ако је то прописано одредбама пословног реда станице.

Писмене налоге у ТК-станицама које су поседнуте овлашћеним станичним радником уручује овлашћени станични радник када то нареди ТК-диспечер.

Уручивање писмених налога врши се код вучног возила.

Приликом уручивања писменог налога отправник возова, односно други радник који уручује писмени налог, мора машиновођи и усмено саопштити садржај налога.

Машиновођа при преузимању другог и трећег примерка писменог налога дужан је да прочита садржину налога. Садржину писменог налога, као и примедбе које је својим потписом потврдио у путном листу, машиновођа саопштава помоћнику машиновође, као и спроводнику ако је додељен вучном возилу.

Машиновођа са преузетим примерцима свих писмених налога поступа тако да примерак уз путни лист потписује, заводи и прилаже уз путни лист, а примерак за машиновођу заводи и прилаже уз лист особља вучног возила

Ако воз саобраћа са запрежном локомотивом, писмени налози се предају машиновођи запрежне локомотиве. Садржај налога се претходно саопштава и машиновођи возне локомотиве што овај потврђује својим потписом на примерку за машиновођу. У станици у којој остаје запрежна локомотива, машиновођа запрежне локомотиве предаје машиновођи возне локомотиве све налоге примљене до те станице.

Ако воз саобраћа са закваченом потискивалицом, писмени налози се предају машиновођи возне локомотиве. Садржај налога се претходно саопштава и машиновођи потискивалице што овај потврђује својим потписом на примерку за машиновођу.

Ако воз саобраћа са незакваченом потискивалицом, машиновођи потискивалице уручује се посебан писмени налог који мора бити истог садржаја као и писмени налог који се уручује машиновођи возне односно запрежне локомотиве.

Писмени налози којима се дозвољава даља вожња поред сигнала који забрањује даљу вожњу, којима се дозвољава даља вожња по доласку воза супротног смера, којим се дозвољава узастопна вожња возова и слично, смеју се уручити возном особљу тек када су испуњени сви потребни услови за безбедан наставак вожње воза.

Упознавање возопратног особља са садржином општег налога

Члан 93.

Када је потребно да се о садржини налога обавести и возопратно особље, садржај налога се прво саопштава првом кондуктеру код возова за превоз путника односно возовођи код теретних возова, који морају својим потписом потврдити пријем саопштења.

Поступак особља вучног возила

Члан 94.

Ако особље вучног возила добије од отправника возова или овлашћеног станичног радника усмено наређење или обавештење које се даје писменим налогом, мора затражити писмени налог и не поступа по наређењу односно обавештењу док не прими писмени налог.

Поступак са писменим налозима при промени особља вучног возила

Члан 95.

У станицама у којима се особље вучног возила мења, машиновођа писмене налоге која још важе за даље путовање предаје машиновођи који га је сменио, а овај пријем

потврђује својим потписом у листу особља вучног возила машиновође који је писмена обавештења предао. Машиновођа који прима воз преузима и путни лист са свим његовим прилозима о чијем се потпуном броју увидом мора уверити.

Измене писменог налога Члан 96.

У случају потребе да у испостављеном и особљу вучног возила већ предатом писменом налогу треба нешто да се измени или допуни, предати налог се одузима и замењује новим. У новом писменом налогу, у сва три примерка, при врху се уписује:
„Претходно издат налог бр. (ред. бр. листа) замењен (потпис тправника возова)”.

ХІ. ПОСЕДАЊЕ ВОЗОВА

Опште одредбе о посетању воза Члан 97.

Сваком возу додељује се особље вучног возила а одређеним возовима и возопратно особље. Број особља мора бити такав да омогући обављање свих послова и дужности код воза и вучних возила у току вожње и за време задржавања воза на пружи и у службеним местима.

Особље вучног возила чини машиновођа и помоћник машиновође или само машиновођа.

Возопратно особље чини најмање један возопратицац и то кондуктер, возовођа или возни маневриста.

Воз без возопратног особља је воз за који није одређен ниједан возопратицац.

У зависности од посетања воза, возови могу бити:

- 1) са машиновођом, помоћником машиновође и возопратним особљем;
- 2) са машиновођом, помоћником машиновође и без возопратног особља (Без);
- 3) са машиновођом и возопратним особљем (МВ);
- 4) са машиновођом и без возопратног особља (МВ-без).

Кола на челу гураних возова посета возопратицац.

Обавештавање о посетању возова Члан 98.

Посетање возова се објављује у материјалу реда вожње уношењем одговарајућих скраћеница.

Посетање вучних возила Члан 99.

Вучна возила у служби код воза посетају се:

- 1) машиновођом односно машиновођом за маневру и помоћником машиновође (двопосед) или
- 2) само машиновођом односно машиновођом за маневру (једнопосед).

Код локомотива, моторних кола и моторних возова свих врста вуче, машиновођа и помоћник машиновође се за време вожње морају налазити у предњој управљачници у смеру вожње.

Услови за једнопосед вучних возила Члан 100.

За посетање и управљање вучним возилима само машиновођом односно машиновођом за маневру морају бити испуњени посебни услови у погледу:

- 1) особина вучних возила;
- 2) карактеристика пруге;
- 3) ~~обучености~~ машиновође;

4) брзине вожње воза.

Услови за вучна возила
Члан 101.

Вучна возила за управљање у једнопоседу морају имати следеће конструкционе особине:

1) управљачница мора бити тако конструисана да један машиновођа може са свог командног места без тешкоћа да осматра напред, са обе стране колосека, пругу, сигналне знаке и ознаке, станичне зграде и остала службена места на прузи;

2) да машиновођа може управљати са свог командног места у управљачници без потребе напуштања свог радног места ради неке интервенције на појединим уређајима вучног возила док је оно у покрету;

~~3) вучно возило мора бити опремљено уређајима за контролу будности машиновође који се не може неконтролисано искључити из погона;~~

~~4) вучно возило мора бити опремљено ауто-стоп уређајем на пругама на којима је брзина већа од 100 km/h и радио-диспечерским системом веза (у даљем тексту: РДВ) за саобраћај на пругама на којима је брзина већа од 100 km/h као и на магистралним пругама без обзира на брзину кретања возова.~~

Услови за пруге
Члан 102.

Услови које морају да испуне пруге да би се на њима одвијао саобраћај возова са једнопоседом вучних возила ~~су да су пруге опремљене аутоматским сигурносним направама и уређајима на местима где постоји учестала опасност од клизања терена, одрона на пругу и снежних наноса, који аутоматски сигналишу неисправност на прузи и заустављају саобраћај возова или да су таква места поседнута радницима службе за одржавање пруга.~~

~~2) да су пруге опремљене пружним деловима ауто-стоп уређаја уколико је на њима предвиђена брзина возова већа од 100 km/h;~~

~~3) да меродавни нагиб пруге не прелази 18 ‰.~~

Услови за машиновођу
Члан 103.

Да би управљао вучним возилом у једнопоседу машиновођа ~~у последњих годину дана не сме бити кажњаван за повреду радне дужности због угрожавања безбедности саобраћаја услед:~~ мора да испуњава следеће услове:

~~1) код теретних возова — да има најмање годину дана радног искуства на пословима машиновође;~~

~~2) код возова за превоз путника — да има најмање три године радног искуства на пословима машиновође;~~

~~3) код маневарских локомотива — да има најмање шест месеци радног искуства на пословима машиновође за маневру;~~

~~4) да у последњих годину дана није кажњаван за повреду радне дужности због угрожавања безбедности саобраћаја услед:~~

1) проласка без одобрења поред сигнала који показује сигнални знак за забрањену вожњу;

2) проласка службеног места где је редом вожње или по наређењу предвиђено стајање;

3) изазване несреће или избегнуте несреће;

4) неоправданог искључења уређаја за контролу будности машиновође;

5) уживања алкохола или опојних дрога;

б) прекорачења максималне брзине.

~~Услови у погледу брзине вожње воза~~

~~Члан 104.~~

~~Управљање вучним возилом у једнопоседу допуштено је код возова чија брзина вожње не прелази 140 km/h.~~

Поседање возова за превоз путника

Члан 105.

Возовима за превоз путника додељује се потребан број кондуктера.

Кондуктер који послужује последња кола у возу назива се завршни кондуктер, а кондуктер који послужује кола најближа вучном возилу назива се први кондуктер.

Поједине возове за превоз путника којима се редовно додају теретна кола, осим кондуктера може да прати и возовођа.

Поједине агенцијске возове уместо кондуктера може да прати возни маневриста.

Поседање теретних возова

Члан 106.

Сабирним и сабирно-манипулативним возовима додељује се увек возовођа и најмање један возни маневриста. Већи број возних маневриста одређује се зависно од обима рада код воза.

Ако се не може обезбедити потребан број возних маневриста, код возова из става 1. овог члана маневра се обавља само у станицама у којима постоји маневарско особље.

Услови за саобраћај возова само са машиновођом на вучном возилу без возопратног особља (посед МВ-без)

Члан 107.

Саобраћај возова само са машиновођом на вучном возилу без возопратног особља, допуштен је ако су испуњени услови предвиђени чл. 100 – 104. овог правилника као и додатни услови у погледу врсте воза и опремљености пруге.

Додатни услови у погледу врсте воза

Члан 108.

Возови који могу саобраћати само са машиновођом на вучном возилу без возопратног особља су:

1) возови који превлаче празне путничке гарнитуре;

2) теретни возови, изузев сабирних и сабирно-манипулативних, чија максимална брзина не прелази 100 km/h а највећа допуштена дужина не прелази 700 m.

Код возова из става 1. тачка 2) овог члана забрањено је вршити утовар и истовар на отвореној прузи и додавати кола за и из међустаница у којима не постоји маневарско особље.

Уколико дође до квара уређаја за руковање вучним возилом у чеоној управљачници, машиновођа не сме наставити даљу вожњу коришћењем задње управљачнице, већ се мора тражити помоћна локомотива.

Додатни услови у погледу опремљености пруге

Члан 109.

Пруга мора да испуњава и један од следећих услова:

1) да су пруга и вучна возила опремљени РДВ;

2) да су пруга и вучна возила опремљени ауто-стоп уређајима;

3) да је пруга опремљена пружним телефонима или

4) да је пруга опремљена уређајима АПБ, МЗ или ТК.

Ако је РДВ или ауто-стоп уређај једини услов, онда сва вучна возила морају имати исправан и укључен РДВ односно ауто-стоп уређај за време саобраћаја по тој прузи.

Пружни телефони су телефони уграђени у посебне ормариће а њихово место се означава великим словом „Т”. Као пружни телефони могу се користити и телефони који се налазе на радним местима скретничара, чувара путног прелаза, одјавничара, чувара моста, чувара тунела и сл.

Саобраћај возова са поседом МВ-без је дозвољен и:

1) на пругама које на једном међустаничном растојању на распоредном одсеку не испуњавају услове из става 1. овог члана, ако су испуњени следећи услови:

(1) да је то међустанично растојање опремљено пружним телефонима који омогућавају доказно споразумевање са обе суседне станице;

(2) да су суседне станице стално поседнуте отправницима возова;

2) на пругама у чворовима, које не испуњавају услове из става 1. овог члана, ако је могуће доказно споразумевање отправника возова између чворних станица и телефонских пружних места са обе суседне станице.

Спроводник

Члан 110.

У неизбежној вожњи на непознатој прузи машиновођи возне односно запрежне локомотиве и возачу пружног возила додељује се, **као спроводник**, радник **нетог занимања** који добро познаје односну пругу, у циљу благовременог указивања на сигнале и сигналне ознаке и карактеристична места и радње на отвореној прузи и у службеним местима.

Спроводника за машиновођу обезбеђује железнички превозник а спроводника за возача пружног возила обезбеђује управљач железничке инфраструктуре.

Пратња воза

Члан 111.

Возове који превозе нарочите пошилике које захтевају праћење, као и поједине друге возове чију пратњу захтева управљач инфраструктуре или железнички превозник, прати меродавна стручна особа управљача инфраструктуре и/или пратилац ког одреди железнички превозник, који има положен стручни испит најмање за занимање саобраћајно-транспортног техничара.

Пратилац воза предузима мере за уредан и безбедан саобраћај воза који прати. У том смислу договара се са отправником возова, овлашћеним станичним радником, ТК-диспечером односно оперативном службом и другим надлежним радницима у циљу предузимања мера за уредан и безбедан саобраћај воза који прати, као и осталих возова.

Пратилац воза налази се у управљачници вучног возила са особљем вучног возила.

Вожња у управљачници вучног возила

Члан 112.

У управљачницама локомотива и моторних возова, осим особља вучног возила могу се возити само лица која имају дозволу за вожњу на вучном возилу и лица која се на основу наређења железничког превозника, због потреба службе, превозе вучним возилом.

У случајевима изостанка из саобраћаја службених кола код теретних возова, возопратно особље које је у служби код тог воза превози се у управљачници локомотиве.

Лица из ст. 1 и 2. овог члана превозе се у управљачници у којој се налази особље вучног возила.

Максимални број лица која се могу превозити у управљачници, исписан у унутрашњости управљачнице, не сме се прекорачити.

Имена лица из става 1. овог члана уписују се у путни лист.

Превоз лица теретним возовима

Члан 113.

Теретним возовима забрањено је превозити друга лица ако нису у служби код воза.

Изузетно од одредбе става 1. овог члана теретним возовима могу се превозити:

- 1) возно особље када путује у службу или из службе - на основу путног листа;
- 2) железнички радници при службеном путовању – на основу налога за службено путовање или налога за рад;
- 3) комисије за ~~нећење~~ истрагу несрећа и незгода – на основу наређења оперативне службе;
- 4) пратиоци пошиљака чије је праћење одобрено од стране железничког превозника - на основу уписа у товарни лист;
- 5) лица органа унутрашњих послова у служби - на основу налога за службено путовање;
- 6) царински органи при праћењу воза - на основу наређења надлежног руководиоца царинарнице;
- 7) људство војних јединица чије је превозење теретним возовима инстрадирано, пратиоци војних пошиљака који су уписани у товарни лист односне пошиљке, као и поједина војна лица или мање групе истих - на основу инстрадиције.

Лица наведена у ставу 2. овог члана јављају се отправнику возова, овлашћеном станичном раднику или ТК-диспечеру, који о томе извештава пописног возовођу односно машиновођу ради уписивања у путни лист следећих података: име и презиме, начин смештаја, релација путовања и у којим колима су смештени.

Лицима наведеним у тач. 4-7) става 2. овог члана уручује се Подсетник о мерама безбедности за време вожње и бављења у станици.

Теретни возови се смеју заустављати у службеним местима где по реду вожње не стају ради уласка и изласка наведених лица само по наређењу оперативне службе.

Смештање лица која се превозе теретним возом

Члан 114.

Лица која се превозе теретним возом смештају се:

- 1) људство војних јединица и пратиоци војних пошиљки у путничка, службена или затворена теретна кола како је одређено у наређењу о инстрадицији;
- 2) пратиоци пошиљака у кола с пошиљкама; ако се у истим не могу сместити онда у службена кола или у празна кола;
- 3) железнички радници, органи унутрашњих послова и царински органи, у службена или празна кола.

ХИ. БРЗИНЕ ВОЗОВА

Брзина вожње возова

Члан 115.

Највећа допуштена брзина на прузи је она највећа брзина коју с обзиром на техничке услове дозвољава пруга са својим постројењима, нагиби у вези са сигурношћу кочења, врста кочења, кривине, способност возила, место и положај вучног возила и састав воза.

Максимална брзина воза је одређена односно прописана највећа брзина којом воз сме да се креће на појединим деоницама пруге којом саобраћа. Максимална брзина зависи од највећих допуштених брзина с обзиром на способност пруге, способност возила, кочење воза, место и положај локомотиве у возу и састав воза и не сме бити већа од најмање од ових брзина. Максимална брзина воза означава се у реду вожње.

Ограничена брзина је трајно прописана нижа брзина од највеће допуштене брзине на прузи којом се сме возити преко дела пруге због њеног техничког стања (мали полупречник кривине, неодговарајуће стање горњег строја, мостова, тунела и сл.), или брзина којом се сме возити преко скретничког подручја. Ограничена брзина означава се у реду вожње.

Лагана вожња је привремено прописана брзина нижа од максималне односно ограничене брзине, која се уводи због извођења радова или квара на неком делу пруге, колосеку, објекту, постројењу и сл. Лагане вожње се не означавају у реду вожње већ се особље вучног возила о њима обавештава општим налогом.

Возовима којима треба одредити максималну брзину (посебни и помоћни возови) или

већ одређену максималну односно ограничену брзину у реду вожње из ма ког разлога смањити, брзина се прописује општим налогом.

Максимална брзина воза не сме се прекорачити.

Највећа допуштена брзина и ограничена брзина не смеју се прекорачити изузев код пробних вожњи и то по одобрењу управљача железничке инфраструктуре.

Смањење брзине воза

Члан 116.

Ако је возу редом вожње, или на који други начин, прописана већа брзина од оне којом воз мора да саобраћа с обзиром на посебна ограничења по овом правилнику, онда се возу мора смањити брзина.

Редовно се смањује брзина воза у следећим случајевима:

- 1) када испред воза саобраћа снежно гртало - на 30 km/h;
- 2) када се радни воз приликом рада креће на отвореној прузи или се повлачи у станицу, као и када се из станице поново враћа на пругу, брзина не сме бити већа од 30 km/h;
- 3) када се у воз увршћују кола за која су посебно прописане највеће допуштене брзине, брзина не сме бити већа од њихове највеће допуштене брзине;
- 4) када је у станици или на прузи одређена лагана вожња, брзина не сме бити већа од прописане за то место;
- 5) када возови изузетно саобраћају као ванредни у времену када на прузи није предвиђен саобраћај возова за време прекида рада, брзина не сме бити већа од 30 km/h;
- 6) када се с обзиром на сигурност воза и видљивост сигнала на прузи мора смањити брзина услед магле и вејавице - на брзину при којој се могу запазити сигнали;
- 7) када воз изузетно пролази станицу без заустављања, брзина воза не сме бити већа од 30 km/h у случају када је видик спречен, осим ако се врши предсигналисање излазног сигнала;
- 8) када возови редовно улазе на главне следеће колосеке или на главне колосеке подељене на ограничене одсеке пута вожње у случају пријема воза на први одсек подељеног колосека у смеру кретања воза када је обезбеђен пут претрчавања од најмање 50 m, као и у случају када теретни возови улазе на главне колосеке када им на излазној страни није стално обезбеђен пут претрчавања, брзина воза не сме бити већа од 30 km/h;
- 9) када возови улазе на колосеке заузете другим возом или возилима, као и на главне колосеке подељене на ограничене одсеке пута вожње у случају пријема воза на први одсек подељеног колосека у смеру кретања воза када није обезбеђен пут претрчавања од најмање 50 m, брзина не сме бити већа од 10 km/h;
- 10) када воз изузетно мора ући у станицу са нарочитом опрезношћу, брзина не сме бити већа од 10 km/h;
- 11) када се воз гура - на 25 km/h;
- 12) у случају квара чеоних сигнала ноћу - на 15 km/h, до прве наредне станице, а даља вожња је забрањена;
- 13) када воз пролази службено место за време прекида службе – на 30 km/h;
- 14) када је код вучног возила неисправан уређај за давање звучних сигнала (сирена) - на 30 km/h, до прве наредне станице, а даља вожња је забрањена;
- 15) када је код вучног возила неисправан будник - на 60 km/h, до прве наредне станице, а даља вожња је забрањена;
- 16) када је код вучног возила или на прузи неисправан аутостоп-уређај - на 100 km/h;
- 17) када воз саобраћа неправилним колосеком на отвореној прузи брзина не сме бити већа од 100 km/h;
- 18) код проласка службеног места при саобраћају по неправилном колосеку без задржавања - према одредбама члана 117. став 2. овог правилника;
- 19) при употреби запрежне локомотиве према највећој допуштеној брзини запрежне локомотиве;
- 20) када воз саобраћа са закваченом потискивалицом и укљученом у ваздушни вод, а постоји радио веза између возне локомотиве и потискивалице – на 80 km/h;
- 21) када воз саобраћа са закваченом потискивалицом и укљученом у ваздушни вод, а не постоји радио веза између возне локомотиве и потискивалице – на 60 km/h;
- 22) када воз саобраћа са незакваченом потискивалицом – на 50 km/h;
- 23) када је на крају воза уврштена нерадна локомотива - на 60 km/h;

- 24) када је на крају воза уврштена радна локомотива - на 80 km/h;
25) када воз саобраћа са парном локомотивом са тендером окренутим напред, а тендер је са обртним постољима – на 60 km/h;
26) када воз саобраћа са парном локомотивом са тендером окренутим напред, а тендер је без обртних постоља – на 50 km/h;

Брзина вожње преко скретница Члан 117.

Брзина вожње преко скретница зависи од техничких својстава и стања скретница, врсте осигурања, да ли су у зависности са главним сигналимa за вожњу у правац и у скретање при вожњи уз језичак и да ли је вожња у правац или у скретање.

Брзина вожње преко притврђених и неосигураних скретница за вожњу у правац једнака је допуштеној брзини за вожњу у скретање и не сме бити већа од 50 km/h.

Брзина вожње у правац преко поуздано закључаних и поуздано притврђених скретница једнака је највећој допуштеној брзини на пружи, уколико није ограничена конструктивним особинама скретнице (полупречник скретничке кривине, укрсне скретнице, скретнице с језичцима на зглоб и остали технички разлози).

У службеним местима која нису опремљена излазним сигналимa брзина вожње преко скретница не сме бити већа од 100 km/h.

Брзине преко скретница вожњом у скретање код поуздано закључаних и поуздано притврђених скретница сматрају се ограниченим брзинама и редовно су мање од прописаних брзина при вожњи у правац, зависно од полупречника кривине и конструктивних особина скретнице.

Брзине преко скретница означавају се у реду вожње.

Вожња ограниченом брзином важи за цело станично подручје, односно до или од првог наредног двозначног сигнала у станици који сигналише одговарајућу брзину преко припадајућег скретничког подручја.

При одређивању брзине преко скретничког односно станичног подручја меродавна је она скретница преко које се мора возити најмањом брзином.

Када сигнал који штити подручје скретнице показује сигнални знак за забрањену вожњу или је означен сигналом ознаком: „Сигнал не важи”, а постоји контрола да су скретнице у правилном и исправном положају, скретнице се сматрају притврђеним и брзина преко њих одређена је ставом 2. овог члана.

Ако нема контроле да су скретнице у правилном и исправном положају, а вожња преко скретница је дозвољена, брзина преко скретница у путу вожње не сме бити већа од 10 km/h.

Обавештавање возног особља о промени брзине преко скретница Члан 118.

Ако се преко скретница мора изузетно возити брзином мањом од брзине означене у реду вожње (нарочита опрезност, пресецање осигуране скретнице, искључење из сигнално-сигурносних уређаја, вожња неправилним колосеком, квар сигнала који штити подручје скретница и сл.), о дозвољеној брзини преко скретница особље вучног возила се обавештава општим налогом у станици у којој воз по реду вожње пре тога последњи пут стаје.

Ако особље вучног возила није обавештено општим налогом, воз се мора зауставити пред улазним сигналом, односно на даљини зауставног пута ако нема улазног сигнала, а затим се особље вучног особља обавештава о вожњи смањеном брзином.

О уласку у скретање, односно о вожњи ограниченом брзином особље вучног возила се обавештава општим налогом само код поуздано закључаних и поуздано притврђених скретница код којих сигнални знаци главних сигнала за вожњу ограниченом брзином нису предсигналисани сигналним знацима предсигнала.

Увођење лагане вожње Члан 119.

Када на пружи или колосеку наступи потреба да се уведе лагана вожња, исту уводи:

- 1) овлашћени радник за одржавање пруге, ако се лагана возња уводи због стања пруга односно колосека;
- 2) овлашћени радник за одржавање контактне мреже, ако се лагана возња уводи због стања контактне мреже;
- 3) овлашћени радник за одржавање сигнално-сигурносних постројења, ако се лагана возња уводи због стања сигнално-сигурносних постројења.

При увођењу лагане возње утврђују се километарски положаји и службена места између којих се уводи лагана возња односно колосек или део станичног подручја где се смањује брзина, привремена брзина и време почетка важења лагане возње.

О увођењу лагане возње одговорни радник који уводи лагану возњу обавештава суседна службена места а на ТК-пругама и ТК-диспечера.

Лагана возња може бити уведена и само у одређеном периоду дана или да важи само за одређене возове и слично, због извођења радова, одржавања постројења или других разлога.

Лагану возњу из става 4. овог члана озваничава управљач железничке инфраструктуре пре планираних радова и притом се, према потребама, прописују и други услови за безбедно извршење саобраћаја.

Лагане возње из става 4. овог члана сигналишу се у време њихове важности.

Ако се на истом делу пруге по захтевима разних служби морају увести лагане возње са различитим брзинама, уводи се и озваничава она која је са најмањом брзином.

Обавештавање о уведеној лаганој возњи Члан 120.

О увођењу лагане возње обавештава се служба управљача железничке инфраструктуре надлежна за озваничавање лагане возње, која одмах по сазнању за њу обавештава:

- 1) ранжирне и распоредне станице и сва службена места на распоредном одсеку на ком је уведена лагана возња;
- 2) надлежне оперативне службе;
- 3) заинтересоване железничке превознике;
- 4) своје заинтересоване јединице.

Обавештавање возног особља о уведеној лаганој возњи врше:

- 1) у време од увођења до озваничавања лагане возње, суседне станице односно полазне станице на истом распоредном одсеку, распоредне или станице у којима воз последњи пут стаје а по захтеву станице која је обавештена о увођењу лагане возње;
- 2) у време после озваничавања лагане возње, полазне станице на распоредном одсеку на којем је и лагана возња односно распоредне станице или станице које управљач железничке инфраструктуре одреди при озваничавању лагане возње.

Сигналисање лагане возње Члан 121.

Сигналисање лаганих возњи у надлежности је службе за одржавање пруге.

Када се сигналисање лагане возње врши због потреба службе контактне мреже или сигнално-сигурносних постројења, те службе захтевају сигналисање лаганих возњи од службе за одржавање пруге.

Укидање лагане возње Члан 122.

Лагану вожњу укида одговорни радник службе која је лагану вожњу увела, о томе обавештава све заинтересоване из члана 120. став 1. овог правилника и тражи озваничење укидања лагане вожње од стране надлежне службе управљача железничке инфраструктуре.

Одмах по укидању лагане вожње престаје њено сигнализација и престаје обавештавање возног особља на основу захтева станице која је обавештена о укидању лагане вожње односно озваничења о укидању лагане вожње.

ХШ. РЕГУЛИСАЊЕ САОБРАЋАЈА ВОЗОВА

1. Опште одредбе о регулисању саобраћаја возова

Начин регулисања саобраћаја возова

Члан 123.

Саобраћај возова регулише се тражењем и давањем допуштења односно приволе, авизирањем возова, односно предавизирањем и пријављивањем возова и давањем одјаве.

Допуштења, авизе, предавизе, пријаве и одјаве даје и прима лично отправник возова а пријаве и одјаве даје и прима одјавничар.

Узастопни возови могу саобраћати један за другим само у просторном размаку.

У одређеним случајевима (нпр. снежна гртала) возови могу саобраћати и у временском размаку.

Просторни размак

Члан 124.

За регулисање слеђења возова у просторном размаку, пруге могу бити подељене на:

1) станичне просторне одсеке, у којима две суседне станице регулишу слеђење возова у станичном размаку;

2) одјавне просторне одсеке, у којима две суседне одјавнице, или станица и суседна одјавница регулишу слеђење возова у одјавном размаку;

3) блоковне просторне одсеке, код којих се саобраћај узастопних возова регулише аутоматским постављањем просторних сигнала да показују сигнални знак за забрањену односно дозвољену вожњу од стране воза.

Поред просторног размака, код слеђења возова у одјавном и блоковном размаку треба обезбедити још и размак у времену слеђења возова да се избегне њихово заустављање испред просторних сигнала због неједнаког времена путовања возова кроз просторне одсеке (интервали слеђења).

У једном просторном одсеку, на истом колосеку и у исто време, сме се налазити само један воз.

Допуштење, привола, авиза и одјава

Члан 125.

Тражење и давање допуштења или приволе обавезно је на једноколосечним пругама и на двоколосечним пругама при једноколосечном и обостраном саобраћају.

На појединим пругама управљач железничке инфраструктуре може прописати обавезу тражења и давања допуштења и поред тражења и давања приволе.

Авизирање и давање одјаве обавезно је на свим пругама, а и пријављивање возова уколико ови саобраћају у одјавном размаку и поред тражења и давања приволе.

Састајање возова

Члан 126.

Састајање возова је заједнички назив за укрштавања, претицања, мимоилажења и сустизања.

Укрштавање возова је састајање два воза из супротних смерова у станицама при једноколосечном саобраћају.

Воз има укрштавање у својој полазној станици ако воз супротног смера долази

истим колосеком у времену од 15 минута и мање пре његовог поласка, односно у својој крајњој станици када воз супротног смера одлази истим колосеком у времену од 15 минута и мање по његовом доласку.

Воз у својој крајњој станици нема укрштавање са возом супротног смера који полази у времену од 15 минута или мањем, уколико је воз супротног смера састављен од исте гарнитуре и истог вучног возила.

Претицање возова је састајање два или више возова истог смера у станици једноколосечне или двоколосечне пруге из које се узастопни воз отпрема испред раније приспелог претходног воза.

Мимоилажење возова је састајање два воза супротних смерова на двоколосечним, односно паралелним пругама, у станици или на отвореној прузи, када један и други воз саобраћају својим одређеним колосеком пре и после оваквог састајања.

Сустизање возова је састајање два или више возова истог смера у станици једноколосечне или двоколосечне пруге у случају када се воз који је раније приспео отпрема пре воза који је приспео касније, односно на паралелним пругама састајање два воза истог смера на отвореној прузи или у станици када и један и други воз саобраћа својом одређеном пругом.

Утврђивање укрштавања и обавештавање возног особља о променама укрштавања Члан 127.

На пругама опремљеним АПБ, МЗ односно ТК-уређајима, саобраћај возова се регулише без утврђивања укрштавања и без обавештавања особља вучног возила о променама укрштавања.

На пругама које нису опремљене АПБ, МЗ односно ТК-уређајима, саобраћај возова се регулише без утврђивања укрштавања и без обавештавања особља вучног возила о променама укрштавања под следећим условима:

1) тражење и давање допуштења, давање одјава, авиза и предавиза врши се путем телефона укљученим у регистрофон;

2) у станицама без излазног сигнала излазни скретничар мора давати сигнални знак: „Напред” возовима који станицу пролазе или изузетно пролазе без задржавања;

3) ако се у појединим службеним местима прекида служба, возно особље се обавештава о свим променама које се односе на службена места у којима ће се воз наћи за време прекида службе

На пругама које не испуњавају услове из става 2. овог члана, врши се утврђивање укрштавања и обавештавање возног особља о променама укрштавања.

2. Регулисање саобраћаја возова на пругама опремљеним аутоматским пругним блоком, уређајем међустаничне зависности и телекомандом

Опште одредбе о регулисању саобраћаја возова Члан 128.

Регулисање саобраћаја возова врши отправник возова са станичне поставнице, а на ТК-прузи ТК-диспечер са централне поставнице осим у ~~граничним, посебним и привременим посебним ТК-станицама~~ станицама које нису укључене у ТК-уређај.

На ТК-пругама ТК-станице могу бити поседнуте овлашћеним станичним радником који учествује у регулисању саобраћаја по наређењу ТК-диспечера.

Привола, допуштење, авиза и одјава Члан 129.

Пре отпреме воза из станице на једноколосечној прузи и на двоколосечној прузи са обостраним саобраћајем мора се тражити привола од суседне станице.

Привола је одређивање смера кретања возова између суседних станица помоћу сигнално-сигурносних уређаја. Привола се тражи и даје употребом одговарајућих тастера на станичној, односно централној поставници. Давањем приволе сви просторни сигнали за односни смер постављају се да показују сигнални знак за дозвољену вожњу. Истовремено се онемогућује да излазни сигнали станице која је дала приволу, као и сви просторни сигнали у смеру станице која је тражила приволу, показују сигнални знак за дозвољену вожњу.

Привола се тражи само за први воз због чије отпреме се мора изменити постојећи

смер вожње за који је постојала привола. Привола дата за одређени смер важи до промене смера.

Станица која тражи приволу, на захтев станице од које се тражи привола, исту обавештава за који воз тражи приволу.

На двоколосечној прузи при вожњи по правилном колосеку привола се не тражи нити се даје.

За помоћне возове, возове којима се превози нарочита пошиљка, возове са прекораченом дужином, и возове који саобраћају пре времена обавезно је тражење и давање допуштења на начин прописан чл. 135, 137, 138 и 141. овог правилника.

Авизе и предавизе дају се на начин прописан чланом 142. овог правилника.

Ослобађање првог просторног одсека од воза који се отпреми из станице, што се на одређени начин показује на поставници, представља одјаву за односни воз.

Узастопни воз се може отпремити из станице чим се испуне услови из става 8. овог члана имајући у виду и прописане интервале слеђења.

Наређење за одлазак воза пре времена на ТК-пругама, ТК-диспечер даје постављањем излазног сигнала да показује сигнални знак за дозвољену вожњу.

Пријем и отпрема возова

Члан 130.

Возови се по правилу примају и отпремају са колосека који су опремљени излазним сигналимa.

Изузетно од одредбе става 1. овог члана, возови могу бити примљени на колосек који није опремљен излазним сигналом под условом да се обезбеди улазни пут вожње, ограничи брзина преко скретничког подручја и да је особље вучног возила о томе обавештено.

Изузетно од одредбе става 1. овог члана, возови могу бити отпремљени са колосека који нису опремљени излазним сигналом под условом да се обезбеди излазни пут вожње, ограничи брзина преко скретничког подручја, а на пругама са уређајем АПБ и ограничи брзина до првог просторног сигнала према прегледности пруге но највише до 30 km/h, обезбеди саобраћај на путним прелазима, обезбеди интервал слеђења возова и изврши директна отпрема воза.

Поступак пријема и отпреме возова на и са колосека који нису опремљени излазним сигналимa прописује се, у зависности од месних прилика, пословним редом станице.

Немогућност пријема воза

Члан 131.

Отправник возова наредне станице, на основу праћења хода свих возова, процењује да ли може примити све узастопне возове. За узастопни воз за који се не тражи привола, а који се из оправданих разлога не може примити у станицу, отправник возова благовремено, на основу праћења хода возова, обавештава позадњу суседну станицу речима:

„Нека чека воз бр. (презиме отправника возова)”.

Чим се створи могућност за пријем односног воза, отправник возова даје, без тражења, допуштење:

„Воз бр. примам (презиме отправника возова)”.

Тражење допуштења на ТК-пругама

Члан 132.

На ТК-пругама, осим приволе смера вожње, обавезно је да отправник возова тражи и допуштење од ТК- диспечера у случају:

- 1) граничне ТК-станице за све возове који се отпремају на ТК-деоницу;
- 2) посебних ТК-станица за возове којима је то полазна станица;
- 3) привремених посебних ТК-станица ако се на неком делу ТК-деонице на два или више међустаничних растојања привремено не може регулисати саобраћај путем

телекоманде за све возове док траје такво стање и то за возове који саобраћају на део ТК-деонице на коме саобраћај регулише ТК-диспечер.

На ТК-пругама, осим приволе смера вожње, обавезно је да ТК-диспечер тражи и допуштење од отправника возова у случају:

1) граничне ТК-станице за све возове који се отпрамају са ТК-деонице;

2) посебних ТК-станица за возове којима је то крајња станица;

3) привремених посебних ТК-станица ако се на неком делу ТК-деонице на два или више међустаничних растојања привремено не може регулисати саобраћај путем телекоманде за све возове док траје такво стање и то за возове који саобраћају на део ТК-деонице на коме се не може регулисати саобраћај путем телекоманде.

Између суседних посебних ТК-станица допуштења се не траже нити дају када нема сметњи или кварова на сигнално-сигурносним уређајима.

Одредбе ст. 1 и 2. овог члана које се односе на граничну ТК-станицу важе и за одвојну ТК-станицу када отпрама и прима возове на и са ТК-пруге.

Авизирање и предавизирање возова на ТК-пругама

Члан 133.

Отправник возова граничне ТК-станице, посебне ТК-станице или привремене посебне ТК-станице, авизирање врши ТК-диспечеру и првом наредном службеном месту које је поседнуто.

Овлашћени станични радник авизирање врши првом наредном службеном месту које је поседнуто.

ТК-диспечер авизирање врши отправнику возова граничне ТК-станице, посебне ТК-станице или привремене посебне ТК-станице за све возове који се отпрамају према тим станицама, а овлашћеном станичном раднику првог наредног поседнутог службеног места само у случајевима ако је у непосредној ТК-станици извршено претицање.

Одредбе ст. 1 до 3. овог члане важе и за предавизирање возова.

Одредбе ст. 1 и 3. овог члана које се односе на граничну ТК-станицу важе и за одвојну ТК-станицу када отпрама и прима возове на и са ТК-пруге.

Аутоматски режим рада

Члан 134.

На пругама са аутоматским пружним блоком, на пругама са међустаничном зависношћу као и на пругама са телекомандом без обзира да ли се саобраћај регулише у блоковним просторним одсецима или станичним просторним одсецима у систему међустаничне зависности, могуће је у појединим службеним местима остварити аутоматско обезбеђење путева вожње од стране воза. Путеви вожњи који се могу аутоматски обезбедити од стране воза, начин укључивања и искључивања оваквог режима рада и остали услови детаљније се прописују одредбама упутства из члана 10. став 2. овог правилника и пословним редом станице.

У службеним местима у време када се предвиђа укрштавање возова ниједан од режима аутоматског обезбеђења путева вожњи не сме бити укључен све док се планирано укрштавање возова не изврши.

3. Регулисање саобраћаја возова на пругама које нису опремљене уређајима аутоматског пружног блока, међустаничне зависности и телекоманде

Допуштење

Члан 135.

На једноколосечним пругама, на двоколосечним пругама при једноколосечном саобраћају, као и на двоколосечним пругама при двоколосечном саобраћају када то управљач железничке инфраструктуре одреди, отправник возова пре отпреме воза тражи допуштење од наредне станице.

За помоћне возове допуштење се тражи и даје на свим пругама. Тражење допуштења на двоколосечним и паралелним пругама за возове са нарочитим пошиљкама са прекорачењем товарног профила је обавезно.

Допуштење се тражи пре давања сигналног знака за објављивање вожње воза електричним сигналним звоном, али највише на 10 минута пре поласка воза.

Давање допуштења је потврда наредне станице да није отпремила и да неће отпремити супротни воз, маневарски састав или пружно возило у смеру станице која тражи допуштење и да понуђени воз може примити у станицу.

Допуштење се тражи фонограмом:

„Примате ли воз број (презиме отправника возова)“.

Допуштење се даје фонограмом:

„Воз број примам (презиме отправника возова)“.

Ако упитана станица из неког разлога не може дати допуштење за понуђени воз, она на понуду одговара фонограмом:

„Нека чека воз број(презиме отправника возова)“.

Када престане разлог због којег је одбијен пријем воза, упитана станица сама даје допуштење за претходно понуђен воз са допуњеним одговарајућим обавештењем.

У службеним местима која су осигурана само прилазним сигналимa, допуштење за воз се може дати само уз претходно обезбеђени пут вожње за тај воз у случају да се општим налогом не наређује заустављање воза код прилазног сигнала.

Ако се предвиђа да воз по добијању допуштења неће моћи да пође у року од 10 минута, онда се о томе обавештава станица која је дала допуштење фонограмом:

„Поништава се допуштење за воз број (презиме отправника возова)“.

Допуштење у случају незаквачене потискивалице

Члан 136.

Када незаквачена потискивалица продужује вожњу за возом до суседне станице допуштење се тражи фонограмом:

„Примате ли воз број са незакваченом потискивалицом (презиме отправника возова)“.

Упитана станица даје допуштење фонограмом:

„Воз број са незакваченом потискивалицом примам (презиме отправника возова)“.

Када незаквачена потискивалица потискује воз само до одређеног места на отвореној прузи одакле се враћа натраг у станицу допуштење се тражи фонограмом:

„Примате ли воз број са незакваченом потискивалицом која се враћа (презиме отправника возова)“.

Упитана станица даје допуштење фонограмом:

„Воз број са незакваченом потискивалицом која се враћа примам (презиме отправника возова)“.

Допуштење у случају нарочите пошиљке

Члан 137.

Код тражења и давања допуштења за воз којим се превози нарочита пошиљка, у фонограмима из члана 135. овог правилника иза броја воза наводи се **„са нарочитом пошиљком по телеграму бр од дана.....“**.

Пре отпреме воза са нарочитом пошиљком са прекорачењем товарног профила за који је забрањено мимоилажење са свим возовима на отвореној прузи, станица која отпрема воз на двоколосечним и паралелним пругама даје суседној станици упозорење:

„Воз број са нарочитом пошиљком поћи ће из станице у ... ч. ... мин. До приспећа у станицу други колосек (паралелна пруга) од ... ч. ... мин. до ... ч. ... мин. непроходан за све возове и пружна возила (презиме отправника возова)“.

Станица којој се даје упозорење из става 2. овог члана потврђује пријем истог речју **„разумео“**.

Ако пруге иду паралелно само једним делом отворене пруге, станица заједничка за обе пруге даје упозорење из става 2. овог члана суседној станици једне и друге пруге када она отпрема воз са нарочитом пошљицом.

Када станица из става 4. овог члана прими упозорење из става 2. овог члана од суседне станице једне пруге, дужна је да упозорење да одмах суседној станици друге пруге.

Одмах по датом допуштењу, односно по пријему упозорења за воз са нарочитом пошљицом са прекорачењем товарног профила, отправник возова ставља на телефон или блоковни уређај таблицу са натписом: „ВОЗ СА НАРОЧИТОМ ПОШЉИКОМ”, коју скида тек када воз приспе у наредну станицу.

Допуштење у случају воза са прекораченом дужином, закваченом потискивалицом или отпреме по неправилном колосеку
Члан 138.

Када воз саобраћа са прекораченом дужином или са закваченом потискивалицом као и када се воз отпрема неправилним колосеком, при тражењу и давању допуштења фонограми из члана 135. овог правилника допуњују се одговарајућим обавештењем.

Допуштење у случају укрштавања возова
Члан 139.

Код укрштавања возова одјава се даје и допуштење тражи једновременно фонограмом:
„Воз број овде, примате ли воз број (презиме отправника возова)”.

Када се воз отпрема непосредно по доласку воза из супротног смера, допуштење се тражи и пре одјаве и то условно:

„Када приспе воз број примате ли воз број (презиме отправника возова)”.

Пристанак условног допуштења гласи:

„Када воз број приспе тамо, примам воз број (презиме отправника возова)”.

Забрањено је тражење и давање условног допуштења пре доласка потискивалице која се са отворене пруге враћа у станицу.

Допуштење у случају отпреме узастопних возова
Члан 140.

Код отправљања узастопних возова у станичном размаку допуштење се тражи тек после примљене одјаве од наредне станице за претходни воз.

При отправљању узастопних возова у одјавном размаку допуштење се тражи после примљене одјаве за претходни воз од прве наредне одјавнице.

Допуштење за узастопни воз се може тражити после авизирања воза наредној станици једновременно фонограмом:

„Воз број оде у (час и минут) и када приспе тамо примате ли узастопни воз број (презиме отправника возова)”.

У случају из става 3. овог члана допуштење за узастопни воз даје се заједно са одјавом за претходни воз фонограмом:

„Воз број овде, примам воз број (презиме отправника возова)”.

Ако упитана станица не може дати допуштење, даје се фонограм из става 7. члана 135. овог правилника или се одбијање пријема воза даје заједно са одјавом фонограмом:

„Воз број овде, нека чека воз број(презиме отправника возова)”.

Допуштење за узастопни воз који саобраћа иза воза са незакваченом потискивалицом тражи се и даје по повратку потискивалице са отворене пруге у станицу која тражи допуштење. Сваки повратак потискивалице са отворене пруге у станицу по извршеном потискивању јавља се суседној станици.

Допуштење у случају отпреме воза пре времена
Члан 141.

Допуштење за отпрему воза пре времена тражи се од суседне станице фонограмом:
„Примате ли воз број мин пре времена (презиме отправника возова)”.

Ако суседна станица може да прими воз пре времена даје пристанак:
„Воз број примам ... мин пре времена (презиме отправника возова)”.

Авиза и предавиза
Члан 142.

Службена места која директно учествују у регулисању кретања возова пријављују одлазак воза наредним службеним местима и путним прелазима. Пријављивање одласка воза назива се авиза. Она се даје одмах по одласку односно проласку воза.

Авиза се даје фонограмом:

„Воз број оде (прође) Р, или у (час и минут), или пре времена у (час и минут)“.

Обавештавање чувара прелаза о одласку воза из станице врши се сигналним знацима електричног сигналног звона.

Ако је време вожње између два службена места, односно службеног места које отпрема воз и путног прелаза мање од пет минута, онда службено место даје извештај о одласку воза најкасније пет минута пре његовог вероватног одласка.

Извештај из става 4. овог члана назива се предавиза.

На пругама које нису опремљене звоновним водовима и уређајима за давање сигналних знакова за објављивање вожње возова, као и у случају када су ти уређаји у квару, предавизирање путним прелазима врши се увек без обзира на време вожње воза до путног прелаза.

Предавиза се даје фонограмом:

„Воз број полази из (назив службеног места) у (час и минут) – (презиме радника)“.

У случајевима када се даје предавиза, изостаје давање авизе ако је воз отпремљен у време најављено предавизом, а у противном мора се извршити и авизирање воза.

Авизе и предавизе које се дају одјавницама или примају од њих не евидентирају се у суседним станицама, сем предавизе у случају када одјавничар обезбеђује саобраћај на путном прелазу.

Предавизирање путним прелазима врши се тако благовремено да се потврда од путних прелаза добије пре постављања главних сигнала за пролаз односно излаз воза, било да се ови сигнали постављају да показују сигнални знак за дозвољену вожњу одвојено или истовремено са постављањем пута вожње.

Обезбеђење пута вожње и сигнални знаци главних сигнала станице која даје предавизу не зависе од предавизирања службеним местима која су заштићена главним сигнаlima.

Потврду предавизирања дају само путни прелази по извршеном обезбеђењу саобраћаја на путном прелазу ако је време вожње мање од пет минута и службена места која нису заштићена главним сигнаlima. Потврда се даје под бројем, са називом путног прелаза односно службеног места и презименом радника. Ако је телефонски вод укључен у регистрофон број се не даје а предавиза и потврда се не евидентирају.

Ако је споразумевање са путним прелазом немогуће, станица поступа као да је обавештена да саобраћај на путном прелазу није обезбеђен. Ако се чувар прелаза не јавља за пријем предавизе, а средства за споразумевање су исправна, поступа се као када је споразумевање немогуће.

Одјава
Члан 143.

Станице и одјавнице одјавом потврђују свом позадњем службеном месту да је позадни просторни одсек слободан.

Одјава се увек даје само од једног до другог поседнутог службеног места посебно за сваки воз, одмах по његовом приспећу односно проласку.

Када је воз потпуно и цео ушао у станицу и када је за њим улазни сигнал постављен да показује сигнални знак „Стој“, отправник возова обавештава позадњу станицу односно одјавницу фонограмом:

„Воз број овде (презиме отправника возова)“.

Воз је потпуно и цео ушао у станицу када је и последње возило са завршним сигналом прешло одговарајуће међике односно границе изолованих одсека.

Ако за возом иде и потискивалица, онда се улазни сигнал сме поставити да показује сигнални знак за забрањену вожњу и одјава дати тек када је приспела и потискивалица. Уколико се воз потискује са незакваченом потискивалицом одјава гласи:

"Воз број и потискивалица овде (презиме отправника возова)".

Ако пруге иду паралелно само једним делом отворене пруге између две станице, станица која је отпремила воз у који је увршћена нарочита пошиљка са прекорачењем товарног профила, по добијеној одјави од наредне станице обавештава о томе наредну станицу друге паралелне пруге фонограмом:

„Воз број са нарочитом пошиљком приспео у станицу (презиме отправника возова)”.

Ако одјава није добијена на време онда исту треба пожурити са три кратка звоњења: „...” (пожуривање одјаве).

Станица која прими знак из става 7. овог члана даје према стању ствари одјаву или пет кратких звоњења: „.....” и телефонски извештај:

„Не, пруга заузета (презиме отправника возова)”.

Ако је према пријави одласка воза (авизи) позадње станице прошло пет минута од времена вероватног доласка (проласка) воза у станицу а воз није приспео, службено место које очекује долазак (пролазак) воза одмах извештава позадњу станицу да воз још није приспео и то не чекајући пожуривање одјаве од стране позадњег службеног места. Исти је поступак и када станица предвиђа да пред улазним сигналом задржи воз дуже од пет минута.

Ако је воз приспео у станицу или прошао станицу без једног или оба одбојника на последњем возилу, а није дато посебно обавештење о томе, отправник возова даје одјаву позадњој станици уз обавештење о недостатку одбојника.

4. Регулисање саобраћаја возова са утврђивањем укрштавања возова и обавештавањем возног особља о променама укрштавања

Опште одредбе о укрштавању возова Члан 144.

Укрштавање возова може бити:

- 1) редовно укрштавање - укрштавање возова које је предвиђено редом вожње;
- 2) одређено укрштавање - укрштавање возова које није превиђено редом вожње већ се мора одредити због тога што воз није завршио вожњу, због преласка воза на једноколосечну пругу или доласком са друге пруге, увођење воза у саобраћај, закашњења или привремене отпреме и слично;
- 3) премештено укрштавање - редовно или одређено укрштавање возова које се због закашњења или привремене отпреме возова мора преместити у друго службено место;
- 4) утврђено укрштавање - заједнички назив за премештено и одређено укрштавање;
- 5) отпало укрштавање - редовно или утврђено укрштавање које се неће остварити јер је један од возова завршио вожњу или је прешао на другу пругу или на двоколосечну пругу.

Укрсни воз је воз који, у случају утврђивања укрштавања на неку другу станицу, полази или пролази станицу редовног или већ утврђеног укрштавања не чекајући на долазак воза из супротног смера који се назива супротни воз.

Редовно укрштавање или утврђено укрштавање важи све дотле док се не изврши, не премести у друго службено место или док не отпадне, што значи да се из ових службених места укрсни воз може отпремити само онда када је супротни воз приспео или је укрштавање премештено или оно отпада.

Ако се редовно или већ утврђено укрштавање неће извршити услед закашњења или пре времена отпремљених возова, укрштавање се мора преместити.

Ако наступи случај да се возови због закашњења или отпреме пре времена морају укрстити, а укрштавање није предвиђено редом вожње, онда се такво укрштавање мора одредити.

Станица не сме отпремити воз пре приспећа оног супротног воза са којим није по реду вожње предвиђено укрштавање све док воз из супротног смера не приспе или док се укрштавање не одреди.

Уколико због закашњења или отпреме пре времена не дође до укрштавања возова зато што је један од возова завршио вожњу у својој крајњој станици или је прешао на другу пругу, односно на двоколосечну пругу, предвиђено укрштавање редом вожње или већ утврђено - отпада.

Отправник возова не сме да отпреми воз из станице редовног или утврђеног укрштавања без налога за укрштавање, а воз из супротног смера није приспео. Ако би

отправник возова то и хтео, онда ће машиновођа упозорити на то отправника возова и тражити налог за укрштавање.

Укрштавања појединих врста возова Члан 145.

Укрштавања и претицања која су предвиђена редом вожње посебног воза пуноважна су до њиховог извршења.

Ако се укрштавања из става 1. овог члана не могу извршити, морају се преместити као редом вожње предвиђена или раније утврђена.

Код подељених возова редом вожње предвиђено укрштавање сматра се оно које је уписано у ред вожње његовог основног воза.

Приликом утврђивања укрштавања за основни воз односно са основним возом истовремено се утврђује укрштавање и за подељени воз односно са подељеним возом.

Посебно утврђивање укрштавања само са подељеним возом врши се у случају ако подељени воз касни, а са основним возом је укрштавање извршено или је основни воз већ извршио вожњу.

Када подељени воз саобраћа испред основног воза утврђивање укрштавања се врши по одредбама става 4. овог члана, односно истовремено се утврђује укрштавање и за основни воз и за наредне подељене возове. Ако основни воз изостаје, укрштавање се утврђује за подељени воз, односно само са подељеним возом.

Утврђивање укрштавања Члан 146.

Утврђивање укрштавања се врши средствима за доказно споразумевање. Телефон без регистрофона може се користити само изузетно када је регистрофон у квару, као и у случају када пруга није опремљена регистрофоном и то само привремено до њене опреме.

Фонограм пристанка при утврђивању укрштавања на сопствену станицу пре давања, односно на другу станицу после пријема, отправник возова читко и без скраћеница уписује у телеграфско-телефонски дневник.

Примљени пристанак о укрштавању отправник возова станице која је нудила укрштавање уписује у телеграфско-телефонски дневник а затим га прочита станици која је дала пристанак ради сравњења, наводећи при том на крају фонограма „**примио (назив станице и презиме отправника возова те станице)**”.

~~У станицама где телеграфиста обавља телеграфску службу, телеграфиста може уписати фонограм пристанка при утврђивању укрштавања на сопствену станицу, али га не сме отпремити док отправник возова не прочита и потпише фонограм. Фонограм пристанка при утврђивању укрштавања на другу станицу телеграфиста по пријему уписује и одмах га даје отправнику возова на увид и потпис.~~

~~Фонограм понуде при утврђивању укрштавања на другу станицу телеграфиста даје по усаглашавању наређењу отправника возова.~~

Ако је станица опремљена само телефоном без регистрофона или је код телефона са регистрофоном регистрофон у квару или искључен, онда се утврђивање укрштавања врши у присуству сведока.

Ако се укрштавање утврђује на суседну станицу онда се као сведок позива позадна станица иза суседне станице. Уколико је суседна станица крајња станица, онда се као сведока позива неко службено место на отвореној прузи између обе станице (одјавница, стражарница и сл.). Ако и оваквих службених места нема, онда ће станица као сведока позвати једну од претходних станица. Уколико и овакве станице нема, онда се позива један од радника станице која прима укрштавање.

Сведоке позива станица која прима понуђено укрштавање.

Премештање и одређивање укрштавања Члан 147.

Премештање укрштавања врши станица редовног или утврђеног укрштавања.

Одређивање укрштавања врши:

- 1) полазна станица, за воз који треба да отпреми пре доласка воза из супротног смера са којим није предвиђено редовно укрштавање;
- 2) међустаница, када треба да отпреми воз пре него што је приспео воз из супротног смера коме је она крајња а ово укрштавање није редовно;

3) станица прелаза са двоколосечне на једноколосечну пругу, у случајевима из тач. 1 и 2) овог става и онда када се возови који прелаза са двоколосечне на једноколосечну пругу услед закашњења или отпреме пре времена морају укрштавати на једноколосечној прузи а то укрштавање није редовно;

4) одвојна станица, у случајевима из тач. 1 до 3) овог става и онда када се возови који прелаза са две или више пруга на заједничку једноколосечну пругу морају услед закашњења или отпреме пре времена укрштавати на истој (заједничкој) прузи;

5) станица која отпрема помоћни воз;

6) станица која отпрема воз по накнадном увођењу супротног подељеног воза чији је основни воз прошао ту станицу.

Понуда за укрштавање Члан 148.

Станици у коју се намерава преместити или одредити укрштавање даје се понуда:
„Воз број укрстиће се са возом број у (цео назив станице и презиме отправника возова)”.

Ако позвана станица може да прими понуђено укрштавање даће пристанак:
„Воз број укрстиће се са возом број у (цео назив станице), споразуман (презиме отправника возова)”.

Станица која прима понуђено укрштавање позива своју позадњу станицу, као и све међустанице до станице која утврђује укрштавање када се укрштавање утврђује на удаљенију станицу, да присуствују, односно да приме на знање утврђено укрштавање.

Када супротни воз не стаје у првој позадној станици, као и када укрсни воз не стаје у станици која нуди укрштавање, онда станица која прима укрштавање позива и оне станице у којима укрсни и супротни воз последњи пут стају, да присуствују утврђивању укрштавања.

Пошто су позване станице примиле на знање утврђено укрштавање, станица утврђеног укрштавања даје потврду називом станице, речју **„Разумео”** и презименом отправника возова.

Ако станица понуђено укрштавање не може да прими, даје следећи фонограм:

„Укрштавање у станици (назив своје станице) немогуће (презиме отправника возова)”.

Понуђено утврђивање сме да се одбије само у случају ако то стварно није могуће с обзиром на саобраћајне и месне прилике станице.

Позвана прва позадња станица, односно оне станице у којима супротни и укрсни воз по реду вожње последњи пут стају, возном особљу уручују налог за укрштавање.

Ако нека међустаница ма из ког разлога не буде присутна утврђивању укрштавања, укрштавање се може утврдити и без њеног присуства, али је станица која прима укрштавање мора накнадно позвати и обавестити.

Ако утврђивању укрштавања ма из ког разлога не присуствују позадне станице, укрштавање се може утврдити и без њих, али станице које утврђују укрштавање, у циљу обавештавања особља вучног возила о утврђеном укрштавању налогом за укрштавање, поступају по одредбама члана 153. овог правилника.

Утврђивање укрштавања може се вршити на суседну или на ма коју удаљенију станицу, али само у границама распоредног одсека.

Важење укрштавања Члан 149.

Укрштавање је пуноважно од тренутка када станица која је понудила укрштавање прими пристанак од станице којој је укрштавање понуђено.

Ако се већ утврђено укрштавање не може извршити, онда ће га станица утврђеног укрштавања преместити на неку другу станицу.

Станице које врше премештање и одређивање укрштавања благовремено утврђују укрштавање како возови не би каснили због тога.

Отправник возова полазне, распоредне, односно станице у којој воз по реду вожње последњи пут стаје, у случају закашњења или саобраћаја пре времена која повлаче промену укрштавања, упозорава станицу редовног или већ утврђеног укрштавања да благовремено утврди укрштавање, како би се возно особље још у његовој станици обавестило налогом за укрштавање.

Отпадање укрштавања Члан 150.

Редовно или утврђено укрштавање отпада:

1) у станици прелаза са једноколосечне на двоколосечну пругу, када се оно неће извршити због тога што је воз са једноколосечне пруге прешао на двоколосечну пре него што је стигао воз са двоколосечне пруге;

2) у одвојној станици, када се оно неће извршити због тога што је воз са заједничког дела пруге прешао на своју одвојну пругу пре него што је стигао воз из супротног смера са неке друге пруге;

3) у крајњој станици једног воза који је завршио вожњу па се због насталог закашњења или отпреме пре времена временски размак између његовог доласка и поласка воза из супротног смера, коме је ова станица полазна или међустаница, повећао на више од 15 минута.

Ако су укрштавања предвиђена или утврђена у станицама пре станице прелаза, одвојне станице или крајње станице, па се због закашњења или отпреме пре времена неће извршити у овим станицама, морају се преместити до станице прелаза, одвојне станице односно у крајњу станицу.

Обавештавање о отпадању укрштавања Члан 151.

Станице прелаза са двоколосечне на једноколосечну пругу и одвојне станице обавештавају о отпадању укрштавања општим налогом особље вучног возила само оних возова који прелазе на једноколосечну пругу односно на заједничку пругу.

У општем налогу којим се обавештава особље вучног возила о отпадању укрштавања уписује се:

„Укрштавање са возом број отпада пошто је прешао на двоколосечну пругу, односно на пругу (назив пруге), односно пошто је завршио вожњу”.

Крајње станице о отпадању укрштавања не обавештавају особље вучног возила општим налогом већ у путни лист одлазећег воза отправник возова убележава супротни воз као састајући и потписује путни лист, изузев у случају из ст. 5 и 6. овог члана.

Станица прелаза односно одвојна станица не сме отпремити оне возове који се морају обавестити о отпадању укрштавања док особљу вучног возила тих возова не уручи општи налог о отпадању укрштавања.

Када воз чије особље вучног возила треба обавестити општим налогом о отпадању укрштавања пролази станицу прелаза са двоколосечне на једноколосечну пругу или одвојну станицу без задржавања, онда се особље вучног возила обавештава путем позадне станице у којој воз по реду вожње последњи пут стаје.

На начин прописан ставом 5. овог члана поступа се и у случају када укрштавање отпада у крајњој станици која је међустаница за супротни воз који у њој не стаје.

Извештај којим се обавештава позадна станица гласи:

„Укрштавање воза број са возом број отпада јер је прешао на (своју пругу или на двоколосечну пругу), односно јер је завршио вожњу (презиме отправника возова)”.

Налог за укрштавање Члан 152.

Налогом за укрштавање обавештава се особље вучног возила укрсног и супротног воза о премештену или одређеном укрштавању.

Ако није потребно да се из неких других разлога особље вучног возила обавештава општим налогом, оно се налогом за укрштавање може обавестити о уласку, односно уласку или изласку у скретање, као и о изузетном заустављању воза у станици утврђеног укрштавања.

Налог за укрштавање служи још и за упозорење особљу вучног возила посебног воза и супротних возова на редом вожње предвиђена укрштавања.

Уручивање налога за укрштавање Члан 153.

Налогом за укрштавање особљу вучног возила укрсног воза уручује станица која

премешта односно одређује укрштавање.

Ако укрсни воз пролази без задржавања кроз станицу која је преместила или одредила укрштавање, налог за укрштавање уручује она позадна станица у којој укрсни воз последњи пут стаје и која је позвана да присуствује утврђивању укрштавања.

Уколико позадна станица из става 2. овог члана ма из ког разлога није могла уручити налог за укрштавање или није присуствовала утврђивању укрштавања, онда станица која је утврђивала укрштавање зауставља укрсни воз и особљу вучног возила уручује налог за укрштавање.

Отправник возова позадне станице који је присуствовао утврђивању укрштавања обавештава станицу која је утврђивала укрштавање да ли је укрсном возу уручен налог за укрштавање или не.

Особље вучног возила супротног воза обавештава се о утврђеном укрштавању налогом за укрштавање пре него што његов воз стигне у станицу утврђеног укрштавања.

Отправник возова позадне суседне станице, односно оне позадне станице у којој супротни воз последњи пут по реду вожње стаје, а који је био позван да присуствује утврђивању укрштавања, уручује налог за укрштавање особљу вучног возила воза из става 5. овог члана.

О извршеном обавештавању налогом за укрштавање позадна станица доказно обавештава станицу утврђеног укрштавања.

Уколико се супротни воз није могао обавестити налогом за укрштавање, поступа се на следећи начин:

1) ако супротни воз по реду вожње стаје у станици утврђеног укрштавања, онда отправник возова те станице одмах по доласку воза обавештава особље вучног возила налогом за укрштавање;

2) ако супротни воз по реду вожње не стаје у станици утврђеног укрштавања, онда станица утврђеног укрштавања наређије да се воз заустави у позадној суседној станици ради уручења налога за укрштавање; у случају да у тој станици више не би било могуће уручити налог особљу вучног возила, отправник станице утврђеног укрштавања у својој станици зауставља воз и поступа на начин прописан тачком 1) овог става;

3) ако је укрсни воз приспео у станицу новоутврђеног укрштавања пре супротног воза, онда супротни воз, уколико не стаје по реду вожње у овој станици, не треба заустављати ради давања налога за укрштавање, под условом да воз по реду вожње има задржавање у једној од наредних станица, али најдаље у станици редовног укрштавања; у том случају отправник возова станице извршеног укрштавања захтева од прве наредне станице у којој супротни воз после извршеног укрштавања стаје односно од станице редовног или раније утврђеног укрштавања да обавести особље вучног возила о извршеном укрштавању; обавештавање се врши општим налогом у који се уписује:

„Укрштавање са возом број извршено у станици”.

Отправник возова, приликом уручивања налога за укрштавање, обавештава и усмено особље вучног возила о утврђеном укрштавању.

Ниједан воз не сме поћи из станице редовног односно утврђеног укрштавања док не приспе воз из супротног смера или док није налогом за укрштавање обавештен да је укрштавање премештено односно да је отпало.

Ако особље вучног возила према месним приликама или из било ког другог разлога не може поуздано утврдити да је приспео воз из супротног смера, тражиће потребна обавештења од отправника возова. Уколико воз из супротног смера није приспео, а укрштавање се неће извршити у тој станици, мора тражити налог за укрштавање, а ако укрштавање отпада, онда општи налог односно уписивање у путни лист броја воза са којим су се састали .

Воз који без задржавања пролази станицу редовног или већ утврђеног укрштавања, мора у тој станици стати ако није приспео воз из супротног смера, а особље вучног возила није обавештено да је укрштавање премештено или да је отпало.

Да би се у станицама редовног или утврђеног укрштавања избегло заустављање возова који кроз исте пролазе по реду вожње без задржавања, треба сваку промену укрштавања утврдити тако благовремено да се возно особље односних возова може обавестити налогом за укрштавање већ у станици у којој пре тога последњи пут стају.

Обавештавање скретничког особља

Члан 154.

О утврђеним укрштавањима или о отпадању укрштавања одмах се обавештава скретничко особље.

Скретничко особље зауставља сваки воз који крене из станице пре него што приспе воз из супротног смера ако није обавештено о премештеним или одређеним укрштавањима на другу станицу.

Скретничко особље се обавештава и о оним укрштавањима која су утврђена на сопственој станици.

Регулисање саобраћаја возова **на пругама на којима се врши утврђивање укрштавања и обавештавање возног особља о променама укрштавања**

Члан 155.

За регулисање саобраћаја на пругама на којима се врши утврђивање укрштавања и обавештавање возног особља о променама укрштавања у свему осталом важе одредбе чл. 135 - 143. овог правилника.

5. Регулисање саобраћаја возова на пругама са одјавницама

Допуштење

Члан 156.

Одјавнице регулишу саобраћај узастопних возова у одјавном размаку при чему одјавничар поставља просторни сигнал да показује сигнални знак за дозвољену вожњу ако је наредни просторни одсек слободан, пошто је присуствовао тражењу и давању допуштења.

На двоколосечним пругама на којима се саобраћај возова регулише у одјавном размаку тражење и давање допуштења је обавезно.

Пријава

Члан 157.

Улазак воза у просторни одсек пријављује се наредној одјавници, односно станици, једним подужим звоњењем што значи „Воз долази”: „_____”.

На пругама где нема одјавног телефона пријава се даје обичним телефоном фонограмом: „Воз долази”.

Пријава се даје само ако је просторни одсек у који воз треба да уђе слободан, односно када је примљена одјава за претходни воз. Ако је одјава добијена али се пријава за узастопни воз не може дати, узастопни воз се може пустити у наредни одсек и без пријаве.

Пријаву дају станице непосредно пре давања сигналног знака за објављивање вожње воза, а ако електрично сигнално звоно не ради, или га нема, онда непосредно пре поласка воза, а одјавнице га дају онда када им се воз приближава.

Чим се добије пријава, а наредни просторни одсек је за овај воз слободан, просторни сигнал се одмах поставља да показује сигнални знак за дозвољену вожњу.

Ако је знак „Воз долази” погрешно дат, треба га неправилно подељеним дужим и краћим звоњењем опозвати, нпр.: „ _ . _ . . ” или га телефоном отказати.

Одјава

Члан 158.

Одјавничар дочекује возове испред своје службене просторије тако да може чути евентуалне телефонске позиве и да га возно особље може спазити, а и да сам може посматрати воз при проласку.

Када је воз прошао крај просторног сигнала најмање 50 m, односно скретницу распутнице која је уједно и одјавница, пошто је проверио да је завршни сигнал на возу, одјавничар поставља просторни сигнал да показује сигнални знак за забрањену вожњу, позива позади станицу (одјавницу) са два дуга звоњења: „ _____ ” и када се она јави речима:

„Овде станица (одјавница) ”,

даје јој одјаву:

„Воз број овде (презиме одјавничара)”.

Ако за возом иде и потискивалица, онда се просторни сигнал сме поставити да показује сигнални знак за забрањену вожњу и одјава дати тек када је прошла и потискивалица. Уколико се воз потискује са незакваченом потискивалицом онда одјава гласи:

„Воз број и потискивалица овде (презиме одјавничара)”.

Ако на возу нема завршног сигнала, одјавничар не даје одјаву док не утврди да воз није раскинут; у таквом случају одјавничар обавештава сва службена места на прузи између суседних станица и обе суседне станице.

Ако одјава није добијена на време онда исту треба пожурити са три кратка звоњења: „...” (пожуривање одјаве).

Одјавница која прими знак за пожуривање одјаве даје према стању ствари одјаву, или пет кратких звоњења: „.....” и телефонски извештај:

„Не, пруга заузета (презиме одјавничара)”.

Ако је према пријави одласка воза (авизи) позадње станице прошло пет минута од времена вероватног проласка воза поред одјавнице, а воз није приспео, одјавница која очекује пролазак воза одмах извештава позадњу станицу, позадњу одјавницу као и прву наредну станицу да воз још није приспео и то не чекајући пожуривање одјаве од стране позадњег службеног места.

Када воз непредвиђено стане иза просторног сигнала који је показивао сигнални знак за дозвољену вожњу, одјавничар одмах поставља просторни сигнал да показује сигнални знак за забрањену вожњу. Ако између краја воза и сигнала нема више од 50 m одмах о томе обавештава позадње службено место а одјава се не сме дати.

Ако је воз прошао поред просторног сигнала који је показивао сигнални знак за забрањену вожњу, па се крај воза зауставио на мањој даљини од 50 m иза њега, одјавничар не даје одјаву док не добије одјаву за претходни воз и док воз који је стао не настави вожњу.

Ако се због сметње воз зауставио на прузи, одјавничар јавља позадњем службеном месту са пет кратких звоњења „.....” и телефонским извештајем:

„Не, пруга заузета (презиме одјавничара)”.

Руковање просторним сигналимa и уређајем путног прелаза

Члан 159.

Ако је због квара просторни сигнал неупотребљив, одјавничар о томе одмах обавештава позадњу станицу према смеру вожње, а за време док је просторни сигнал неупотребљив даје потребне сигналне знаке ручним сигналним средствима.

Просторним сигналимa се не рукује за возове и помоћна вучна возила која из станице саобраћају неправилним колосеком двоколосечне пруге до извесног места на отвореној прузи, било у одласку било у повратку, за локомотиву потискивалицу када се са отворене пруге враћа неправилним колосеком у станицу и за возове који се са отворене пруге повлаче натраг у станицу. Просторни сигнали остају да показују сигнални знак за забрањену вожњу, а одјавничар возу даје сигнални знак: „Напред”.

Ако одјавничар рукује уређајем **на** путном прелазу, то ради на начин прописан за чувара путног прелаза.

Регулисање саобраћаја возова **на пругама са одјавницама**

Члан 160.

За регулисање саобраћаја возова на пругама са одјавницама у свему осталом важе одредбе чланова 135-143. овог правилника.

6. Регулисање саобраћаја на двоколосечним пругама

Опште одредбе за саобраћај возова на двоколосечној прузи

Члан 161.

На двоколосечној прузи возови истог смера саобраћају по оном колосеку који је за тај смер одређен и који се за тај смер назива правилан колосек.

Када наступи потреба да неки возови између две или више станица не саобраћају по правилном колосеку, већ по колосеку који је намењен за саобраћај возова из супротног смера, онда се вожња за ове возове назива вожња по неправилном колосеку.

На станичним одстојањима са стајалиштима која немају денивелисане прилазе перонима или немају заштитну ограду између колосека, забрањена је, због безбедности путника, истовремена отпрема воза за превоз путника који има задржавање на стајалишту и било које друге врсте воза ако ће се мимоићи на стајалишту.

а) Саобраћај возова по правилном колосеку

Регулисање саобраћаја возова за вожње по правилном колосеку Члан 162.

На двоколосечним пругама поред правилног колосека уграђују се улазни, просторни и заштитни сигнали за вожње по правилном колосеку.

Сигналима из става 1. овог члана се при свим вожњама воза по правилном колосеку рукује и за воз важе.

За вожње по правилном колосеку привола и допуштење се при двоколосечном саобраћају редовно не траже нити се дају осим између ТК-диспечера и граничне ТК-станице.

Давање одјаве за возове који саобраћају по правилном колосеку је обавезно, а на пругама које су опремљене АПБ-ом одјаву представља ослобађање првог наредног просторног одсека.

Допуштење на начин прописан чл. 135-138, 140 и 141. овог правилника тражи се и за возове који саобраћају по правилном колосеку за време непредвиђене вожње неправилним колосеком.

б) Саобраћај возова по неправилном колосеку

Вожња по неправилном колосеку Члан 163.

Вожња по неправилном колосек може бити:

1) предвиђена вожња по неправилном колосеку – вожња по неправилном колосеку која се унапред одреди због планиране потребе да се привремено обустави саобраћај на правилном колосеку. За предвиђену вожњу по неправилном колосеку унапред се одређује време (датум, сат и минут), као и број воза иза кога ће сви возови саобраћати по једном колосеку, а такође одређује време и број воза до којег ће оваква вожња трајати. За тај део пруге саставља се и ред вожње за једноколосечни саобраћај или прописује редослед отпреме возова. Са мерама из ове тачке заинтересовано особље мора се благовремено упознати;

2) изузетна вожња по неправилном колосеку - вожња по неправилном колосеку у време када су оба колосека у употреби. Изузетна вожња по неправилном колосеку допуштена је у следећим случајевима:

- (1) ако воз веће важности треба отпремити, а правилни колосек је заузет из било којих разлога па би чекање воза утицало на редовитост саобраћаја;
- (2) у случајевима хитне отпреме помоћног воза, ако би се због чекања на претходни воз на правилном колосеку морао дуго задржавати у станици;
- (3) радном возу који саобраћа између две суседне станице а у времену између два воза;
- (4) за одређене возове и возове којима се опслужују службена места на отвореној прузи или индустријски колосеци;
- (5) ако то ТК-диспечер на ТК-пругама или отправник возова одреди за поједине случајеве да би се убрзао саобраћај возова и избегла закашњења возова;

3) непредвиђена вожња по неправилном колосеку - вожња по неправилном колосеку која изненада наступи због непланиране потребе да се привремено обустави саобраћај на правилном колосеку. Непредвиђена вожња по неправилном колосеку, која ће због узрока настанка трајати дуже време, проглашава се предвиђеном вожњом по неправилном колосеку.

Сигнали поред неправилног колосека Члан 164.

На двоколосечним пругама поред неправилног колосека редовно се не уграђују сигнали за вожње по неправилном колосеку.

Поред неправилног колосека за вожње по неправилном колосеку могу се уградити улазни и заштитни сигнале и њихови предсигнали, при чему се просторни сигнали не уграђују.

Када уз неправилни колосек нису уграђени улазни и заштитни сигнали, тада се улазним и заштитним сигнаlima као и просторним сигнаlima на одјавницама уз правилни колосек не рукује за воз који саобраћа по неправилном колосеку и поступа се као да ови сигнали показују сигнални знак за забрањену вожњу. За даљу вожњу од тих сигнала мора се добити одобрење на један од прописаних начина.

Улазним и заштитним сигнаlima уграђеним уз неправилни колосек се рукује код вожње воза неправилним колосеком и за воз важе.

Просторни сигнали АПБ-а уграђени уз правилан колосек не важе за воз који саобраћа по неправилном колосеку.

Регулисање саобраћаја возова по неправилном колосеку

Члан 165.

Када настану предвиђене вожње по неправилном колосеку саобраћај се регулише као на једноколосечној прузи уз обавезно тражење и давање допуштења на начин прописан чл. чл. 135-138, 140 и 141. овог правилника и то за возове из оба смера.

Почетак таквог регулисања саобраћаја мора бити утврђен између станица и евидентиран у први слободни ред саобраћајних дневника.

Када настану изузетне или непредвиђене вожње по неправилном колосеку саобраћај се регулише као на једноколосечној прузи уз обавезно тражење и давање допуштења, и то за возове који саобраћају по правилном и за возове који саобраћају по неправилном колосеку.

Пре него што се воз отпреми неправилним колосеком код изузетне и непредвиђене вожње, мора се од суседне станице тражити допуштење:

„Примате ли воз број по неправилном колосеку (презиме отправника возова).”

Упитана станица према стању ствари даје допуштење:

„Воз број по неправилном колосеку примам (презиме отправника возова).”

или одбија пријем:

„Не, воз број не примам по неправилном колосеку (презиме отправника возова).”

Допуштење на начин прописан чл. чл. 135-138, 140 и 141. овог правилника тражи се и за возове који саобраћају по правилном колосеку за време непредвиђене вожње неправилним колосеком.

Станица која отпрема воз по неправилном колосеку сме тражити допуштење од суседне станице само ако су приспели сви возови који су из те станице отпремљени за њу по правилном колосеку и ако је она дала одјаву за последњи узастопни воз по правилном колосеку.

Суседна станица сме дати допуштење за воз по неправилном колосеку само ако је од станице која тражи допуштење примила одјаву за последњи воз отпремљен по правилном колосеку.

Регулисање саобраћаја возова по неправилном колосеку ТК-пруге

Члан 166.

На ТК-пругама вожње по неправилном колосеку могу се вршити само између поседнутих ТК-станица, за шта наређење овлашћеном станичном раднику, за сваки случај посебно, издаје ТК-диспечер.

Ако се изузетно мора извршити вожња по неправилном колосеку између непоседнутих ТК-станица, наређење за саобраћај возова по неправилном колосеку ТК-диспечер издаје возном особљу и ТК-диспечер формира пут вожње по неправилном колосеку.

Ако вожњу возова неправилним колосеком регулише ТК-диспечер допуштења се не траже.

Када саобраћај возова по неправилном колосеку регулише ТК-диспечер, а уређаји омогућавају контролу слободности међустаничног одстојања, одјава се не даје.

Код поседнутих ТК-станица, за возове који саобраћају по неправилном колосеку двоколосечне пруге одјаве међусобно дају овлашћени станични радници.

Код непоседнутих ТК-станица, ако уређаји омогућавају контролу слободности међустаничног одстојања, одјава се не даје, а у противном обавештење ТК-диспечеру да је

воз приспео цео даје машиновођа тог воза или воза супротног смера или посебно одређен радник, након што се увери да је на последњим колима у возу сигнални знак: „Крај воза”

Тражење и давање допуштења и давање одјаве на двоколосечним ТК-пругама између ТК-диспечера и граничне ТК-станице, посебне ТК-станице и привремене посебне ТК-станице је обавезно за возове који саобраћају по неправилном колосеку.

Формирање пута вожње по неправилном колосеку Члан 167.

Формирање пута вожње по неправилном колосеку врши се на начин прописан упутством из члана 10. став 2. овог правилника. Провера правилног и исправног положаја скретница, положаја исклизница, браника и светлосних сигнала на путним прелазима, као и да ли је слободан улазни колосек, граница одсека и пут претрчавања, врши се помоћу показивача на станичној односно централној поставници.

Кад сигнално-сигурносни уређај у станици не функционише, формирање пута вожње и провере из става 1. овог члана врше се на лицу места.

Ако се при формирању пута вожње по неправилном колосеку не може обезбедити саобраћај на путним прелазима, особље вучног возила се обавештава општим налогом који су путни прелази необезбеђени.

Саобраћај на путним прелазима на отвореној прузи, који су опремљени уређајем путног прелаза сматрају се обезбеђеним ако постоји могућност њиховог укључења за вожње возова по неправилном колосеку и о таквим путним прелазима особље вучног возила се не обавештава општим налогом.

Обавештавање особља вучног возила о вожњи неправилним колосеком Члан 168.

Ако се из ма ког разлога заводи вожња по неправилном колосеку о томе се обавештавају заинтересоване станице, пружно особље и особље вучног возила возова који саобраћају по неправилном колосеку.

Ако није могуће унапред обавестити пружно особље о саобраћају возова по неправилном колосеку, онда се у општем налогу особље вучног возила обавештава и да пружно особље није обавештено о саобраћају воза по неправилном колосеку ради опрезније вожње и чешћег давања сигналног знака: „Пази”.

Сви возови који саобраћају неправилним колосеком морају стати у станици у којој отпочињу вожњу по неправилном колосеку ради обавештавања особља вучног возила општим налогом о изузетној и непредвиђеној вожњи неправилним колосеком, осим ако су путем позадне станице или станице у којој је воз последњи пут стао доказно обавештени о саобраћају по неправилном колосеку.

Општи налог садржи обавештење о томе између којих станица воз саобраћа неправилним колосеком, да се на том делу пруге саобраћај врши у станичном односно одјавном просторном размаку, да за даљу вожњу од излазних, заштитних, просторних на одјавницама и улазних сигнала важи одобрење дато фонограмом путем РДВ-а или телефоном на месту односног сигнала односно давањем ручног сигналног знака: „Напред”, који су путни прелази необезбеђени, какви се сигнални знаци морају истаћи на возу, ограничене брзине и лагане вожње које важе за неправилни колосек.

Брзина воза који саобраћа по неправилном колосеку прописује се општим налогом из става 4. овог члана само ако је његова максимална брзина већа од највеће допущене брзине за неправилни колосек и не сме бити већа од 100 km/h осим ако је уз неправилни колосек урађен улазни сигнал чији се сигнални знаци предсигналишу.

Воз који нема бављење по реду вожње у станици од које отпочиње вожњу по неправилном колосеку, уколико је возно особље путем путем позадне станице или станице у којој је воз последњи пут стао доказно обавештено о саобраћају по неправилном колосеку, исту пролази без задржавања ако му се дају ручни сигнални знаци којима се дозвољава даља вожња.

Уколико због врсте осигурања станице или из других разлога безбедности возови треба да стају у осталим станицама на делу пруге на коме саобраћају по неправилном колосеку, о томе се мора благовремено и на доказан начин обавестити особље вучног возила.

На ТК-пругама обавештавање особља вучног возила врши у поседнутим ТК-станицама овлашћени станични радник по наређењу ТК-диспечера, а у непосредним ТК-станицама ТК-диспечер.

Улаз воза у станицу и прелаз преко распутнице са неправилног колосека
Члан 169.

Улаз возу у станицу и прелаз преко распутнице са неправилног колосека даје се сигналним знаком: „Напред”.

Сигнални знак из става 1. овог члана даје се са места које лежи у равни улазног односно заштитног сигнала за правилан колосек.

Уколико се не даје сигнални знак: „Напред”, воз се мора зауставити код овог места, а вожњу сме наставити само ако му се даје овај сигнални знак односно ако му радник који формира пут вожње одобри улаз у станицу путем средстава за споразумевање.

Улаз воза у наредни просторни одсек
Члан 170.

Када на двоколосечним пругама са одјавницама возови саобраћају неправилним колосеком, за улаз воза у наредни просторни одсек важи ручни сигнални знак: „Напред” који одјавничар даје само ако је примио одјаву за претходни воз.

Уколико одјавничар не даје ручни сигнални знак: „Напред” воз мора стати у нивоу просторног сигнала који је уграђен уз правилни колосек.

Када је воз већ ушао у наредни просторни одсек, одјавничар даје узастопном возу сигнални знак: „Стој” све док не добије одјаву за претходни воз.

в) Саобраћај возова на двоколосечним пругама са обостраним саобраћајем

Опрема пруге сигнаlima
Члан 171.

Двоколосечне пруге са обостраним саобраћајем опремају се улазним, излазним, заштитним и просторним сигнаlima и другим сигнално-сигурносним уређајима који омогућавају саобраћај возова по оба колосека у оба смера вожње.

Обавештавање особља вучног возила
Члан 172.

Особље вучног возила воза који се отпрема на суседни колосек за који нема израђен ред вожње, доказно се обавештава о максималној брзини на том колосеку само ако је максимална брзина за њихов воз по реду вожње већа од прописане брзине за суседни колосек.

Уколико је за суседни колосек израђен ред вожње, возно особље се доказно обавештава само о потреби смањења брзине (лагане вожње и сл.).

У случајевима када се воз мора отпремити поред излазног сигнала који показује сигнални знак за забрањену вожњу, у обавештењу које се даје у општем налогу мора се навести и на који колосек се воз отпрема.

Регулисање саобраћаја возова **на двоколосечним пругама са обостраним саобраћајем**
Члан 173.

У случајевима када се на једном од колосека из ма ког разлога обустави саобраћај, онда се на другом колосеку саобраћај организује као на једноколосечној прузи опремљеној уређајима АПБ, МЗ односно ТК.

У случајевима када се за вожњу по суседном колосеку не може добити привола смера вожње или ако неки од просторних одсека показује заузеће, воз се по суседном колосеку

отпрема на начин који је предвиђен за изузетне вожње по неправилном колосеку о чему се возно особље обавештава општим налогом.

У свему осталом за регулисање саобраћаја возова на двоколосечној прузи са обостраним саобраћајем важе одредбе чл. 128-134. овог правилника

г) Саобраћај возова на двоколосечним пругама
за време капиталног ремонта једног колосека

Услови за организовање једноколосечног саобраћаја на двоколосечним пругама
при капиталном ремонту једног колосека

Члан 174.

За организовање једноколосечног саобраћаја на двоколосечним пругама при капиталном ремонту једног колосека морају бити испуњени следећи услови:

- 1) мора се изградити привремени ред вожње за једноколосечну пругу;
- 2) прелаз возова с правилног на неправилни колосек и обратно мора бити омогућен директним колосечним везама (без повратне вожње). Колосечне везе које омогућавају прелаз без прекидања вожње морају бити обухваћене системом осигурања станице;
- 3) излаз воза на неправилни колосек мора бити сигнализан сигналним знацима излазних сигнала чији сигнални знаци морају бити предсигнализани сигналним знацима улазног сигнала;
- 4) улаз воза у станицу са неправилног колосека мора бити сигнализан сигналним знацима улазног сигнала, чији сигнални знаци морају бити предсигнализани сигналним знацима посебног предсигнала или првог просторног сигнала испред улазног сигнала;
- 5) код улазних путева вожњи пут претрчавања не сме водити на колосек на коме се изводе радови капиталног ремонта, а ако то није могуће избећи, морају се прописати посебне мере безбедности;
- 6) на колосеку на којем се изводе радови капиталног ремонта иза последње излазне скретнице на одстојању од најмање 50 m мора се уградити исклизнаца, као бочна и чеона заштита пута вожње, која мора бити обухваћена системом осигурања станице;
- 7) ако се саобраћај обавља у одјавном размаку или се одреди такав начин организације саобраћаја возова ради повећања пропусне моћи пруге, одјавнице се морају опремити просторним сигнаlima и предсигнаlima из оба смера вожње са међусобном зависношћу, телефонима, звоновним сигналним уређајима и др;
- 8) за возове који саобраћају по неправилном колосеку улазни и просторни сигнали с припадајућим предсигнаlima могу се уградити и са леве стране колосека, али се тада морају уградити и одговарајући упозоривачи;
- 9) систем осигурања станице мора обухватити и вожњу неправилним колосеком кроз станицу ако се радови изводе између више узастопних станица;
- 10) у свим службеним местима која учествују у регулисању саобраћаја возова на делу пруге са једноколосечним саобраћајем служба се мора вршити непрекидно.

Обавештавање особља вучног возила

Члан 175.

Обавештавање особља вучног возила о привременом организовању једноколосечног саобраћаја врше редовно станице које одреди управљач железничке инфраструктуре.

О свим другим мерама у вези безбедности саобраћаја при једноколосечном саобраћају о којима особље вучног возила није обавестила одређена станица, особље вучног возила обавештава станица од које почиње једноколосечни саобраћај.

Регулисање саобраћаја возова на двоколосечној прузи
при капиталном ремонту једног колосека
Члан 176.

На двоколосечним пругама за време капиталног ремонта једног колосека саобраћај се организује једноколосечно по другом колосеку.

Затвор једног колосека на двоколосечној прузи и двоколосечној прузи са обостраним саобраћајем ради капиталног ремонта сматра се предвиђеним затвором тог колосека. Вожње по неправилном колосеку сматрају се предвиђеним вожњама по неправилном колосеку, а вожње по суседном колосеку сматрају се редовним вожњама.

Возови се заустављају у станици од које почињу вожњу неправилним колосеком само ако је то предвиђено редом вожње, из саобраћајних разлога и због уручивања општих налога.

Редовне брзине кроз службена места од којих почиње вожња по неправилном колосеку означавају се у привременом реду вожње, а према потреби и сигналишу одговарајућим сигналним знацима.

У материјалу привременог реда вожње уносе се словне и бројчане ознаке привремених просторних сигнала и њихових предсигнала и њихови километарски положаји.

Подаци из става 5. овог члана уносе се у колону „Службена места”.

Регулисање кретања возова између станица двоколосечне пруге са привременим једноколосечним саобраћајем врши се према одредбама чл. 128-143. овог правилника, у зависности од техничке опремљености пруге.

Маневрисање у службеним местима на деловима пруге са једноколосечним саобраћајем треба избегавати.

Маневрисање на правилном колосеку према отвореној прузи не сме се вршити без одобрења отправника возова а на ТК-пругама без одобрења ТК-диспечера. У свему осталом важе одредбе за једноколосечне пруге.

Управљач железничке инфраструктуре израђује детаљно упутство за регулисање саобраћаја возова на двоколосечној прузи при капиталном ремонту једног колосека, за сваки случај посебно, узимајући при томе у обзир специфичности пруге, врсту осигурања службених места и пруге, локацију новоуграђених главних сигнала и њихових предсигнала као и осталих сигнала, осигурање саобраћаја на путним прелазима, расположива средства за споразумевање итд.

7. Регулисање саобраћаја возова при одступању од реда вожње

Праћење хода возова Члан 177.

Отправник возова, овлашћени станични радник и ТК-диспечер стално прате ход возова тако да на време сазнају сва настала закашњења и ход возова који саобраћају пре времена, како би благовремено предузели потребне мере.

Првенство у кретању возова Члан 178.

Ако возови касне или се пре времена отпремају, воз мањег ранга не сме сметати ходу воза већег ранга.

Предност возу мањег ранга може се дати ако се тиме избегава повећање његовог закашњења а воз већег ранга може настало закашњење надокнадити на даљем путу.

Код возова истог ранга првенство има онај воз који би због закашњења изгубио везе на прикључним станицама. Ако нису у питању везе, првенство има онај воз коме предстоји дужи пут до његове крајње станице, односно воз који саобраћа на време.

Обавештавање о закашњењу возова
Члан 179.

Ако се предвиђа да ће воз за превоз путника закаснити из ма које станице 15 или више минута, а остали возови 30 или више минута, станица одмах, а најкасније до времена када је возу полазак по реду вожње, објављује закашњење таквог воза свим станицама у правцу вожње до наредне распоредне односно крајње станице воза.

Свака станица у којој се већ објављено закашњење повећава или смањује за 15 односно 30 минута или више, објављује промену закашњења наредним станицама до прве распоредне односно до крајње станице воза.

Ако воз за превоз путника касни 15 или више минута, закашњење се у станицама објављује путницима на начин прописан пословним редом станице.

Надокнађивање закашњења возова
Члан 180.

Закашњење возова се надокнађује скраћивањем бављења у станицама.

Редовно време бављења возова за превоз путника не сме се продужити ради манипулације поште а скратити се сме само ако је рад поште готов.

Ако отправник возова жели да скрати бављење закаснелог воза за превоз путника онда мора о томе већ при уласку воза обавестити возопратно особље, како би оно могло објавити скраћено бављење путницима.

Ако ТК-диспечер жели да скрати бављење закаснелог воза за превоз путника онда то чини путем овлашћеног станичног радника који о томе усмено обавештава возопратно особље.

8. Саобраћај возова и маневарских састава до одређеног места на отвореној прузи

Послуживање места на отвореној прузи
Члан 181.

Послуживање одређеног места на отвореној прузи које не учествује у регулисању кретања возова, као што су места извођења радова, транспортна отпремништва, товаришта, индустријски колосеци и пруге врши се возовима или маневарским саставима.

Места на отвореној прузи која се редовно послужују, послужују се возовима који се предвиђају редом вожње. Истовремено се предвиђа и организација саобраћаја других возова док се возови за послуживање налазе на посебном колосеку места послуживања.

Места на отвореној прузи која се послужују од случаја до случаја и она за које нису предвиђени возови редом вожње, послужују се маневарским саставима.

Регулисање саобраћаја возова и маневарских састава
до одређеног места на отвореној прузи
Члан 182.

Отправници возова суседних станица морају се претходно споразумети о отпреми воза или маневарског састава на отворену пругу. Код давања обавештења о њиховом одласку наводи се километар пруге до ког воз или маневарски састав саобраћа односно службено место (индустријски колосек) на отвореној прузи које воз или маневарски састав послужује.

На ТК-пругама воз или маневарски састав може се отпремити на отворену пругу само по претходном одобрењу ТК-диспечера.

Када воз или маневарски састав саобраћа до одређеног места на отвореној прузи, а полази из поседнуте ТК-станице, одобрење за његову отпрему ТК-диспечер даје овлашћеном станичном раднику, а овај о томе обавештава особље вучног возила, односно руковоца маневре општим налогом. Ако се воз по обављеном раду враћа у позадњу станицу, ТК-диспечер одобрава месно руковање станичном поставником одакле се формира пут вожње, а ако воз наставља вожњу до наредне станице ТК-диспечер регулише кретање воза формирањем пута вожње као и за сваки други воз.

Када воз или маневарски састав саобраћа до одређеног места на отвореној прузи а полази из непосреднуте ТК-станице, наређење за његово покретање ТК-диспечер даје особљу вучног возила. Саобраћај оваквог воза или маневарског састава регулише ТК-диспечер без

обзира да ли се воз враћа у позадњу станицу или наставља вожњу до наредне станице.

Воз или маневарски састав који саобраћа до одређеног места на отвореној прузи отпрема се из станице по добијеној приволи односно допуштењу и формирању пута вожње за излаз, као када саобраћа до или преко наредне станице.

Воз или маневарски састав који саобраћа до одређеног места на отвореној прузи не сме се отпремити из станице по истом колосеку док постоји привола за вожњу из супротног смера осим помоћног воза и вучног возила која се враћа на отворену пругу по заостало бруто.

Отправник возова односно овлашћени станични радник или ТК-диспечер општим налогом односно наређењем обавештава особље вучног возила воза који саобраћа до одређеног места на отвореној прузи, односно маневарско особље, о сврси вожње, километру пруге до којег воз или маневарски састав саобраћа, службеном месту (индустријском колосеку) на отвореној прузи које послужује, времену до којег се мора вратити са отворене пруге, да у повратку просторни сигнали који показују сигнални знак за забрањену вожњу за њих изузетно не важе и да воз или маневарски састав може проћи поред њих, који су путни прелазни необезбеђени и о начину на који се возу или маневарском саставу при повратку са отворене пруге даје улаз у станицу (улазним сигналом, ручним сигналним знацима или одобрењем путем средстава за споразумевање).

Ред вожње за возове и начин послуживања појединих места на отвореној прузи, за саобраћај возова за превоз путника до одређеног места на отвореној прузи, мере безбедности на месту рада или код места одакле се маневарски састав или воз враћа, односно код места одвајања на отвореној прузи утврђују се за сваки случај посебно.

9. Саобраћај возова на пругама са службеним местима у којима се прекида служба

Одређивање и објављивање прекида службе Члан 183.

О прекиду службе у службеним местима возно особље возова који за време прекида по реду вожње саобраћају кроз та службена места, обавештава се одговарајућом ознаком у књижици реда вожње наведеном поред назива службеног места.

Уколико се прекид службе из оправданих разлога одреди у току реда вожње, или се изврше измене већ уведеног прекида, о томе распоредне станице морају обавештавати возно особље општим налогом све док се не објави и изврши допуна реда вожње уношењем одређене ознаке.

Ближе одредбе о поступку на почетку, за време трајања и на завршетку прекида службе на прузи, у службеном односно на радном месту, с обзиром на месне прилике, задатке и др, прописују се пословним редом станице.

При одлучивању о прекиду службе одређује се последњи воз после кога се служба прекида и први воз пре кога служба после прекида отпочиње.

При одређивању времена почетка службе после прекида мора се водити рачуна о свим пословима и радњама које отправник возова мора извршити за уредан и безбедан пријем воза у станицу.

Уколико поједина радна места у службеном месту морају бити поседнута при доласку, односно проласку воза и у време прекида службе, без обзира да ли воз у то време саобраћа по реду вожње, због закашњења или превремене отпреме, то се прописује у пословном реду станице.

Прекид службе се не сме предвидети нити наступити за време бављења воза у службеном месту.

За време трајања прекида службе службено место може да буде под надзором радника уколико је то потребно. Дужност овог радника прописује се у пословном реду станице.

За време прекида службе, на пругама се могу уводити само помоћни возови и помоћни локомотивски возови, као и возови који се упућују овим пругама као помоћним правцем.

Брзина возова из става 9. овог члана не сме бити већа од 30 km/h а возно особље се општим налогом обавештава да се служба у станицама не врши, да воз мора стати испред непосредних путних прелаза опремљених браницима, као и испред путних прелаза опремљених светлосним контролним сигнаlima који су у квару и наставити вожњу преко њих тек када се осведочило да на колосеку нема возила или пешака. Путни прелази се наводе појединачно, уз назначење њиховог километарског положаја.

Ако на пругама на којима изостаје обавештење возног особља о променама у саобраћају возова и променама укрштавања, има службених места у којима се прекида служба, возно особље се мора обавестити о свим променама које се односе на службена места у којима ће се воз наћи у време док у њему траје прекид.

Услови за прекидање службе у службеним местима Члан 184.

Пре почетка прекида службе морају се испунити следећи услови:

1) главни колосеци морају бити слободни, а скретнице на њима у правилном и исправном положају и осигуране (закључане) за пролазак возова кроз главни пролазни колосек. Остале скретнице, исклизнице, колобрани морају бити осигурани (закључани) у положају који онемогућава вожње са других колосека на главни пролазни колосек;

2) телефонски и телеграфски апарати морају бити искључени;

3) сва возила у станици морају бити осигурана од самопокретања и одбегнућа (међусобно зақвачена, паркирне кочнице притегнуте а под крајња возила стављене још и папуче или подметачи, исклизнице и колобрани морају се поставити у редован положај и закључати, уколико службено место није опремљено постројењима за спречавање одбегнућа возила (исклизнице, колобрани и колосеци за хватање) кола која се у њему налазе за време прекида рада морају бити под надзором одговарајућег радника (скретничар, маневриста, итд.);

4) главни сигнали и њихови предсигнали морају се налазити у редовном положају и на одређен начин у том положају причвршћени;

5) кључеви закључаних скретница, исклизница, браника, блок-апарата и других уређаја морају се за време прекида службе налазити на одређеним местима, која морају бити приступачна лицима овлашћеним за њихово коришћење;

6) осветљавање сигнала и скретница, као и руковање браницима обавља се по одредбама члана 199. овог правилника.

Отправник возова дужан је да се лично осведочи да ли су сви услови из става 1. овог члана, као и други услови прописани у пословном реду станице, испуњени.

Служба се не сме прекидати, иако је то предвиђено редом вожње, у следећим случајевима:

1) када је настала сметња на средствима за споразумевање;

2) док се не изврши редом вожње предвиђено односно накнадно утврђено укрштавање, а један или оба воза су у закашњењу и већ отпремљени из суседних поседнутих станица;

3) у случају несреће или незгоде који су настали из било ког узрока, ако се угрожава саобраћај возова који пролазе у време прекида службе, или потребно ангажовање службеног места за отклањање или ублажавање последица несреће или незгоде;

4) док не дође воз који по реду вожње пролази службено место у време када оно ради а отпремљен је из последњег поседнутог службеног места без обавештења да је служба у наредном службеном месту престала.

Пратња возова Члан 185.

На пругама са ограниченим радним временом воз прати возовођа у следећим случајевима:

- 1) ако ће воз поћи из полазне односно стићи у крајњу станицу у време када у тим станицама траје прекид службе;
- 2) ако ће воз имати састајање у службеном месту у време прекида службе;
- 3) ако се возу даје налог да обави било какаву маневру у службеном месту у време прекида службе.

Евидентирање и обавештавање службених места о почетку или
завршетку прекида службе у службеном месту
Члан 186.

Отправник возова уписује прекид службе у саобраћајни дневник испод последњег евидентираниог воза речима:

„Саобраћајна служба завршена у с мин (презиме отправника возова)”, а почетак службе уписује такође у саобраћајни дневник, и то после завршетка прекида, речима:

„Саобраћајна служба започета у с мин (презиме отправника возова)”.

Скретничко особље завршетак и почетак службе уписује у свој бележник фонограма на начин из става 1. овог члана.

О прекиду и почетку службе отправник возова обавештава суседне станице које су у то време поседнуте. Ако се и у овим станицама, или само у једној од њих служба такође прекида, али у друго време, о прекиду и почетку службе морају се обавестити још и станице са непрекидном службом у оба, односно једном смеру. Обавештење се врши фонограмом следећег садржаја:

„Саобраћајна служба у станици завршена у с мин”,
„Саобраћајна служба у станици отпочела у .. с .. мин (презиме отправника возова)”.

Ако се између службеног места у коме се прекида служба и суседних станица налазе и друга службена места у којима се служба не прекида или се прекида касније, о прекиду службе поред станица, морају се обавестити и таква суседна службена места.

Почетак службе
Члан 187.

Отправник возова пре почетка службе обилази станични простор ради утврђивања стања скретница и сигнално-сигурносних постројења, уверава се да ли је све особље на својим местима и да ли је способно за рад, као и да ли су испуњени сви услови за несметано вршење службе.

Све уочене недостатке мора одмах отклонити, односно захтевати да се отклоне, а извршени преглед евидентирати у телеграфско-телефонском дневнику.

Када заврши послове прописане ст. 1 и 2. овог члана, уписује почетак службе и обавештава суседне станице о почетку рада, од распоредних станица тражи извештај о променама у саобраћају возова, а од суседних тражи обавештење о евентуалним закаснелим или превремено отпремљеним возовима.

Прекид и почетак службе у одјавницама
Члан 188.

За време док се у одјавницама не врши служба, возови на том делу пруге смеју саобраћати само у станичном размаку.

Одјавничар пре прекидања службе мора:

1) просторне сигнале поставити у положај за дозвољену вожњу и ноћу их осветлити, уколико има возова за време прекида службе;

2) ланац којим се светилка диже на просторни сигнал катанцем причврстити за сигнални стуб; полуге просторних сигнала, ако су ван стражарнице, треба причврстити помоћу браве, а кључеве ставити на одређено место.

Када одјавничар поново преузме службу поставља просторне сигнале да показују сигнални знак „Стој”, а затим обе суседне станице обавештава фонограмом:

„Одјавница бр ... поседнута и служба се наставља у ... сати ... минута (презиме одјавничара)”.

На прузи на којој између две станице има више одјавница, пријаве о прекидању и настављању службе дају се у оба смера од једног до другог оваквог службеног места све до суседних станица.

Телефонска обавештења о прекидању и настављању службе и стање просторних сигнала и телефона уписују се у сигнално-одјавни дневник.

Када одјавничари јаве да су поново преузели службу, отправници возова им саопштавају бројеве последњих возова које су отправили у станичном размаку, обавештавају их о променама у редовном саобраћају возова у оба смера, о закаснелим возовима и возовима отпремљеним пре времена.

Све пријаве о почетку и завршетку прекида службе станице уписују у одређени дневник.

Отправник возова у писменој предаји саобраћајне службе наводи одјавнице у којима је служба у време предаје прекинута.

Ако неки одјавничар у одређено време не јави поновно настављање службе, онда све дотле док сви одјавничари не јаве да су поново преузели службу, возови смеју саобраћати само у станичном размаку. Отправник возова о томе обавештава машиновођу (возовођу) општим налогом речима:

„У одјавници бр. ... не врши се служба”.

Саобраћај возова на пругама на којима се у службеним местима прекида служба
Члан 189.

За време прекида службе, станице у којима се не врши служба сматрају се отвореном пругом, односно стајалиштем за возове са превозом путника који се у њима задржавају.

Саобраћај супротних и узастопних возова и пружних возила регулишу између себе суседне станице у којима се врши служба.

Ако настане потреба да воз пође из полазне станице за време прекида службе, или је редом вожње односно посебним наређењем тако одређено, возовођа таквог воза стара се да воз оде на време и у реду (да је правилно састављен да су чекаонице и приступ возу осветљени код возова са превозом путника, уколико за то нема одређеног радника, да је обезбеђен излаз воза и друго).

Када су извршене све припреме за полазак воза, возовођа о томе телефоном обавештава прву поседнуту станицу у смеру кретања. Отправник возова ове станице даје возовођи допуштење за полазак фонограмом:

„Воз бр може поћи из станице (презиме отправника возова)”.

Примљени фонограм возовођа уписује у телеграфско-телефонски дневник.

Уколико је потребно да се возно особље обавести писменим налозима, садржај писмених саопштења отправник возова даје возовођи такође фонограмом. Примљена саопштења возовођа уноси из телеграфско-телефонског дневника у одељак IV путног листа, одакле их саопштава машиновођи уз потпис.

Ако непредвиђено настане потреба да воз приспе у крајњу станицу за време прекида службе или је редом вожње односно посебним наређењем тако одређено, отправник возова пре напуштања службе мора:

1) да обезбеди пут вожње возу;
2) да после датог фонограма о престанку службе, обавести позадње суседно службено место у коме се служба не прекида о томе да је пут вожње за наредни воз обезбеђен, посебним фонограмом:

„Улаз за воз број у слободан (презиме отправника возова)”,
који важи као допуштење за отпрему воза у крајњу станицу;

3) да предузме мере за осветљавање приступа и перона за путнике, уколико је то потребно и могуће;

4) да обезбеди возовођи коришћење телефона, кључева од скретница, исклизница, колобрана и другог.

Возовођа обавештава о приспећу воза у крајњу станицу позадње службено место у којем се служба врши, фонограмом:

„Воз број приспео у станицу (презиме возовође)”.

У службеним местима у којима се служба прекида, забрањено је, у време трајања тог прекида, редом вожње предвиђати или у току његове важности извршавати претицање возова.

Укрштавање возова за време прекида службе

Члан 190.

Укрштавање возова у службеним местима у време трајања прекида службе, по правилу, треба избегавати. Међутим, када при изради реда вожње, или у току његовог извршавања то није могуће избећи, укрштавања се могу предвидети односно утврдити у тим службеним местима и у времену трајања прекида службе. За такве случајеве, у пословним редовима тих службених места, потребно је прописати посебне одредбе.

Ако се у службеним местима редовно не врши осветљавање скретница и сигнала, онда се у тим службеним местима за време прекида службе у току ноћи не смеју редом вожње предвидети нити у току његове важности утврђивати укрштавања.

У службено место у којем се служба прекида може се утврдити укрштавање из суседне станице која у то време ради или из било ког службеног места које се налази између те станице и службеног места у које се укрштавање утврђује. Из службеног места у којем траје прекид, укрштавање се може утврдити најдаље у прву наредну станицу у којој се служба врши.

Утврђивање укрштавања из става 1. ове тачке врше суседне станице у којима се, у време утврђивања укрштавања, врши служба.

По утврђеном укрштавању у и из службеног места у коме траје прекид службе, отправник возова позадње станице у којој се врши служба, а која је укрштавање утврдила, обавештава о томе возно особље писменим налогом.

Изузетно, уколико укрштавање треба да се премести из службеног места у коме траје прекид службе после одласка укрсног воза из суседног службеног места у коме се врши служба, отправник возова позадње станице даће фонограмом садржај писменог налога возовођи укрсног воза. Возовођа уноси садржај писменог налога у телефонски дневник службеног места у коме прима наређења, а одавде у путни лист, одакле га саопштава уз потпис машиновођи.

Возовођа се јавља телефоном отправнику возова позадње станице да би могао примити фонограм из става 6. овог члана, по извршеном обезбеђењу пута вожње за улаз супротног воза, ако супротни воз не приспе у року од 10 минута од времена редом вожње предвиђеног доласка.

Обавештавање возног особља о променама укрштавања

Члан 191.

О утврђеном укрштавању у службеном месту у коме траје прекид службе, возно особље супротног воза обавештава се писменим налогом у позадној станици у којој се врши служба. Уколико се обавештавање не може извршити у овој станици, укрштавање се не сме утврдити у станици у којој траје прекид службе.

Ако је по одласку супротног воза из позадне станице отпочела служба у станици у којој се жели утврдити укрштавање, такво се укрштавање сме утврдити само ако је супротни воз обавештен да је у станици укрштавања отпочела служба и да се рукује улазним сигналом. У супротном, укрштавање се може утврдити у такву станицу тек када је супротни воз ушао цео и стао унутар међика и кад је о томе обавештена станица која нуди укрштавање.

Код редовних укрштавања, за воз који први долази у службено место за време прекида службе одређује се улазак у правац на главни пролазни колосек. За воз из супротног смера који долази касније, одређује се улазак у скретање.

При утврђивању укрштавања, суседне станице у којима се врши служба истовремено одређују и редослед уласка возова, као и улазне колосеке. За воз који први долази у службено место за време прекида службе одређује се улазак у правац на главни пролазни колосек, а за воз који долази касније одређује се улазак у скретање.

У писменом налогу наводи се да воз улази у правац као први, односно у скретање као други, као и на који колосек. Број колосека се наводи и словима.

У случају из става 6. члана 190. овог правилника, подаци из става 5. овог члана наводе се у фонограму који се даје возовођи.

При укрштавању возова предвиђеног редом вожње први воз је увек онај воз који долази први по реду вожње, о чему се возно особље посебно не обавештава.

Улазак воза у станицу за време прекида службе Члан 192.

Воз коме је као првом возу редом вожње предвиђен, или писменим налогом одређен улазак у правац на главни пролазни колосек, улази у станицу без задржавања испред улазне скретнице, док воз из супротног смера који као други воз улази у скретање, стаје испред улазне скретнице на даљини од најмање 100 метара.

Возовођа воза који у станицу улази као први без заустављања испред улазне скретнице, одмах по заустављању у станици, обезбеђује пут вожње за улаз воза из супротног смера.

По извршеном обезбеђењу пута вожње и када се уверио да је воз из супротног смера стао, даје, односно машиновођи наређује давање сигналног знака: „Уђи”.

Воз из супротног смера пре сигналног знака: „Уђи” не сме ући у станицу.

Уколико је воз који је као први ушао у станицу, са превозом путника, па се при уласку воза из супротног смера може због распореда улазних колосека угрозити њихова безбедност, сигнални знак: „Уђи” даје се тек када је извршена манипулација око уласка и изласка путника и предузете остале потребне мере да не дође до нежељених последица (сва врата са стране колосека на који улази супротни воз затворена, путници упозорени да не излазе из кола и др.).

Воз за који је предвиђен улазак у скретање, било код редовног или утврђеног укрштавања, не сме ући у станицу ако није присепо воз из супротног смера коме је одређен улазак у правац на главни пролазни колосек.

По заустављању воза испред улазне скретнице, возовођа ће одмах телефоном из станице затражити упутства од отправника возова суседне станице са непрекидном службом из које долази воз који треба као први да уђе у станицу.

Отправник возова сме одобрити возу улазак у станицу само ако о промени редоследа уласка возова може писмено обавестити возно особље воза из супротног смера.

Пре датог наређења за извлачење воза преко излазних скретница возовођа и једног и другог воза мора се уверити да је воз са којим је извршено укрштавање приспео цео, утврђивањем постојања завршног сигнала на прописаном месту.

По извршеном укрштавању и обављеној манипулацији код воза, возовође поступају са кључевима скретница, исклизница, колобрана, службених просторија и др. на начин прописан чланом 198. став 4. овог правилника.

Пре поласка из станице, возовођа воза који први одлази извештава суседне станице у којима се врши служба о извршеном укрштавању и предвиђеном одласку једног и другог воза, фонограмом, који уписује у телеграфско-телефонски дневник односног службеног места:

„Укрштавање воза бр. са возом бр. извршено у реду, воз бр.полази у смин, а воз бр. полази у с мин (презиме возовође)”.

Ако у станици постоји радник, возовођа њему наређује давање извештаја из става 11. овог члана.

Пролазак воза кроз станицу у којој је отпочела служба Члан 193.

Ако воз који по реду вожње пролази станицу за време прекида службе због свог закашњења у њу треба да приспе када је поседнута, суседна станица у којој се врши служба обавестиће о томе возно особље општим налогом:

„Служба у станици отпочела. Главним сигнаlima се рукује и за воз важе”.

О извршеном обавештењу возног особља фонограмом се обавештава станица у којој је служба отпочела. Ако станица не добије потврду да је возно особље обавештено о почетку службе, сматраће да обавештавање није извршено. У том случају воз се зауставља испред улазног сигнала, односно испред улазне скретнице постављањем односно давањем сигналног знака „Стој” на прописаној удаљености.

На начин из ст. 1 и 2. ове тачке поступа се и у случају када воз који по реду вожње пролази службено место у време прекида службе, па због отпреме пре времена приспе у ово службено место када је поседнуто. У општи налог уписује се:

„Станица поседнута. Главним сигнаlima се рукује и за воз важе”.

Пролазак воза кроз службено место за време прекида службе Члан 194.

Ако воз због закашњења треба да дође односно да прође кроз службено место у коме је служба престала, а требало је да прође односно да дође пре прекида службе, саобраћај оваквог воза регулишу суседне станице са непрекидним радом.

Суседне станице обавештавају возно особље оваквог воза општим налогом следеће садржине:

„Служба у станици престала. Главним сигнаlima се не рукује (ноћу нису осветљени) и за воз изузетно не важе. Пролаз кроз станицу опрезан и са 30 km/h”.

Ако је службено место из става 1. овог члана са релејним осигурањем, у општем налогу се наводи да се сигнаlima не рукује и да за воз изузетно не важе. Ограничена брзина преко скретница прописана је редом вожње.

Поступци у случају одступања од предвиђеног прекида службе Члан 195.

У случају да прекид службе из било ког разлога почиње касније или се завршава раније него што је предвиђено у књижици реда вожње, као и у случају да се служба уопште не прекида, поступа се на начин прописан чл. 193 и 194. овог правилника.

Када се воз приближава службеном месту у коме се служба прекида, возно особље, на основу књижице реда вожње и времена по свом часовнику, утврђује да ли у предвиђено време доласка у наредно службено место оно треба да ради или не, без обзира да ли воз саобраћа на време, у закашњењу или пре времена и без обзира да ли је општим налогом у позадној станици добило обавештење из члана 193. ст. 1 и 3. и члана 194. став 2. овог правилника.

Ако воз који по реду вожње пролази кроз службено место у време када оно ради, због закашњења треба да прође у време када оно не ради, а возно особље има општи налог са обавештењем из члана 194. став 2. овог правилника, поступа се на начин прописан тим чланом.

Ако у случају из става 3. овог члана возно особље нема општи налог са обавештењем из члана 194. став 2. овог правилника, мора зауставити воз испред улазног сигнала (улазне скретнице када нема улазног сигнала) и ући у службено место када се возовођа (машиновођа) увери да службено место не ради и да за улаз воза нема никаквих сметњи.

У случају из става 4. овог члана воз сме изаћи из службеног места кад возовођа (машиновођа) за то добије путем телефона одобрење од позадне станице.

Ако воз по реду вожње пролази кроз службено место у време када оно не ради, а због закашњења у путу или превременог саобраћаја треба да прође у време када оно ради, машиновођа и возовођа поступају по сигналним знацима улазног сигнала. О даљем кретању воза од улазног сигнала, ако је у положају за забрањену вожњу, односно за одлазак из службеног места, тражи се обавештење и поступа по наређењу станичног особља.

На начин из става 6. овог члана поступа се и у случају када воз по реду вожње пролази кроз службено место у време када оно ради, али је због закашњења из позадног поседнутог службеног места возно особље добило општи налог са обавештењем из члана 194. став 2. овог правилника, а због продужења или скраћења закашњења на путу треба службено место да прође у време када оно по књижици реда вожње ради.

Пријем и отпрема возова за време прекида службе Члан 196.

Забрањена је отпрема са прекораченим бројем осовина оних возова којима је редом вожње одређено састајање у службеним местима за време прекида службе. Исто тако, забрањено је утврђивање састајања са возовима са прекораченим бројем осовина у службеним местима у којима траје прекид службе.

За време прекида службе у службеном месту забрањено је пуштати возове на заузет колосек.

Отпрема воза пре времена по пругама са ограниченим радним временом дозвољена је уколико то не захтева утврђивање укрштавања возова у службеним местима у којима траје прекид службе, нити долазак односно пролазак возова кроз службена места у време када се у њима служба не врши, ако је редом вожње предвиђен долазак односно пролазак у време када се служба врши.

Допуштење и одјава Члан 197.

Допуштење се тражи за сваки воз од наредне поседнуте станице у случају када није поседнута прва суседна станица, односно службено место. Од једне станице може се за исти воз тражити допуштење више пута ако су службена места која траже допуштење почела са радом касније од доласка воза из удаљене поседнуте станице која је прва тражила допуштење.

Свака станица даје одјаву за воз првој позадној станици која ради, али не мора примити одјаву од наредне станице ако је прекид службе настао одмах по доласку воза.

У случају из става 2. овог члана станица која прекида службу без добијене одјаве даће одјаву позадној поседнутој станици:

„Воз број овде, од станице није примљена одјава (презиме отправника возова)”.

Код давања одјава може се десити да једна станица прими више одјава за исти воз, у случају када се у наредним станицама прекида служба по одласку возова. Позадња станица не сме упутити узастопни воз без добијене одјаве од прве поседнуте станице. Станица кроз коју пролази воз у време рада, а за који није дала допуштење јер у то време није радила, даје одјаву за тај воз позадној станици без обзира на то што за њега није дала допуштење.

Поступак са кључевима скретница и службених просторија Члан 198.

Да би се могао извршити саобраћај возова у службеним местима за време прекида службе, суседне станице са непрекидним радним временом морају имати по један кључ од свих закључаних скретница у службеним местима у којима се прекида служба као и кључ од службене просторије у којој се налази телефон путем кога је омогућено споразумевање са станицама.

Кључеви из става 1. овог члана чувају се и смештају посебно за свако службено место и одвојено од кључева своје станице и морају имати привезану металну плочицу са утиснутим називом службеног места.

При отпреми воза из станице са непрекидним радним временом, возовођи се предају кључеви службене просторије и кључеви оних скретница чији се положај мора мењати при постављању путева вожње, и то само за скретнице на излазној страни, општим налогом у коме се уписује:

„Кључеве станице (СТО, укрснице) од скретница бр. и службене просторије по извршеном укрштавању предати возовођи воза бр.”

По улазу другог воза у службено место у коме је прекинута служба, возовође оба воза постављају путеве вожње за излаз, наређују машиновођама извлачење возова преко излазних скретница, враћају скретнице у редован положај и закључавају их, предају један другом кључеве примљене од суседних станица са непрекидним радним временом и ту предају констатују у путним листовима примедбом:

„Кључ од скретнице број и службене просторије станице (СТО, укрснице)примио (потпис)”.

Возовође оба воза, по доласку у суседну станицу са непрекидним радним временом, предају примљене кључеве отправнику возова.

Руковање сигнаlima и уређајима на путним прелазима. Осветљавање главних и скретничких сигнала Члан 199.

На пругама на којима за време прекида службе возови редовно не саобраћају, главни сигнали, њихови предсигнали и скретнички сигнали за време прекида службе се не осветљавају.

Браници на путним прелазима пруга из става 1. овог члана морају се налазити у положају за слободан прелаз друмских возила преко пруге.

У станицама осигураним релејним уређајима, предсигнали, улазни и излазни сигнали за време прекида рада остају осветљени. Предсигнали показују сигнални знак „Очекуј стој”, а улазни и излазни сигнал сигнални знак „Стој”.

Уколико техничка решења то омогућавају, главни сигнали (улазни и излазни) могу бити неосветљени под условом да овакав принцип буде заступљен на целој прузи или пружном одсеку опремљеном одговарајућом врстом осигурања.

На пругама на којима за време прекида службе возови редовно саобраћају, главни сигнали у службеним местима за време прекида службе ноћу се не осветљавају.

У станицама опремљеним релејним осигурањем, где главни сигнали остају осветљени у смислу одредаба става 3. овог члана, исти за воз изузетно не важе. Осветљени предсигнал означава да се воз приближава станици.

Предсигнали улазних сигнала морају бити осветљени и за време прекида службе, а код улазних сигнала без предсигнала и штитних сигнала поставља се сигнални знак „Лагано” који се ноћу осветљава.

Осветљавање сигнала из става 7. овог члана има за циљ да возном особљу укаже да се воз приближава станици и да треба возити опрезно како би се воз зауставио испред евентуалне препреке, односно испред улазне скретнице у одређеном случају при укрштавању.

Скретнички сигнали на главним колосецима ноћу се осветљавају.

Обезбеђење саобраћаја на путним прелазима за време прекида службе врши се на исти начин као када прекида нема.

Службена места из којих се помоћу уређаја контролише положај светлосних сигнала на путним прелазима, за време прекида службе морају бити поседнута скретничаром, који ће у случају када уређај показује да је светлосни сигнал на путном прелазу у квару, обавестити о томе обе суседне поседнуте станице.

На пругама са малим интензитетом саобраћаја може се одредити да се за време прекида службе не рукује уређајима за осигурање саобраћаја на путним прелазима.

У случају из става 12. овог члана, као и у случају квара уређаја којима се рукује за време прекида службе, поседнуте станице општим налогом обавештавају возно особље који су путни прелази необезбеђени.

Маневрисање у службеним местима за време прекида службе

Члан 200.

За време прекида службе у службеним местима дозвољено је маневрисање ради остављања и узимања кола. Потребна за остављањем и узимањем кола може бити:

1) непредвиђена и

2) предвиђена, када је то возном особљу наређено планом рада, општим налогом и сл.

Пошто у већини случајева из тачке 1) става 1. овог члана возно особље не може обавити маневрисање без помоћи станичног особља због непоседовања кључева од просторија, скретнице и других постројења, мора тражити долазак станичног радника који располаже кључевима. Ако возно особље располаже кључевима, није потребно да зове станичног радника.

Чим се омогући приступ телефону, одмах се обавештава позадна станица, позадне суседно и наредно службено место о томе да је воз непредвиђено задржан ради искључивања кола из воза, фонограмом:

**„Воз број задржан у и оставља (навести број)
кола због (презиме)”.**

По завршеном маневрисању возовођа, а ако га нема машиновођа, и позвани станични радник, осигуравају кола која се остављају у службеном месту од самопокретања, скретнице и остала постројења постављају у редован положај и закључавају, а затим се обавештава позадна станица, позадне суседно и наредно службено место, фонограмом:

„Маневрисање завршено, скретнице постављене у редован положај и закључане. Воз бр. полази у с мин (презиме)”.

Фонограме из ст. 3 и 4. ове тачке даје позвани станични радник, а ако је возно особље имало кључеве даје их возовођа односно машиновођа.

У случајевима предвиђене маневре, возовођа прима кључеве од службене просторије, скретница и осталих постројења којима треба руковати при маневрисању од станице одређене да чува кључеве службених места у којима се служба прекида.

О узимању кључева за поједина службена места брине се возовођа на основу наређења за остављање и узимање кола у станицама, примљеног планом рада или општим налогом. Ако воз у неком службеном месту мора узети или оставити кола, а о томе возно особље у полазној станици није обавештено, уручивање кључева тог службеног захтева се од станице која их чува. Захтев подноси односна станица, а ако је то неко друго службено место, онда надзорна станица тог службеног места, фонограмом:

„Ради маневрисања у (назив службеног места) возу број уручити кључеве од скретнице број (презиме отправника возова)”.

Возовођа обавештава позадњу станицу завршеном маневрисању, постављању скретница и осталих постројења, фонограмом:

„Маневрисање у (назив службеног места) завршено, скретнице у редовном положају закључане (презиме)”.

Обављено маневрисање у службеном месту се констатује у саобраћајном дневнику односног службеног места уписивањем података о броју воза, времену доласка и одласка и разлогу бављења.

Ако се маневра не може обавити у времену редом вожње предвиђеног бављења, возовођа мора о томе обавештава позадње службено место фонограмом:

„Ради маневрисања воз број у..... продужиће време бављења за мин (презиме)”.

10. Обезбеђење саобраћаја на путном прелазу

Опште одредбе о обезбеђењу саобраћаја на путном прелазу

Члан 201.

Саобраћај на путном прелазу, у зависности од примењене врсте уређаја, може се обезбедити:

- 1) аутоматски, наиласком воза или
- 2) путем уређаја на лицу места или са одређене удаљености.

Начин обезбеђења саобраћаја на путном прелазу аутоматским уређајима прописан је упутством из члана 10. став 2. овог правилника.

Обезбеђење саобраћаја на путном прелазу од стране чувара путног прелаза

Члан 202.

Чувар путног прелаза обезбеђује саобраћај на путном прелазу постављањем браника односно руковањем уређаја путног прелаза на основу пријаве и примљеног звоновног сигнала за објављивање вожње возова једног од суседних службених места, најкасније на пет минута пре очекиваног проласка воза и воз дочекује пред чуварницом.

У случају када је време вожње воза од суседног службеног места до путног прелаза мање од пет минута, чувар путног прелаза обезбеђује саобраћај на путном прелазу одмах по пријему предавизе.

Ако је споразумевање између суседних службених места и путног прелаза немогуће или ако електрично сигнално звоно не ради, путни прелаз се сматра необезбеђеним. Чувар путног прелаза превентивно ослушкује сигналне знаке особља вучног возила наилазећег воза и затвара бранике односно рукује уређајем путног прелаза.

По проласку последњих кола у возу преко путног прелаза, чувар прелаза отвара бранике односно рукује уређајем путног прелаза ако нема аутоматског искључења уређаја путног прелаза.

Путни прелази са значајнијим железничким саобраћајем и слабијим друмским саобраћајем могу редовно бити са спуштеним браницима.

Чувар путног прелаза, у случају из става 5. овог члана, за свако пропуштање учесника у друмском саобраћају тражи дозволу за отварање браника. Одобрење за отварање браника даје отправник возова позадње станице од почетне ка крајњој тачки пруге, а ако се такав путни прелаз налази на подручју станице одобрење даје отправник возова те станице.

Начин обезбеђења саобраћаја на путном прелазу прописан ставом 6. овог члана одређује управљач железничке инфраструктуре споразумно са локалном самоуправом.

За поједине путне прелазе може се одредити да се поседају чуварем путног прелаза и да се саобраћај на њима обезбеђује само у одређено време.

Код путних прелаза из става 8. овог члана, чувар путног прелаза по завршетку службе путопрелазне бранике обезбеђује тако да не постоји могућност неовлашћеног руковања браницима.

За радно место чувара путног прелаза израђује се извод из реда вожње. Извод из реда вожње израђује се и за путне прелазе који се привремено и изузетно поседају.

Поступак у случају оштећења браника, квара или сметње на уређају путног прелаза

Члан 203.

Чувар путног прелаза непосредно обезбеђује саобраћај на путном прелазу, без обзира да ли је особље вучног возила о томе обавештено или не, у свим случајевима када не може руковати браницима односно уређајем путног прелаза,

Чувар путног прелаза непосредно обезбеђује саобраћај на путном прелазу тако што зауставља друмска возила и пешаке дању подигнутом и испруженом руком са дланом усмереним према долазећим возилима а ноћу махањем ручном сигналном светиљком са црвеном светлошћу управно на уздужну осу пута. Обезбеђење саобраћаја ручним сигналним знацима врши се са обе стране путног прелаза на тај начин да се друмска возила зауставе прво из једног а затим и из другог смера.

~~У случајевима када је дошло до оштећења браника односно сметње или квара на уређају путног прелаза, а не постоји могућност да саобраћај на путном прелазу обезбеђује непосредно и о томе није обавештена суседна станица пре поласка воза, чувар путног прелаза предузима мере да се наилазећи воз заустави испред путног прелаза и обавештава особље вучног возила да саобраћај на путном прелазу није обезбеђен.~~

На начин из става 2. ~~и 3.~~ овог члана поступа и радник који поседа путни прелаз који је осигуран аутоматским уређајем када је сметња или квар на уређају путног прелаза.

Необезбеђени путни прелаз

Члан 204.

Путни прелаз сматра се необезбеђеним у следећим случајевима:

1) када је аутоматски уређај на путном прелазу чија се исправност контролише из неког поседнутог службеног места у квару а путни прелаз се не може се обезбедити на неки од начина предвиђеним упутством из члана 10. став 2. овог правилника;

2) када чувар путног прелаза није обавештен о наиласку воза;

3) када се уређајем на путном прелазу при саобраћају воза у смеру супротном од приволе или по неправилном колосеку не може обезбедити путни прелаз;

4) када је уређај на путном прелазу којим се рукује на потег или електричним путем са извесне даљине у квару;

5) када контролни светлосни сигнал испред путног прелаза не показује сигнални знак „Уређај на путном прелазу исправан”;

6) када између сигналног знака „Укључна тачка са даљинском контролом” или сигналног знака „Почетак зауставног пута испред путног прелаза” и путног прелаза воз саобраћа са општим налогом о уведеној лаганој вожњи а путовање до путног прелаза ће бити дуже од четири минута, као и у случају када воз стане између укључне тачке и путног прелаза па је време стајања и путовања дуже од четири минута.

Ако је особље вучног возила општим налогом обавештено да је саобраћај на путном

прелазу необезбеђен, вучно возило које се приближава путном прелазу смањује брзину испред путног прелаза, уз давање звучног сигналног знака „Пази”, тако да у случају потребе може одмах да се заустави. Ако на путном прелазу нема учесника у друмском саобраћају, вучно возило наставља вожњу и убрзава чим чело вучног возила пређе преко путног прелаза.

У случају из тач. 5 и 6) става 1. овог члана, особље вучног возила се не обавештава да је путни прелаз необезбеђен.

Ако се необезбеђени путни прелаз поседне чуваром прелаза а код путног прелаза постоји телефон којим се чувар прелаза обавештава о одласку возова из суседних станица, особље вучног возила се обавештава да је уређај на путном прелазу у квару, да је путни прелаз поседнут и да воз саобраћа преко путног прелаза прописаном брзином.

XIV. ПРИЈЕМ И ОТПРЕМА ВОЗОВА

1. Одређивање редовног улазног колосека

Опште одредбе за одређивање редовног улазног колосека

Члан 205.

Сваком возу који је објављен редом вожње унапред се одређује и прописује редован улазни колосек пословним редом станице.

При одређивању редовног колосека треба водити рачуна:

- 1) да се у међустаницама воз који пролази станицу без бављења пропушта по главном пролазном колосеку;
- 2) да се у међустаницама у којима има бављење, воз прима односно отпрема са главног пролазног колосека, ако притом не ремети кретање других возова;
- 3) да се возови за превоз путника у станицама у којима имају бављење за потребе путника примају и отпремају са колосека који су опремљени пероном, односно на погодне колосеке ради што лакше и брже комуникације на станичном простору;
- 4) да се у станицама где нема денивелисаних прилаза перонима путнички токови на станичним подручјима не секу другим возовима;
- 5) да се возови примају на оне колосеке односно делове колосека где су потребе за маневарским пословима најмање.

За подељене возове важи као улазни колосек онај који је прописан за основни воз. У крајњим станицама подељени воз се може примити и на други слободан колосек

Када се стиче више возова у станицу, појединим возовима се одређује колосек тако да возови који не стају пролазе кроз главни пролазни колосек. Када су у питању возови за превоз путника води се рачуна да улазећи и излазећи воз не угрожава безбедност путника.

2. Обезбеђење пута вожње

Опште одредбе о обезбеђењу пута вожње

Члан 206.

За улазак, излазак и пролазак воза обезбеђује се пут вожње. Пут вожње је колосечни пут по станичном пружном колосеку, скретничком подручју и станичном колосеку преко кога воз треба да изврши вожњу.

Путеви вожње могу да буду:

- 1) улазни пут вожње - станични пружни колосек на улазној страни, припадајуће скретничко подручје од прве улазне скретнице до колосека на који улази воз, одређени станични колосек до колосечног излазног сигнала, маневарског сигнала за заштиту колосечног пута, граничног колосечног сигнала, а ако ових нема до међика на излазној страни и пут претрчавања у најмањој дужини 50 m;
- 2) излазни пут вожње - станични колосек на коме се воз налази од последњег возила у возу, припадајуће скретничко подручје од колосека са којег излази воз до последње излазне скретнице и станични пружни колосек на излазној страни;
- 3) пролазни пут вожње - станични пружни колосек на улазној страни, припадајуће

скретничко подручје од прве улазне скретнице до колосека кроз који пролази воз, станични колосек, припадајуће скретничко подручје од колосека до последње излазне скретнице и станични пружни колосек на излазnoj страни. Ово је комбинација улазног и излазног пута вожње.

Обезбеђење пута вожње обухвата проверу слободности колосека и колосечног простора као заштиту од бочних и чеоних вожњи, обезбеђење слободних међика и саобраћаја на путним прелазима, обустављање маневре, отклањање препрека у колосеку и поред колосека и постављање скретница у правилан и исправан положај.

Обезбеђење пута вожње у станицама са релејним или електронским осигурањем
Члан 207.

У станицама са релејним или електронским осигурањем постављање и обезбеђење пута вожње за улаз, излаз и пролаз возова, као и постављање улазног и излазног сигнала да показују сигнални знак за дозвољену вожњу врши отправник возова, а на ТК-пругама ТК-диспечер, на начин прописан упутствима из члана 10. став 2. овог правилника.

На основу показивача на станичној поставници односно централној поставници отправник возова односно ТК-диспечер се уверава о томе да ли је слободан колосек односно део колосека, пут претрчавања, да ли су скретнице преко којих ће воз прећи у правилном и исправном положају, стање скретница у путу претрчавања и оних који чине бочну заштиту, положај исклизница, стање главних сигнала и уређаја путних прелаза. Када поједини или сви показивачи показују било какво одступање од редовног стања, проверавање стања појединих или свих елемената пута вожње врши се на лицу места односно поступа се на начин прописан упутствима из члана 10. став 2. овог правилника.

Када се не очекује воз, или се не врши маневрисање, скретнице остају у положају претходне вожње.

Обезбеђење пута вожње у станицама без релејног или електронског осигурања
Члан 208.

У станицама које нису осигуране релејним или електронским осигурањем код обезбеђења пута вожње за улазак воза, скретнице које се налазе у путу претрчавања остају у редовном положају, а код укрштавања и претицања ове скретнице се постављају за улаз супротног воза односно за излаз узастопног воза.

Скретничари односно одређени радници који рукују скретницама проверавају правилан и исправан положај скретница и извршавају наређење за обезбеђење пута вожње.

У станицама у којима нема скретничара, скретницама при обезбеђењу пута вожње рукује отправник возова.

За благовремено и потпуно извршење обезбеђења пута вожње одговоран је отправник возова.

За улазак, излазак односно пролазак воза скретнице се постављају по добијеном наређењу за обезбеђење пута вожње.

Када се не очекује воз, или се не врши маневрисање, скретничари постављају скретнице у редован положај.

Ако скретница има такав редован положај да води на неки колосек који је привремено заузет, скретница се поставља да води на слободан колосек, ако такав постоји.

У просторијама скретничког особља истиче се на видном месту преглед редовних положаја скретница.

Скретничари дочекују возове код улазних и излазних скретница, односно код неосигураних скретница увек када је вожња преко њих уз језичак.

Када воз улази на колосек превиђен пословним редом станице и ако за његов слободан улазак нема никаквих сметњи, отправник возова даје наређење за обезбеђење пута вожње за улазак воза истовремено улазном и излазном надзорном скретничару односно скретничару фонограмом:

„Улаз за воз бр. на колосек (презиме отправника возова)”.

Када се воз:

1) пушта на редован колосек који је од извесног места непроходан, заузет другим возилима, међик на излазnoj страни није слободан или није обезбеђен пут претрчавања, а

(1) особље вучног возила је обавештено да у станицу треба ући са нарочитом опрезношћу, фонограм наређења за обезбеђење пута вожње гласи:

„Улаз за воз бр. на заузет колосек. Особље вучног возила обавештено, давати сигнални знак 97б: „Лагано” (презиме отправника возова)”;

(2) особље вучног возила није обавештено да у станицу треба ући са нарочитом опрезношћу, фонограм наређења за обезбеђење пута вожње гласи:

„Улаз за воз бр. на заузет колосек. Особље вучног возила није обавештено (презиме отправника возова)”;

а по извршеном обезбеђењу пута вожње даљи поступак наређује се фонограмом:

„Воз бр. обавестити да улази на заузет колосек и спровести у станицу (презиме отправника возова)”;

2) пушта на колосек који није одређен пословним редом станице и при томе:

(1) воз улази опет у скретање иако се мења колосек, уместо у скретање улази у правац, односно уместо у правац улази у скретање, фонограм наређења за обезбеђење пута вожње гласи:

„Улаз за воз бр. изузетно на колосек (презиме отправника возова)”;

При давању наређења за обезбеђење пута вожње при улазу у скретање уместо у правац, фонограм се допуњава речима: **„Особље вучног возила обавештено или није обавештено”** ако је станица опремљена једнозначним сигналимa чији се сигнални знак „Ограничена брзина” не предсигналише;

(2) колосек је од извесног места непроходан, заузет возилима/возом, међик на излазној страни заузет, није обезбеђен пут претрчавања или је то слепи колосек;

- када је особље вучног возила обавештено да у станицу треба ући са нарочитом опрезношћу, фонограм наређења за обезбеђење пута вожње гласи:

„Улаз за воз бр. изузетно на заузет (слепи) колосек. особље вучног возила обавештено, давати сигнални знак 97б: „Лагано” (презиме отправника возова)”;

- када особље вучног возила није обавештено да у станицу треба ући са нарочитом опрезношћу, фонограм наређења за обезбеђење пута вожње гласи:

„Улаз за воз бр. изузетно на заузет (слепи) колосек. Особље вучног возила није обавештено (презиме отправника возова)”;

а даљи поступак је исти као у случају из става 11. тачка 1) подтачка (2) овог члана када особље вучног возила није обавештено о уласку воза у станицу са нарочитом опрезношћу;

3) пушта на редован колосек предвиђен пословним редом станице и вожња је у правац, а особље вучног возила је претходно обавештено да ће у станицу уместо у правац ући у скретање, фонограм наређења за обезбеђење пута вожње гласи:

„Улаз за воз бр. на колосек (презиме отправника возова)”;

4) који по реду вожње или по наређењу има кроз пролаз станицу, мора изузетно зауставити, пре наређења за обезбеђење пута вожње за улазак воза, отправник возова о томе обавештава скретничко особље фонограмом:

„Воз бр. биће у станици изузетно заустављен. Особље вучног возила обавештено, давати сигнални знак 97б: „Лагано” и сигнални знак 91: „Стој” (презиме отправника возова)”;

а затим даје наређење за обезбеђење пута вожње на начин прописан ставом 10. овог члана или, зависно од случаја, на један од начина прописаних у ставу 11. тач. 2) или 3) овог члана.

Ако се воз који по реду вожње или по наређењу има пролазак кроз станицу мора изузетно зауставити, а поред тога пустити на колосек који је од извесне тачке непроходан, заузет другим возилима или возом, на излазној страни међик није слободан или није обезбеђен пут претрчавања, без обзира да ли се мења улазни колосек или не и да ли ће вожња бити у правац уместо у скретање или не, у фонограму којим се скретничко особље обавештава да ће воз изузетно у станици бити заустављен, изостављају се речи „давати сигнални знак 97б: „Лагано” и сигнални знак 91: „Стој”, због тога што се даљи поступак

наређује фонограмом за обезбеђење пута вожње на један од начина прописаних у ставу 11. тачка 1) или тачком 2) подтачка (2) овог члана.

Наређење за обезбеђење пута вожње за излазак воза отпрањник возова даје излазном надзорном скретничару односно скретничару, фонограмом:

„Излаз за воз бр. са колосека (презиме отпрањника возова)”.

У појединим станицама при давању наређења за обезбеђење пута вожње за излазак воза може да буде присутан и надзорни скретничар односно скретничар на другој страни станице, у случајевима када је то неопходно због колосечне мреже, посебних маневарских вожњи, потискивања и сабијања брута и др., што се уноси у пословни ред станице.

Ако воз по преду вожње или по наређењу има кроз станицу пролазак, ако има бављење али ће изузетно проћи без задржавања или има краће бављење у коме неће вршити никакво маневрисање, може се истовремено наредити обезбеђење пута вожње за улазак и излазак односно пролазак воза. Када ће се за воз који у станици има краће бављење наредити улазак или излазак истовремено као пролазак одлучује отпрањник возова зависно од прилика у станици, у случају:

1) потребе извршења маневарске вожње на излазној страни од момента заустављања воза до момента када се најкасније мора почети са обезбеђењем пута вожње за излазак воза;

2) постојања путног прелаза чијим се браницима рукује из станице, да се не би сувише рано обустављао саобраћај на путу и др.

Наређење за обезбеђење пута вожње за пролазак воза отпрањник возова даје истовремено улазном и излазном надзорном скретничару односно скретничару, фонограмом:

„Пролаз за воз бр. кроз колосек (презиме отпрањника возова)”.

Уколико се воз не може пустити на редован колосек предвиђен пословним редом станице, отпрањник возова даје наређење за обезбеђење пута вожње истовремено улазном и излазном надзорном скретничару односно скретничару, фонограмом:

„Пролаз за воз бр. изузетно кроз колосек (презиме отпрањника возова)”.

У станицама где ради само један скретничар, који за време обезбеђења пута вожње мора бити на улазној страни, наређење се издаје само улазном скретничару. Ако скретничара уопште нема, односно ако га нема због прекида рада на том радном месту, наређење за обезбеђење пута вожње се не даје.

У станицама у којима не постоји телефонска веза између службене просторије отпрањника возова и скретничарске кућице, или је постојећа у квару, наређење за обезбеђење пута вожње отпрањник возова уписује у свој телефонски дневник и шаље га надзорним скретничарима односно скретничарима по подесном раднику. По извршеном обезбеђењу пута вожње дневник се враћа на исти начин отпрањнику возова.

Ако нема подесног радника, скретничко особље долази код отпрањника возова да се интересује за ход возова и да прими наређење за обезбеђење пута вожње.

Ако у станици ради само један скретничар који се у време када треба издати наређење за обезбеђење пута вожње налази код отпрањника возова, наређење за обезбеђење пута вожње скретничар прима путем телефонског дневника отпрањника возова.

3. Проверавање положаја скретница пре уласка и изласка воза

Опште одредбе о проверавању положаја скретница

Члан 209.

Ниједан воз не сме ући у станицу или из ње изаћи док се отпрањник возова односно надзорни скретничар лично не увери о правилном и исправном положају скретница преко којих ће воз прећи.

Пре уласка и изласка сваког воза на лицу места прегледају се све неосигуране скретнице преко којих ће воз прећи уз језичак, при чему треба нарочито пазити да се језичак потпуно приљубљује уз главну шину.

Ако су притврђене скретнице са улазним и излазним сигналимa у таквој зависности да се постављањем сигнала да показују сигнални знак за дозвољену вожњу само притврђује положај скретница у којем се већ налазе, онда се пре притврђивања мора извршити преглед скретница преко којих ће воз прећи уз језичак.

Отправник возова уписује извршени преглед скретница у телефонски дневник (бележник) скретничара, уз назнаку броја воза, улазног односно излазног колосека и тачног времена када је преглед извршен, а затим потписује. Број колосека се уписује арапским бројем и словима.

Проверавање положаја поуздано притврђених и поуздано закључаних скретница се не врши на лицу места, осим ако се поуздано притврђеним скретницама рукује на лицу места.

У станицама са сигнално-сигурносним уређајем, скретнице укључене у уређај преко којих воз мора прећи при уласку односно изласку морају се прегледати на лицу места у случају када уређај поуздано не показује да су скретнице у правилном и исправном положају, на начин прописан упутством из члана 10. став 2. овог правилника

Ако се воз прима уз давање сигналног знака „Опрезан улазак у станицу са 10 km/h“, преглед скретница на лицу места не треба вршити.

Преглед притврђених скретница закључаних скретничком бравом не врши се на лицу места ако се кључеви истих чувају код отправника возова или надзорног скретничара.

Радници из става 8. овог члана пре доласка односно одласка воза уверавају се да су кључеви скретница на одређеном месту.

Дупликати кључева закључаних скретница, исклизница и колобрана чувају се пломбирани, али тако да их отправник возова може у случају потребе користити. О свакој употреби дупликата кључева писмено се извештава шеф станице.

У случају да се изгуби уникат или дупликат кључа, скретнице, исклизнице и колобрани чији је кључ изгубљен сматрају се неосигураним све док се уникат односно дупликат кључа не пронађе или брава не измени.

Станице са ограниченим радним временом морају имати, сем униката и дупликата кључева скретница, још и резервне кључеве које чувају суседне станице са непрекидном службом.

Преглед скретница које поставља возно особље Члан 210.

Када возно особље поставља скретнице за излаз свог воза по улазу супротног воза, неосигуране и притврђене скретнице преко којих укрсни воз излази низ језичак прегледају се на тај начин што ће отправник возова, односно надзорни скретничар осматрити положај скретничког сигнала. Уколико је видик у даљину спречен, начин проверавања положаја скретница прописује се пословним редом станице.

4. Једновремене вожње возова на станичном подручју

Поступак код једновремених вожњи на станичном подручју Члан 211.

Једновремене вожње возова на станичном подручју допуштене су само ако се путеви вожње тих возова не секу, не додирују или не поклапају.

Путеви вожње два воза секу се, додирују или поклапају ако на постављеним путевима вожње тих возова постоји бар једна тачка у којој ти путеви вожње имају исти елемент пута вожње (заједничку тачку).

Уколико се путеви вожње секу, додирују или поклапају поступа се на следећи начин:

1) код једновременог уласка два воза из истог или супротних смерова, други воз се пушта у станицу тек онда када је први воз у станици стао унутар изолованог одсека односно међика свог улазног колосека;

2) код једновременог изласка два или више возова у истом смеру, наредни воз се отправља тек када претходни воз ослободи пут вожње наредном возу;

3) код једновременог уласка и изласка два воза, воз се сме отправити из станице тек када долазећи воз ослободи одговарајући излазни међик односно одговарајуће скретничке одсеке одлазећем возу, односно супротни воз се прима у станицу када му одлазећи воз ослободи пут вожње.

У станицама у којима нису уграђени перони са денивелисаним прилазима,

једновремене вожње возова дозвољене су само ако се тим вожњама не сече кретање путника.

Код станица које немају улазне сигнале, када наступи случај једновременог доласка два воза, један воз се зауставља давањем сигналног знака „Стој” на даљини зауставног пута испред улазне скретнице.

Код једновременог доласка два воза пред улазним сигналом треба зауставити воз нижег ранга, воз који долази пругом која је у паду, воз са прекораченом дужином, воз који у станици нема задржавања и воз који би на станичном подручју пресецао токове путника.

5. Руковање главним станичним сигнаlima

Руковање главним станичним сигнаlima у службеним местима осигураним релејним или електронским сигнално-сигурносним уређајима

Члан 212.

Главним станичним сигнаlima у службеним местима осигураним релејним сигнално-сигурносним уређајима рукује се на начин прописан упутством из члана 10. став 2. овог правилника.

Руковање главним станичним сигнаlima у службеним местима која нису осигурана релејним или електронским сигнално-сигурносним уређајима

Члан 213.

Улазни сигнал се поставља да показује сигнални знак за дозвољену вожњу само када се очекује воз и само по наређењу отправника возова.

Излазни сигнал се поставља да показује сигнални знак за дозвољену вожњу непосредно пре отпреме воза и то само по наређењу отправника возова када су испуњени услови за отпрему воза.

Радник коме је поверено руковање сигнаlima не сме разрешити односно поставити сигнал да показује сигнални знак за дозвољену вожњу пре него што се увери да не постоји каква сметња за несметан и сигуран улаз односно излаз воза, тј. пре обезбеђења пута вожње за тај воз.

Када отправник возова нареди улаз воза само блоком, улазни скретничар (блокар) одмах о томе обавештава излазног скретничара (блокара). Тек по добијеној његовој сагласности за улаз воза на одређени колосек, блокираће добијени улаз и поставити сигнал да показује сигнални знак за дозвољену вожњу.

Када између скретничких поставница на улазној и излазној страни постоји таква блоковна зависност да се улазни сигнал не може поставити да показује сигнални знак за дозвољену вожњу без претходне блоковне приволе излазног скретничара (блокара), онда се не примењују одредбе става 4. овог члана.

6. Припреме за пријем воза

Опште одредбе о пријему воза

Члан 214.

Пре доласка воза отправник возова наређује све што је потребно да колосек на који воз улази буде благовремено слободан и да се воз без потребе не зауставља пред улазним сигналом.

Воз се по правилу прима на свој редовни колосек предвиђен пословним редом станице.

Промену редовног улазног колосека отправник возова наређује скретничарима фонограмом којим се даје наређење за улаз воза, уз назначење да воз „изузетно” улази на односни колосек, па и у случају када се наређење за улаз даје само блоком и то пре издатог наређења.

Обавештавање особља вучног возила о промени улазног колосека

Члан 215.

Особље вучног возила се обавештава општим налогом само о промени улазног

колосека из правца у скретање.

У случајевима када је станица опремљена предсигналима којима се предсигналишу сигнални знаци улазног односно излазног сигнала и у станицама чије скретнице нису у зависности са сигналима (иста брзина у правац и скретање), обавештавање из става 1. овог члана се не врши.

Ако се особље вучног возила из било ког разлога не може обавестити општим налогом о промени вожње воза из правца у скретање при уласку, односно при изласку код проласка, воз се зауставља пред улазним сигналом, којим се даје сигнални знак за дозвољену вожњу тек када се отправник возова увери да је воз стао, и то лично, пријемом фонограма од стране скретничара или другог одговорног радника, или према сигналном знаку „Пази” који даје машиновођа два пута по заустављању воза пред улазним сигналом.

Поступак у случају истовременог стицања два или више возова за превоз путника Члан 216.

Ако се у станици у исто време стекну два или више возова за превоз путника, важи начело да се воз који касније стиже пушта на удаљенији колосек од колосека на коме је воз који је раније приспео.

Када воз који касније стиже у станицу треба да уђе на колосек ближе станичној згради од колосека на коме се воз за превоз путника већ налази, отправник возова пушта у станицу други воз тек када је:

- 1) воз који је раније стигао стао и када је извршен улаз и излаз путника;
- 2) упозорио возопратно особље воза који стоји на удаљенијем колосеку о предстојећој вожњи воза по колосеку ближе станичној згради како би ово о томе упозорило путнике;
- 3) разгласним уређајима, ако постоје, обавестио путнике и возопратно особље о наиласку воза на било који колосек.

Улазак воза са нарочитом опрезношћу Члан 217.

Када воз треба изузетно да уђе у станицу са нарочитом опрезношћу због тога што се пушта на колосек заузет возом или возилима, на колосек који је проходан само до извесне тачке, на слепи колосек, на колосек на коме возу није обезбеђен пут претрчавања, као и из других разлога, отправник возова о томе обавештава особље вучног возила општим налогом путем станице у којој воз пре тога последњи пут по реду вожње стаје.

Ако особље вучног возила није обавештено општим налогом на начин прописан ставом 1. овог члана, воз се зауставља пред улазним сигналом. У станицама где нема улазних сигнала воз се зауставља испред улазне скретнице постављањем односно давањем сигналног знака „Стој” на даљини зауставног пута испред улазне скретнице. По заустављању воза, изаслани радник обавештава машиновођу о узроку опрезне вожње при уласку, а потом воз спроводи у станицу.

Ако се код улазног сигнала налази телефон или је омогућено споразумевање путем РДВ, наређење за опрезну вожњу даје се тим средствима. По датом наређењу улазни сигнал се поставља да показује сигнални знак за дозвољену вожњу.

У станицама чији улазни сигнали немају уређаје за показивање сигналног знака „Опрезан улазак у станицу са 10 km/h”, о уласку воза у станицу са нарочитом опрезношћу благовремено се обавештава скретничко особље, као и о томе да ли је особље вучног возила о овоме обавештено или не. Скретничар на улазној страни долазећем возу даје сигнални знак „Лагано”, ако је особље вучног возила обавештено.

У станицама чији улазни сигнали имају уређаје за показивање сигналног знака „Опрезан улазак у станицу са 10 km/h” особље вучног возила се не обавештава писменим налогом ни усмено о изузетној вожњи са нарочитом опрезношћу нити се даје сигнални знак „Лагано”, већ се дозвола за улазак у станицу даје сигналним знаком „Опрезан улазак у станицу са 10 km/h”.

У свим случајевима када воз изузетно улази у станицу са нарочитом опрезношћу, брзина воза мора бити таква да се у случају потребе може одмах зауставити, али ни у ком случају не сме бити већа од 10 km/h.

Улазак воза на слепи или заузети колосек Члан 218.

Место на колосеку до кога воз може ићи означава се сигналним знаком „Стој”.

Код изузетног пуштања воза на слепи колосек који је заузет другим возом или возилима поступа се као када се воз пушта на било који други заузети или непроходни колосек, било да је слепи колосек редовни улазни колосек за воз или није.

На начин прописан ставом 2. овог члана поступа се и у случају када на заузети или непроходни колосек улази теретни воз за који је у реду вожње назначено да није обезбеђен пут претрчавања због маневрисања на излазној страни.

О уласку воза на колосек заузет другим возом обавештава се и возно особље другог воза и то завршни возопратилац односно машиновођа, зависно од тога из ког смера улази воз на колосек заузет ранијим возом, ради давања сигналног знака „Стој” на растојању од 50 m од последњег односно првог возила у возу.

О уласку воза на заузет колосек у поседнутој ТК-станици одлучује ТК-диспечер по добијеном извештају од стране овлашћеног станичног радника да су за то испуњени услови, а затим даје потребна наређења овлашћеном станичном раднику

У непосреднутој ТК – станици воз се може примити на заузети колосек под условима да се на заузетом колосеку могу оба воза сместити и да је о предстојећем уласку воза обавештено возно особље воза који је у станици. У случају да је воз који је у станици са поседом МВ – без, изостаје давање сигналног знака „Стој” и овај воз се не сме покретати уназад.

7. Долазак и бављење возова у станицама

Долазак воза у станицу Члан 219.

Отправник возова се уверава о доласку воза у станицу на основу показивача на станичној поставници или га о доласку обавештава скретничар на улазnoj страни једним дужим звоњењем телефоном.

Дочекивање воза Члан 220.

Пред долазак воза у станицу отправник возова или овлашћени станични радник заузима такво место са кога може пратити кретање воза, при чему пази да ли има неких неправилности на возу.

У службеним местима у којима возове осим отправника возова дочекују и радници других занимања (на пример: саобраћајно транспортни радник, прегледач кола) тада они то чине са супротне стране воза у односу на отправника возова. Детаљније одредбе о дочекивању возова прописују се пословним редом станице.

Када воз који стаје у станици мора да чека, или је у станици заустављен због тога што мора да чека на допуштење, одјаву, долазак супротног воза или пружног возила, односно на претицање, затвор пруге и слично, отправник возова у оваквим случајевима чим воз стане о томе обавештава возно особље лично или преко подесног станичног радника.

Место заустављања воза Члан 221.

Воз за превоз путника стаје са вучним возилом код ознаке места заустављања. Ако ознаке заустављања нема, отправник возова или овлашћени станични радник дочекује воз на оном месту где треба да стане вучно возило водећи рачуна о месту заустављања воза, уласку и изласку путника, утовару и истовару ствари и отпреми воза из станице.

У непосредним службеним местима, ако нема ознаке места заустављања, машиновођа зауставља воз за превоз путника тако да је путницима омогућено коришћење перона.

Теретни воз стаје тако да су чело и крај воза унутар границе одсека односно међика. Ако је потребно да теретни воз стане на неком одређеном месту, наређење се даје сигналним знаком „Стој” односно, по потреби, сигналним знаком „Напред” или „Мало напред”.

У непосредним ТК – станицама теретни воз се редовно зауставља испред излазног сигнала.

Локомотивски воз стаје пред службеном просторијом отправника возова, уколико

није посебно одређено друго место.

Уверавање да је воз стао
Члан 222.

Отправник возова се уверава лично или путем одговарајућих уређаја да је воз ушао у станицу и сместио се унутар границе одсека односно улазног и излазног међика. У станицама где то због месних прилика и дужине воза отправник возова не може лично да провери, пословним редом станице прописује се начин обавештавања отправника возова да је воз приспео цео и сместио се унутар међика.

ТК-диспечер се не може на основу показивача уверити да је воз стао или се креће по станичном колосеку све док воз не наиђе на границу одсека, па се стога упутством из члана 10. став 2. овог правилника прописује поступак пријема воза из супротног смера, када се воз отпрема непосредно по доласку воза из супротног смера.

Воз са прекораченом дужином не сме прећи међик на излазnoj страни, изузев ако му скретничар са тог места не даје сигнални знак „Напред”, а у станицама са релејним осигурањем не сме прећи границу изолованог одсека осим по наређењу отправника возова, овлашћеног станичног радника или ТК-диспечера.

Када је воз за превоз путника већ стао, машиновођа не сме самовољно померати воз, а отправник возова сигналним знаком „Напред” наређује померање тек када је завршено улажење и излажење путника.

Приспеће воза без завршног сигнала
Члан 223.

Ако је воз приспео без завршног сигнала отправник возова не даје одјаву већ о томе обавештава позадњу станицу и одјавницу. Ако се на основу теретнице утврди да је воз приспео цео у станицу даје се одјава. Ако воз није приспео цео, поступа се по одредбама чл. 321-322. овог правилника.

Ако је воз прошао без завршног сигнала, отправник возова не даје одјаву већ обавештава позадњу и наредну станицу и пружно особље до наредне станице о недостатку завршног сигнала.

Отправник возова наредне станице зауставља воз без завршног сигнала иако по реду вожње не стаје у тој станици. Ако се утврди да је воз приспео цео, о томе обавештава позадњу станицу и сво пружно особље до те станице.

У случају из става 3. овог члана станице и одјавнице смеју дати одјаву, а воз се отпрема из станице са резервним завршним сигналом.

Ако се утврди да воз није приспео цео обавештава се позадња станица и поступа по одредбама става 1. овог члана.

Приспеће воза без једног или оба одбојника на последњем возилу
Члан 224.

Ако је воз приспео у станицу или прошао станицу без једног или оба одбојника на последњем возилу, а није дато посебно обавештење о томе, отправник возова обавештава позадњу станицу и пружно особље да један или оба одбојника недостају.

Пружно и станично особље предузима мере да се одбојник што пре пронађе и уклони са колосека. О пронађеном одбојнику обавештава се станица која је наредила потрагу.

Станица која је утврдила недостатак одбојника обавештава одмах и све станице у смеру вожње односног воза, а ове пружно особље да воз саобраћа без једног или оба одбојника на последњем возилу.

Особље вучног возила узастопног односно супротног воза који први саобраћа после утврђивања и обавештавања о недостатку одбојника, обавештава се општим налогом да увећа пажњу и да према прегледности пруге воз саобраћа таквом брзином да се може благовремено зауставити испред испалог одбојника. Воз стаје у наредној станици ради обавештења о проналаску одбојника.

У случају када се утврди да је у путу испао неки други део кола или товара који може да угрози вожњу других возова, поступа се на исти начин као када недостаје одбојник.

8. Изузетан пролазак и изузетно заустављање воза у станици

Изузетан пролазак воза
Члан 225.

Воз не сме проћи без заустављања службена места у којима по реду вожње или наређењу стаје.

Изузетан пролазак воза који по реду вожње или по наређењу стаје у станици је дозвољен:

1) возу за превоз путника који стаје само из саобраћајних разлога, ако саобраћајни разлози то не захтевају;

2) теретном возу ако нема потребе за стајањем (истовар, утовар, узимање или остављање кола, излажење или улажење особа по члану 113. овог правилника, уручивање налога и сл.).

Воз који по реду вожње или по наређењу стаје у станици пролази без заустављања само ако отпражник возова односно овлашћени станични радник даје наређење за изузетан пролазак воза.

О сваком изузетном проласку или заустављању воза отпражник возова пре доласка воза обавештава скретничко особље.

Ако је редом вожње предвиђено бављење воза само у одређене дане или у одређеном периоду, не сматра се да воз има изузетан пролазак у дане када није предвиђено бављење воза.

Изузетно заустављање воза у станици
Члан 226.

Ако очекивани воз који по реду вожње или по наређењу пролази станицу без задржавања треба ма из ког разлога зауставити у станици, отпражник возова о заустављању воза обавештава скретничко особље, а особље вучног возила општим налогом путем оне станице у којој воз по реду вожње пре тога последњи пут стаје.

У случају да особље вучног возила није обавештено писменим налогом о изузетном заустављању на начин прописан ставом 1. овог члана, воз се зауставља пред улазним сигналом. Улазним сигналом се даје сигнални знак за дозвољену вожњу тек када се отпражник возова увери да је воз стао, и то лично, пријемом фонограма од стране скретничара односно другог одговорног радника или према сигналном знаку „Пази” који машиновођа даје два пута по заустављању воза пред улазним сигналом.

У станицама опремљеним релејним уређајима са двозначном сигнализацијом, воз се увек зауставља сигналним знаком „Стој” излазног сигнала а особље вучног возила се не обавештава општим налогом.

У случају из ст. 1 и 2. овог члана, улазни скретничар даје возу сигнални знак „Лагано” а отпражник возова и излазни скретничар дају сигнални знак „Стој”. У станицама са једним скретничаром у служби, скретничар дочекује воз на улазној страни и даје сигнални знак прописан за улазног скретничара.

Ако станица има једнозначни излазни сигнал који се предсигналише, а простор од излазног сигнала до сигнала граница маневрисања је слободан, особље вучног возила се не обавештава општим налогом а воз се зауставља излазним сигналом.

Ако станица има једнозначни излазни сигнал који се не предсигналише, а простор од излазног сигнала до сигнала граница маневрисања је слободан, воз се у том случају претходно зауставља пред улазним сигналом.

У станицама које нису опремљене улазним сигналимa воз се зауставља испред улазне скретнице постављањем односно давањем сигналног знака „Стој” на даљини зауставног пута, а изаслани радник обавештава машиновођу да воз у станици стаје а потом воз спроводи у станицу.

Отправник возова изузетно зауставља воз у станици у следећим случајевима:

1) ако на једноколосечној прузи воз из супротног смера још није стигао на укрштавање;

2) ако се возу даје писмени налог;

3) ако за претходни воз још није добио одјаву или допуштење ако је оно прописано;

4) у случају несрећа, незгода и сметњи који угрожавају даљу вожњу воза;

5) у случају када је обавештен да воз нема прописани чеони или завршни сигнал;

6) ако су на возу истакнути непрописни чеони сигнали или су неосветљени;

7) ако на возу запази какав недостатак који угрожава даљу вожњу тог или другог воза.

Особље вучног возила изузетно зауставља воз у станици у следећим случајевима:

1) ако отпражника возова не види или ако овај нема прописани службени знак или не

даје наређење за пролазак односно изузетан пролазак воза;

2) у случају када уочи сметњу на возу или на прузи која угрожава вожњу њиховог или другог воза;

3) ако је у случају несрећа, незгода или сметњи то потребно;

4) ако на пругама на којима се возно особље не обавештава о променама укрштавања, у станицама без излазног сигнала излазни скретничар не даје сигнални знак „Напред”.

Изузетно од одредбе става 9. тачка 1) овог члана, особље вучног возила воза који по реду вожње или по наређењу не стаје у станици не зауставља воз у станици на пругама опремљеним уређајима АПБ, МЗ односно ТК иако не види отправника возова односно овлашћеног станичног радника или овај не даје наређење за пролазак воза, а колосечни излазни сигнал показује сигнални знак за дозвољену вожњу.

Скретничар изузетно зауставља воз који излази из станице:

1) ако није чуо сигнални знак за објављивање вожње воза, осим у случају да постоји сметња на звоновним уређајима његовог радног места, о чему је претходно обавестио отправника возова;

2) ако је чуо сигнални знак за објављивање вожње воза из супротног смера по истом колосеку;

3) ако се према примљеном сигналном знаку за објављивање вожње воза воз пушта на затворени колосек а претходно није обавештен да воз изузетно улази на овај колосек;

4) ако је чуо звоновни сигнални знак „Опасност”;

5) ако је воз из супротног смера приспео без завршног сигнала или одбојника на последњим колима а претходно није обавештен о овим недостацима;

6) ако возно или друго особље даје сигнални знак „Стој”;

7) ако на возу примети неки квар који може угрозити даљу вожњу тог или другог воза, односно пругу и пружна постројења;

8) ако су на возу непрописни чеони сигнали или нису осветљени;

9) ако се воз пушта на неправилни колосек двоколосечне пруге или на затворену пругу а о томе није претходно обавештен;

10) ако воз полази из станице пре времена а о томе није претходно обавештен;

11) ако није приспело пружно возило о чијем је одласку из суседне станице или са отворене пруге обавештен, или ако није обавештен да је пружно возило стигло у суседну станицу, односно да је скинуто са колосека;

12) ако није обавештен о премештеном укрштавању.

9. Отпрема возова

Опште одредбе о отпреми воза

Члан 227.

Отпрема воза је давање наређења за полазак, пролазак односно изузетан пролазак воза.

Воз сме поћи из станице само када отправник возова да наређење за полазак.

Воз сме проћи кроз станицу без заустављања, било да је пролазак односно изузетан пролазак редом вожње предвиђен или је изузетан, само ако отправник возова даје наређење за пролазак воза изузев у случају из члана 226. став 10. овог правилника.

Наређење које даје отправник возова за полазак, пролазак, односно изузетан пролазак, значи да се возу дозвољава улаз у први наредни просторни одсек.

Отправник возова даје наређење за полазак, пролазак, односно изузетан пролазак, само ако су испуњени следећи услови:

1) да је одсек пруге у који воз улази слободан;

2) да је добијено допуштење, ако је оно прописано;

3) да је пут вожње обезбеђен;

4) да је станично и возно особље на својим местима;

5) да је воз правилно састављен и сигнализован;

6) да је извршена проба кочница, у случајевима када је она прописана;

7) да је полазак воза најављен сигналним знаком за објављивање вожње воза, ако постоје такви уређаји;

8) да је извршено пријављивање воза путним прелазима;

9) да су особљу вучног возила уручени сви потребни писмени налози, односно извршено обавештавање возопратног особља;

10) да је код воза извршена потребна манипулација у погледу путника и ствари, узимања и остављања кола и др.;

11) да су пре отпреме воза са нарочитом пошљом предузете све мере прописане условима за превоз нарочите пошљке;

12) да је извршен царинско-гранични преглед код воза.

На ТК-пругама у граничним станицама, посебним станицама и привременим посебним станицама наређење за полазак возу даје отправник возова.

У ТК-станицама поседнутим овлашћеним станичним радником, овлашћени станични радник даје наређење за полазак возу.

У непосредним ТК-станицама о поласку воза одлучује машиновођа. Машиновођа сме одлучити о његовом поласку када се увери да одговарајући излазни сигнал показује сигнални знак за дозвољену вожњу и да је код воза извршена потребна манипулација (улазак и излазак путника, утовар и истовар ствари и поште, маневра итд.) и када је код возова за превоз путника возопратно особље дало сигнални знак „Спремно за полазак“.

Директно и индиректно наређење за полазак воза Члан 228.

Наређење за полазак воза даје отправник возова односно овлашћени станични радник:

1) директно:

- (1) сигналним лопарићем дању, сигналном светиљком ноћу;
- (2) светлосним сигналом (круг зелених сијалица);
- (3) усмено;
- (4) телефоном;
- (5) радио везом;
- (6) интерфонским или разгласним уређајем;

2) индиректно:

- (1) општим налогом;
- (2) телефоном путем посебног телеграфско-телефонског дневника који служи само за ту сврху.

Пословним редом станице прописује се који се начин наређења за полазак воза примењује у одређеном службеном месту.

Директно наређење за полазак воза Члан 229.

Директно наређење за полазак воза даје отправник возова односно овлашћени станични радник редовно дању сигналним лопарићем, а ноћу сигналном светиљком, односно дању и ноћу светлосним сигналом, а изузетно и усмено.

У станицама које су опремљене светлосним сигнаlima за полазак воза (круг зелених сијалица), пословним редом станице прописује се за које возове се примењује овај начин отпреме.

Ако отправник возова односно овлашћени станични радник примети да на дати сигнални знак „Полазак“ машиновођа не покреће воз, мора поћи према локомотиви дајући и даље овај сигнални знак, а осим тога и усмено издати наређење за полазак машиновођи речју: „Полазак“.

Директно наређење за полазак воза телефоном даје отправник возова код теретних возова особљу вучног возила. Овакав начин отпреме врши се у станицама у којима су код излазних сигнала уграђени телефони. За упозорење особљу вучног возила да следи наређење за полазак путем телефона користе се одговарајући разгласни уређаји. Наређења за полазак воза уписују се у ручни бележник машиновође.

Директна отпрема возова телефоном врши се само када се због дужине воза и месних прилика станице воз не може директно отпремити на други од прописаних начина. Пословним редом станице одређују се возови код којих се врши директна отпрема путем телефона о чему се упознају и превозници.

Теретним возовима се може дати наређење за полазак радио-диспечерском везом у локалном раду речима:

„Воз број са колосека полазак“.

Машиновођа потврђује пријем наређења.

Ако је станица на излазном скретничком подручју опремљена излазним сигнаlima отправник возова може дати директно наређење за полазак путем интерфонских или разгласних уређаја само теретним возовима речима:

„Воз број са колосека полазак“.

Наређење из става 8. овог члана понавља се два пута, а претходно се даје, такође два

пута, упозорење за припрему:

„Воз број припреми се за полазак”.

Индиректно наређење за полазак воза

Члан 230.

Индиректно наређење за полазак воза отправник возова односно овлашћени станични радник даје општим налогом или телефоном само теретним возовима, када не постоје могућности за директну отпрему, и то:

1) редовно, у оним станицама у којима нарочите прилике то захтевају (удаљеност пријемно-отпремне групе колосека, места заустављања возова итд.);

2) изузетно, у свим станицама када предстоји једновремена отпрема два воза, тада се само један од ових возова може отпремити индиректно.

У општи налог уписује се односно садржај фонограма у случају из става 1. овог члана гласи:

„Воз број ... са колосека број има поћи у сат мин”.

Наређење за пролазак воза

Члан 231.

Наређење за пролазак воза који по реду вожње не стаје у станици, отправник возова односно овлашћени станични радник даје на тај начин што заузима такво место на станичном простору да га особље вучног возила може видети, уз давање сигналног знака „Пролазак”.

Наређење за изузетан пролазак воза који по реду вожње или по наређењу стаје у станици, односно по реду вожње или по наређењу стаје само из саобраћајних разлога, као и за воз који по наређењу не стаје у станици, отправник возова односно овлашћени станични радник даје сигналним знаком „Изузетан пролазак”, који непрекидно понавља у једнаким размацима од наиласка воза на прву улазну скретницу до проласка чела воза поред њега. По уочавању сигналног знака „Изузетан пролазак” машиновођа наставља вожњу редовном брзином.

Код возова са потискивалицом, након уочавања сигналног знака „Изузетан пролазак”, машиновођа на челу воза даје сигнални знак „Попусти кочнице” који машиновођа потискивалице понавља у знак да је разумео наређење и продужава вожњу.

У станицама у којима нема излазних сигнала излазни скретничар возу који станицу пролази или изузетно пролази без задржавања даје сигнални знак „Напред” од момента запажања чела воза, па док чело воза не прође поред њега. Сигнални знак „Напред” скретничар даје са места одређеног за дочекивање излазећег воза, а сме га давати само ако је претходно добио наређење од отправника возова за пролазак односно изузетни пролазак воза.

Одредбе става 4. овог члана важе за пруге на којима се возно особље не обавештава о променама укрштавања.

У станицама за време прекида службе и у службеним местима где нема отправника возова машиновођа одлучује о отпреми воза.

Отпрема воза пре времена

Члан 232.

Воз се не сме отпремити из станице пре него што је по реду вожње одређено, изузев случаја када је дозвољена отпрема воза пре времена.

Возу за превоз путника не сме се дати полазак односно воз не сме поћи из службеног места пре прописаног времена поласка по реду вожње иако излазни односно гранични колосечни сигнал показује да је даља вожња дозвољена, осим ако је задржавање из саобраћајних разлога.

Возови чији ред вожње није објављен корисницима смеју се отпремати пре времена.

Војни возови се могу отпремати пре времена само уз претходно одобрење надлежне војне делегације односно команданта транспорта.

У случајевима из ст. 2-4. овог члана не сматра се да возови саобраћају пре времена у смислу регулисања саобраћаја.

О отпреми воза пре времена обавештава се станично и пружно особље. Обавештавање врши станица која отпрема воз пре времена.

Отпрема воза пре времена није допуштена у следећим случајевима:

- 1) ако за отпрему воза пре времена није добијено допуштење наредне станице;
- 2) ако је у питању воз који по реду вожње долази у службено место са прекидом службе у време када је поседнуто, а у том месту узима или оставља кола, па би због отпреме пре времена приспео у ово службено место у време када прекид службе још траје;
- 3) ако се тиме омета саобраћај осталих возова;
- 4) ако споразумевање између станица није могуће;
- 5) ако руководицац радова на прузи није могао бити обавештен, а на прузи је видик спречен (магла, вејавица);
- 6) ако се на прузи изводе радови који су претходно одобрени, па би вожња воза пре времена ометала радове или би радови угрожавали безбедност воза.

Ако чувари прелаза нису обавештени о отпреми воза пре времена, отправник возова о томе обавештава особље вучног возила општим налогом.

Скретничар зауставља воз који пре времена полази из станице ако о томе претходно није обавештен.

У станици се на видном месту код поставнице или телефона истиче таблица са натписом „НЕ ПРЕ ВРЕМЕНА“ ако из неког разлога за извесно време није допуштено отправљање возова пре времена.

Одлазак и пролазак воза

Члан 233.

Отправник возова односно овлашћени станични радник и други радници осматрају воз при одласку и проласку да би на њему приметили евентуалне недостатке све док последње возило не прође поред њих.

Отправник возова односно овлашћени станични радник пре давања извештаја о отпреми воза (авиза) проверава да ли је цео воз у реду напустио станицу, лично, путем скретничара или показивача сигнално-сигурносних уређаја.

XV. САОБРАЋАЈ ВОЗОВА НА ПРУЗИ

1. Вожња возова

Опште одредбе о вожњи воза

Члан 234.

Особље вучног возила на челу воза осматра сигналне знаке главних сигнала и њихових предсигнала, сигналне знаке осталих сигнала и сигналних ознака као и сигналне знаке станичног и пружног особља.

Машиновођа вучног возила на челу воза даје потребне сигналне знаке и одговоран је за одржавање прописане брзине и благовремено кочење воза.

За време вожње, за време евентуалног бављења на отвореној прузи и у непосредним службеним местима машиновођа издаје потребна наређења.

Код гураних возова послове из става 1. овог члана врши возопратицац који се налази на челу воза. Он преноси, а по потреби и сам даје сигналне знаке особљу вучног возила и рукује славином главног вода у циљу заустављања воза када је то потребно.

Када возно особље уочи неки недостатак на било ком пружном постројењу или возилима или товару пре поласка воза или у току вожње (лом осовине, пожар, поремећен товар итд.) што може угрожити вожњу воза, о томе обавештава отправника возова, овлашћеног станичног радника односно ТК-диспечера односно зауставља воз и предузима мере које могу да отклоне или ублаже последице а по потреби тражи и помоћ.

Код возова који у свом саставу имају кола са неисправним ваздушним водом један од возопратилаца заузима такво место да за све време вожње може осматрати таква кола. У случају да се таква кола откаче од воза, возопратицац о томе обавештава машиновођу који према месним приликама зауставља воз и обавештава отправнике возова суседних службених места а на ТК-пругама ТК-диспечера и овлашћене станичне раднике суседних поседнутих службених места. Даље се поступа на начин прописан одредбама члана 322. овог правилника.

Особље вучног возила воза који саобраћа пре времена обраћа посебну пажњу на раднике који изводе радове на прузи и на благовремено запажање постављених преносних пружних опомена којима су ови заштићени.

Воз се за време стајања на отвореној прузи мора обезбедити од самопокретања.

Издак воза из станице Члан 235.

При изласку из станице особље вучног возила на челу воза пази да је излазни колосек слободан и да излазни сигнал показује сигнални знак за дозвољену вожњу. При изласку из станице на двоколосечној прузи, осим на пругама са обостраним саобраћајем, односно из одвојне станице, особље вучног возила на челу воза пази да ли воз излази на одговарајући колосек двоколосечне пруге односно на пругу на коју се отпрема.

Особље вучног возила воза који се отпрема из станице поред сигнала који показује сигнални знак за забрањену вожњу, воза који се отпрема по неправилном колосеку двоколосечне пруге са колосека без излазног сигнала или воза који се на пругама са уређајима АПБ, МЗ и ТК отпрема са колосека без излазног сигнала, не сме кренути односно проћи станицу без наређења добијеног општим налогом односно фонограмом путем РДВ или телефона.

При изласку воза из станице возопратно особље и помоћник машиновође стално, а машиновођа повремено осматра да ли се из станице дају возу сигнални знаци и предузимају потребне мере.

Улазак воза у станицу Члан 236.

Особље вучног возила на челу воза при уласку воза у станицу осматра колосек у путу вожње и, уколико се укаже потреба, предузима све мере да возу смањи брзину односно да заустави воз.

Ако се из сигналног знака улазног сигнала или положаја скретница види да је улаз у скретање, а то редом вожње није прописано, односно возно особље о томе није обавештено, машиновођа благовремено зауставља воз. У станицу воз сме ући тек по позиву станичног радника сигналним знацима ручних сигнала или усменим обавештењем.

Одредба става 2. овог члана не важи за станице које имају такве предсигнале којима се предсигналишу сигнални знаци улазног сигнала за вожњу ограниченом брзином као и за станице чије скретнице нису у зависности са улазним сигналимa (исте брзине за скретање и правац).

Сваки воз мора да се заустави на месту прописаном чланом 220. овог правилника.

За време уласка односно проласка воза кроз станицу особље вучног возила осматра да ли се из станице дају возу сигнални знаци и предузима потребне мере.

Поступак код главног сигнала који показује сигнални знак за забрањену вожњу Члан 237.

Када главни сигнал показује сигнални знак за забрањену вожњу испред њега се мора стати.

Даља вожња од улазног сигнала или заштитног сигнала који показује сигнални знак за забрањену вожњу дозвољава се када је пут вожње који се штити тим сигналом обезбеђен на један од следећих начина:

- 1) давањем сигналног знака „Опрезан улазак у станицу са 10 km/h”;
- 2) фонограмом датим машиновођи путем РДВ;
- 3) фонограмом датим машиновођи путем телефона код односног сигнала;
- 4) давањем сигналног знака „Напред” у висини односног сигнала од стране изасланог

радника у случају да је особље вучног возила обавештено о давању тог сигналног знака; када особље вучног возила није обавештено о давању сигналног знака „Напред” изаслани станични радник мора прво усмено о томе обавестити возно особље а потом даје сигнални знак „Напред” а по потреби спроводи воз у станицу.

Даља вожња од просторног сигнала који показује сигнални знак за забрањену вожњу дозвољава се када је наредни просторни одсек слободан, на један од следећих начина:

- 1) фонограмом датим машиновођи путем РДВ;
- 2) фонограмом датим машиновођи путем телефона код односног сигнала;
- 3) општим налогом који испоставља отправник возова или овлашћени станични радник на основу наређења ТК – диспечера у позадној станици.

Ако је воз стао пред просторним сигналом одјавнице који показује сигнални знак за забрањену вожњу, машиновођа одмах даје сигнални знак „Пази” и у времену од три минута понавља га више пута. Одјавничар обавештава машиновођу о сваком задржавању дужем од три минута. Уколико машиновођа не добије обавештење у времену од три минута, а одјавница је удаљена од просторног сигнала, воз опрезно продужава вожњу брзином до 10 km/h, до службеног места одјавнице где се интересује о узроку заустављања. Код одјавнице машиновођа зауставља воз ако одјавничар не дочека воз иако просторни сигнал показује сигнални знак за дозвољену вожњу, изузев за време прекида службе. У погледу даље вожње машиновођа тражи телефоном дозволу од наредне станице.

Даља вожња од излазног сигнала који показује сигнални знак за забрањену вожњу дозвољава се када је пут вожње, који се штити тим сигналом обезбеђен и када је наредни просторни одсек слободан, на један од следећих начина:

- 1) општим налогом који испоставља отправник возова а у ТК-станицама које су поседнуте овлашћеним станичним радником, овлашћени станични радник на основу наређења ТК–диспечера;
- 2) фонограмом датим машиновођи путем РДВ;
- 3) фонограмом датим машиновођи путем телефона на скретничком подручју;
- 4) давањем сигналног знака „Напред” у висини односног сигнала од стране станичног радника када је особље вучног возила обавештено о давању тог сигналног знака.

Када се дозвољава даља вожња од главног сигнала који показује сигнални знак за забрањену вожњу, претходно се обезбеђује саобраћај на путном прелазу а ако то није могуће, особље вучног возила се обавештава да је саобраћај на путном прелазу необезбеђен.

Када воз стане испред главног сигнала који показује сигнални знак за забрањену вожњу, машиновођа ће након три минута путем телефона код односног сигнала тражити обавештење од отправника возова наредне станице односно од ТК-диспечера. Ако је вучно возило снабдевано РДВ уређајем, обавештење се тражи пре него што се воз заустави.

Ако је у питању улазни сигнал а дозвола за даљу вожњу није добијена ни на један од начина прописаних ставом 2. овог члана, шаље се један возопратицац односно помоћник машиновође да се код станичног особља обавести о узроку заустављања и даљем поступку. Ако пре повратка изасланог радника воза улазни сигнал покаже сигнални знак за дозвољену вожњу, воз ће ући у станицу и не сме без овог радника наставити даљу вожњу из станице.

Одредбе става 8. овог члана не односе се на возове са поседом МВ – без.

У случају настанка сметњи или квара на средствима за споразумевање, за даље поступке од главних сигнала који показују сигнални знак за забрањену вожњу важе одредбе члана 314. овог правилника.

2. Бављење воза у станицама

Послови које треба обавити у станици
Члан 238.

Отправник возова, овлашћени станични радник односно ТК-диспечер обавештава возопратно особље о потребним пословима код воза које треба обавити у станици.

Воз се за време стајања у службеном месту мора обезбедити од самопокретања.

Случај када воз стане тако да чело воза прође главни сигнал

Члан 239.

У службеним местима опремљеним релејним или електронским осигурањем у случајевима да воз стане тако да је чело воза прошло улазни, излазни или заштитни сигнал који је показивао сигнални знак за дозвољену вожњу а није заузет одговарајући пут вожње иза сигнала, отправник возова а на ТК-пругама ТК-диспечер не сме предузимати никакве радње око разрешења или промене пута вожње док се не јави машиновођа.

У случају из става 1. овог члана машиновођа не сме да покрене воз без претходног јављања отправнику возова односно ТК-диспечеру.

Прорачун кочености воза

Члан 240.

Уколико се због кvara кочница мора смањити брзина воза према расположивој стварној кочној маси, возно особље о томе обавештава отправника возова, овлашћеног станичног радника односно ТК-диспечера, а они о томе обавештавају све станице до наредне распоредне станице у којима воз има задржавање по реду вожње.

Ако је у питању кочница завршних кола тада се оваква кола замењују другим колима из састава воза.

Прорачун кочености воза, у случајевима из става 1. овог члана, врши:

- 1) пописни возовођа – у станицама где постоји;
- 2) возовођа – код возова који имају возовођу;
- 3) машиновођа – ако нема ни возовође ни пописног возовође.

О смањењу брзине воза у случају из става 1. овог члана отправник возова, овлашћени станични радник односно ТК-диспечер обавештавају све станице до наредне распоредне станице у којима воз има задржавање по реду вожње.

Удаљавање са радног места

Члан 241.

Возно особље се не сме удаљавати са својих радних места на возу ради потреба које нису у вези са радом воза без одобрења отправника возова, овлашћеног станичног радника а у непосредним ТК-станицама без одобрења ТК-диспечера.

Машиновођа и помоћник машиновође се не смеју истовремено удаљити од вучног возила.

Код возова само са машиновођом на вучном возилу, машиновођа се сме удаљити са вучног возила само због потребе код воза уз претходно предузимање следећих мера:

- 1) да искључи команде којима се управља вучним возилом и да обезбеди да не дође до самоукључивања команди којима се преноси погон на погонске осовине;
- 2) да ваздушном кочницом закочи воз и обезбеди његово трајно закочење;
- 3) да притврдном кочницом закочи вучно возило;
- 4) да ноћу осветли управљачницу а чеоне сигнале на возилу остави укључене;
- 5) да по потреби закључа односно забрави сва врата за улаз у вучно возило и кључеве понесе са собом;
- 6) да остави вучно возило да ради на празном ходу ако је то потребно ради обезбеђења рада помоћних уређаја на возилу (компресор, вентилатори за хлађење, уређаји за грејање воза) ако су уређаји способни за рад без сталног надзора;
- 7) да предузме и друге потребне мере обезбеђења вучног возила и воза.

Смена особља

Члан 242.

У крајњој станици воза и у станици у којој се врши смена особља, возопратно особље напушта воз тек када је воз уредно и доказно предало одређеном особљу у станици или возопратном особљу које преузима воз.

Возопратицац који предаје воз у успутној станици усмено обавештава возопратно особље које преузима воз о свим наређењима која су писмено саопштена возном особљу у претходним станицама а односе се на путовање воза на наредним одсечима пруге.

Машиновођа у станицама смене особља вучног возила писмена обавештења која се односе на даљу вожњу воза предаје на начин прописан чланом 95. овог правилника.

3. Изузетно заустављање воза на отвореној прузи

Изузетно заустављање због сметње на возу Члан 243.

Возно особље зауставља воз на отвореној прузи чим примети на возу ма шта што може угрозити даљу вожњу њиховог или другог воза.

Ако је примећена сметња код воза, возно особље ће одмах по заустављању воз обезбедити од самопокретања а затим покушати да сметњу отклони. Обезбеђење воза од самопокретања извршава сам машиновођа или по потреби, сигналним знаком или усмено, наређује возопратном особљу да обезбеди воз од самопокретања. Уколико машиновођа предвиђа да ће се воз задржати више од 15 минута, телефоном или путем РДВ обавештава обе суседне станице а на ТК-прузи ТК-диспечера, и по потреби тражи помоћ.

Код возова само са машиновођом на вучном возилу, машиновођа се сме удаљити са вучног возила пошто је предузео мере прописане чланом 241. став 3. овог правилника.

Ако се једна од суседних станица није могла обавестити, дужност је друге суседне станице да ову обавести о заустављању воза као и о свим наређењима издатим возном особљу.

Помоћ се тражи телефоном, путем РДВ, заустављањем воза који саобраћа по другом колосеку двоколосечне или паралелне пруге, односно слањем радника возног или пружног особља до најближег телефона или службеног места.

При тражењу помоћи наводи се разлог, километарски положај чела и краја воза као и додатна средства која су потребна за указивање помоћи.

Ако се помоћ тражи путем изасланог радника, податке из става 6. овог члана машиновођа уписује у ручни бележник који даје изасланом раднику. Примљена наређења телефоном изаслани радник уписује у ручни бележник и образац враћа машиновођи. Ако изаслани радник иде до поседнуте станице, наређење за даљи поступак издаје отправник возова или овлашћени станични радник општим налогом који изаслани радник носи машиновођи.

Код возова са поседом МВ-без, ако се помоћ из било ког разлога није могла тражити, машиновођа остаје на возу и чека помоћ.

Изузетно заустављање због угроженог места на прузи Члан 244.

Ако возно особље примети угрожено место на прузи (оштећење горњег строја, оштећење контактне мреже, одрон, лавина, поплава и слично) машиновођа пружном особљу, ако га има, наређује заштићивање угроженог места.

Возно особље одмах обавештава о угроженом месту обе суседне станице, а на ТК-прузи ТК-диспечера, са најближег пружног телефона или путем РДВ.

По примљеном обавештењу отправник возова односно ТК-диспечер ће, у зависности од саобраћајне ситуације, наредити возном особљу заштићивање угроженог места или наставак вожње ако је то могуће.

Ако се станице односно ТК-диспечер нису могли обавестити о угроженом месту на прузи, воз наставља вожњу, ако је то могуће, само до прве улазне скретнице наредне станице иако је улаз у станицу слободан. Машиновођа обавештава о угроженом месту на прузи отправника возова односно овлашћеног станичног радника лично или путем улазног скретничара у станицама које имају скретничко особље. Ако је у питању непосреднута ТК-станција воз не сме у њу ући.

Возно особље заштићује угрожено место на двоколосечној прузи давањем ручног сигналног знака „Стој” а као допунски начин заштићивања угроженог места употребљава се сигнални знак „Опасност кочи”, паљење и гашење чеоних сигнала, рефлекторског светла вучног возила и слично.

Изузетно заустављање због необезбеђеног путног прелаза Члан 245.

Особље вучног возила када је обавештено да је путни прелаз необезбеђен по потреби зауставља воз испред путног прелаза. Даљи поступак прописан је чланом 204. став 2. овог правилника.

Изузетно заустављање због искључења напона Члан 246.

Машиновођа електровучног возила, који није обавештен о разлогу искључења напона у контактної мрежи, ће у случају нестанка напона одмах започети кочење воза осматрајући волтметар у возилу.

Ако се напон у времену од десет секунди после искључења укључи и остане укључен, машиновођа прекида кочење воза и наставља вожњу.

Уколико се напон укључи и поново искључи, вожња се може наставити тако што ће машиновођа у зависности од карактеристика пруге и видљивости и могућности кочења оценити докле ће се кретати по инерцији и у близини којег пружног телефона ће зауставити воз како би ступио у везу са отправником возова односно ТК-диспечером.

Ако се напон после интервала од десет секунди ни за тренутак поново није укључио машиновођа ће настојати да брзим кочењем што пре заустави воз водећи рачуна да избегне заустављање воза у тунелу или на мосту. После заустављања воза машиновођа спушта дотле подигнути пантограф, врши међусобно електрично раздвајање оба пантографа и подиже други пантограф и тражи обавештење о разлогу искључења напона у контактної мрежи од отправника возова односно ТК-диспечера телефоном или путем РДВ.

4. Настављање вожње и повлачење воза са отворене пруге

Покретање воза после заустављања на отвореној прузи Члан 247.

Према стању на прузи или код воза машиновођа одлучује о настављању даље вожње са целим возом или у деловима до наредне станице или о повлачењу воза у позадњу станицу.

Када воз наставља вожњу или се повлачи у позадњу станицу машиновођа о томе обавештава обе суседне станице или одјавнице, а на ТК-пругама ТК-диспечера.

Настављање вожње до наредне станице Члан 248.

Предњи део воза може да настави вожњу само ако задњи део остане осигуран од самопокретања и по могућности под надзором возног особља, пружног или другог железничког радника.

Ако воз наставља вожњу до наредне станице у деловима, а станица односно ТК-диспечер се о томе нису могли обавестити, воз се зауставља испред улазне скретнице иако је улаз у станицу слободан. Машиновођа обавештава о заосталом делу воза отправника возова односно овлашћеног станичног радника лично или путем улазног скретничара. Ако је у питању непосреднута ТК-станица воз не сме у њу ући док о заосталом делу воза не обавести ТК-диспечера.

Отправник возова сме дати одјаву тек по доласку последњег дела воза.

Када воз наставља вожњу у деловима или наставља само вучно возило, особље вучног возила о заосталом делу воза као и превлачењу воза у деловима обавештава сва службена места на односном међустаничном одсеку ако их има.

На возу који се дели, завршни сигнал остаје на делу воза који остаје на прузи.

Воз сме наставити вожњу до наредне станице и у случају да је споразумевање немогуће.

Ако воз не приспе у наредну станицу у времену од 30 минута од времена вероватног доласка, а помоћ није тражена, помоћно вучно возило не сме се упућивати у сусрет возу. Станица мора послати станичног радника или неко друго подесно лице у сусрет возу који се код машиновође информише о насталој сметњи. Машиновођа у ручном бележнику уписује узрок сметње као и одобрење да се помоћна локомотива може отпремити у сусрет возу, што је уједно и потврда да машиновођа неће покренути воз. Изаслани радник носи отправнику возова ручни бележник на основу којег отправник возова односно овлашћени станични радник предузима потребне мере и о тим мерама општим налогом, путем изасланог радника,

обавештава машиновођу. Ако се приближно може одредити место где је воз стао, па се утврди да је воз ближи позадњој станици, станице се могу споразумети да радника пошаље позадња станица.

Повлачење воза у позадњу станицу Члан 249.

Повлачење воза са отворене пруге у позадњу станицу је дозвољено само ако је од позадње станице односно ТК-диспечера добијена дозвола за повлачење и ако су поседнута прва кола на челу гураног воза.

За улазак воза који се повлачи са отворене пруге у станицу меродавни су сигнални знаци улазног сигнала.

Воз који је тражио помоћ сме наставити вожњу пре доласка помоћног вучног возила само уз претходно одобрење наредне станице, а на ТК-прузи уз одобрење ТК-диспечера.

5. Запрезање и потискивање возова

Опште одредбе о запрезању и потискивању возова Члан 250.

На пругама са већим успоном допуштено је запрезање или/и потискивање возова.

Потискивање може бити са зақваченом или незақваченом потискивалицом. На пругама са уређајима АПБ, МЗ и ТК потискивалица мора бити зақвачена.

Машиновођа потискивалице мора да познаје прилике на прузи и не може се одредити за вожњу на прузи коју не познаје.

Састав возова који се потискују Члан 251.

У воз који се потискује не уврштавају се возила која су спојена крутим қвачилом, кола код којих је спајање извршено товаром или више кола натоварених савитљивим предметима ако није обезбеђено уредно қвање влачно-одбојном опремом.

Возови који у свом саставу имају лака кола не смеју се потискивати.

Споразумевање при запрезању или/и потискивању Члан 252.

Споразумавање између машиновођа при запрезању или/и потискивању воза врши се радио везом, а ако то није могуће онда сигналним знацима особља вучног возила.

Место од кога се потискивалица редовно враћа са отворене пруге после потискивања опрема се телефоном ради обавештавања о њеном кретању.

Повратак потискивалице са отворене пруге Члан 253.

Улаз потискивалици која се враћа у станицу даје се сигналним знацима улазног сигнала, ручним сигналним знацима или одобрењем путем средстава за споразумевање.

Особље потискивалице која се враћа са отворене пруге обавештава се да у повратку просторни сигнали на одјавницама показују сигналне знаке за забрањену вожњу, да је даља вожња од истих дозвољена и који су путни прелази необезбеђени.

6. Саобраћај маневарских вучних возила

Опште одредбе о саобраћају маневарских вучних возила Члан 254.

Само маневарско вучно возило са машиновођом за маневру може саобраћати између службених места унутар истог чвора, као и између два суседна службена места ради обављања маневарског рада, намирења, оправке мањих кварова и потискивања возова.

Услови за саобраћај вучних возила из става 1. овог члана су:

- 1) вучно возило мора саобраћати искључиво у станичном просторном размаку;
- 2) вучно возило мора бити опремљено сигналим знаком „Крај воза“;
- 3) особље вучног возила мора бити упознато на доказан начин са месним приликама;
- 4) особље вучног возила мора бити општим налогом обавештено о брзинама вожње, возним временима и осталим мерама безбедности.

Ако се вучним возилом којим управља машиновођа за маневру врши потискивање, вучно возило мора бити заквачено.

Ако се на маневарском вучном возилу налази само машиновођа, машиновођа се сме удаљити са вучног возила пошто је предузео мере прописане чланом 241. став 3. овог правилника.

7. Помоћне вожње

Опште одредбе о помоћним вожњама Члан 255.

Помоћне вожње су вожње помоћног воза или помоћног вучног возила у циљу пружања помоћи на неком месту на прузи.

Помоћни воз/вучно возило уводи се по траси подесног воза, зависно од важности упућивања помоћног воза/вучног возила. Уколико нема подесне трасе, помоћном возу/вучном возилу се општим налогом одређују елементи реда вожње од станице до станице, односно од станице до места указивања помоћи.

Ако није предвиђено задржавање помоћног воза/вучног возила у успутним станицама, особље вучног возила треба увек да очекује изузетно заустављање ради пријема допунских обавештења.

Помоћни воз/вучно возило обавезно стаје у станици пре угроженог места или међустаничног растојања где је воз који је тражио помоћ, ради пријема општег налога о километарском положају угроженог места односно километарског положаја чела или краја воза који је тражио помоћ као и осталим мерама безбедности (максимална брзина, који су путни прелази необезбеђени, где треба возити опрезно, који сигнали изузетно не важе, услови повратка или наставка вожње и сл.).

Обавештавање особља вучног возила Члан 256.

Ако се на делу пруге где се упућује помоћни воз/вучно возило налазе просторни сигнали, особље вучног возила које се отпрема у смеру приволе општим налогом се обавештава од којег просторног сигнала који показује сигнали знак за забрањену вожњу мора бити настављена опрезна вожња.

Ако се помоћни воз/вучно возило отпрема у смеру супротном од приволе, особље вучног возила се обавештава и о томе који просторни сигнали показују сигналне знаке за забрањену вожњу и за воз изузетно не важе, од ког сигнала се мора возити опрезно и који су путни прелази необезбеђени.

На пругама које нису опремљене уређајем АПБ, без обзира из ког смера долази помоћ, у општем налогу се уписује:

„Од km до km..... у коме се налази чело (крај) воза возити опрезно, до 30 km/h”.

Најмање растојање на којем помоћни воз/вучно возило мора возити опрезно, не сме бити мање од дужине зауставног пута за ту пругу.

На начин прописан ст. 1-4. овог члана поступа се и при повратку вучног возила на пругу по заостали део воза.

Машиновођа подешава брзину према прегледности пруге како би се помоћни воз/вучно возило безбедно приближио угроженом месту, односно возу који је тражио помоћ.

Споразумевање у вези кретања помоћног воза/вучног возила
Члан 257.

О кретању вучног возила до воза који је тражио помоћ, повлачењу воза у позадњу станицу и евентуалној вожњи у деловима, обавезно је доказно споразумевање и обавештавање између суседних станица, одјавница, путних прелаза и угроженог места.

Уколико на отвореној прузи код угроженог места не постоји телефон, обавештавање се врши прикључним телефоном. Ако кабловски водови нису снабдевени прикључцима, споразумевање се врши радио везом.

Када се помоћно вучно возило упућује само ради довлачења воза, споразумевање се врши са најближег телефонског места на отвореној прузи, а пруга се сматра заузетом.

Пратња помоћног воза/вучног возила
Члан 258.

Помоћни воз који се упућује на интервенцију прати возовођа и најмање један маневриста, а може се одредити да помоћни воз прати и други пратилац.

Када се возу са поседом МВ-без шаље помоћно вучно возило само са машиновођом, станица која отпрема такво вучно возило шаље и неког од станичног особља, ако га има, који ће је пратити до воза који је тражио помоћ и обавити потребна квачења.

8. Саобраћај снежних гртала

Опште одредбе о саобраћају снежних гртала
Члан 259.

Снежна гртала уводе се када се процени да постоји опасност од завејања или је пруга већ завејана.

Начин саобраћаја снежног гртала, с обзиром на број употребљених вучних возила и брзину кретања, одређује се упутством за свако снежно гртало посебно.

Снежно гртало које иде пред возом, у границама своје допуштене брзине, одржава по могућности ред вожње воза који га следи. У противном, воз који креће за снежним грталом не сме возити брзином већом од брзине снежног гртала, о чему се особље вучног возила воза који следи снежно гртало обавештава општим налогом.

Воз следи снежно гртало редовно у просторном размаку прописаном за дотичну пругу. У посебним временским условима, када су завејавања већа, може се одредити слеђење воза иза снежног гртала у временском размаку од најмање 15 минута.

Снежно гртало стаје у свакој станици, а такође и воз који га следи па и онда када у реду вожње односног воза то није предвиђено.

За време вожње снежног гртала машиновођа чешће даје сигнални знак „Пази”, нарочито када је видик у даљину спречен.

Ако на двоколосечној прузи или паралелним пругама на једном колосеку односно прузи саобраћа снежно гртало, у исто време се између два службена места која регулишу саобраћај возова, не отпрема воз по другом колосеку односно по другој прузи.

При саобраћају и раду снежног гртала на електрифицираним пругама, уколико је то потребно, искључује се напон ради заштите контактне мреже.

9. Споразумевање особља вучног возила са суседним станицама
односно са ТК-диспечером

Обавештавање о заустављању воза на прузи
Члан 260.

Особље вучног возила воза који је стао пред главним сигналом, код путног прелаза или на отвореној прузи, споразумева се са суседним станицама, а на ТК-пругама са ТК-диспечером, путем РДВ или телефона који је најближи месту заустављања воза.

Веза између машиновође и отправника возова суседне станице може се успоставити и путем РДВ посредством диспечера који мора поуздано утврдити идентитет тражене станице а затим проследити везу до воза.

Након успостављања везе машиновођа даје следеће податке: број воза, место заустављања (број сигнала, путног прелаза, километарски положај пруге и сл.), узрок заустављања, име и презиме.

Отправник возова након примљеног обавештења изговара пун назив станице, име и презиме а затим издаје наређење.

Обавештавање о сметњи код воза Члан 261.

Обавештење о свакој насталој сметњи код воза на отвореној прузи машиновођа даје отправнику возова наредне станице у присуству отправника возова позадње станице. Ако воз треба да се повлачи у станицу, обавештење се даје отправнику возова позадње станице у присуству отправника возова наредне станице.

Отправник возова коме је дато обавештење мора се претходно споразумети са отправником возова суседне станице о потребним мерама а потом, у његовом присуству, издаје наређење.

Ако се обавештење или наређење даје путем РДВ, отправник возова суседне станице не присуствује, али се претходно мора постићи споразум у смислу става 2. овог члана.

Обавештење о свакој насталој сметњи код воза на отвореној ТК-прузи машиновођа даје ТК-диспечеру.

Пријем наређења Члан 262.

Свако наређење примљено од суседне станице, односно ТК-диспечера машиновођа понавља ради провере да ли је правилно примљено, па тек онда по њему поступа.

Отправник возова суседне станице која присуствује давању наређења уписује цео текст наређења, а када га машиновођа понови, потврђује речју „тачно”, називом станице, бројем под којим је наређење заведено и својим презименом.

Ако је наређење дато путем РДВ, машиновођа понавља цели текст издатог наређења, а отправник возова односно ТК-диспечер који је наређење издао потврдиће тачност пријема на начин прописан у ставу 2. овог члана.

Када је регистрофон у ТК-центру исправан споразумевање се врши без сведока. У случају да је регистрофон неисправан наређење возном особљу издаје се у присуству сведока на једном од водова на којем се може обезбедити присуство сведока.

Машиновођа уписује дата обавештења и примљена наређења у ручни бележник.

У случају заустављања воза између последње ТК-станице и граничне ТК-станице посебне ТК-станице и привремене посебне ТК-станице, обавештења и наређења за даљу вожњу до улазних сигнала тих ТК-станица даје ТК-диспечер а од улазног сигнала граничне ТК-станице, посебне ТК-станице и привремене посебне ТК-станице, отправник возова.

За возове који саобраћају у супротном смеру обавештења и наређења за даљу вожњу даје ТК-диспечер.

XVI. КРЕТАЊЕ ПРУЖНИХ ВОЗИЛА

1. Опште одредбе о пружним возилима

Појам и подела пружних возила Члан 263.

Пружна возила су возила специјалне конструкције која служе за потребе надзора и одржавања пруге, контактне мреже, сигнално-сигурносних и телекомуникационих уређаја.

У пружна возила спадају:

- 1) моторна радничка колица;
- 2) моторне дрезине;
- 3) возила за механизовано одржавање колосека;
- 4) возила са опремом за одржавање и испитивање контактне мреже и тунела (са или без сопственог погона);
- 5) разне врсте приколица;
- 6) пружне лестве за одржавање контактне мреже.

Моторна пружна возила су пружна возила која су снабдевена мотором и могу се самостално кретати и вући друга возила.

Употреба пружних возила Члан 264.

Пружна возила могу се употребљавати само у службене сврхе и њима се могу превозити само лица која обављају службени задатак и материјал потребан за извођење радова на прузи.

Моторна пружна возила могу се у случају потребе употребљавати за превоз санитетских органа, органа МУП и ватрогасних екипа.

Вожња пружних возила ноћу као и дању када је видик спречен (магла, вејавица и сл.) дозвољена је само у хитним случајевима.

Вожњом пружног возила не сме се ометати саобраћај возова.

2. Техничка опремљеност пружних возила

Опрема пружних возила Члан 265.

Свако пружно возило, само или са прикључним возилима (приколицама, колима), мора имати уређаје за кочење у току кретања и за обезбеђење од самопокретања за време стајања.

Моторно пружно возило опрема се и:

- 1) звучном сигналном направом за давање сигналних знакова, чији се звук мора разликовати од звука друмских моторних возила;
- 2) прописаним чеоним и завршним сигнаlima (један завршни сигнал);
- 3) кључем за коришћење пружних телефона;
- 4) једном ручном папучом;
- 5) резервном ваздушном полуспојком са припадајућим кључем;
- 6) куком за вучу, ако није снабдевено влачно-одбојном опремом;
- 7) прибором за прву помоћ;
- 8) апаратом за гашење пожара.

Вретенаста дизалица Члан 266.

Сва моторна пружна возила која треба уклањати са колосека на отвореној прузи опремају се вретенастом дизалицу којом може сам возач да уклони возило са колосека у времену до два минута.

Код лаких пружних возила која могу два човека лако уклонити са колосека у времену од два минута, вретенаста дизалица није обавезна.

Ако је дизалица у квару или нема довољно људства за уклањање са колосека, онда таква возила могу саобраћати само од станице до станице.

Код пружних возила која се могу скидати са колосека а немају вретенасту дизалицу, поред вође пружног возила мора бити и довољан број лица за скидање пружног возила са колосека.

Пружна возила која се могу скидати са колосека, изузев приколице, носе ознаку колико је људи потребно за скидање са колосека.

Услови за саобраћај на АПБ, МЗ и ТК пругама Члан 267.

На пругама опремљеним уређајима АПБ, МЗ и ТК, пружна возила морају испуњавати техничке услове за саобраћај на таквим пругама и као таква морају бити означена.

Пружна возила која не испуњавају техничке услове из става 1. овог члана опремају се шинским пресојем, који се поставља на колосек када возило стоји на њему.

Возач моторног пружног возила односно вођа пружног возила обавештава отправника возова, а на ТК-пругама овлашћеног станичног радника, којој групи пружно возило припада.

Отправник возова односно овлашћени станични радник се лично уверава да ли је возило снабдевано прописаним натписом или не. У непосредним ТК-станицама вођа пружног возила обавештава ТК-диспетчера.

3. Поседање пружних возила

Вођа пружног возила Члан 268.

Код моторних пружних возила којима управља возач моторног пружног возила, у свим случајевима је он вођа моторног пружног возила, без обзира да ли је оно уведено у саобраћај као воз или као пружно возило.

Код осталих пружних возила одређује се вођа пружног возила.

Вођа пружног возила одговоран је за безбедност кретања возила и лица која се истим превозе и дужан је да се стара да се вожњом пружног возила не угрожава безбедност и редовитост саобраћаја возова.

Вођа сваког пружног возила мора бити снабдевен прописаним сигналним средствима, књижицом или изводом из реда вожње и часовником.

Припрема за вожњу пружног возила Члан 269.

Пре почетка вожње пружног возила вођа пружног возила се уверава о исправности и опремљености возила, да је товар правилно распоређен, да је квачење прописно извршено, да је кочница исправна, да су сва лица на пружном возилу и приколицама присутна и безбедно смештена и да је обезбеђена потребна кочна маса у случају када се пружним возилима превлаче приколице.

Вођа пружног возила не сме дозволити постављање возила на колосек нити покретање пружног возила у станици или на прузи без претходног одобрења отправника возова а на ТК-пругама ТК-диспетчера.

4. Увођење пружних возила у саобраћај

Увођење пружног возила у саобраћај као воз Члан 270.

Када се пружно возило отпрема између две или више станица без задржавања на отвореној прузи, саобраћа као воз и за исто се испоставља путни лист **за локомотиве, празне моторне гарнитуре, моторна пружна возила (као воз).**

Моторне дрезине, возила за механизовано одржавање колосека, возила са опремом за одржавање и испитивање контактне мреже и тунела (на сопствени погон) који саобраћају између две станице, као и у случајевима када им се додају теретна, мерна или путничка кола, уводе се у саобраћај као воз.

Пружно возило које се уводи у саобраћај као воз, уводи се по подесној траси воза за превоз путника или теретног воза најкасније на два сата пре његовог поласка.

Увођење пружног возила у саобраћај као пружно возило Члан 271.

Када се пружно возило отпрема на међустанично растојање због потребе извођења радова без обзира да ли се по завршетку радова повлачи у позадње или наставља до наредног службеног места, или када се пружно возило уводи у саобраћај до одређеног места на отвореној прузи или са отворене пруге, уводи се у саобраћај као пружно возило и истом се испоставља пропусница.

Ручна и моторна радничка колица, ручна дрезина и троколица када саобраћају, увек се уводе у саобраћај као пружна возила.

5. Пропусница за вожњу пружних возила

Испостављање пропуснице Члан 272.

За вожњу пружних возила до суседне станице или до одређеног места на отвореној прузи, отправник возова полазне станице, а на ТК-пругама овлашћени станични радник по наређењу ТК-диспечера, испоставља пропусницу у коју уписује презиме, име и занимање вође пружног возила, циљ вожње и потврду да вођа има часовник и да је време сравњено.

Када пружна возила саобраћају у смислу члана 285. овог правилника, у заглављу пропуснице првог односно последњег пружног возила наводи се да је то прво односно последње пружно возило.

За вожњу до суседне станице или до одређеног места на отвореној прузи отправник возова у пропусницу уписује и следеће податке: бројеве возова који саобраћају до прве станице (на двоколосечним пругама и оне који саобраћају по другом колосеку), закашњења возова, пре времена отпремљене возове, евентуални саобраћај других пружних возила, време до кога пружно возило мора да стигне у наредну станицу или да се скине са колосека на отвореној прузи или да се врати у полазну станицу, време задржавања на отвореној прузи ради утовара или истовара и слично. На двоколосечним и паралелним пругама наводи се и колосек односно пруга којом ће возило саобраћати.

Вођа пружног возила се и усмено обавештава о уписаним подацима у пропусници.

Пријем и предаја пропуснице Члан 273.

Пријем пропуснице вођа пружног возила потврђује потписом на делу који остаје у станици.

Када вожња пружног возила отпочиње са отворене пруге, пропусницу попуњава сам вођа пружног возила по наређењу отправника возова односно ТК-диспечера на ТК-пругама. Вођа пружног возила уписује у пропусницу сва задржавања, скидање и постављање возила на колосек отворене пруге са подацима: место (километарски положај или број стражарнице, стајалишта и сл.), час и минут и свој потпис.

Вође пружних возила која отпочињу вожњу на отвореној прузи се унапред снабдевају потребним бројем листова пропуснице. По извршеној вожњи листови се предају руководиоцу који их по прегледу прикључује матици.

После извршене вожње вођа пружног возила предаје пропусницу свом надлежном руководиоцу који ће исту прегледати у погледу оправданости вожње и на полеђини оверити, а затим ће је у року од осам дана вратити станици која ју је испоставила.

6. Вожња пружних возила

Опште одредбе за вожњу пружних возила Члан 274.

Вожња пружних возила на прузи дозвољена је само у слободним интервалима између

возова.

Сви возови имају предност испред пружних возила изузев случаја вожње за указивање помоћи при несрећама и незгодама и извођења неодложних радова.

Регулисање саобраћаја пружних возила

Члан 275.

Саобраћај пружних возила која испуњавају техничке услове за саобраћај на пругама са уређајима АПБ, МЗ или ТК, када саобраћају као воз, регулише се на начин прописан чл. 128-134. овог правилника.

Саобраћај пружних возила која не испуњавају техничке услове за саобраћај на пругама са уређајима АПБ, МЗ или ТК, регулише се у станичном размаку на начин прописан чл. 135-143. овог правилника.

За пружна возила која испуњавају техничке услове за саобраћај на пругама са уређајима АПБ, МЗ или ТК, а вуку приколице које не испуњавају те услове, као и за пружна возила која не испуњавају техничке услове за саобраћај на пругама са уређајима АПБ, МЗ или ТК, а вуку приколице које испуњавају те услове, важе одредбе става 2. овог члана.

Одобрење за вожњу пружног возила

Члан 276.

За сваку намеравану вожњу пружног возила, у станици или на отвореној прузи, вођа пружног возила претходно тражи одобрење од отправника возова, а на ТК-пругама од ТК-диспечера. Дато одобрење важи само за одређени колосек, одређену пругу и одређени смер.

За употребу другог колосека, друге пруге или за промену смера вожње тражи се ново одобрење.

За вожњу у станичном простору отправник возова даје одобрење само телефоном или усмено, о чему обавештава станично особље.

Допуштење за вожњу пружног возила

Члан 277.

Отправници возова суседних службених места споразумевају се о вожњи пружног возила из станице и са отворене пруге. О вожњи пружног возила на делу ТК-пруге између граничне ТК-станице и суседне ТК-станице или привремене посебне ТК-станице и суседне ТК-станице морају се предходно споразумети отправници возова односно станице и ТК-диспечер. О вожњама између ТК-станица одлучује ТК-диспечер.

Пре отпреме пружног возила отправник возова тражи допуштење од отправника возова наредне станице односно ТК-диспечера а ТК-диспечер од отправника возова граничне ТК-станице, посебне ТК-станице или повремене посебне ТК-станице када предстоји вожња између тих станица и суседне ТК-станице фонограмом:

„Може ли пружно возило (врста) до (назив службеног места односно километарски положај пруге) у времену до сати. Презиме отправника односно ТК - диспечера”.

Допуштење се даје фонограмом:

„Пружно возило (врста) може до (назив службеног места односно километарски положај пруге) у времену до сати. Презиме отправника односно ТК – диспечера”

Вођа пружног возила за отпочињање вожње са отворене пруге тражи допуштење од отправника возова позадњег службеног места у односу на смер кретања и то у присуству отправника возова наредног службеног места, фонограмом:

„Може ли пружно возило (врста) од (километарски положај пруге) до (назив службеног места односно километарски положај пруге) у времену до сати. Презиме вође пружног возила”.

Позадње службено место, ако има сагласност наредне станице и уз њено присуство, даје допуштење вођи пружног возила фонограмом:

„Пружно возило (врста) може са (километарски положај пруге) до (назив службеног места односно километарски положај пруге) у времену до сати. Презиме отправника возова”.

Када пружно возило почиње вожњу са отворене ТК-пруге допуштење се тражи од ТК-диспечера када возило саобраћа до суседне ТК-станице, граничне ТК-станице, посебне ТК-станице или привремене граничне ТК-станице а од отправника возова граничне ТК-станице, посебне ТК-станице или привремене граничне ТК-станице када саобраћа до прве суседне ТК-станице.

На двоколосечним и паралелним пругама у свим фонограмима наводи се још и колосек односно пруга којом ће пружно возило саобраћати.

Уколико се при постављању пружног возила на колосек отворене пруге мора истим прелазити преко колосека којим возило неће саобраћати (на двоколосечним пругама и паралелним пругама), онда се и то у тражењу и давању допуштења наводи.

Допуштење за вожњу пружног возила из станице или са отворене пруге до одређеног места на отвореној прузи сме се дати само у случају ако ће вођа пружног возила о скидању возила са отворене пруге моћи обавестити обе суседне станице а на ТК-пругама ТК-диспечера. Уколико је споразумевање са пруге могуће само са једном суседном станицом, пружно возило сме саобраћати ако се ова станица може споразумети са другом суседном станицом.

Уручивање пропуснице Члан 278.

Вођи пружног возила сме се уручити пропусница и дати одобрење за одлазак из станице, односно дати одобрење да возило постави на колосек и отпреми са отворене пруге, тек по примљеном допуштењу суседне станице.

Ако пружно возило отпочиње вожњу из станице, вођа пружног возила лично преузима пропусницу од отправника возова односно овлашћеног станичног радника. У поседнутим и повремено поседнутим ТК-станицама пропусницу испоставља овлашћени станични радник на основу наређења ТК-диспечера који му саопштава податке које треба унети у пропусницу.

Код поласка пружног возила са отворене пруге или из непосредне ТК-станице, вођа пружног возила сам попуњава пропусницу на основу наређења отправника возова позадије станице односно ТК-диспечера, а у рубрици „Потпис отправника возова” уписује:

„По наредби отправника возова станице - ТК-диспечера ... (презиме)” и ставља свој потпис.

Пропусница важи за вожњу само до станице. Ако пружно возило треба да настави вожњу и преко станице издаје се нова пропусница.

Одлазак пружног возила из станице или са неког места на отвореној прузи Члан 279.

Одлазак пружног возила из станице јавља се суседној станици. Извештај о одласку садржи следеће податке:

- 1) врста пружног возила;
- 2) време одласка;
- 3) одакле и докле иде;
- 4) евентуално одређено време за скидање са колосека односно доласка у суседну станицу;
- 5) колосек односно пругу којом је возило отпремљено - код двоколосечних односно паралелних пруга.

О намераваном одласку пружног возила из станице отправник возова обавештава заинтересовано станично и пружно особље најмање три минута пре одласка пружног возила.

Отправник возова станице која је дала допуштење за полазак пружног возила са отворене пруге до наредне станице или до одређеног места на отвореној прузи, као и за вожњу на отвореној прузи унутар деонице, обавештава сва радна места на отвореној прузи о вожњи пружног возила. Извештај о намераваном одласку пружног возила садржи податке прописане ставом 1. овог члана.

Пружна возила која саобраћају до одређеног места на отвореној прузи отпремају се на

начин прописан чланом 182. овог правилника.

Одлазак пружног возила са отворене пруге вођа пружног возила пријављује пре почетка вожње обема суседним станицама а на ТК-пругама ТК-диспечеру.

О одласку пружног возила из непосредне ТК-станице или са отворене ТК-пруге ТК-диспечер обавештава наредну ТК-станицу и одређује улазни колосек.

Вожња на отвореној прузи Члан 280.

Возач моторног пружног возила даје сигнални знак „Пази” испред путног прелаза, кривине, усека, пре уласка и изласка из тунела и код приближавања станици.

Ако пружно возило не може да изврши вожњу у времену које је прописано у пропусници, возило се мора скинути са колосека, а ако то није могуће онда се пре истека времена вожње прописаног у пропусници пружно возило мора зауставити. Одмах по скидању са колосека односно по заустављању, вођа пружног возила ће обавестити обе суседне станице, а на ТК-пругама ТК-диспечера, и поступити по примљеном наређењу.

Приколице које вуче моторно пружно возило могу се остављати на отвореној прузи под следећим условима:

- 1) да се утовар или истовар врши само по дану и при потпуној видљивости;
- 2) да растојање између моторног пружног возила и последње приколице не буде веће од 400 m;
- 3) да је вођа пружног возила удаљен од последње приколице највише на даљину која омогућава потпуну видљивост и споразумевање;
- 4) да су приколице под надзором и осигуране од самопокретања;
- 5) да се покретање приколица не врши брзином већом од брзине човечијег хода;
- 6) да је приколица која се налази на најнижој тачки осигурана и ручним папучама;
- 7) да је за задржавање ради утовара и истовара добијено одобрење од отправника возова, а на ТК-пругама од ТК-диспечера, и да је то уписано у пропусницу.

Скидање и постављање пружног возила на колосек Члан 281.

О скидању пружног возила са колосека на отвореној прузи или са станичног колосека као и о настављању вожње односно о повратку у станицу после задржавања на отвореној прузи, вођа пружног возила обавештава отправника возова а на ТК-пругама ТК-диспечера. У поседнутим ТК-станицама обавештавање ТК-диспечера о повратку у станицу и о скидању са станичног колосека врши овлашћени станични радник.

На међустаничним одстојањима опремљеним бројачима осовина, када пружно возило саобраћа до одређеног места на отвореној прузи где је скинуто са колосека, односно када се пружно возило постави на колосек на отвореној прузи одакле се враћа у позадњу или саобраћа до наредне станице, па се на станичном просторном одсеку појави заузеће, први наредни воз, без обзира у ком смеру саобраћа, може се отпремити тек пошто се поуздано утврди да је станични просторни одсек слободан и изврши разрешење бројача осовина одговарајућим тастерима.

Важење сигнала за вожњу пружног возила Члан 282.

Пружно возило које не саобраћа као воз може саобраћати само у станичном размаку и за њега просторни сигнали изузетно не важе. Улазни, излазни и заштитни сигнали важе.

За улаз узастопног пружног возила меродавни су сигнални знаци улазног сигнала, ручни сигнални знаци или одобрење дато путем средстава за споразумевање.

Пружно возило стаје на 100 m испред прве улазне скретнице у станицама без улазних сигнала и у станицу сме ући тек по добијеном одобрењу од отправника возова

Долазак пружног возила у станицу и завршетак вожње Члан 283.

Долазак пружног возила у наредну станицу јавља се позадној станици у виду одјаве.

Отправник возова станице која је обавестила службена места на прузи и вође пружних радова о одласку возила, исте обавештава и о завршетку вожње тј. да је пружно возило стигло у наредну станицу односно да је скинуто са колосека.

Завршетак вожње на отвореној прузи као и скидање возила са колосека вођа пружног возила јавља једној и другој суседној станици а на ТК-пругама ТК-диспечеру, што уписује у пропусницу.

О приспећу пружног возила у суседну станицу као и о скидању са колосека отворене пруге отправник возова обавештава и скретничко особље.

Евиденције о кретању пружних возила Члан 284.

Сва наређења, извештаји и подаци у вези кретања пружних возила евидентирају се у телеграфско-телефонском дневнику, а у саобраћајном дневнику евидентирају се подаци из чл. 279 и 283. овог правилника при чему се за „допуштење” и „авизе” уписује напомена „Телеграфско-телефонски дневник”.

Истовремено кретање више пружних возила Члан 285.

Истовремено кретање више одвојених пружних возила у истом смеру између две суседне станице које су поседнуте дозвољено је када се претходно пружни колосек заузме, под условом да растојање између појединих возила не буде мање од 400 m, а свако пружно возило мора имати свог вођу и посебну пропусницу.

Код вожње више пружних возила, вођа првог пружног возила одређује радника који ће узастопним пружним возилима давати сигнални знак „Напред” уколико се одреди да се ручним сигналним знацима даје улаз у станицу.

Испред путног прелаза на пругама са аутоматским уређајима за обезбеђење саобраћаја поступа се на начин прописан ставом 4. члана 204. овог правилника.

Одредбе става 3. овог члана не односе се на прво пружно возило ако оно испуњава техничке услове за саобраћај у блоковном просторном размаку.

Вођа пружног возила, у случају из става 3. овог члана, обавештава се општим налогом о томе да је саобраћај на путном прелазу необезбеђен.

Када се пружна возила крећу једно за другим, даје се извештај о одласку и доласку за свако пружно возило. При давању извештаја о одласку наводи се и колико пружних возила саобраћа једно за другим.

Ако је организовано истовремено кретање више одвојених пружних возила у истом смеру, сва возила морају саобраћати до наредне станице. Није дозвољено да се поједина возила скидају са колосека на отвореној прузи а поједина да саобраћају до наредне станице.

Отпрема воза када саобраћа пружно возило Члан 286.

Докле год се на прузи између две станице налазе пружна возила, на пружном телефону отправника возова односно на станичној поставници обе суседне станице, а у ТК-центру на централној поставници, истиче се таблица са натписом "ПРУЖНО ВОЗИЛО".

Натпис из става 1. овог члана скретничари постављају на свој телефон или ручицу излазног сигнала на блок апарату, а одјавничари на свој телефон или полугу просторног сигнала.

Воз сме да се отпреми иза пружног возила само када је примљен извештај да је пружно возило приспело у наредну станицу или да је скинуто са колосека.

Ако пружно возило саобраћа из супротног смера онда се воз сме отпремити само када је пружно возило приспело у станицу или када је примљен извештај да је скинуто са колосека.

Ако није примљен односни извештај а већ је протекло време прописано у пропусници, отправник возова, а на ТК-пругама ТК-диспечер, проверава стање са наредном станицом односно са другим службеним и телефонским местима на отвореној прузи (одјавнице, чувари пруге, чувари прелаза и сл.) и према потреби наређује скидање пружног возила са колосека.

Отпрема пружних возила

Члан 287.

У истом смеру за возом може се отпремити пружно возило тек када је претходни воз приспео у наредну станицу односно када је ослобођен први наредни просторни одсек.

На пругама на којима се налазе станице са ограниченим радним временом, пружна возила могу саобраћати само између две станице у којима се врши служба под условом да је омогућено поуздано споразумевање вође пружног возила са једном од те две станице.

Када је споразумевање немогуће, вожња пружних возила је дозвољена само у случајевима предвиђеним чланом 313. став 2. овог правилника.

Вожња пружних возила при затвору пруге

Члан 288.

Вожња пружних возила између станица и места извођења радова на отвореној прузи за време затвора пруге регулишу отправник возова односно ТК - диспечер и руководилац радова. У ову сврху између станице и места радова на отвореној прузи морају бити обезбеђена средства за споразумевање.

После датог одобрења за затвор пруге регулисање саобраћаја пружних возила између улазних сигнала суседних службених места на затвореној прузи врше радници јединице која је тражила затвор пруге.

За кретање пружних возила у случају из става 2. овог члана није потребна пропусница.

При затвору пруге могу се по потреби одобрити супротна кретања пружних возила уз највеће мере опрезности.

Брзина вожње пружних возила

Члан 289.

Највећа допуштена брзина сваког пружног возила означава се на пружном возилу.

Када је видљивост слаба (магла, вејавица и сл.) прописана брзина за све нагибе смањује се према условима видљивости.

Вожња пружног возила са приколицама натовареним дугачким предметима кроз станицу мора бити у правац. Само у оправданим случајевима вожња сме бити у скретање и то са највећом брзином од 5 km/h.

Вожња пружних возила из става 3. овог члана пријављује се свим заинтересованим станицама најмање на два сата пре планираног поласка из полазне станице.

XVII. ПОСТУПЦИ У СЛУЧАЈЕВИМА СМЕТЊИ ИЛИ КВАРОВА НА СИГНАЛНО-СИГУРНОСНИМ УРЕЂАЈИМА ИЛИ СРЕДСТВИМА ЗА СПОРАЗУМЕВАЊЕ

1. Сметње и кварови

Појам сметње и квара

Члан 290.

Сметња је појава неправилног стања у раду уређаја које не угрожава безбедност саобраћаја (прегорело главно влакно на сијалици, прегорела сијалица на показивачу на поставници, слаба чујност, отежано успостављање везе и сл.), које дозвољава даљу употребу уређаја и не захтева примену посебног начина регулисања саобраћаја.

Квар је појава неправилног стања у раду уређаја које угрожава безбедност саобраћаја (неправилно контролисање стања скретница, путних прелаза, неправилности у путу вожње, потпуна немогућност успостављања везе и сл.), које ограничава или онемогућава даљу употребу уређаја и захтева примену посебног начина регулисања саобраћаја.

Сметње или кварови могу бити само на појединим елементима или могу бити такви да се једновремено односе на више елемената сигнално-сигурносних уређаја, уређаја путних прелаза, уређаја телекоманде или средстава за споразумевање.

Врсте сметњи и кварова на сигнално-сигурносним уређајима,
уређајима путних прелаза и уређајима телекоманде
Члан 291.

Сметње или кварови на сигнално-сигурносним уређајима, уређајима путних прелаза и уређајима телекоманде могу се јавити као:

- 1) сметње или кварови на сигнаlima;
- 2) сметње или кварови на скретницама или исклизницама;
- 3) сметње или кварови на изолованим одсечима или бројачима осовина;
- 4) сметње или кварови на аутоматском пружном блоку;
- 5) сметње или кварови на приволи;
- 6) сметње или кварови на уређајима за напајање;
- 7) сметње или кварови на елементима уређаја путних прелаза;
- 8) сметње или кварови на уређајима телекоманде.

У случају прегоривања сијалица на местима зелене или жуте светлости на улазном, излазном или заштитном сигналу аутоматски се пали сијалица на месту црвене светлости односно сигнал почиње да показује сигнални знак за забрањену вожњу. Истовремено код улазних или заштитних сигнала а код излазног сигнала, само ако је обезбеђен пролазни пут вожње, на претходном главном сигналу аутоматски се гаси сијалица на месту зелене светлости а пали сијалица на месту жуте светлости односно сигнал почиње да показује сигнални знак за опрезну вожњу. Код улазних и заштитних сигнала чији се сигнални знаци предсигналишу сигналним знацима посебног предсигнала, на предсигналу се пали сијалица на месту жуте светлости чиме предсигналише сигнални знак на односном главном сигналу.

Код прегоривања појединих сијалица на просторним сигнаlima АПБ-а настају следећи случајеви:

1) ако прегори сијалица на месту зелене светлости, на истом сигналу аутоматски се пали сијалица на месту жуте светлости односно сигнал почиње да показује сигнални знак за опрезну вожњу, а на претходном сигналу нема промене;

2) ако прегори сијалица на месту жуте светлости, на истом сигналу аутоматски се пали сијалица на месту црвене светлости односно сигнал почиње да показује сигнални знак за забрањену вожњу а на претходном сигналу аутоматски се гаси сијалица на месту зелене светлости а пали сијалица на месту жуте светлости односно сигнал почиње да показује сигнални знак за опрезну вожњу;

3) ако прегори сијалица на месту црвене светлости (прегори и главно и помоћно влакно), сигнал аутоматски постаје неосветљен (не гори ниједна светлост) тако да се сматра да сигнал и даље показује сигнални знак за забрањену вожњу, а на претходном сигналу аутоматски се гаси сијалица на месту жуте светлости а пали сијалица на месту црвене светлости односно сигнал почиње да показује сигнални знак за забрањену вожњу.

У случају настанка сметњи на једном или више блок одсека, без обзира да ли се контрола врши шинским струјним колима или бројачима осовина, као и у случају квара на уређају путног прелаза који је у зависности са главним сигнаlima, главни сигнал који штити односни просторни одсек одмах почиње да показује сигнални знак за забрањену вожњу и показује га све док се сметња не отклони.

Сметње проузроковане нестанком напајања сигнално-сигурносних уређаја изазивају настанак заузећа изолованих одсека, просторних одсека који се контролишу бројачима осовина и немогућност руковања скретницама, исклизницама, сигнаlima и уређајима путних прелаза са станичне поставнице. У условима када изостане редовно, помоћно и резервно напајање станична поставница и сви спољни елементи сигнално-сигурносних уређаја постају неосветљени и никакво руковање, осим руковања на лицу места, није могуће.

На пругама са телекомандом, у случајевима када изостане напајање сигнално-сигурносних уређаја на централној поставници се појављују заузећа изолованих одсека,

просторних одсека који се контролишу бројачима осовина и не постоји могућност руковања скретницама, исклизницама, сигнаlima и уређајима путних прелаза. У случајевима када изостане напајање телекоманде централна поставница постаје неосветљена и никаква руковања путем телекоманде нису могућа али су могућа руковања са станичних поставница, ако је код истих обезбеђено напајање.

Детаљне одредбе о показивачима сметњи, звучним алармима и утврђивању и могућности отклањања сметњи или кварова, дате су у упутствима за руковање уређајима.

Врсте сметњи и кварова на средствима за споразумевање

Члан 292.

Сметње или кварови на средствима за споразумевање могу се јавити као:

- 1) сметње или кварови на регистрофонима;
- 2) сметње или кварови на телекомуникационим водовима;
- 3) сметње или кварови на телекомуникационим пултовима, уређајима или апаратима.

У случају сметње или квара на регистрофону, што се утврђује на основу показивача функционисања који се налази код отправника возова у станици где је регистрофон, не снимају се телекомуникациони водови и телефонске линије које су прикључене на регистрофон и тада се средства за споразумевање која су прикључена на те телекомуникационе водове и телефонске линије не сматрају средствима за доказно споразумевање.

У случају сметње или квара на телекомуникационим водовима позивање и споразумевање се може вршити отежано или се уопште не може вршити када настане потпуни прекид на водовима и телефонским линијама.

У случају сметње или квара на телекомуникационим пултовима, уређајима или апаратима може настати њихова отежана употреба или потпуна немогућност њихове употребе.

У случају из става 4. овог члана користе се помоћни апарате ако постоје.

Поступци при настанку сметње или квара

Члан 293.

Када настане нередовно стање у функционисању сигнално-сигурносних уређаја, уређаја на путним прелазима, уређајима телекоманде или средствима за споразумевање, отправник возова, овлашћени станични радник односно ТК-диспечер, на основу показивача на станичној односно централној поставници, показивача на средствима за споразумевање, звучних аларма или обавештења, одмах утврђује да ли се ради о сметњи или квару, о којој врсти сметње или квара, на којим елементима и уређајима је настала сметња или квар и могућност даље употребе уређаја.

Радник који рукује локалном поставницом и/или употребљава средства за споразумевање и други радници који уоче сметње или кварове односно нередовно стање у функционисању сигнално-сигурносних уређаја или средстава за споразумевање одмах о томе обавештавају отправника возова, овлашћеног станичног радника односно ТК-диспечера. По примљеном обавештењу мора се утврдити чињенично стање.

Сметњу или квар на уређају путног прелаза са контролним сигнаlima који немају даљинску контролу, утврђује особље вучног возила на основу сигналних знакова на контролном сигналу. Особље вучног возила уочену сметњу или квар пријављује отправнику возова у првој поседнутој станици.

По утврђивању врсте сметње или квара отправник возова, овлашћени станични радник или ТК-диспечер покушаће да отклони сметњу или квар на начин који је прописан упутством за употребу сигнално-сигурносног односно телекомуникационог уређаја.

Мере за наставак регулисања саобраћаја
Члан 294.

Одмах по утврђивању сметње или квара на сигнално-сигурносним уређајима на пругама са АПБ или МЗ отправници возова суседних службених места, а на ТК-пругама ТК-диспечер, отправници возова и овлашћени станични радници предузимају следеће мере:

- 1) утврђују где се налазе возови који су се у време настанка сметње или квара затекли на прузи и споразумно регулишу њихов даљи саобраћај;
- 2) регулишу саобраћај возова за време трајања сметње или квара, на начин прописан чл. 295-315. овог правилника.

Промену начина регулисања саобраћаја отправници возова и овлашћени станични радници евидентирају у први слободни ред саобраћајног дневника испод података последњег уписаног воза тако што уписују податке о делу пруге, времену почетка и разлог (место и врста сметње или квара) због чега се мења начин регулисања саобраћаја.

Промену начина регулисања саобраћаја на ТК-пругама одређује ТК-диспечер и о томе обавештава отправнике возова и овлашћене станичне раднике службених места на делу пруге где настају промене, а према потреби наређује и промену статуса службених места на ТК-прузи што евидентира на стварном графикону саобраћаја возова.

При одређивању посебног начина регулисања саобраћаја у виду треба имати и обавештења које дају служба за одржавање сигнално-сигурносних уређаја и служба за одржавање пруге.

Особље вучног возила возова који су се затекли на прузи у време настанка сметње или квара и особље вучних возила возова који ће саобраћати у време док сметња или квар траје обавештавају се о промени начина регулисања саобраћаја.

Пријављивање сметњи и кварова
Члан 295.

Отправник возова, овлашћени станични радник и ТК-диспечер сваку утврђену сметњу или квар на сигнално-сигурносним и телекомуникационим уређајима евидентирају у бележник сметњи и кварова и пријављују служби за одржавање сигнално-сигурносних уређаја, служби за одржавање пруге односно служби за одржавање телекомуникационих уређаја.

Пријављивање сметњи или кварова врше:

- 1) службено место у којем је сметња или квар настао на уређајима за напајање, на скретницама и исклизницама, за сметње или кварове код формирања пута вожње, у којем је контрола (показивач) сигнала, за изоловане одсеке у службеном месту, за уређаје путних прелаза на подручју службеног места и на уређајима путних прелаза са даљинском контролом када се контрола тог прелаза налази у том службеном месту;
- 2) службено место на једноколосечној прузи или на двоколосечној прузи са двоколосечним саобраћајем у којем је сметња или квар на изолованим одсечима просторних блок одсека према којем води привола односно које не може добити приволу;
- 3) службено место које прими обавештење о насталој сметњи или квару за уређај путног прелаза који је опремљен контролним сигнаlima без даљинске контроле;
- 4) ТК-диспечер за сметње или кварове настале на уређају телекоманде.

На ТК-пругама пријављивање сметњи или кварова врше отправници возова граничних ТК-станица, посебних ТК-станица или привремених посебних ТК-станица када се сметње или кварови односе на њихову станицу, а ТК-диспечер за све сметње или кварове које се односе на ТК станице које су поседнуте овлашћеним станичним радником или су непоседнуте.

О насталим сметњама или кваровима обавештавају се:

1) служба за одржавање сигнално-сигурносних уређаја и служба за одржавање пруга – за сметње или кварове на скретницама, исклизницама или изолованим одсечима као и на путним прелазима;

2) служба за одржавање сигнално-сигурносних уређаја – за сметње или кварове на сигналимa, на уређајима за напајање, на уређајима за формирање путева вожњи на бројачима осовина, на уређајима путних прелаза и уређајима телекоманде;

3) служба за одржавање телекомуникационих уређаја – за сметње или кварове на регистрофонима и свим средствима за споразумевање

У случају сметњи или кварова на изолованим одсечима или скретницама када се о сметњи или квару обавештавају и служба за одржавање сигнално-сигурносних уређаја и служба за одржавање пруге поступа се према следећем:

1) ако се утврди да је сметња или квар настао због прснућа шине или неког другог недостатка на колосеку, односно скретници, уводи се лагана вожња која на просторном одсеку не сме бити већа од 30 km/h, а на скретници према техничком стању скретнице, или се одређују други услови под којима возови могу саобраћати до потпуне оправке пруге (стати испред угроженог места па опрезно наставити вожњу док последње возило не пређе преко угроженог места, забранити или ограничити коришћење скретнице, прописати привремене услове организовања саобраћаја ако се поставља везица или слично) и о томе се обавештава отправник возова односно овлашћени станични радник уписивањем у саобраћајни дневник, а фонограмом ТК-диспечер;

2) ако се утврди да сметња или квар није настао због прснућа шине или недостатка на колосеку односно да су познати разлози настанка сметње или квара, као и да они нису од значаја за брзину саобраћаја возова, а сметњу или квар није могуће одмах отклонити, служба за одржавање сигнално-сигурносних уређаја и служба за одржавање пруге о томе обавештавају отправника возова односно овлашћеног станичног радника уписивањем у саобраћајни дневник, а фонограмом ТК-диспечера.

2. Регулисање саобраћаја за време сметње и кварова на сигнално-сигурносним уређајима у станици

Сметња и квар на поставници Члан 296.

Када се у службеним местима формирање пута вожње не може извршити са станичне поставнице, а на ТК-пругама са централне поставнице, поступа се на следећи начин:

1) када постоји контрола слободности колосека и положаја скретница

(1) на пругама са аутоматским пружним блоком и на пругама са међустаничном зависношћу као и у граничним ТК-станицама, посебним ТК-станицама и привременим посебним ТК-станицама, формирање пута вожње извршиће отправник возова појединачним постављањем скретница са станичне поставнице, а ако то није могуће постављање скретница се врши на лицу места;

(2) на ТК-пругама формирање пута вожње у некој ТК-станици извршиће ТК-диспечер појединачним постављањем скретница са централне поставнице, а ако то није могуће наредиће месно руковање са станичне поставнице када овлашћени станични радник поступа на начин који је прописан за отправника возова тачком 1) подтачка (1) овог члана. Уколико ТК-станица није поседнута овлашћеним станичним радником ТК-диспечер ће покушати да у тој ТК-станици укључи режиме аутоматског пролазног саобраћаја, а ако и то није могуће таква ТК-станица се мора одмах посести, а до поседања поступа се на начин који прописан чланом 307. ст. 3 и 4. овог правилника;

2) када постоје сметње у напајању или не постоји контрола слободности колосека и

положаја скретница

- (1) на пругама са аутоматским пружним блоком и на пругама са међустаничном зависношћу као и у граничним ТК-станицама, посебним ТК-станицама и привременим посебним ТК-станицама формирање пута вожње извршиће на лицу места отправник возова или, по његовом наређењу, други станични радник постављањем скретница у путу вожње у правилан и исправан положај а заштитних скретница и исклизница у положај за заштиту пута вожње, провером слободности колосека, међика и пута претрчавања. Обезбеђење саобраћаја на путним прелазима врши се на начин прописан упутством из члана 10. став 2. овог правилника, а ако то није могуће поступа се на начин прописан одредбама члана 203. овог правилника.
- (2) на ТК-пругама за формирање пута вожње у некој ТК-станици ТК-диспечер ће наредити месно руковање, када овлашћени станични радник поступа на начин који је прописан за отправника возова тачком 2) подтачка (1) овог члана. Уколико ТК-станица није поседнута овлашћеним станичним радником, она се мора одмах посетити.

Сметња на скретницама Члан 297.

У случајевима када настане сметња на скретницама због чега се не може извршити формирање пута вожње са станичне односно централне поставнице и не постоји контрола положаја скретница у непосредним ТК-станицама, ТК-диспечер особљу вучног возила издаје наређење да се изврши преглед скретница. Фонограм наређења гласи:

„Скретница бр.нема контролу правилног и исправног положаја, даља вожња од улазног (заштитног) сигнала (ознака сигнала) до границе изолованог одсека скретнице бр. дозвољена. Извршити преглед скретнице бр. на лицу места и ако је иста способна за саобраћај наставити даљу вожњу брзином до 10 km/h преко прегледане скретнице а потом према прегледности колосека (пруге), но највише са 30 km/h до наредног главног сигнала”.

Особље вучног возила при прегледу скретнице проверава да ли су сви скретнички делови, укључујући и поставну справу, поставне и контролне полуге, комплетни и на свом месту, да се између језичака и главне шине као и на срцу не налазе предмети или материјали који би могли угрозити безбедност саобраћаја, да приљубљени језичак равномерно належе на главну шину за намеравањем смер вожње и да на врху језичка нема одљубљености, да код отвореног језичка постоји довољни простор за несметан пролаз венаца точкова, да су на страни приљубљеног језичка потезна полуга и затварач довољно изашли из уклопника односно да је скретница забрављена, а код скретница које имају две потезне полуге односно четири уклопника обавезно је извршити преглед оба уклопника на страни приљубљеног језичка.

Уколико се прегледом утврди да нема недостатака на скретници машиновођа ће опрезно наставити вожњу, а ако су утврђени недостаци, даља вожња није дозвољена, осим у случајевима када је вожња низ језичак и то брзином од највише 10 km/h, док се за то не створе услови о чему мора бити обавештен ТК-диспечер.

Уколико се приликом прегледа скретнице утврди да се између језичака и главне шине налази неки предмет или материјал особље вучног возила ће покушати да исти уклони, а потом ће тражити од ТК-диспечера да се рукује односном скретницом.

Главни сигнал се не може поставити да показује сигналник знак за дозвољену вожњу Члан 298.

Када се због сметњи или квара на сигнално-сигурносним уређајима улазни сигнал не може поставити да показује сигнални знак за дозвољену вожњу, брзина воза од улазног сигнала се ограничава:

- 1) на брзину прописану чланом 117. овог правилника, преко улазног скретничког

подручја;

2) према прегледности пруге а највише до 30 km/h, ако постоји заузеће изолованих одсека на улазном путу вожње ако није дато обавештење да нема прснућа шине или других неправилности на колосеку или

3) на брзину од 10 km/h ако је улаз дат сигналним знаком „Опрезан улазак у станицу са 10 km/h”.

Особље вучног возила се обавештава о опрезној вожњи и смањеној брзини када му се даје одобрење за даљу вожњу од улазног сигнала.

Када се због сметњи или кварова на сигнално-сигурносним уређајима излазни сигнал не може поставити да показује сигнални знак за дозвољену вожњу, брзина воза од излазног сигнала се ограничава:

1) на брзину прописану чланом 117. овог правилника, преко излазног скретничког подручја када се воз отпрама у смеру супротном од приволе;

2) на пругама са аутоматским пружним блоком, према прегледности пруге а највише до 30 km/h, ако постоји заузеће изолованих одсека на излазном путу вожње ако није дато обавештење да нема прснућа шине или других неправилности на колосеку, до наредног главног сигнала;

3) на пругама са уређајем међустаничне зависности:

(1) на брзину прописану чланом 117. овог правилника, преко излазног скретничког подручја;

(2) према прегледности пруге а највише до 30 km/h, у случају појаве заузећа на делу колосека од последње излазне скретнице до улазног сигнала са супротне стране ако није дато обавештење да нема прснућа шине или других неправилности на колосеку, до улазног сигнала са супротне стране.

Када се због сметњи или кварова на сигнално-сигурносним уређајима заштитни сигнал не може поставити да показује сигнални знак за дозвољену вожњу, брзина воза од заштитног сигнала се ограничава:

1) код заштитних сигнала на станичном подручју према одредбама става 1. овог члана;

2) код заштитних сигнала на отвореној прузи према одредбама става 3. овог члана.

3. Регулисање саобраћаја за време сметњи и кварова на уређају АПБ

Увођење регулисања саобраћаја у станичном размаку

Члан 299.

На пругама са АПБ одређује се регулисање саобраћаја возова у станичном размаку у оба смера, на начин прописан одредбама чл. 135-143. овог правилника, у случајевима настанка следећих сметњи или кварова:

1) када настане заузеће на излазном блок одсеку или на једном или више блоковних просторних одсека;

2) када се на једноколосечној прузи и прузи са обостраним саобраћајем не може добити привола помоћу уређаја за отпраму возова из супотног смера и

3) за време прекида у напајању уређаја струјом.

Допуштење се не тражи у случајевима из тач. 1 и 3) става 1. овог члана на двоколосечним пругама при двоколосечном саобраћају на којима се допуштење редовно не тражи.

Брзина возова

Члан 300.

Возови који се отпрамају у станичном размаку саобраћају смањеном брзином према видљивости и теренским приликама на прузи, но највише брзином до 30 km/h, од просторног сигнала који показује сигнални знак за забрањену вожњу до оног просторног сигнала који показује сигнални знак за дозвољену вожњу, док се не добије обавештење да нема прснућа шине или других неправилности на колосеку.

За возове из супротног смера на једноколосечној прузи за које се због сметње не може добити привола помоћу уређаја, као и за возове који се отпремају по неправилном колосеку двоколосечне пруге, део пруге на коме се мора возити смањеном брзином утврђују споразумно отправници возова суседних станица на основу показивача на уређају и поузданог обавештења.

На просторним одсечима опремљеним бројачима осовина брзина возова се не смањује нити се примењују одредбе ст. 1 и 2. овог члана.

На делу пруге од првог просторног сигнала испред улазног или заштитног сигнала који због сметњи или квара показује сигнални знак за забрањену вожњу, мора се возити опрезно као да тај сигнал показује сигнални знак "Опрезно, очекуј стој" ради благовременог заустављања испред улазног или заштитног сигнала.

Допуштење и одјава Члан 301.

Станица која отпрема први узастопни воз у станичном размаку после настале сметње може тражити допуштење од наредне суседне станице само ако је од ње примила одјаву за последњи воз који се затекао на прузи у време настанка сметње.

Наредна станица може дати допуштење за први воз који се отпрема у станичном размаку само ако су из истог смера приспели сви претходни возови и ако је за последњи воз који се затекао на прузи у време настанка сметње дала одјаву.

За отпрему првог воза супротног смера у станичном размаку после настале сметње на једноколосечној прузи или двоколосечној прузи са обостраним саобраћајем станица може тражити допуштење тек када је приспео и последњи узастопни воз који се затекао на прузи у моменту када је сметња настала и када је за њега дала одјаву суседној станици.

Суседна станица може дати допуштење за воз супротног смера само ако је примила одјаву за последњи узастопни воз који се затекао на прузи у време настанка сметње.

Када саобраћај возова у станичном просторном размаку регулише ТК-диспечер, он даје наређење за отпрему воза у станичном просторном размаку, а овлашћени станични радник, када воз приспе у наредну ТК-станицу, даје одјаву ТК-диспечеру.

Извештај из непосредне ТК-станице да је воз цео приспео и ушао у станицу даје ТК-диспечеру машиновођа супротног воза, тако што ће га ТК-диспечер благовремено упозорити да осмотри крај воза за који треба да да извештај. Ако супротног воза нема, па ТК-диспечер не може добити извештај, онда узастопном возу даје наређење да вози опрезно према прегледности пруге, али највише 30 km/h.

Обавештавање особља вучног возила Члан 302.

Када се заводи регулисање саобраћаја возова у станичном просторном размаку, особље вучног возила се општим налогом обавештава:

- 1) да се заводи регулисање саобраћаја возова у станичном просторном размаку;
- 2) о поступку код излазног сигнала који показује сигнални знак за забрањену вожњу, брзини вожње преко скретничког подручја и који су путни прелази необезбеђени;
- 3) који просторни сигнали који показују сигнални знак за забрањену вожњу за воз изузетно не важе, о опрезној вожњи и смањеној брзини од тих сигнала до наредног просторног сигнала који показује сигнални знак за дозвољену вожњу у случају из члана 300. став 1. овог правилника и који су путни прелази необезбеђени;
- 4) када воз саобраћа у смеру супротног од приволе, да сви просторни сигнали изузетно не важе и који су путни прелази необезбеђени;
- 5) о поступку од првог просторног сигнала испред улазног или заштитног сигнала који због сметњи или квара показује сигнални знак за забрањену вожњу.

Када се узастопни возови отпремају у блоковном просторном размаку, особље вучног возила се општим налогом обавештава:

- 1) о поступку код излазног сигнала који показује сигнални знак за забрањену вожњу, брзини вожње преко скретничког подручја и који су путни прелази необезбеђени;
- 2) који просторни сигнали који показују сигнални знак за забрањену вожњу за воз изузетно не важе, о опрезној вожњи и смањеној брзини од тих сигнала до наредног

просторног сигнала који показује сигнални знак за дозвољену вожњу у случају из члана 300. став 1. овог правилника и који су путни прелази необезбеђени;

3) о поступку од првог просторног сигнала испред улазног или заштитног сигнала који због сметњи или квара показује сигнални знак за забрањену вожњу.

Обавештење даје станица која отпрема воз у станичном размаку. Уколико воз у тој станици нема задржавање, особље вучног возила обавештава се путем станице у којој воз пре тога последњи пут стаје, а ако ово није учињено, воз се мора зауставити у станици која отпрема воз у станичном размаку ради уручивања општег налога.

Заустављање воза испред просторног сигнала који показује
сигнални знак за забрањену вожњу
Члан 303.

Ако је по обавештењу машиновође воз стао пред просторним сигналом који показује сигнални знак за забрањену вожњу, отправници возова суседних станица треба да утврде да на наредном просторном одсеку нема воза, раскинутог дела воза или пружног возила, да не постоји квар на уређају путног прелаза односно да није дошло до враћања просторног сигнала у редовно стање.

Ако се поуздано утврди да за даљу вожњу нема сметњи, а уређаји не омогућавају контролу слободности колосека (прекид у напајању струјом или појава заузећа), наређење за покретање појединог воза даје машиновођи отправник возова наредне станице у присуству отправника возова позадње станице фонограмом:

„Пруга за воз број до улазног сигнала (назив станице) слободна (презиме отправника возова)”.

Наређење за настављање вожње даје се првом возу у смеру вожње. За узастопни воз може се дати наређење за настављање вожње тек када је претходни воз цео ушао у станицу. Наређење се даје машиновођи у присуству отправника возова позадње станице фонограмом:

„Воз број овде, пруга за воз број до улазног сигнала (назив станице) слободна (презиме отправника возова)”.

Ако се наређење за даљу вожњу даје путем РДВ, не присуствује отправник возова позадње станице.

За даљу вожњу од улазног сигнала важе сигнални знаци улазног сигнала, ручни сигнални знаци, телефонско одобрење или одобрење путем РДВ.

Возови који нису отпремљени из станице до извештаја о насталој сметњи, отпремају се искључиво у станичном размаку.

Код блоковних одсека са шинским струјним колима просторни сигнал може показивати сигнални знак за забрањену вожњу и због прекида струје у шинском струјном колу услед прснуте шине или другог недостатка на колосеку који може угрозити вожњу воза, па се у погледу брзине при даљој вожњи заустављеног воза поступа на начин прописан чланом 300. став 1. овог правилника.

Наређење за даљу вожњу воза који је стао пред просторним сигналом који показује сигнални знак за забрањену вожњу или је неосветљен, а уређаји омогућавају контролу слободности колосека, даје отправник возова наредне станице у присуству отправника возова позадње станице. Ако се наређење даје путем РДВ не присуствује отправник возова позадње станице.

Наређење се даје само за вожњу до наредног главног сигнала фонограмом:

„Од просторног сигнала број који показује сигнални знак за забрањену вожњу - неосветљен, до наредног главног сигнала возити опрезно према прегледности пруге, но највише са 30 km/h; за даљу вожњу од наредног главног сигнала меродаван је сигнални знак тог сигнала (презиме отправника возова)”.

Узастопним возовима који су се у моменту сметње такође затекли на отвореној прузи отправник возова сме дати наређење о даљој вожњи тек када је претходни воз прошао поред првог сигнала који правилно функционише.

Возови који нису отпремљени из станице до извештаја о насталој сметњи отпремају се редовно у блоковном просторном размаку.

4. Регулисање саобраћаја за време сметњи и кварова на уређају МЗ

Увођење регулисања саобраћаја у станичном размаку
Члан 304.

На пругама са уређајем МЗ одређује се регулисање саобраћаја возова у станичном размаку, према одредбама чл. 135-143. овог правилника, у случајевима настанка следећих сметњи или кварова:

1) када настане заузеће на излазном блок одсеку или на међустаничном просторном одсеку;

2) када се на једноколосечној прузи и прузи са обостраним саобраћајем не може добити привола помоћу уређаја за отпрему возова из супротног смера;

3) за време прекида у напајању уређаја струјом.

Допуштење се не тражи у случајевима из тач. 1 и 3) става 1. овог члана на двоколосечним пругама при двоколосечном саобраћају на којима се допуштење редовно не тражи.

Када саобраћај возова у станичном просторном размаку регулише ТК-диспечер, он даје наређење за отпрему воза у станичном просторном размаку, а овлашћени станични радник, када воз приспе у наредну ТК-станицу, даје одјаву ТК-диспечеру.

Извештај из непосредне ТК-станице да је воз цео приспео и ушао у станицу даје ТК-диспечеру машиновођа супротног воза, тако што ће га ТК-диспечер благовремено упозорити да осмотри крај воза за који треба да да извештај. Ако супротног воза нема, па ТК-диспечер не може добити извештај, онда узастопном возу даје наређење да вози опрезно према прегледности пруге, али највише 30 km/h.

Квар излазног сигнала

Члан 305.

У случају квара излазног сигнала у станици на прузи опремљеној уређајем МЗ, када се утврди да је међустанични просторни одсек слободан (на основу показивача или одјаве за претходни воз у случају појаве заузећа), воз се поред њега може отпремити уз поштовање одредби прописаних чланом 117. овог правилника. Брзина на отвореној прузи се не смањује осим у случају појаве заузећа када се слободност међустаничног растојања контролише шинским струјним колима, у ком случају се мора возити опрезно према прегледности пруге, но највише са 30 km/h. Возно особље се општим налогом обавештава да је даља вожња од излазног сигнала који показује сигнални знак за забрањену вожњу – неосветљен слободна и о евентуалној опрезној вожњи.

Обавештавање особља вучног возила

Члан 306.

На пругама опремљеним уређајем МЗ у случају сметњи или кварова на сигнално сигурносним уређајима, особље вучног возила се општим налогом обавештава:

1) да се саобраћај возова организује у станичном просторном размаку без система међустаничне зависности;

2) о поступку код излазног сигнала који показује сигнални знак за забрањену вожњу и брзини вожње преко скретничког подручја;

3) који су путни прелази необезбеђени;

4) о опрезној вожњи и смањеној брзини у случају појаве заузећа када се слободност међустаничног растојања контролише шинским струјним колима.

5. Регулисање саобраћаја за време кварова на ТК-уређајима

Регулисање саобраћаја од стране овлашћених станичних радника

Члан 307.

У случају настанка квара на уређају телекоманде када ТК-диспечер путем централне поставнице не може регулисати саобраћај на делу ТК-пруге, а у ТК-станицама сигнално-сигурносни уређаји исправно функционишу и ТК-станице су поседнуте овлашћеним станичним радником, ТК-диспечер те станице проглашава привременим посебним ТК-

станицама, тако да регулисање саобраћаја возова преузимају овлашћени станични радници. Ако се на односном делу ТК-пруге налазе и непосредне ТК-станице, исте се морају одмах посетити.

Овлашћени станични радници регулишу саобраћај возова на начин прописан чл. 128-134. овог правилника.

Ако се непосредне ТК-станице не могу одмах посетити, до њиховог поседања саобраћај возова се регулише у станичном просторном размаку на начин прописан чл. 135-143. овог правилника између ТК-станица поседнутих овлашћеним станичним радником а непосредне ТК-станице се сматрају отвореном пругом.

Начин регулисања саобраћаја возова прописан ставом 3. овог члана почиње када се утврди да на односном делу пруге нема возова или раскинутог дела воза или пружних возила и да је кроз непосредне ТК-станице кроз један од станичних колосека образован пут вожње који омогућује пролаз возова. Првенствено треба настојати да се путеви вожње кроз непосредне ТК-станице обезбеде кроз главне пролазне колосеке.

За вожњу воза који се отпрема из ТК-станице поседнуте овлашћеним станичним радником важи следеће:

1) на пругама опремљеним уређајем АПБ у смеру у коме води привола – особље вучног возила поступа по сигналним знацима главних сигнала; ако неки главни сигнал показује сигнални знак за забрањену вожњу, даља вожња је дозвољена брзином према прегледности пруге но највише са 30 km/h до наредног главног сигнала, све док се не утврди да није дошло до прснућа шине или другог недостатка на колосеку; на пругама на којима се блок одсеци контролишу бројачима осовина брзина се не смањује;

2) на пругама опремљеним уређајем АПБ у смеру супротном од приволе – главни сигнали за воз изузетно не важе а воз саобраћа брзином према прегледности пруге но највише са 30 km/h до наредне ТК-станице поседнуте овлашћеним станичним радником, све док се не утврди да није дошло до прснућа шине или другог недостатка на колосеку;

3) на пругама опремљеним уређајем МЗ у смеру у коме води привола – особље вучног возила поступа по сигналним знацима главних сигнала а воз саобраћа редовном брзином; ако се међустанично растојање контролише шинским струјним колима, у погледу брзине важе одредбе тачке 1) овог става;

4) на пругама опремљеним уређајем МЗ у смеру супротном од приволе – улазни и излазни сигнали непосреднутих ТК-станица за воз изузетно не важе, а воз саобраћа редовном брзином; ако се међустанично растојање контролише шинским струјним колима, у погледу брзине важе одредбе тачке 2) овог става.

У свим случајевима из става 5. овог члана путни прелази који се налазе иза главних сигнала који показују сигнални знак за забрањену вожњу сматрају се необезбеђеним осим оних који су обезбеђени на неки од начина предвиђених упутством из става 2. члана 14. овог правилника.

Улазак и излазак воза из непосредне ТК-станице

Члан 308.

Особље вучног возила пре уласка у непосредну ТК-станицу врши преглед скретница, а затим воз улази у службено место, ако за то постоји могућност, брзином која не сме бити већа од 10 km/h ако не постоји контрола положаја скретница односно не сме бити веће од највећих допуштених брзина за вожњу у скретање преко скретница али највише 50 km/h ако постоји контрола положаја скретница.

Воз може изаћи из непосредне ТК-станице и наставити даљу вожњу само ако је претходно особље вучног возила извршило преглед скретница и утврдило да положај скретница омогућава даљу вожњу. Пре изласка воза из станице мора се утврдити кроз који станични колосек се остварује пролазна вожња. За брзину вожње преко скретничког подручја важе одредбе става 1. овог члана. У случају да је на излазној страни положај

скретница такав да не омогућава даљу вожњу, воз не наставља вожњу, већ чека обезбеђење пута вожње.

Преглед скретница у непосредним ТК-станицама врши се на начин прописан чланом 297. овог правилника.

Воз који се затекао у непосредној ТК-станици у време настанка сметње на телекоманди не сме настављати даљу вожњу све док се не добије одговарајуће обавештење о томе да је том возу дозвољена даља вожња и под којим условима.

По доласку у наредну привремену посебну ТК-станицу особље вучног возила упознаје отправника возова о чињеничном стању у непосредним ТК-станицама, испостављањем обрасца ручни бележник.

Обавештавање особља вучног возила

Члан 309.

Особље вучног возила обавештава се општим налогом:

- 1) да се саобраћај возова организује у станичном просторном размаку и између којих ТК-станица;
- 2) која су службена места променила статус на ТК-прузи;
- 3) о изузетном неважењу главних сигнала;
- 4) о поступку од првог просторног сигнала испред улазног или заштитног сигнала поседнуте ТК-станице;
- 5) о опрезној вожњи и смањеној брзини на отвореној прузи и преко скретничких подручја;
- 6) који су путни прелази необезбеђени.

Регулисање саобраћаја у случају кvara ТК-уређаја и кvara других уређаја

Члан 310.

Уколико у време кvara на ТК-уређајима настану и кварови на станичним сигнално-сигурносним уређајима, уређају АПБ или МЗ, саобраћај возова се регулише на начин прописан чл. 135-143. овог правилника.

6. Регулисање саобраћаја за време сметњи или кvara на средствима за споразумевање

Сметња или квар на регистрофону

Члан 311.

Када наступи сметња или квар на регистрофону поступа се на следећи начин:

- 1) ако постоји двострано снимање, а сметња или квар је настао само на једном регистрофону, регулисање саобраћаја се и даље врши на редован начин;
- 2) ако постоји само једнострано снимање па је настао квар на регистрофону или је код двостраног снимања настала сметња или квар на оба регистрофона, регулисање саобраћаја се и даље врши на редован начин али се сва споразумевања која се односе на регулисање саобраћаја возова врше у присуству сведока.

Сметња или квар на телекомуникационим водовима и уређајима

Члан 312.

Када наступи сметња или квар на неком од телекомуникационих водова споразумевања у вези регулисања саобраћаја врши се на другим расположивим водовима, ако постоје и ако су исправни.

Када наступи сметња или квар на телекомуникационим пултовима, уређајима или

апаратима, потребна споразумевања у вези регулисања саобраћаја врше се употребом помоћних телекомуникационих пултева, уређаја или апарата, ако постоје и ако су исправни.

Потпуни квар на средствима за споразумевање Члан 313.

Када наступи потпуни квар на средствима за споразумевање тако да се регулисање саобраћаја не може вршити ни посредством других службених места нити употребом других средстава за споразумевање, саобраћај возова се регулише:

1) на прузи која је опремљена уређајима АПБ, МЗ или ТК, употребом ових уређаја ако на истима нема кварова, при чему је забрањена отпрема возова пре времена, возова са прекораченом дужином, возова са потискивалицом, возова који у свом саставу имају нарочиту пошилку, возова који саобраћају до одређеног места на прузи и пружних возила;

2) на прузи која није опремљена уређајима АПБ, МЗ или ТК или на прузи где су ови уређаји у квару, отпрема и саобраћај возова није дозвољен.

Одредбе става 1. овог члана не односе се на помоћне возове и пружна возила који се упућују на место пружања помоћи. Њима се даје писмено обавештење да воз односно пружно возило иде без допуштења, односно без одјаве за претходни воз и да брзина кретања мора бити таква да се с обзиром на видљивост и теренске услове на прузи у случају потребе могу благовремено и безбедно зауставити.

Када наступи потпуни квар на средствима за споразумевање сви главни сигнали, осим главних сигнала на пругама опремљеним уређајем АПБ, МЗ или ТК, постављају се да показују сигнални знак за забрањену вожњу.

Заустављање воза на отвореној прузи у време квара на средствима за споразумевање Члан 314.

У случају заустављања воза на отвореној прузи у време када је настао квар на средствима за споразумевање са суседним станицама, одјавницама или са ТК-диспечером, особље вучног возила поступа на следећи начин:

1) ако је воз стао испред просторног сигнала аутоматског пружног блока који показује сигнални знак за забрањену вожњу онда сме наставити вожњу тек пошто сигнал покаже сигнални знак за дозвољену вожњу. Уколико се промена сигнала не изврши у року од три минута по заустављању, наставиће са опрезном вожњом према прегледности пруге, но највише са 30 km/h, до првог наредног просторног сигнала. Ако наредни просторни сигнал показује сигнални знак за дозвољену вожњу воз ће наставити вожњу прописаном брзином, у противном ће стати и по истеку три минута наставиће са опрезном вожњом све до првог сигнала који показује сигнални знак за дозвољену вожњу, односно до улазног или заштитног сигнала. Путни прелази који се налазе на блоковном просторном одсеку који штити просторни сигнал који показује сигнални знак за забрањену вожњу, сматрају се необезбеђеним;

2) ако је воз стао испред просторног сигнала одјавнице који показује сигнални знак за забрањену вожњу онда ће после истека од три минута по заустављању воза одјавничар обавестити особље вучног возила уписивањем у путни лист у одељку два о томе да је настао квар на средствима за споразумевање, дозволити даљу вожњу са опрезношћу према прегледности пруге, но највише са 30 km/h, до првог наредног просторног сигнала, улазног или заштитног сигнала и навести који су путни прелази необезбеђени;

3) ако је воз стао на отвореној прузи па с обзиром на стање код воза и на прузи може наставити даљу вожњу, онда воз наставља вожњу до првог просторног сигнала и поступа по сигналним знацима тог просторног сигнала. Ако просторни сигнал показује сигнални знак за забрањену вожњу особље вучног возила ће поступити на начин прописан тач. 1 или 2) овог става.

Ако је воз стао пред улазним сигналом који показује сигнални знак за забрањену

вожњу, а код њега се не даје сигнални знак „Напред”, у случају квара на средствима за споразумевање поступа се на следећи начин:

1) шаље се један возопратилац односно помоћник машиновође да се код станичног особља обавести о узроку заустављања и даљем поступку;

2) код возова са поседом МВ-без а у станици је само отправник возова или овлашћени станични радник, отправник возова или овлашћени станични радник даје возу сигнални знак „Напред” у висини прве улазне скретнице, машиновођа покреће воз брзином до 10 km/h, стаје испред прве улазне скретнице одакле га отправник возова или овлашћени станични радник спроводи у станицу;

3) када је станица непосредног отправником возова или овлашћеним станичним радником, воз наставља опрезну вожњу даље од улазног сигнала све до улазне скретнице и испред ње стаје тако да својом првом осовином воз заузме изоловани одсек прве скретнице. Машиновођа ће извршити визуелни преглед скретница, прегледати стање у станици, посебно на колосеку на који воде скретнице и потом ће воз са највећом опрезношћу ући у станицу.

Ако је воз, у време квара на средствима за споразумевање, заустављен пред заштитним сигналом на распутници који показује сигнални знак за забрањену вожњу дуже од 30 минута, поступа се на начин прописан ставом 2. тач. 1 или 2) овог члана. Ако је распутница непосредног, даља вожња није дозвољена све док се то не дозволи на доказан начин.

Даља вожња од непосредне распутнице може се изузетно дозволити и тако што:

1) машиновођа уписује у ручни бележник да воз стоји пред заштитним сигналом и исти шаље у најближе поседнуто службено место по једном возопратиоцу или помоћнику машиновође; отправник возова или овлашћени станични радник, ако постоје услови за даљу вожњу воза, даје дозволу за даљу вожњу путем општег налога који изаслани радник враћа машиновођи;

2) ако су на ТК-прузи суседна службена места непосредног, изаслани радник иде до најближег, одакле ће покушати да успостави везу са ТК-диспечером; ТК-диспечер ће, ако за то постоје услови, издати наређење за даљу вожњу које изаслани радник уписује у ручни бележник и исти враћа машиновођи;

3) најближе службено место шаље подесног радника у сусрет возу са поседом МВ-без са општим налогом којим се дозвољава даља вожња воза ако за то постоје услови; ако су суседна службена места непосредног или поседнуто само отправником возова или овлашћеним станичним радником, воз са поседом МВ-без не сме наставити даљу вожњу.

Ако се између заштитног сигнала и најближег суседног места налази пружни телефон, изаслани радник ће покушати да са њега успостави везу са суседним службеним местом или ТК-диспечером и примљено наређење уписати у ручни бележник и исти вратити машиновођи.

Воз који се затекао у службеном месту у време настанка квара
на средствима за споразумевање

Члан 315.

Воз који се затекао у непосредном службеном месту у време када је квар на средствима за споразумевање не сме наставити даљу вожњу поред излазног сигнала који показује сигнални знак за забрањену вожњу.

Воз може наставити даљу вожњу само ако се на излазном сигналу покаже сигнални знак којим се даља вожња дозвољава или када се обавести на доказан начин да је даља вожња дозвољена и под којим условима.

Даља вожња од непосредног службеног места може се дозволити и на начин прописан ст. 4 и 5. члана 314. овог правилника.

7. Сметње и кварови на уређајима путних прелаза

Обезбеђење путних прелаза Члан 316.

У случајевима када настану сметње или кварови на уређајима путних прелаза обезбеђење саобраћаја на путним прелазима врши се на неки од следећих начина:

- 1) појединачним постављањем уређаја путног прелаза са станичне односно централне поставнице;
- 2) руковањем уређаја путног прелаза на лицу места;
- 3) обезбеђивањем саобраћаја непосредно од стране одређеног радника на начин прописан чланом 203. овог правилника.

XVIII. ПОСТУПЦИ У ОТЕЖАНИМ СИТУАЦИЈАМА И ДРУГИ УСЛОВИ ЗА БЕЗБЕДНО ОДВИЈАЊЕ САОБРАЋАЈА

Елементарне непогоде Члан 317.

При елементарним непогодама (поплаве, одрони, земљотрес, провала облака и сл.) када би могло доћи до оштећења пруге или колосека, објеката, уређаја и постројења, када би се могла догодити несрећа, воз се може задржати у станици све дотле док се временске прилике не поправе и док се не добије извештај са пруге да нема опасности по воз. Ако се у време настанка елементарне непогоде воз затекао на отвореној прузи, вожња се наставља опрезно или се воз према потреби мора зауставити.

У случају потребе на пругу треба отпремити посебну локомотиву да извиди прилике при чему машиновођа обраћа посебну пажњу на најугроженија места.

Ако је пруга постала непроходна о томе се обавештавају обе суседне станице а на ТК-прузи ТК-диспечер.

Ако се пруга не може оспособити до наилаaska првог воза, суседне станице о томе одмах обавештавају распоредне станице и надлежну оперативну службу који предузимају потребне мере.

Високе температуре Члан 318.

У условима високих летњих дневних температура на пругама где су шине заварене у дугачки трак шина, могу се у одређеном периоду дана, у циљу очувања безбедности саобраћаја, смањити највеће допуштене брзине на прузи односно максималне брзине возова.

У случају из става 1. овог члана служба за одржавање пруга доказно обавештава сва службена места на деоници пруге на којој се смањује брзина, а на ТК-пругама и ТК-диспечера, о сваком смањењу највеће допуштене брзине, наводећи време почетка и време трајања смањења највеће допуштене брзине, деоницу пруге на којој се брзина смањује и вредност брзине.

На основу новоодређене највеће допуштене брзине, отправници возова односно ТК-диспечер одређују (смањују) максималне брзине возова.

Максималне брзине смањују се код оних возова код којих је максимална брзина по реду вожње већа од привремено одређене највеће допуштене брзине на прузи.

Особље вучног возила се о промени максималне брзине обавештава општим налогом.

Воз који се затекао на прузи у време када се добије обавештење о смањењу највеће допуштене брзине изузетно се зауставља у првој станици где ће се о промени максималне брзине особље вучног возила обавестити општим налогом.

Највећа допуштена брзина смањена на основу одредби овог члана се не сигналише.

Јак ветар

Члан 319.

При јаком ветру теретни возови могу саобраћати на делу пруге на коме прети опасност само ако су теретна кола натоварена најмање са 75% своје границе товарења.

Празна кола, као и отворена кола натоварена друмским возилима, даскама, дрвеним угљем у врећама, сеном и сламом не смеју се оставити у возу, нити се смеју возу додавати.

По потреби може се смањити број осовина у возу.

Возила у службеним местима, на утоварно-истоварним колосецима, у депоима и на индустријским колосецима, морају се у време у време јаког ветра обезбедити од самопокретања.

У случају јаког ветра потребно је повећати надзор над свим возилима.

Скретнице се постављају у такав положај да воде на заштитне колосеке односно колосеке који су слободни. Исклизнице се постављају у заштитни положај.

Станично и возопратно особље се мора уверити у полазној и успутним станицама да су сва врата на колима добро затворена.

Особље службе за одржавање пруга обавештава обе суседне станице, а на ТК-пругама ТК-диспечера, када на њиховим деоницама наступи јак ветар.

Зимски услови

Члан 320.

Управљач железничке инфраструктуре и железнички превозници, свако у свом домену, благовремено врше припреме за обезбеђење саобраћаја у зимским условима.

Када наступе зимски услови предузимају се све мере и поступци предвиђени плановима за обезбеђење саобраћаја у зимским условима.

Одбегла возила

Члан 321.

Када возила одбегну из службеног места или са неког места на отвореној прузи о одбегнућу се обавештавају суседне станице као и остала службена места на односном међустаничном растојању односно отвореној прузи, одјавничари, чувари прелаза, чувари пруге и радници који изводе радове на прузи, а на ТК-пругама и ТК-диспечер.

Обавештење се врши давањем сигналног знака „Опасност” а потом се потребно обавештење даје телефоном.

Чим се чуо сигнални знак „Опасност” скретнице се постављају за вожњу по главном пролазном колосеку или по неправилном главном пролазном колосеку, а ако су исти заузети скретнице се постављају по другом проходном слободном колосеку и врши се обезбеђење саобраћаја на свим путним прелазима где је то могуће.

Када се добије телефонско обавештење о одбеглим возилима, сво особље предузима мере да се одбегла возила зауставе а да се при томе не излажу опасности ни оно, ни путници ни радници који се евентуално налазе на возилима.

Ако се одбегла возила крећу у сусрет возу онда воз треба зауставити и о томе обавестити особље вучног возила. Код возова за превоз путника, у случају да не постоји могућност повлачења воза, ако то прилике допуштају, путнике позвати да што пре изађу из воза.

Према месним приликама употребљавају се погодна средства и начини заустављања одбеглих возила: дуж колосека се на обе шине набацује шљунак, песак, слама, пруће, на шине се постављају ручне папуче и сл.

Ако се предвиђа да се одбегла возила неће моћи зауставити у станици, а на прузи до суседне станице се налази воз, било супротног или истог смера, скретницу неког споредног колосека треба поставити у половични положај или на други начин проузроковати да одбегла возила исклизну.

Ако на одбеглим возилима нема лица, она се могу пустити и на празан слепи колосек.

Одбегла возила могу се заустављати и вучним возилом које треба да се креће испред возила погодном брзином тако да га одбегла возила сустигну.

Пре добијања обавештења да је престала опасност, не сме се отпремити воз на међустанично растојање за које је дат сигнални знак „Опасност”.

Раскинуће воза Члан 322.

Ако се воз раскине, по правилу настаје принудно заустављање раскинутих делова.

Изузетно од одредбе става 1. овог члана настаје случај када се од воза одвоје кола са неисправном аутоматском кочницом. Ако су таква кола била укључена у ваздушни вод, воз се зауставља а кола се неконтролисано крећу. Ако таква кола нису била укључена у ваздушни вод, воз се не зауставља, а кола се неконтролисано крећу.

При раскинућу воза особље вучног возила даје сигнални знак „Опасност кочи” а возно особље одмах предузима мере да се возила заштите од самопокретања а ако се возила неконтролисано крећу предузима мере да се што пре зауставе. При заустављању, обезбеђењу и заштићивању возила учествује и пружно особље.

Када настане раскинуће воза особље вучног возила обавештава оба суседна поседнута службена места а на ТК-пругама и ТК-диспечера. Прво се обавештава оно службено место према којем је пруга у паду.

Када се воз раскине у станици станично особље даје возном особљу сигнални знак „Стој” а возопратно особље, прихватајући тај знак, преноси га до машиновође.

При раскинућу воза могу настати следећи случајеви:

1) да се раскинути део воза заустави а друго квачило је исправно – у том случају воз опрезно иде назад по раскинути део воза, квачење се изврши исправним квачилом и воз наставља вожњу;

2) да се раскинути део воза заустави а не може се користити друго квачило – у том случају поступа се на начин прописан чл. 247-249. овог правилника.

3) да се раскинути део воза не заустави и креће се у смеру за возом – у том случају подешава се брзина тако да раскинути део воза сустигне воз, воз се зауставља после чега се, зависно од стања вучно-одбојне опреме, поступа на начин прописан тач. 1 или 2) овог става;

4) да се раскинути део воза није зауставио и креће се у супротном смеру од воза – у том случају воз се зауставља код првог телефонског места или поседнутог места на прузи или на неком другом погодном месту одакле се брзо може дати обавештење првенствено позадњем службеном месту а на ТК-пругама ТК-диспечеру.

Несреће и незгоде Члан 323.

У случају настанка несреће или незгоде предузимају се следеће мере:

1) одмах по сазнању за настали догађај даје се прво обавештавање о његовом настанку, позива хитну помоћ, ватрогасна бригада, органи МУП-а, екипе за спасавање, захтевају потребна помоћна средства итд. у зависности од последица;

2) обезбеђује се и заштићује место догађаја (обустављање саобраћаја на суседним колосецима, искључење напона на електрифицираним пругама, ограничавање приступа и сл.) и одмах се приступа пружању помоћи, спасавању унесрећених, спречавању настанка угрожавања животне средине, заштити и чувању робе примљене на превоз, заштити материјалних средстава итд.;

3) чување места догађаја до доласка надлежних железничких и судско-истражних органа и стварање услове за потребе увиђајних радњи;

4) по завршетку увиђајних радњи приступа се рашчишћавању места догађаја и предузимају мере да се у што је могуће краћем року успостави саобраћај.

У оквиру предузимања потребних мера посебна се пажња мора водити да не дође до нових нежељених догађаја при кретању помоћног воза или пружних возила којима се пружа помоћ или врши санација места догађаја. На колосецима двоколосечних и паралелних пруга, и на суседним колосецима у станици који су проходни и на којима се саобраћај може регулисати према потреби уводи се лагана вожња, а особље вучног возила и маневарско особље обавештава о потребним мерама опреза. Регулисање кретања помоћног воза и пружних возила врши се у сарадњи са лицем надлежним за организовање пружања помоћи и

рашчишћавања места догађаја

С обзиром да су несреће и незгоде тако разноврсни да је немогуће одредити за сваки случај шта све треба да се предузме, оставља се личној побуди, увиђавности и схватању ситуације железничких радника да у датом случају предузму оне мере које сматрају најпогоднијим да се очува безбедност саобраћаја и да се оштећења што пре отклоне како би прекид саобраћаја трајао колико је то могуће краће.

Поступци са путницима и стварима у случају прекида саобраћаја

Члан 324.

Прекид саобраћаја може бити планирани и непланирани.

Планирани прекид саобраћаја је прекид којим се унапред одређује привремена потпуна или делимична обустава саобраћаја на делу пруге или целој прузи из одређених разлога.

Непланирани прекид саобраћаја је прекид који настаје изненада због несреће, елементарних непогода или других непланираних разлога.

Планиране прекиде саобраћаја одређује управљач железничке инфраструктуре и за њих благовремено даје потребна обавештења железничким превозницима који одређују даље поступке са путницима и стварима.

Одмах по сазнању за непланирани прекид саобраћаја предузимају се све мере да се обезбеди сигурност путника и ствари, да се путницима обезбеди наставак путовања или да се на одговарајући начин збрину, да се ствари заштите од отуђења и да се предузму мере у циљу поновног успостављања саобраћаја.

У случајевима да путници због преседања одређени део пута морају прећи пешице ван путева, посебну пажњу треба посветити безбедности путника.

После сваког прекида саобраћаја управљач железничке инфраструктуре обавештава железничке превознике и кориснике превозних услуга о поновном успостављању саобраћаја.

ХИХ. ДРУГИ УСЛОВИ ЗА БЕЗБЕДНО ОДВИЈАЊЕ САОБРАЋАЈА

Затвор пруге или колосека

Члан 325.

Затвор пруге или колосека је привремено искључење пруге или колосека из употребе.

Затвор пруге или колосека може бити:

1) предвиђени - који се предвиђа због планираних потреба и може бити:

(1) унапред одређен материјалом реда вожње;

(2) одређен у току важења реда вожње;

2) непредвиђени - који настаје изненада као последица несрећа, незгода, сметњи, кварова, дејства више силе и слично.

Одређивање затвора пруге

Члан 326.

Затвор пруге одређен материјалом реда вожње одређује се на основу захтева у току израде општег реда вожње.

Организациона јединица, за чије је потребе затвор одређен, његово коришћење најављује управљачу железничке инфраструктуре најкасније на пет дана а управљач

железничке инфраструктуре одобрава најкасније на три дана пре почетка затвора.

Предвиђени затвор пруге који се одређује у току важења реда вожње подразумева накнадно дефинисање слободних интервала у општем реду вожње и одређује на основу захтева за затвором пруге који подноси организациона јединица за чије потребе затвор треба одредити.

Организациона јединица која тражи затвор пруге у току важења реда вожње, подноси захтев управљачу железничке инфраструктуре најкасније на десет дана пре почетка затвора, који садржи:

- 1) врсту и опис радова који ће се изводити односно потребе због које се тражи затвор;
- 2) динамику извођења радова и усаглашен редослед активности свих извођача радова са прегледом ангажованих средстава;
- 3) податке о руководиоцу радова и надзорним органима;
- 4) планирани интервал затвора;
- 5) потребе за кретањем пружних возила и др.

О одређеном затвору пруге управљач железничке инфраструктуре, најкасније на пет дана пре почетка затвора, писмено обавештава:

- 1) станице између којих је одређен затвор пруге;
- 2) надлежну оперативну службу;
- 3) суседне распоредне станице, као и полазне и одвојне станица на том распоредном одсеку;
- 4) организациону јединицу која је тражила затвор пруге;
- 5) остале заинтересоване службе управљача железничке инфраструктуре и железничких превозника.

Јединице које су добиле писмено обавештење о одређеном затвору пруге одмах писмено потврђују пријем обавештења управљачу железничке инфраструктуре и организационој јединици која је тражила затвор пруге.

При одређивању затвора пруге или колосека управљач железничке структуре односно шеф станице утврђују мере у вези регулисања саобраћаја за време затвора пруге или колосека.

Одређивање затвора колосека у станици

Члан 327.

Захтев за затвор колосека у станици подноси се на исти начин како је то прописано за затвор пруге.

Захтев за затвор колосека у станици у току важења реда вожње подноси се најмање на седам дана, а одређује се најмање на три дана пре почетка затвора колосека.

Предвиђени затвор колосека одређује шеф станице, а у случајевима да ће затвор колосека значајније утицати на редовитост саобраћаја и коришћење инфраструктурних капацитета, затвор колосека одређује управљач железничке инфраструктуре.

О одређеном затвору колосека шеф станице односно управљач железничке инфраструктуре обавештава обе суседне станице, надлежну оперативну службу и организационе јединице које учествују у радовима при затвору колосека. Суседне станице и радне јединице потврђују пријем обавештења о затвору колосека шефу станице односно управљачу железничке инфраструктуре и организационој јединици која је тражила затвор колосека.

Непредвиђени затвор пруге или колосека

Члан 328.

Посебни захтеви за непредвиђени затвор пруге или колосека се не подnose нити се дају одобрења.

У случају настанка непредвиђеног затвора пруге или колосека све службе предузимају мере да се у што краћем времену отклоне и санирају разлози који су га изазвали.

Одобравање затвора пруге или колосека

Члан 329.

На дан предвиђеног затвора пруге одобрење за непосредан почетак затвора дају суседне станице, а на ТК-пругама ТК-диспечер, уз претходну сагласност надлежне оперативне службе.

Руководилац радова на прузи уписује у саобраћајни дневник једне од суседних станица време почетка и завршетка затвора пруге. Овај упис станица одмах доказно саопштава суседној станици.

На станичној поставници односно на телефону и поставној направи сигнала и скретница код отправника возова и скретничара у време затвора пруге истиче се таблица са натписом: „ПРУГА ЗАУЗЕТА”. Скретничар се обавештава о почетку и завршетку затвора пруге, као и о томе да ли је место радова заштићено или не.

Сагласност за непосредан почетак затвора колосека у станици даје отправник возова усмено а на ТК-прузи овлашћени станични радник уз сагласност ТК-диспечера, а руководиоца радова почетак и завршетак радова, као и стање и способност колосека и постројења за саобраћај уписује у саобраћајни дневник и о томе, на ТК-пругама овлашћени станични радник, обавештава ТК-диспечера.

Уколико се планирани или накнадно одобрени затвор из било ког разлога неће користити, радна јединица која је тражила затвор пруге или колосека отказује га најкасније шест сати пре почетка планираног или накнадно одређеног затвора.

По завршетку затвора пруге или колосека, руководиоца радова и сви надзорни органи су у саобраћајни дневник уписују услове организовања саобраћаја уколико настане промена у односу на стање пре затвора пруге или колосека (лагане вожње, смањена брзина због промене степена осигурања и сл.).

О условима из става 6. овог члана на ТК-пругама се обавештава и ТК-диспечер.

XX. ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Престанак важења прописа

Члан 330.

Почетком примене овог правилника престају да важе:

- 1) Саобраћајни правилник („Службени гласник Заједнице ЈЖ” бр. 3/94, 4/94 и 5/94);
- 2) Саобраћајно упутство („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 6/80, 3/82, 6/83, 2/84, 4/88, 8/88, 9/90, 2/91, 2/94 и 2/01);
- 3) Упутство о маневрисању („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 3/80, 6/83, 3/87, 4/88, 6/91 и 2/94);
- 4) Упутство о привременом регулисању саобраћаја возова на двоколосечним пругама за време капиталног ремонта једног колосека („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 9/83);
- 5) Упутство о управљању вучним возилима у једнопоседу („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 7/94 и 9/94);
- 6) Упутство о саобраћају вучних возила која нису опремљена аутостоп-уређајима на пругама опремљеним пружним делом аутостоп-уређаја („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 6/82 и 8/82).

Ступање на снагу

Члан 331.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије” а примењиваће се од

Број

У Београду, 2019. године _____

в.д. Директора

Лазар Мосуровић

I. ЕЛЕМЕНТИ ПОСЛОВНОГ РЕДА СТАНИЦЕ I ДЕО

Елементи пословног реда станице I део су:

1. Технички капацитети и опрема станице

Технички капацитети и опрема станице обухватају:

1) Врсту станице:

- (1) у погледу вршења саобраћајне службе (распоредна, ранжирна, међустаница, укрсница, саобраћајно отпремништво под надзором станице);
- (2) у погледу вршења транспортне службе (пријем и отпрема путника, пртљага, робе, живог и покварљивог брута, колских пошилики итд.);
- (3) границе станичног подручја у односу на отворену пругу, подручје локомотивског депоа, радионице и слично и
- (4) нагиби станичног платоа, простора од предсигнала до улазне скретнице и суседних просторних одсека;

2) Станична колосечна и друга техничка постројења:

- (1) подела колосечних паркова односно колосека и њихова намена (пријемни, пријемно-отпремни, отпремни, техничко-путнички, ранжирни, главни, споредни, извлакач, манипулациони, гаражни, претоварни, за дезинфекцију, за оправку возила и др.);
- (2) означавање колосека и њихове корисне дужине;
- (3) индустријски колосеци који се одвајају од станице и са отворене пруге, са основним подацима;
- (4) остала станична техничка постројења (рампе, дизалице, товарни профили, колске ваге, преноснице, окретнице, тријангле, напојнице, јаме за чишћење ватре, електровучна постројења, уређаји за снабдевање водом, гасом, течним горивом, за пробу ваздушних кочница, за предгревање путничких гарнитура и др.);

3) Опрему станице сигнално-сигурносним постројењима, са назначењем километарског положаја њиховог места уграђивања:

- (1) начин осигурања (релејно, електромеханичко, механичко, скретнице осигуране бравама без или у зависности са главним сигнаlima, неосигуране скретнице и друге врсте осигурања);
- (2) стални сигнали (место и удаљеност главних сигнала од скретница односно тачке коју штите, место и удаљеност предсигнала од улазног, станичног, заштитног односно излазног сигнала, понављачи предсигналисања, допунски сигнали главних сигнала и предсигнала, гранични колосечни сигнали, маневарски сигнали, сигналне ознаке у станици и др.);
- (3) подаци о скретницама и њиховом осигурању (број скретнице, редован положај, зависност са главним сигнаlima и начин постављања скретница, осигурање бравама, у ком положају и којим системом брава, без икаквог осигурања и слично);
- (4) путни прелази и начин обезбеђења саобраћаја преко путних прелаза на подручју станице и на отвореној прузи суседних међустаничних одсека (браницама, светлосним сигнаlima и др.);
- (5) просторни сигнали АПБ-а до суседних станица, за један и други смер, њихов број и километарски положај;

- 4) Опрему станице телекомуникационим уређајима и средствима за споразумевање:
- (1) телефонски уређаји (телепринтер, факсимил-телеграфски уређај);
 - (2) телефонски уређај, укључени или неукључени у уређаје за регистровање, једнострано или двострано снимање, контрола рада снимања, да ли је уређај опремљен давачем тачног времена, станица у којој је уређај за регистровање смештен и на којем рејону се врши снимање;
 - (3) радио-уређај укључен или не у уређаје за регистровање, посебно по врстама односно намени;
 - (4) врсте телеграфских и телефонских водова и начин њиховог коришћења, водови одређени за пословна и саобраћајна саопштења, водови са прикључцима пружних телефона или телефона код главних сигнала, водови за техничко одржавање, водови за преношење тачног времена;
 - (5) станице везе, службена и радна места укључена у поједине водове;
 - (6) ЖАТ централе и разне врсте посредовања;
 - (7) аутоматски ЖАТ телефони;
 - (8) интерфонски и разгласни уређаји, њихова намена и подручје рада.

2. Организација и начин вршења саобраћајне службе

Организација и начин вршења саобраћајне службе на појединим радним местима обухватају:

- 1) Број радних места отправника возова, њихова подручја, делокруг рада и међусобна сарадња;
- 2) Број радних места заменика и помоћника шефа станице, надзорног радника за саобраћајну службу, школског инструктора, распоредног радника и распоређивача станичног и возног особља и делокруг њиховог рада у односу на извршење саобраћајно-транспортне службе;
- 3) Број и распоред радних места скретничара односно скретничара-блокара, надзорног скретничара и њихова подручја;
- 4) Поступак са кључевима и дупликатима кључева закључаних скретница и искљизница станице и подређених службених места, као и посебне ручице (курбле) за ручно прекретање скретничких поставних справа и преносне скретничке (амбулантне) браве;
- 5) Време и начин предаје и пријема службе станичног особља, начин јављања на дужност станичног и возопратног особља и да ли шеф станице редовно присуствује предаји и пријему службе;
- 6) Место примопредаје локомотива између станице и локомотивског депоа (граничник);
- 7) Начин наручивања и отказивања локомотива (возне, запрежне, потискивалице и маневарке) и возопратног особља за уведене ванредне и отказане редовне или већ уведене ванредне возове;
- 8) Редовно место заустављања воза са превозом путника;
- 9) Начин запрезања и потискивања возова (закваченом или незакваченом локомотивом), са ознаком релације на којој се врши запрезање или потискивање;
- 10) Начин обавештавања заинтересованог особља у станици, локомотивском депоу, ЦДУ, ЕВП, и на прузи о променама у саобраћају, закашњењу и превременом саобраћају возова, а поште и путника само о закашњењу возова са превозом поште и путника
- 11) Начин отправљања возова (директно, индиректно);
- 12) Начин утврђивања да је завршни возопратицац на свом месту код воза са смањеним бројем возопратног особља, односно код свих возова где због месних прилика отправник возова не види завршног возопратиоца;

13) Како и под којим условима се врши индиректна отпрема локомотивског воза, уколико је такво отпремање одобрено;

14) Поступак отпраивника возова у станицама где се одваја више пруга, као и у станицама са посебним путничким и теретним подручјем, с обзиром на пресецање путева вожње;

15) Поступак код отпраивљања возова неправилним колосеком двоколосечне пруге;

16) Одређивање колосека и поступак при пријему и саобраћају возова са нарочитом пошљиком, снежног гртала и ралице;

17) Највећа допуштена дужина воза и највећа допуштена оптерећења возила по осовини и по дужном метру на припадајућим распоредним одсесима;

18) Поступак у случају прекида рада у станици и одјавницама суседних станичних одсека пруге (место, начин чувања и поступак са кључевима закључаних скретница, исклизница и службених просторија службених места у којима престаје служба, дужности радника који за време прекида службе надзире-чува службено место и др);

19) Начин на који се обављају пробе ваздушних кочница (потпуне и скраћене) вучним возилом или посебним уређајем;

20) Начин споразумевања о постављању маневарских путева вожње при маневрисању у станици где се скретнице постављају централно (врста сигналног средства, где се сигнално средство налази, ко рукује сигналним средством односно ко даје сигналне знаке, да ли возовођа односног воза врши дужност руковоаца маневре и ко га снабдева сигналним средством и др);

21) Обезбеђење пута вожње код уласка, изласка или проласка возова и начин вршења прегледа скретница од стране отпраивника возова или надзорног скретничара, с обзиром на врсту осигурања:

(1) радна места која редовно суделују при обезбеђењу пута вожње;

(2) назначење места где се налази књига за упис извршеног прегледа скретница на лицу места, као и када се које скретнице прегледају на лицу места;

(3) начин међусобног обавештавања скретничког особља о слободности колосека и извештавања отпраивника возова о извршеном обезбеђењу пута вожње;

(4) начин руковања станичним главним сигналимa и извештавања отпраивника возова о постављању улазног сигнала у положај за забрањену вожњу, у случају када се сигналимa рукује из скретничке поставнице;

(5) ближе одредбе о једновременим вожњама на станичном подручју и поступцима када један од возова треба зауставити пред улазним сигналом при једновременом доласку возова из два или више праваца, као и када се мора обуставити маневрисање пре вероватног доласка воза до улазног сигнала, узимајући у обзир нагиб пруге и станице као и остале прилике у станици;

(6) начин обавештавања путника о наиласку воза када један воз за превоз путника већ стоји у станици;

(7) поступак у случају промене улазног колосека за долазећи воз и начин обавештавања осталог заинтересованог особља о промени улазног колосека;

(8) поступак када се воз прима на заузети колосек, на колосек подељен на ограничене одсеке пута вожње и на колосек на коме није обезбеђен пут претрчавања;

(9) начин обавештавања отпраивника возова да је воз приспео цео и сместио се унутар међика;

(10) начин на који се скретничко особље уверава у слободност колосека и међика;

(11) предавање кључева закључаних скретница возовођи (машиновођи) код укрштавања;

(12) место одређено за дочекивање возова од стране скретничара, скретничара-блокара односно надзорног скретничара и њихови поступци;

- (13) начин уписивања броја колосека у фонограмима за обезбеђење пута вожње (арапским бројем и словима или само арапским бројем);
 - (14) начин обавештавања маневарског особља о потреби обустављања маневре;
 - (15) присуствовање надзорног скретничара (скретничара) на улазној страни или на другом месту при издавању наређења за обезбеђење пута вожње за излаз воза;
- 22) Извештавање отправника возова да су по завршеној маневри главни колосеци слободни;
- 23) Извештавање отправника возова о предузетим мерама безбедности по завршеном менаврису: заштићивање возила, обезбеђење возила од самопокретања и одбегнућа, смештај посебних возила (нарочите пошилике, експлозив) и сл.;
- 24) Начин обезбеђења саобраћаја преко путног прелаза у станицама и на отвореној прузи суседних међустаничних одсека:
- (1) руковање браницима на путним прелазима;
 - (2) поступак у случају кvara уређаја којима се обезбеђује саобраћај на путним прелазима;
 - (3) начин обавештавања особља који обезбеђује саобраћај на путним прелазима о потреби руковања уређајима односно поседања путних прелаза (звонивни сигнални знаци, авиза, предавиза, наређење за обезбеђење пута вожње и др.);
- 25) Редован преглед скретница, колосека и сигурносних уређаја од стране отправника возова, надзорног скретничара и скретничара, време када се врши преглед скретница;
- 26) Поступке у случају неисправности на скретницама и одржавање скретница;
- 27) Организацију маневарске службе којом треба обухватити:
- (1) поделу маневарских подручја и распоред маневарки;
 - (2) потребан састав маневарских одреда;
 - (3) мере безбедности приликом маневре с обзиром на долазеће и одлазеће возове, начин контроле положаја улазног односно станичног заштитног сигнала од стране отправника возова односно скретничара;
 - (4) начин давања наређења руковаоцу маневре и машиновођи за маневрисање преко сигнала граница маневрисања, уколико се наређење не може дати општим налогом;
 - (5) мере и поступци за одбацивање и спуштање кола;
 - (6) могућност и поступци за ручна маневарска кретања, кретања помоћу маневарског ужета и кретања преносником и окретником;
 - (7) могућност и поступци за маневрисање ручним моторним шинским потискивачем и друмским возилима;
 - (8) количина ручних папуча, поступак у погледу њиховог коришћења и начин њихове употребе и чување на поједним радним местима;
 - (9) распоред папучара и њихово подручје на ранжирним колосецима;
 - (10) поступак за употребу паркирних кочница;
 - (11) мере за обезбеђење возила од одбегнућа и самопокретања у станици;
 - (12) назначење колосека на којима се маневарске вожње могу вршити само са нарочитом опрезношћу и под посебним условима (тријангла и сл.);
 - (13) начин регулисања вожње и пратње локомотива на подручју станице, између појединих подручја станице, као и између станице и локомотивског депоа или раднионичког подручја;
 - (14) учешће станичног особља при снабдевању локомотива, моторних гарнитура и путничких кола угља, водом или течним горивом као и поступак када у напојној станици нестане воде или горива;
 - (15) одређени колосеци за смештај кола товарених опасним теретом и мере безбедности при маневрисању с оваквим колима;

- (16) поступак код отквачивања кола мотком или виљушком у станицама у којим је то одобрено;
- (17) обезбеђење саобраћаја на путним прелазима за време када се преко њих врши маневрисање, са назначењем времена после ког се мора прекинути маневра ради омогућавања друмског саобраћаја;
- (18) дозвољени број осовина кола при маневрисању кочен директном кочницом локомотиве, као број осовина које треба додатно кочити ручно, с обзиром на врсту локомотиве, нагиб колосека и брзину маневарске вожње;
- (19) начин међусобног споразумевања отправника возова, руковођа маневре, маневриста и скретничког особља у погледу маневарског рада (телефоном, сигналним знацима, разгласним уређајима, радио уређајима или довикивањем), код споразумевања телефоном предвидети поступак у случају квара телефона;
- (20) начин употребе разгласних уређаја и радио везе при маневрисању на основу упутства о коришћењу ових уређаја;
- (21) највећа дозволена брзина маневрисања при маневрисању преко скретница уз језичак с обзиром на дужину предскретничког изолованог одсека у станицама опремљеним релејним СС уређајима при централном постављању скретница;
- (22) случајеви када је обавезно ваздушно кочење маневарских састава зависно од броја осовина и нагиба колосека, као и обавеза пробе ваздушних кочница;
- (23) мере опрезности после маневарских кретања;
- (24) чување личне безбедности при маневрисању;
- (25) друге потребне мере и поступке при маневрисању;
- 28) Поступак када воз пролази станицу без задржавања, а треба га у станици зауставити;
- 29) Мере које треба предузети у саобраћајном отпремништву код укрштања два воза када је један, са прекораченом дужином;
- 30) Одређивање дужине пута претрчавања, који се мора имати у виду код обезбеђења уласка воза;
- 31) Мере које треба предузети приликом уласка и изласка возова за случајеве:
 - (1) када је једновремени улазак, излазак или улазак и излазак два или више возова допуштен, с обзиром на пресецање путева вожње;
 - (2) када једновремени улазак, излазак или улазак и излазак два или више возова није допуштен, с обзиром да се путеви вожње секу;
- 32) Поступак у погледу јављања о насталој сметњи и обезбеђењу саобраћаја за време трајања сметњи на СС уређејима у станици и АПБ-у на прузи;
- 33) Начин отправљања возова када се у станици сретне више возова;
- 34) Предаја и пријем возова односно кола између возног, станичног и техничко-колског особља;
- 35) Поступак приликом потискивања возова из станице на отворену пругу, где треба обухватити:
 - (1) начин потискивања (са закваченом или не закваченом локомотивом);
 - (2) место где се смешта потискивалица, уколико није могла да пређе иза последњих кола пре поласка воза;
 - (3) улазни колосек, место заустављања и чекања локомотиве која се враћа са отворене пруге после потискивања;
- 36) Начин смештања предмета и материјала у колосеку, поред колосека и између колосека;
- 37) Начин обезбеђења пружних радничких одреда за време извођења радова на колосецима станичног подручја;
- 38) Место где се држе прописи за радна места која немају сталне просторије.

3. Организација и начин вршења транспортно-манипулативне службе

Организација и начин вршења транспортно-манипулативне службе по радним местима обухвата:

- 1) Посебне одредбе о увођењу возова, пријављивању и дозначавању брута;
- 2) Мере које треба предузети ради обезбеђења путника приликом уласка, изласка и састајања возова, с обзиром на станичну зграду и пресецање путева вожње на подручју перона и простора одређеног за путнике. Овде обухватити и стајалишта на двоколосечној прузи;
- 3) Организација отправљања путника и обезбеђења места у возовима (путничке благајне, службе резервисања места, информативна служба и др.);
- 4) Организација манипулације при превозу ствари (постројења и уређаја за манипулацију при превозу ствари, магацински и манипулациони колосеци, радна места и радно време, предаја и пријем службе и кључева магацина, пријем, отпрема, приспеће и издавање пртаљага, експресних пошиљки и ствари;
- 5) Назначење дана са јачим путничким саобраћајем;
- 6) Организација поштанске и носачке службе на перонима;
- 7) Мере које треба предузети да се корисницима путног прелаза у станици или њеној непосредној близини омогући безбедан прелаз;
- 8) Мере које треба предузети за брз и уредан утовар и истовар денчаних пошиљака;
- 9) Начин послуживања индустријских клосека, транспортних отпремништава и товаришта;
- 10) Где и ко врши преглед кола пре доставе на утовар у службеним местима у којима нема саобраћајног особља;
- 11) Организација и постављања и скидања путоказних табли на путничким колима.

4. Организација и начин вршења послова осталих служби

Организација и начин вршења послова осталих служби обухвата:

- 1) Начин требовања и расподеле потрошног материјала и радници који су за то задужени;
- 2) Организација послова евидентирања радног времена радника, издавања налога за службена путовања и оверавања здравствених књижица запослених радних и њихових породица;
- 3) Поступак око пријема пријава радника и саслушавања ових по учињеним неправилностима и неуредностима при извршавању дужности;
- 4) Распоред чишћења и подмазивања скретница, скретничких сигнала и сигналних светиљки, пуњење и издавање акумулаторских батерија за ручне сигналне светиљке;
- 5) Време и место обавештавања возопратног особља о распореду пратње возова;
- 6) Начин и поступак око поучавања особља и лице задужено за поучавање особља;
- 7) Начин доставе пословних телеграма којим местима и радним јединицама;
- 8) Јединице којима се пријављују сметње и кварови на контактної мрежи и другим стабилним постројењима електро-вуче у станици;
- 9) Јединице којима се пријављују сметње на ТК и СС- уређајима и седишта деоница ТК и СС –постројења;
- 10) Организација осталих послова на појединим радним местима:
 - (1) потражно-рекламациона служба;
 - (2) железничко-царинска служба;
 - (3) распоредна служба;
 - (4) поучавање особља;
 - (5) иследна служба;

- (6) служба обавештавања;
- (7) коришћење чекаоница и осталих просторија за путнике;
- (8) употреба коначишта возног особља и осталих просторија за службени дневни или ноћни боравак;

11) Друге организационе мере у вези са пословањем и радом са железничким радницима, путницима, корисницима железничког превоза, трећим лицима која су у уговорној обавези са железницом.

5. Посебне одредбе за станице на електрифицираним пругама

Посебне одредбе за станице на електрифицираним пругама обухватају:

- 1) Преглед и опис уређаја стабилних постројења електровуче који се налазе у станици:
 - (1) шема контактне мреже у станици са уочљиво означеним елементима на мрежи, место где се шема налази;
 - (2) назначење колосека који су електрифицирани;
 - (3) манипулациони колосеци који су редовно без напона у возном воду, код којих се напон укључује само за време маневрисања и место где се налазе растављачи за поједине манипулационе колосеке;
 - (4) место одређено за чување кључева растављача;
 - (5) радници одређени за обавештавање лица која раде на манипулацији ствари да ће бити укључен напон у возни вод;
 - (6) бројеви носећих стубова и портала контактне мреже укључујући и стубове (портале) изолованих преклопа у станици на којима су уграђени расклопни апарати и други уређаји стабилних постројења електровуче као и сигналне ознаке које означавају границе уздужног и попречног секционисања, односно границе возног вода са напоном и возног вода без напона;
 - (7) станични изоловани преклопи, њихова намена, место где се налазе, њихова дужина и удаљеност од границе маневрисања односно међика и улазног сигнала и начин њиховог означавања;
 - (8) извршне одредбе за маневрисање до границе маневрисања односно почетка преклопа, како би се очувала безбедност саобраћаја и лица запослених на одржавању контактне мреже и то нарочито на двоколосечним пругама где је на излазном колосеку преклоп постављен асиметрично у односу на преклоп и улазни сигнал правилног колосека;
 - (9) телефонски водови за међусобно споразумевање станице, електровучних подстанци (ЕВП), центра даљинског управљања (ЦДУ), радионица за одржавање и помоћних телефонских места на отвореној прузи;
- 2) Седишта радне јединице за одржавање стабилних постројења електричне вуче и радионица за одржавање контактне мреже и постројења и уређаја ПС, ЕВП и ЦДУ;
- 3) Помоћне направе и опрема за обављање службе:
 - (1) мотке за уземљење, изоловане рукавице, изоловане простирке и др., место где се оне чувају, ко и када њима рукује;
 - (2) расклопни апарати (растављачи) и њихова употреба у подужном и попречном секционисању, ко је овлашћен да рукује њима и чува кључеве, као и где се чувају дупливати кључева, рејон напајања секције и деонице;
 - (3) подручје секције односно одсека контактне мреже за које служе поједини прекидачи или растављачи при укључивању или искључивању напона;
 - (4) дневник манипулације за евидентирање употребе расклопног апарата и ко га води;
 - (5) стални сигнали за електричну вучу у станици и место где су уграђени;

- 4) Одређена радна места за чување преносних сигналних средстава потребних за показивање сигналних знакова за електричну вучу;
- 5) Осигурање саобраћаја на електрифицираним пругама:
- (1) обавештавање станица, станичног и пружног особља и особља ЦДУ односно ЕВП на односном распоредном одсеку о одступању од врсте вуче предвиђене редом вожње код пој единих воозова;
 - (2) мере које треба предузети при вожњи са спуштеним пантографом по наређењу или у случајевима неке друге настале потребе, имајући у виду профил пруге;
 - (3) начин обавештавања заинтересованог особља у станици и на прузи о променама редовног стања напона у возним водовима;
 - (4) поступак код постављања захтеве за обављање маневре на манипулационим колосецима чији су возни водови редовно без напона, као и извештавање отправника возова о завршетку обављене маневре;
 - (5) мере и поступак код предузимања мера безбедности при утовару или истовару на манипулационим колосецима или отвореној прузи;
 - (6) организационе мере за чишћење снега са кровова кола или товара у возовима у току зиме;
- 6) Изузетне мере које треба предузети при пријему и отпреми возова када наступи делимична или потпуна сметња на станичном возном воду и
- 7) Запрезање и потискивање возова на појединим електрифицираним пругама или њиховим деловима, отпремање радних парних локомотива ван службе.

6. Поступак у случају несрећа, незгода и саобраћаја у посебним условима

Поступак у случају несрећа, незгода и саобраћаја у посебним условима треба да обухвати следеће елементе:

- 1) Домицилна станица колских дизалица, снежних гртала и ралица и електровучних возила снабдених пантографом за скидање леда;
- 2) Домицилна станица помоћних локомотива и помоћних возова;
- 3) Седиште секције за одржавање пруге и шефа пружне деонице, локомотивског депоа и организације за одржавање возила;
- 4) Списак руководиоца радних јединица и њихових заменика који се позивају у случају несрећа и незгода, њихове адресе и бројеви телефона;
- 5) Седиште надлежног лекара јавне здравствене службе и број телефона;
- 6) Место најближе болнице и број телефона;
- 7) Место најближег пожарног одреда и број телефона;
- 8) Место седишта скупштине општине и број телефона;
- 9) Место седишта надлежног СУП-а и број телефона;
- 10) Место седишта надлежног јавног тужиоца, истражног судије, инспекције рада и бројеви њихових телефона;
- 11) Поступак у случају пожара у станици, у возовима и на отвореној прузи, ватрогасне екипе и ватрогасна опрема;
- 12) Приправност за случај сметњи у саобраћају услед снежних вејавица, јаког ветра, поплава и несрећа и незгода;
- 13) Место где се налази приручна аптека;
- 14) Пратња помоћних возова;
- 15) Адресе и бројеви телефона предузећа од којих се могу тражити друмска возила за превоз путника у случају настале сметње;
- 16) Помоћна пруга којом се имају отпремити возови (путнички и теретни) и случају непредвиђеног затвора пруге;

- 17) Поступак са сигналним жицоводима и поставним справама при саобраћају снежних гртала;
- 18) Километарски положај граница подручја станице у смислу надлежности за ~~нелеђење~~ истрагу несрећа и незгода;
- 19) Посебне мере које треба предузети у срадњи са општинским штабом цивилне заштите у случају већих опасности по становништво;
- 20) Посебне мере које треба предузети при несрећама и незгодама на електрифицираним пругама.

II. СИТУАЦИОНИ ПЛАН

Ситуациони план се израђује у једној од размера 1:1000, 1:2000 или 1:2500 и мора да садржи:

- 1) назив станице и управљача железничке инфраструктуре коме станица припада;
- 2) положај, тип и број свих скретница;
- 3) редни број сваког колосека уписан арапским бројевима;
- 4) растојање између колосека у метрима са две децимале;
- 5) корисну дужину, врсту (путнички, теретни и заједнички) и намену (пријемни, ранжирно-отпремни, утоварно-истоварни, претоварни, локомотивски, извлакач и др.), исписану на сваком колосеку;
- 6) ложионичке колосеке и зграде ложионице и депоа;
- 7) стационажу по главним пролазним колосецима, километарски (км) положај улазних скретница и матичњака са обе стране станице;
- 8) км положај краја слепог колосека и извлачњака;
- 9) км положај напојника, резервоара за воду и канала за чишћење ватре;
- 10) км положај међика;
- 11) км положај изолованих одсека, улазних и излазних изолованих шина;
- 12) км положај улазних, излазних и граничних колосечних сигнала, њихову врсту (светлосни, ликовни) и назначење растојања од улазног сигнала до предсигнала;
- 13) км положај стубова контактне мреже;
- 14) км положај ваге и контролног товарног профила;
- 15) км положај одвајања индустријских колосека из станице;
- 16) км положај станичних службених зграда и њихову намену;
- 17) унутрашње димензије магацина и димензије товарних рампи;
- 18) приступне путеве, прелазне рампе, подходнике и пасареле;
- 19) ознаку прелома нивелете са нагибима и њен км положај;
- 20) км положај и ознаку специјалних уређаја на колосеку (грбина, колосечне кочнице, исклизнице);
- 21) км положај каблова, водова, канализације и гасних водова;
- 22) линију експропријације;
- 23) датум израде и потпис шефа службе која је план израдила.

III. ОСНОВЕ ЗА ИЗРАДУ УПУТСТВА О ВРШЕЊУ САОБРАЋАЈНЕ СЛУЖБЕ НА РАСПУТНИЦАМА

Упутством за вршење службе на распутници треба као основно прописати начин регулисања саобраћаја супротних и узастопних возова преко распутнице и заједничког дела пруге, како би се осигурао уредан и безбедан саобраћај и избегло задржавање возова испред заштитних сигнала распутнице.

Упутство о вршењу службе на распутници садржи:

- 1) опште одредбе;
- 2) организацију службе;
- 3) извршне одредбе

1. Опште одредбе

Општим одредбама треба да се обухвате:

- 1) Улога распутнице у погледу регулисања саобраћаја супротних и узастопних возова;
- 2) Место и километарски положај распутнице у односу на пругу од које се одваја прикључна пруга, као и у односу на суседне станице, уз ознаку километраже према уздужном профилу, нагиб пруге у свим правцима, евентуални заштитни колосеци и њихова дужина, опис свих пруга, уз назнаку да ли су једноколосечне, двоколосечне или паралелне;
- 3) Систем осигурања (механички, електромеханички, електрорелејни, итд.), место заштитних сигнала и њихова зависност, као и зависност сигурносних уређаја са суседним станицама. Код механичког осигурања са поуздано закључаним скретницама, означити систем помоћу којег је постигнута зависност заштитних сигнала са путевима вожње;
- 4) Телекомуникациона средства за споразумевање уз назнаку позивних знакова службених и радних места укључених у ову везу;
- 5) Локални звоновни сигнални знаци, уколико су потребни и као такви одређени, како би се разликовале вожње возова по правцима.

2. Организација службе

Организацијом службе треба да се обухвате:

- 1) Радна места на распутници, број и врста радника који врше службу на распутници, прописани турнус, начин и време вршења предаје и пријема службе. Начин сталног поседања распутнице чији главни сигнали нису у релејној зависности са суседном станицом;
- 2) Просторни одесци и прописан размак;
- 3) Чување кључева поуздано закључаних скретница, редован положај скретница;
- 4) Редован преглед скретница, чишћење, одржавање и осветљавање скретница и заштитних сигнала;
- 5) Надзор станица, снабдевање распутнице материјалом и инвентаром и поучавање радника запослених на распутници.

3. Извршне одредбе

Извршним одредбама треба обухватити:

- 1) Прописивање одредаба за регулисање саобраћаја преко распутнице као што је: објављивање саобраћаја возова и закашњења од стране суседних станица, обезбеђење пута вожње за прелазећи воз, сачекивање возова итд.;
 - 2) Прописивање одредаба за давање допуштења, обезбеђење саобраћаја супротних и узастопних возова, када је споразумевање могуће и када није могуће;
 - 3) Поступак код изузетног задржавања воза испред заштитних сигнала распутнице;
 - 4) Учешће распутнице код премештања, одређивања и отпадања укрштавања;
 - 5) Регулисање прелаза возова са двоколосечне на једноколосечну пругу и обратно;
 - 6) Поступак када су возови у закашњењу;
 - 7) Вођење дневника за евидентирање података о обезбеђењу саобраћаја возова и о времену њиховог прелаза преко распутнице;
 - 8) Датум ступања на снагу.
- У прилогу упутства даје се шема распутнице и упутство за руковање сигнално-сигурносним уређајима.

IV. ОСНОВЕ ЗА ИЗРАДУ УПУТСТВА О ВРШЕЊУ САОБРАЋАЈНЕ СЛУЖБЕ НА ИНДУСТРИЈСКИМ КОЛОСЕЦИМА

Упутство о вршењу службе на индустријским колосецима садржи:

- 1) опште одредбе;
- 2) податке о колосецима, постројењима и везама;
- 3) извршне одредбе.

1. Опште одредбе

Општим одредбама треба да се обухвате:

- 1) Назив власника односно имаоца индустријског колосека, намена индустријског колосека и евентуално назив индустријског колосека;
- 2) Надзорна станица и станица из које се индустријски колосек послужује;
- 3) Место и смер одвајања индустријског колосека (из једног или оба смера), са назначењем километарског положаја отворене пруге одакле се колосек одваја.

2. Подаци о колосецима, постројењима и везама

Подаци о колосецима постројењима и везама треба да обухвате следеће:

- 1) Стварна и корисна дужина колосека и величина и дужина нагиба; ако иза одвојне скретнице има више колосека, податке дати за сваки колосек;
- 2) Начин осигурања одвојне скретнице и скретнице на индустријском колосеку, ако постоје и ако су осигуране;
- 3) Редован положај одвојне скретнице и скретница на индустријском колосеку;
- 4) Начин заштићивања одвојне скретнице:
 - (1) са отворене пруге (заштитним сигнаlima), километарски положај сигнала и удаљеност од одвојне скретнице;
 - (2) са индустријског колосека (исклизница, колобран, заштитни колосек и др.), евентуално постојање заштитних сигнала са стране индустријског колосека и место уграђивања постројења и сигнала;
- 5) Редован положај заштитних сигнала;
- 6) Зависност између одвојне скретнице и заштитних сигнала, исклизница, колобрана или скретница заштитног колосека, како је остварена та зависност;
- 7) Начин руковања и ко рукује заштитним сигнаlima, одвојном скретницом, исклизницом, колобраном и осталим скретницама на индустријском колосеку;
- 8) Ко врши надзор и ко чисти, одржава и осветљава заштитне сигнале и сигнале на скретницама;
- 9) Чување кључева од скретница, начин и услови за уручивање тих кључева оном ко њима рукује;
- 10) Средства за споразумевање са местом одвајања индустријског колосека и манипулативним местима на индустријском колосеку и њихово одржавање.

3. Извршне одредбе

Извршним одредбама треба да се обухвате:

- 1) Начин доставе кола на индустријске колосеке и одвлачење кола са њих:

- (1) редовним сабирним возовима: да ли цео сабирни воз улази на индустријски колосек и да ли остало бруто сабирног воза остаје на отвореној прузи док се врши достава на индустријски колосек;
 - (2) посебним возовима за послуживање индустријског колосека вучним возилом железничког превозника или вучним возилом власника/имаоца индустријског колосека;
 - (3) маневарским саставом са вучним возилом железничког превозника или вучним возилом власника/имаоца индустријског колосека;
 - (4) уколико се користи вучно возило и маневарско особље власника/имаоца индустријског колосека и за рад на станичним колосецима, ко од радника управљача железничке инфраструктуре непосредно руководи маневрисањем у смислу руковоаца маневре;
 - (5) коришћење само вучног возила власника/имаоца индустријског колосека за рад на станичним колосецима;
- 2) Начин обезбеђења саобраћаја при послуживању индустријског колосека, као:
- (1) увођење возова за послуживање индустријског колосека у саобраћај и њихово објављивање пружном и станичном особљу, тражење допуштења од суседне станице давање допуштења (услови и начин тражења и давања), објављивање саобраћаја маневарског састава особљу у станици и на отвореној прузи, начин тражења и давања допуштења и од кога се тражи допуштење за отпрему маневарског састава, ако се послуживање врши маневарским саставима;
 - (2) саобраћај возова између суседних станица у време када се воз или маневарски састав налази на индустријском колосеку, извештавање да је пролаз другим возовима преко места одвајања слободан, одредбе за утврђивање укрштавања и претицања између суседних станица када се на индустријском колосеку налази посебан воз или маневарски састав, повлачење воза или маневарског састава са индустријског колосека у једну од суседних станица због саобраћаја возова, ако саобраћај возова није дозвољен док се на индустријском колосеку налази воз или маневарски састав;
 - (3) начин утврђивања укрштавања и претицања возова са сабирним возом у време док се налази на индустријском колосеку, ако цео улази на индустријски колосек и ако се у том случају дозвољава саобраћај возова, односно начин наређивања и враћања сабирног воза у суседну станицу ради ослобођења пруге за саораћај возова;
 - (4) одредбе за саобраћај возова или маневарских састава неправилним колосеком двоколосечне пруге при одласку на или при повлачењу са индустријског колосека, ако се индустријски колосек одваја од двоколосечне пруге;
 - (5) састава воза или маневарског састава који се отпрема на или са индустријског колосека, редовно оптерећење локомотиве односно планирана маса воза, највећа допуштена дужина воза и број осовина, највеће допуштене брзине, врста и проценат кочења, ко израчунава ПКМ и изналази СКМ и мере безбедности за случај када је пруга до места одвајања или индустријски колосек у нагибу;
 - (6) одредбе за саобраћај возова или маневарског састава којим се послужује индустријски колосек и саобраћај возова између суседних станица у време док се воз или маневарски састав налази на индустријском колосеку, у случајевима када је споразумевање немогуће;
 - (7) начин пратње возова или маневарских састава, начин испостављања пропратних исправа и које пропратне исправе мора да има маневарски састав;
- 3) Одредбе за маневарисање на индустријском колосеку ако се достава и одвлачење кола врши вучним возилом превозника, односно о маневрисању и кретању вучног возила

власника/имаоца индустријског колосека по прузи и станичним колосецима ако се достава и одвлачење врши вучним возилом власника/имаоца индустријског колосека;

4) Мере безбедности које треба предузети с обзиром на оптерећење по осовини, оптерећење по дужном метру и највећу допуштену брзину возова на индустријском колосеку;

5) Обавезно осигурање кола на индустријском колосеку од одбегнућа од стране власника/имаоца индустријског колосека, без обзира на постојање исклизнице, колобрана или заштитног колосека, као и одређивање величина и мера за одржавање слободног простора поред и између индустријских колосека;

6) Одређивање места и начина предаје и пријема кола између железничког превозника и корисника индустријског колосека, уз назначење колосека на којима се ове радње могу вршити;

7) Поступак у случају настанка несреће или незгоде на индустријском колосеку;

8) Поступак око измена и допуна упутстава, и надлежност за њихово доношење;

9) Потреба поучавања особља из одредаба упутства и које особље треба подучавати;

10) Обавезу радника власника/имаоца индустријског колосека и осталих саупотребљивача, ако их има, у примењивању и познавању саобраћајних прописа и одредаба које регулишу рад на индустријском колосеку, нарочито ако се при послуживању индустријског колосека користе особље и вучна возила власника/имаоца индустријског колосека;

11) Датум ступања на снагу упутства и др.

Упутства за послуживање транспортних отпремништва и товаришта израђују се по истим принципима као и упутство за послуживање индустријских колосека

Један примерак упутства о вршењу саобраћајне службе на индустријском колосеку, транспортном отпремништву или товаришту прилаже се пословном реду станице и чини његов саставни део.

Уз упутство се прилаже скица свих колосека и колосечних веза индустријских колосека, транспортног отпремништва или товаришта.

I. ЕЛЕМЕНТИ ПОСЛОВНОГ РЕДА СТАНИЦЕ II ДЕО

Пословни ред станице II део обухвата дефинисање послова саобраћајно-техничке и осталих служби у станици као и других послова везаних за извршење важећег реда вожње и технолошког процеса рада станице.

1. Саобраћајно-технички послови обухватају:

- 1) Одређивање редовних колосека за улалаз редовних и ванредних возова;
- 2) Одређивање колосека за састав појединих возова, уз ознаку бројева возова;
- 3) Одређивање возова који се ранжирају односно прерађују у станици, уз ознаку бројева возова;
- 4) Одређивање којим возовима се врши отпремање појединих врста брута (живог, брзо покварљивог и др.), празних кола, којих ранжирних рејона или група рејона;
- 5) Смештај заосталог брута и гарирање кола;
- 6) Додавање поштанских, курсних, сабирних и других кола;
- 7) Ванредну употреба колосека и скретничких веза код улаза и излаза извесних возова у одређеним случајевима;
- 8) Утврђивање времена примопредаје локомотива у локомотивским депоима у крајњим станицама или у станицама смене локомотива по доласку воза;
- 9) Утврђивање времена за пријављивање и планирање отпреме брута;
- 10) Одредбе о месту заустављања одређених возова, уз назначење бројева возова;
- 11) Одредбе за поједине саобраћајне ситуације;
- 12) Одређивање места где локомотиве (возна, запрега, потискивалица) сачекују смену радних локомотива код појединих возова;
- 13) Одређивање улазног колосека и места заустављања локомотивских возова који се враћају са запрезања или потискивања, уз назначење бројева возова.

2. Послови осталих служби обухватају:

- 1) Организацију пописивања возова и кола;
- 2) Одређивање места за гарирање резервних путничких кола и гарнитура;
- 3) Утовар, истовар и увршћивање кола са аутомобилима у возове за превоз путника;
- 4) Утврђивање возова који су редом вожње одређени за послуживање индустријских колосека, транспортних отпремништава и товаришта, као и израду посебних одредби о њиховом саобраћају, с обзиром на ситуацију у време њиховог саобраћаја; ако се послуживање наведених службених места врши посебним маневарским саставима, одређује се време послуживања с обзиром на саобраћајну ситуацију према реду вожње;
- 5) Одређивање времена за послуживање магацинских колосека, као и других утоварних односно истоварних колосека станице, локомотивског депоа, радионице, секције ЗОП, претоварних колосека и др.;
- 6) Утврђивање поступака који се односе на правилно коришћење стабилних постројења електровуче.

3. Остали послови обухватају:

- 1) Одређивање места и начина снабдевања резервоара и судова у путничким колима водом и хигијенским материјалом у полазним и успутним станицама, и који су радници задужени да то раде;
- 2) Одређивање места и врста чишћења путничких кола и служби задужених да то раде;

3) Утврђивање мера опрезности за улазак, излазак, укрштавање и претицање појединих возова, с обзиром на положај станичне зграде, кратке пријемне колосеке, пресецање путева вожње, уз назначење бројева возова;

4) Одређивање времена за снабдевање маневарки водом и горивом;

5) Одређивање времена постављања путничких гарнитура на перон за улазак путника и времена за извлачење гарнитура са перона по изласку путника, конкретно за сваки воз;

6) Квачење локомотиве код возова, ко од радника ове послове обавља редовно, а ко изузетно.

На пругама опремљених телекомандом пословни ред станице II део обухвата и послове које извршава ТК-диспечер односно овлашћени станични радник у смислу регулисања саобраћаја на ТК-прузи.

II. ЕЛЕМЕНТИ ТЕХНОЛОШКОГ ПРОСЕЦА РАДА

Технолошки процес рада станице је систем организације рада којим се утврђују начин извршења маневре, начин и редослед извршења свих операција са возовима и колима, начин оперативног руковођења и планирања рада станице, норме за извршење појединих операција које се обављају у станици и норме за укупна задржавања кола у станици по типовима.

Технолошки процеса рада станице обухвата:

1) Дефинисање техничких и радних карактеристика станице, са општим описом средстава, организације руковођења и начина рада;

2) Опис постављених задатака које станица треба да извршава у погледу обраде возова за и без прераде;

3) Графички приказ долазећих и одлазећих возова по врстама и правцима, према графикону реда вожње за који се технолошки процес саставља;

4) Одређивање најоптерећенијег периода дана у погледу доласка и одласка возова за прераду;

5) Одређивање намене колосечних паркова и појединих колосека, маневарских локомотива и маневарских зона;

6) Преглед норми за поједине операције са возовима и колима;

7) Графички преглед претходних, главних и завршних операција код возова у току 24 часа;

8) Утврђивање потребног броја радника који извршавају поједине операције и одређивање њихових задатака код сваког воза у току 24 часа;

9) Утврђивање степена усклађености реда вожње долазећих возова са радом ранжирне станице у пријемној групи и на маневарским постројењима;

10) Одређивање норме времена накупљања кола за поједине возове и усклађеност са редом вожње одлазећих возова, као и одређивање норме бављења кола у ранжирној станици.