

322

PRAVILNIK O NAČINU UKRŠTANJA ŽELJEZNIČKE PRUGE I PUTA

I. OSNOVNE ODREDBE

Član 1.

(Predmet pravilnika)

- (1) Ovim pravilnikom uređuje se način ukrštanja željezničke pruge i ceste, određuju se mjesta na kojima se može izvesti ukrštanje željezničkih pruga i cesta i mjere koje se moraju poduzeti za provođenje sigurnog odvijanja saobraćaja na putnim prijelazima.
- (2) Pravilnik se odnosi na ukrštanje puta i konvencionalne željezničke pruge, na kojoj se saobraćaj odvija brzinom $V_{max} \leq 160 \text{ km/h}$.
- (3) Na putnim prijelazima u nivou željezničke pruge, na kojoj se saobraćaj odvija brzinama $V_{max} \geq 120 \text{ km/h}$, primjenjuju se posebne sigurnosne mjere za osiguranje prijelaza, u skladu sa objavom UIC (UIC Kod 762 - Sigurnosne mjere koje treba usvojiti za osiguranje putnih prijelaza na prugama s brzinama od 120 do 200 km/h).

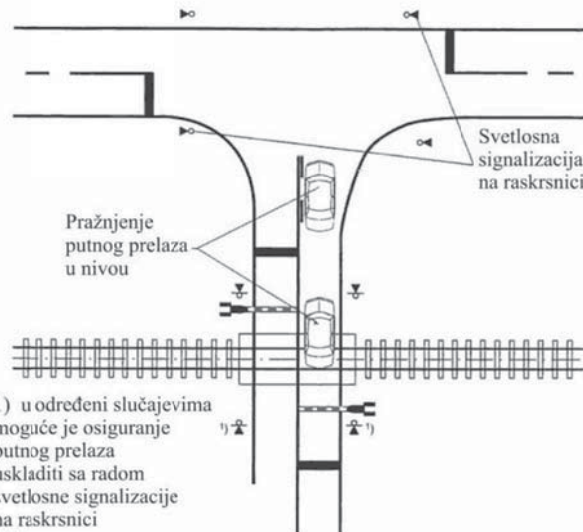
II. NAČIN UKRŠTANJA ŽELJEZNIČKE PRUGE I PUTA

Član 2.

(Vrste načina ukrštanje željezničke pruge i puta)

- (1) Ukrštanje željezničke pruge i ceste može se izvršiti na dva načina i to: izvan nivoa željezničke pruge (izgradnjom podvožnjaka ili nadvožnjakom), ili u nivou željezničke pruge.
- (2) Ukrštanje željezničke pruge i ceste mora se izvršiti izvan nivoa, ukoliko je saobraćaj motornih vozila na cesti vrlo gust, ili ako je učestao željeznički saobraćaj.
 - a) Pod vrlo gustim saobraćajem motornih vozila na cesti, na mjestima ukrštanja željezničke pruge s cestom, podrazumijeva se prolaz preko prijelaza na pruži više od 7000 motornih vozila u toku 24 sata.
 - b) Pod učestalim željezničkim saobraćajem na jednokolosječnoj pruži podrazumijeva se prolaz više od 120 vlakova, a na dvokolosječnoj pruži 250 vlakova u toku 24 sata.
- (3) Ukrštanje željezničke pruge i ceste mora se izvršiti izvan nivoa, ukoliko je duljina reda nakupljanja cestovna vozila takva da ometa saobraćaj na raskrsnici u okolici prijelaza u nivou, ili ugrožava pražnjenje putnog prijelaza, unatoč primijenjenim mjerama za osiguranje cestovnog prijelaza i raskrsnice u njegovoj neposrednoj blizini (slika 1).

Duljina reda nakupljanja putničkih vozila na putnim prijelazima u nivou, u projektima novih pruga, određuje se metodom simulacije, uzimajući u obzir karakteristike i strukturu saobraćajnih tokova na pruži i cestovnoj saobraćajnici.



Slika 1. Nakupljanje putničkih vozila ispred raskrsnice i pražnjenje putnog prijelaza u nivou

- (4) Ukrštanje željezničke pruge i ceste mora se izvršiti izvan nivoa, ukoliko je duljina vremena čekanja putničkih vozila ispred putnog prijelaza u nivou ekonomski (analiza neposrednih i posrednih troškova nastalih usljed čekanja putničkih vozila) ili društveno neprihvatljiva (npr. analiza vremena čekanja vozila za hitne intervencije, i sl.)

Član 3.

(Gustina i učestalost saobraćaja)

- (1) Gustinu i učestalost saobraćaja (član 2, stav (2), tačke a) i b) ovog pravilnika) na putnim prijelazima u nivou određuju nadležni UI (Upravitelj infrastrukture), poduzeća za ceste, druga poduzeća, odnosno tijela koja upravljaju cestama i nadležni organi unutarnjih poslova.
- (2) Provjeravanje gustoće saobraćaja u smislu ovog pravilnika vrši se svake treće godine, a iznimno i prije isteka tog roka, na zahtjev zainteresiranih subjekata iz člana 3. ovog pravilnika, radi sigurnosti saobraćaja na putnim prijelazima u nivou i raskrsnica u njihovoj blizini, u skladu s nastalim promjenama.

Član 4.

(Način obezbjeđenja sigurnosti na putnim prijelazima)

- (1) Za osiguranje saobraćaja na putnim prijelazima ovisno o preglednosti pruge i ceste na mjestu ukrštanja (trokut preglednosti), kategorije pruge, kategorije puta, gustoće saobraćaja, najveće dopuštene brzine, dužine putnog prijelaza i slobodnog prostora iznad putnog prijelaza, moraju se provesti mjere sigurnosti propisane ovim pravilnikom.
- (2) Putni prijelazi u nivou osiguravaju se na jedan od sljedećih načina, i to:
 - a) saobraćajnim znakovima na putu i trokutom preglednosti;
 - b) svjetlosnim saobraćajnim znakovima i saobraćajnim znakovima na putu;
 - c) prolubnicima sa svjetlosnim saobraćajnim znakovima i saobraćajnim znakovima na putu;
 - d) branicima i saobraćajnim znakovima na putu;
 - e) neposrednim reguliranjem saobraćaja na putnom prijelazu i posebnim mjerama u određenim slučajevima (npr. automatsko osiguranje saobraćaja na putnom prelazu u nivou i uključujući reguliranje

saobraćaja na raskrsnicama u njegovoj neposrednoj blizini);

- f) ogradama ili drugim uređajima na putnim prijelazima za pješake i bicikliste (vidi čl. 12. ovog Pravilnika).

- (3) Smjernice za automatski rad putnih prijelaza u nivou sa sigurnosnim uređajima date su u UIC Kodu 761.
- (4) Osiguranje putnih prijelaza u nivou na način predviđen u stav 2. tačka e) ovog pravilnika vrši se samo u slučajevima i na putnim prijelazima za koje je to propisano.

III. ODREĐIVANJE MESTA UKRŠTANJA

Član 5.

(Određivanje mjesta ukrštanja željezničke pruge i ceste u nivou)

- (1) Mjesto ukrštanja željezničke pruge s cestom u nivou određuje se ovisno o konfiguraciji terena i lokalnih uvjeta.
- (2) Na magistralu željezničkim prugama, na kojima je najveća dopuštena brzina do 100 km/h, razmak između dva uzastopna (susjedna) putna prijelaza u nivou ne može biti manji od 2.000 m.
- (3) Na magistralnim prugama, na kojima je najveća dopuštena brzina veća od 100 km/h, razmak između dva uzastopna putna prijelaza ne može biti manji od 2.500 m.
- (4) Na ostalim željezničkim prugama razmak između dva uzastopna putna prijelaza ne može biti manji od 1.000 m.
- (5) Iznimno od odredbi stava (2), (3) i (4) ovog člana, razmak između dva uzastopna putna prijelaza može biti i manji, ako je zbog nepovoljnih terenskih uvjeta izgradnja spojnih puteva znatno otežana i ako je njihova dužina veća od 4.500 m, i to:
- a) u slučajevima iz stava (1) ovog člana razmak ne može biti manje od 1.500 m,
- b) u slučajevima iz stava (2) ovog člana razmak ne može biti manje od 2.000 m,
- c) u slučaju iz stava (3) ovog člana razmak ne može biti manji od 700 m.
- (6) Pri izgradnji spojnih puteva širina i tip spojnog puta moraju biti isti kao i kod puta koji se spaja (svodi).
- (7) Pri spajanju dva ili više putnih prijelaza na zajedničko mjesto ukrštanja sa željezničkom prugom, mora se odabrati onaj putni prijelaz koji je osiguran uređajima za zatvaranje cestovnog prijelaza, ili uređajima za davanje svjetlosnih zvučnih znakova, ili put koji prelazi prugu nadvožnjakom ili podvožnjakom.
- (8) Ako ni jedan od putnih prijelaza ne ispunjava uvjete iz stava (7) ovog člana, ukrštanje se mora izvesti na putni prijelaz s kojim postoji preglednost željezničke pruge propisana ovim pravilnikom.

Član 6.

(Izgradnja putnih prelaza - tehnički uvjeti)

- (1) Putni prijelaz mora biti izgrađen tako da se željeznički i putnički saobraćaj preko njega odvija uredno i sigurno i da cestovna vozila mogu brzo i lako prelaziti željezničku prugu.
- (2) Kolovoz puta na putnom prijelazu mora biti u istoj nivou s gornjim rubom tračnica (GIS) u dužini od najmanje 3 m s obje strane pruge mjereno od osi kolosijeka, odnosno od osi krajnjih kolosijeka, kada put prelazi preko dva ili više kolosijeka.
- (3) Sa obje strane pruge put može biti u nagibu najviše do 3% na dužini od najmanje 20 m.
- (4) Putni prijelaz u nivou mora biti, u pravilu, izveden pod kutom od 90°, ali ne manjim od 60° u odnosu na željezničku prugu (Prilog 1 - slika 1 i 2).

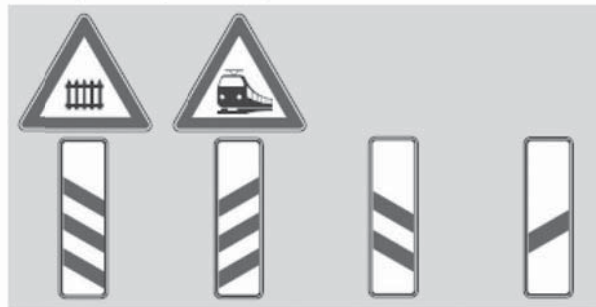
- (5) Putevi sa zemljanim kolovozom, na mjestu ukrštanja sa prugom u nivou, moraju biti sa suvremenim kolnikom u dužini od najmanje 20 m sa obje strane krajnjih kolosijeka.

IV. MERE ZA OSIGURANJE BEZBJEDNOG ODVIJANJA SAOBRAĆAJA

Član 7.

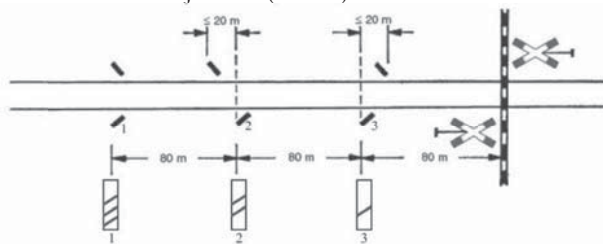
(Putni prijelaz s saobraćajnim znakovima na putu i trokutima preglednosti)

- (1) Svako ukrštanje puta i željezničke pruge u nivou (putni prijelaz) koje nije osigurano uređajima za zatvaranje cestovnog saobraćaja (braniči ili polubraniči) ili uređajima za davanje svjetlosnih i zvučnih znakova, mora imati dovoljnu preglednost i saobraćajne znakove i signalne oznake predviđene propisima o sigurnosti cestovnog i željezničkog saobraćaja (slika 3).



Slika 3. Saobraćajni znaci za označavanje putnog prelaza u nivou

- (2) Na putnom prijelazu koji je osiguran saobraćajnim znakovima na putu mora biti osigurana preglednost (trokut preglednosti) kojom se sudionicima u cestovnom saobraćaju pod normalnim uvjetima omogućava nesmetan vidik na željezničku prugu s obje strane ceste, radi pravodobnog uočavanja vlaka, odnosno njegovih čeonih signala noću, a i danju u uvjetima smanjene vidljivosti, tako da se mogu sigurno zaustaviti ispred saobraćajnog znaka "Andrejin krst" (slika 4).



Slika 4. Sigurno zaustavljanje ispred saobraćajnog znaka "Andrejin krst"

- (3) Postavljanje saobraćajnih znakova vrši se prema projektu saobraćajne signalizacije.
- (4) Preglednost željezničke pruge sa obje strane putnog prijelaza određuje se trokutom preglednosti. Veličina trokuta preglednosti zavisi od vrste puta, konstrukcije kolnika, brzine kretanja putničkih vozila i najveće dopuštene brzine na željezničkoj pruzi.
- (5) Trokut preglednosti je prostor iznad površine ograničene linijama koje čine trokuti: ASK, BSK; CSK i DSK (Prilog II - slike 3 do 6).

Točke A, B, C i D nalaze se u osi kolnika ceste, od koje počinje preglednost putnog prijelaza, a na duljini zaustavnog puta cestovnog vozila. Točka S nalazi u osi kolosijeka željezničke pruge od koje počinje odsjek približavanja vlaka putnom prijelazu. Točka K nalazi u presjeku osa kolosijeka željezničke pruge i osi kolnika ceste koja se međusobno sijeku, a kod dvokolosječna ili

- više kolosiječne pruge tačke K i S nalaze se u osi bližeg kolosijeka željezničke pruge.
- (6) Dovoljna preglednost željezničke pruge sa javnog puta, osim s ulica u naselju i lokalnih puteva, postoji ako sudionici u cestovnom saobraćaju, krećući se od tačke A koja se nalazi na udaljenosti najmanje 33 m od saobraćajnog znaka "Andrejin krst", za sve vrijeme kretanja mogu vidjeti željezničku prugu s obje strane putnog prijelaza na najmanjoj duljini četverostruke najveće dopuštene brzine na željezničkoj pruzi (4V_{max}), na mjestu ukrštanja, izražene u metrima računajući od presjeka osi bližeg kolosijeka željezničke pruge i osi puta (tačka K) (Prilog II - slika 3).
 - (7) Udaljenost od 33 m iz stava (6) ovog člana predstavlja duljinu zaustavnog puta cestovnog vozila kod brzine kretanja od 30 km/h.
 - (8) Dovoljna preglednost željezničke pruge s lokalnog puta postoji ako sudionici u cestovnom saobraćaju krećući se od tačke V, koja se nalazi na udaljenosti od najmanje 18 m od saobraćajnog znaka "Andrejin krst", za sve vrijeme kretanja mogu vidjeti željezničku prugu s obje strane putnog prijelaza na najmanjoj duljini petostruke najveće dopuštene brzine na željezničkoj pruzi (5V_{max}), na mjestu ukrštanja, izražene u metrima računajući od presjeka osi bližeg kolosijeka željezničke pruge i osi puta (tačka K) (Prilog II - slika 4).
 - (9) Udaljenost od 18 m iz stava (8) ovog člana predstavlja duljinu zaustavnog puta cestovnog vozila kod brzine kretanja od 20 km/h.
 - (10) Dovoljna preglednost željezničke pruge s ulica u naselju i sa nekategorisanih i zemljanih puteva postoji ako sudionici u cestovnom saobraćaju krećući se od tačke S, koja se nalazi na udaljenosti najmanje 8 m od saobraćajnog znaka "Andrejin krst", za sve vrijeme kretanja mogu vidjeti željezničku prugu s obje strane putnog prijelaza na najmanjoj duljini petostruke najveće dopuštene brzine na željezničkoj pruzi (5V_{max}) na mjestu ukrštanja, izražene u metrima računajući od presjeka osi bližeg kolosijeka željezničke pruge i osi puta (tačka K) (Prilog II - slika 5).
 - (11) Udaljenost od najmanje osam metara iz stava (10) ovog člana predstavlja duljinu zaustavnog puta cestovnog vozila kod brzine kretanja od 10 km/h.
 - (12) Dovoljna preglednost željezničke pruge s pješačkog prijelaza postoji ako pješak stojeći tri metra ispred najbliže tračnice željezničkog kolosijeka pogledom na željezničku prugu lijevo i desno neprekidno vidi prugu najmanje u dužini jednoipostruke vrijednosti najveće dopuštene brzine na željezničkoj pruzi (1,5 V_{max}), na mjestu ukrštanja, izražene u metrima računajući od presjeka osi bližeg kolosijeka željezničke pruge i osi puta (tačka K) (Prilog II - slika 6).
 - (13) Na putu ispred putnog prijelaza u nivou mora se postaviti propisani saobraćajni znak "Ograničenje brzine" koji ujedno predstavlja i početak preglednosti punog prijelaza.
 - (14) Prometni znak "Ograničenje brzine" mora se postaviti na putu na mjestu gdje počinje trokut preglednosti (tačka A, B i C) na daljini zaustavnog puta cestovnog vozila određenoj u stavovima 6, 7, 8, 9, 10 i 11. ovog člana.
 - (15) Radi najavljiivanja sudionicima u cestovnom saobraćaju da se vlak približava putnom prijelazu osiguranom trokutima preglednosti, mora se zvučnim uređajem (zviždaljkom, sirenom i sl.). Sa lokomotive, motornih kola, odnosno drugog željezničkog vozila koje se kreće vlastitim pogonom dati signalni znak "pazi" kod tačke na željezničkoj pruzi u kojoj je utvrđen početak vidljivosti s pruge.
 - (16) Lokomotive, motorna kola i druga željeznička vozila s vlastitim pogonom, koja se približavaju putnom prijelazu osiguranom trokutima preglednosti, moraju noću, a i danju pod uvjetima slabe vidljivosti (magla, kiša, vijavica), imati upaljene čeonu svjetlosne signale.
 - (17) Na željezničkoj pruzi s obje strane punog prijelaza, na kome se saobraćaj osigurava saobraćajnim znakovima na putu i trokutima preglednosti, ugrađuju se ispred putnog prijelaza pružne opomenice, i to:
 - a) na magistralnim željezničkim prugama na udaljenosti od najmanje 500 m od sredine putnog prijelaza;
 - b) na ostalim željezničkim prugama na udaljenosti od najmanje 200 m od sredine putnog prijelaza.
 - (18) Ako se na putnim prijelazima iz stava 4. ovoga člana ne mogu ostvariti propisani trokuti preglednosti, ili se preglednost u prostoru trokuta preglednosti ne može održati, osiguranje saobraćaja mora se vršiti svjetlosnim saobraćajnim znakovima, branicima ili kombinacijom svjetlosnih saobraćajnih znakova i polubranika (tehnička sredstva osiguranja), odnosno posebnim mjerama u organizaciji i obavljanju saobraćaja preko putnog prijelaza.
 - (19) Na putnom prijelazu u prostoru trokuta preglednosti preglednost željezničke pruge s obje strane putnog prijelaza mora biti trajno osigurana. U tu svrhu u prostoru trokuta preglednosti ne smiju se graditi objekti i postrojenja, postavljati predmeti i saditi raslinje koje bi moglo smetati preglednosti, a samoniklo raslinje mora se sječom uklanjati iz područja trokuta preglednosti.
 - (20) Osiguranje putnih prijelaza saobraćajnim znakovima na putu i trokutima preglednosti može se primijeniti samo na dijelovima pruge čija je najveća dopuštena brzina na pruzi do 100 km/h.
- Član 8.
- (Putni prijelazi sa svjetlosnim saobraćajnim znakovima i saobraćajnim znakovima na putu)
- (1) Osiguranje saobraćaja na putnim prijelazima vrši se svjetlosnim saobraćajnim znakovima kojima se najavljuje približavanje vlaka i odgovarajućim signalima na pruzi.
 - (2) Ako se uređaji za davanje svjetlosnih saobraćajnih znakova napajaju električnom energijom iz električne mreže, moraju imati i svoj rezervni izvor električne energije, koji automatski preuzima napajanje u slučaju kvara i drugih smetnji u napajanju iz redovitih izvora.
 - (3) Svjetlosni saobraćajni znak, kada je aktiviran, mora prema putu pokazivati crveno treptavo svjetlo usmjereno tako da je vidljivo sa puta na udaljenosti od najmanje 50 m. Svjetlosni saobraćajni znakovi na putnim prijelazima, moraju imati dva crvena svjetla koja se naizmjenično pale i gasu u jednakim vremenskim razmacima po 60 puta u minuti (treptavo svjetlo) kada je signal aktiviran od vlaka koji se približava putnom prijelazu. Oblik i mjera svjetlosnih saobraćajnih znakova moraju biti u skladu sa signalnim pravilnikom ŽS BiH, JŽS u primjeni kod ŽS BiH.
 - (4) Svjetlosni saobraćajni znak mora imati jedan od kontrolnih uređaja, i to:
 - a) na pruzi kontrolni svjetlosni signal postavljen na propisnoj udaljenosti iza uređaja za uključenje, ili
 - b) u prostoriji stanice, odnosno drugog mjesta s kojeg se upravlja saobraćajem, koji pokazuje stanje ispravnosti uređaja za osiguranje cestovnog prijelaza.

- (5) Uređaj za davanje svjetlosnih saobraćajnih znakova mogu biti pridodati i uređaji za davanje dopunskih zvučnih znakova radi poticanja pažnje i opreznosti kod sudionika u cestovnom saobraćaju.
- (6) Svjetlosni saobraćajnim znakovima i saobraćajnim znakovima na putu osiguravaju se putni prijelazi i to na mjestima ukrštanja:
 - a) magistralne željezničke pruge s regionalnim i lokalnim putevima;
 - b) magistralne željezničke pruge i ceste na kojoj je najveća dopuštena brzina veća od 100 km/h;
 - c) ostalih željezničkih pruga sa putevima koji imaju tijekom 24 sata veću gustoću od 3.000 vozila.

Član 9.

(Putni prelazi sa automatskim polubranicama i svjetlosnim saobraćajnim znakovima)

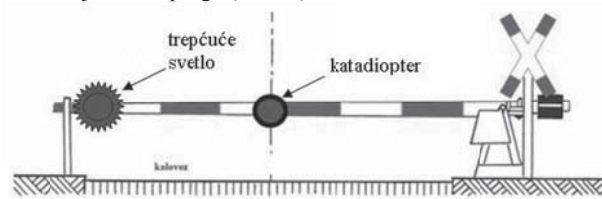
- (1) Polubranikom se zatvara saobraćaj na desnoj kolovoznoj traci, odnosno na desnoj polovini kolovoza puta ispred putnog prijelaza s obje strane željezničke pruge.
- (2) Polubranici se postavljaju samo u kombinaciji s automatskim svjetlosnim signalima i moraju imati uređaje koji ih automatski postavljaju u zatvoreni ili otvoreni položaj i u funkcionalnom pogledu moraju čine jednu cjelinu sa svjetlosnim saobraćajnim znakovima.
- (3) Polubranici moraju ispunjavati sljedeće uvjete:
 - a) da se automatski spuštaju u zatvoreni položaj kada se vlak približava putnom prijelazu i podignu u potpuno otvoreni položaj kada je vlak prošao preko putnog prijelaza;
 - b) da su s automatskim svjetlosnim saobraćajnim znakovima u takvoj ovisnosti, da se crveno svjetlo pojavi u određeno vrijeme prije početka njegovog spuštanja u zatvoreni položaj (vrijeme predzvonjenja), a ugasi kada se podigne u potpuno otvoreni položaj;
 - c) da se automatski spuste u zatvoreni položaj u slučaju nestanka električne energije ili drugog kvara koji onemogućava njegovo automatsko funkcioniranje;
 - d) da se kontrola položaja i ispravnost ostvaruje u posjednutom službenom mjestu ili na kontrolnim pružnim signalima.
- (4) Na putnom prijelazu preko dva ili više kolosijeka željezničke pruge, putni prijelaz osigurava se samo s jednim uređajem za zatvaranje cestovnog prijelaza ili uređajem za davanje svjetlosnih i zvučnih signala na svakoj strani željezničke pruge.
- (5) Uređaji iz stava (4) ovog člana moraju biti tako izvedeni da se uključuju prilikom nailaska vlaka bilo po kojem kolosijeku pruge.
- (6) Ako se dvokolosječnoj pruži poslije izvršene vožnje vlaka preko isključnih točaka polubranici već dižu, a sa suprotne strane nailazi drugi vlak, mora biti omogućeno da se polubranici potpuno dignu i ponovno spuste tek nakon vremena predzvonjenja. U slučaju da su polubranici spuštteni, nailaskom drugog vlaka na uključne tačke oni moraju ostati zatvoreni.
- (7) Prije zatvaranja putnog prijelaza za prolaz putničkih vozila preko željezničke pruge, sudionici u cestovnom saobraćaju moraju se pravovremeno obavijestiti svjetlosnim saobraćajnim znakovima, a po mogućnosti i zvučnim znacima. Vrijeme obavještanja o zabrani prijelaza preko željezničke pruge (vrijeme predzvonjenja), određuje se ovisno o duljini putnog prijelaza, najveće dopuštene brzine na željezničkoj pruži i najveće dopuštene brzine kretanja cestovnog vozila, i ne može biti kraće od 15 sekundi.

- (8) Ako se putni prijelaz osigurava uređajima za zatvaranje cestovnog prijelaza (polubranicama) ti uređaji ili dijelovi uređaja moraju biti udaljeni od najbliže tračnice željezničkog kolosijeka najmanje tri metra, a u iznimnim slučajevima 2,5 m.
- (9) Na putnim prijelazima moraju se postaviti uređaji za njihovo zatvaranje (polubranici), i to na mjestima ukrštanja:
 - a) magistralne željezničke pruge s magistralnim odnosno regionalnim cestama,
 - b) magistralne željezničke pruge i ceste na kojoj je najveća dopuštena brzina veća od 120 km/h,
 - c) ostalih željezničkih pruga sa putevima koji imaju tijekom 24 sata veću gustoću od 5.000 vozila.
- (10) Polubranici iz stava 9. ovog člana moraju biti izvedeni u kombinaciji s uređajima za davanje svjetlosnih i po mogućnosti zvučnih znakova.

Član 10.

(Putni prelazi sa branicama i saobraćajnim znakovima na cesti)

- (1) Branikom se zatvara putnički saobraćaj na cijeloj širini kolnika ceste ispred putnog prijelaza s obje strane željezničke pruge (slika 5).



Slika 5. Zatvaranje cestovnog saobraćaja na cijeloj širini kolnika primjenom branika

- (2) Branici mogu biti:
 - a) prema načinu pogona:
 - branici na električni pogon,
 - branici na mehanički pogon;
 - b) prema načinu upravljanja:
 - branici kojima se upravlja iz daljine,
 - branici kojima se upravlja na licu mjesta;
 - c) prema osnovnom položaju:
 - branici koji su otvoreni i sa njima se putnički saobraćaj zatvara samo kada se vlak približava putnom prijelazu,
 - branici koji su zatvoreni, a otvaraju se na zahtjev sudionika u cestovnom saobraćaju,
 - branici koji su zatvoreni i zaključani, a otključavaju odnosno zaključavaju ih i koriste određeni ovlašteni korisnici (zaključani branici).
- (3) Osiguranje saobraćaja branicama primjenjuje se naročito na putnim prijelazima u blizini velikih naselja, a može se vršiti i na svim drugim cestovnim prijelazima ako se ocijeni da prema mjesnim prilikama treba putnički saobraćaj zatvarati preko cijele širine puta kada se vlak približava putnom prijelazu.
- (4) Zatvaranje i otvaranje branika po pravilu se vrši ručno. Ako se rukovatelj branika nalazi na mjestu odakle se ne vide branič mora se postaviti uređaj za davanje svjetlosnih znakova ili uređaj za davanje zvučnih znakova kojima se sudionici u saobraćaju na cesti upozoravaju o spuštanju branika.
- (5) Ako se branici automatski zatvaraju i otvaraju, nailaskom vlaka na putnom prijelazu mora se postaviti uređaj za davanje svjetlosnih znakova i uređaj za davanje zvučnih znakova kojima se sudionici u saobraćaju na cesti upozoravaju o spuštanju branika.

Na sredini branika u pravcu osi puta postavlja se treptuće crveno svjetlo. Kod branika na mehanički pogon umjesto crvenog treptućeg svjetla može biti mirno crveno svjetlo.

- (6) Odbojnici koji su u svom osnovnom položaju zatvoreni mogu se koristiti samo na putnim prijelazima s malom gustoćom cestovnog saobraćaja i sa jako frekventnim željezničkim saobraćajem.
- (7) Odbojnici koji se u osnovnom položaju drže zatvoreni, a poslužuju se iz daljine, moraju imati pozivni uređaj pomoću kojeg sudionici u cestovnom saobraćaju mogu zatražiti da se branik otvori i da se propuste preko putnog prijelaza.
- (8) Zaključani branici postavljaju se na putnim prijelazima, koji služe isključivo za potrebe određenog nositelja, ili više određenih nositelja prava korištenja puta koji sami otključavaju i zaključavaju branike prilikom prelazjenja preko putnog prijelaza, po prethodno dobivenoj suglasnosti od ovlaštenog željezničkog radnika.
- (9) Upravitelj infrastrukture i nositelji prava korištenja puta određuju način korištenja putnog prijelaza iz stava (8) ovog člana.

Član 11.

(Cestovni prelazi s posebnim mjerama)

- (1) Na putnim prijelazima koji se nalaze na prugama industrijskih željeznica, ili na industrijskim kolosijecima, osiguranje saobraćaja može se vršiti trokutima preglednosti, svjetlosnim saobraćajnim znakovima, polubranicama kombiniranim sa svjetlosnim saobraćajnim znakovima i branicima, i to:
 - a) ako se željeznički saobraćaj tako organizira i vrši da se vlak zaustavi pred putnim prijelazom i vožnja nastavi tek kada je osigurana nesmetanost prolazjenja;
 - b) ako na putnom prijelazu ovlaštene i u tu svrhu osposobljeni radnici neposredno regulira putnički saobraćaj.
- (2) U slučaju kvara ili oštećenja na svjetlosnom saobraćajnom znaku, koji je prouzročio nestanak crvenog svjetla, ili u slučaju kvara ili oštećenja na polubranicama ili branicima, koji se ne mogu spustiti radi zatvaranja cestovnog saobraćaja, kada se vlak približava putnom prijelazu ili na drugi način ne mogu služiti svojoj namjeni, upravitelj infrastrukture je dužan na putnom prijelazu osigurati zaustavljanje cestovnog saobraćaja za vrijeme prolaska vlaka.
- (3) Ako je u slučaju kvara ili oštećenja na svjetlosnom saobraćajnom znaku ili na braniku ili na polubranika neophodno da se regulira putnički saobraćaj na putnom prijelazu sa jako frekventnim saobraćajem putničkih vozila, koji se nalazi u naselju ili u neposrednoj blizini naselja, upravitelj infrastrukture obavijestiti o tome nadležni organ unutarnjih poslova radi poduzimanja odgovarajućih mjera.
- (4) Putne prelaze, po pravilu, treba osvijetliti noću zaklonjenim izvorom svjetla.

Član 12.

(Putni prelazi za pješake i bicikliste sa ogradama ili drugim uređajima)

- (1) Na putnim prijelazima koji su predviđeni isključivo za pješački i biciklistički saobraćaj i na dijelovima putnih

prijelaza, koji su izdvojeni za pješački i biciklistički saobraćaj (putni prijelaz za pješake i bicikliste), postavljaju se mimoilazne zaštitne ograde u sljedećim slučajevima:

- a) ako na željezničkoj pruzi vlakovi voze najvećom dopuštenom brzinom većom od 100 km/h,
 - b) ako s odstojanja od 3 m od najbliže tračnice nije pregledna pruga s obje strane na dužini od najmanje jednoipostroke vrijednosti najveće dopuštene brzine u km/h na željezničkoj pruzi na mjestu ukrštanja, izražene u metrima;
 - c) ako je pješački i biciklistički saobraćaj jako frekventan (preko 6.000 pješaka i biciklista u toku 24 h).
- (2) Mimoilazne zaštitne ograde postavljaju se s obje strane željezničke pruge, a širina prolaza kroz mimoilaznu zaštitnu ogradu mora omogućiti prolaz dva reda pješaka, odnosno dva reda biciklista (Prilog III - slika 7).
 - (3) Svi putni prijelazi u nivou moraju se održavati u tehnički ispravnom stanju.
 - (4) Tehnička sredstva za osiguranje saobraćaja na putnim prijelazima u nivou moraju biti u tehnički ispravnom stanju, i u tu svrhu moraju se redovito pregledavati i održavati.
 - (5) Izgrađeni putni prijelaz smatra se sastavnim dijelom pruge, sa obje strane pruge u širini 3 m, računajući od osi krajnjeg kolosijeka.
 - (6) O održavanju dijela putnog prijelaza iz stava (5) ovoga člana, kao i o osiguravanju urednog i sigurnog odvijanja saobraćaja na putnom prijelazu stara se nadležni UI, s tim da se kolovoz na putnom prijelazu mora održavati tako da se preko njega može vršiti uredan i neometan putnički saobraćaj.
 - (7) Ostale dijelove puta, s obje strane putnog prijelaza uključujući trokute preglednosti, održavaju poduzeća za ceste, odnosno druga poduzeća koja upravljaju cestama, na način kojim se omogućuje uredno i sigurno odvijanje cestovnog saobraćaja.
 - (8) Poduzeća koja su ovlaštena za opremanje i održavanje putnih prijelaza dužne su iste da opremaju odgovarajućim uređajima, opremom i signalnim znakovima i da ih održavaju u tehnički ispravnom stanju tako da sudionicima u saobraćaju omoguće sigurno odvijanje cestovnog i željezničkog saobraćaja.

V. ZAVRŠNE ODREDBE

Član 13.

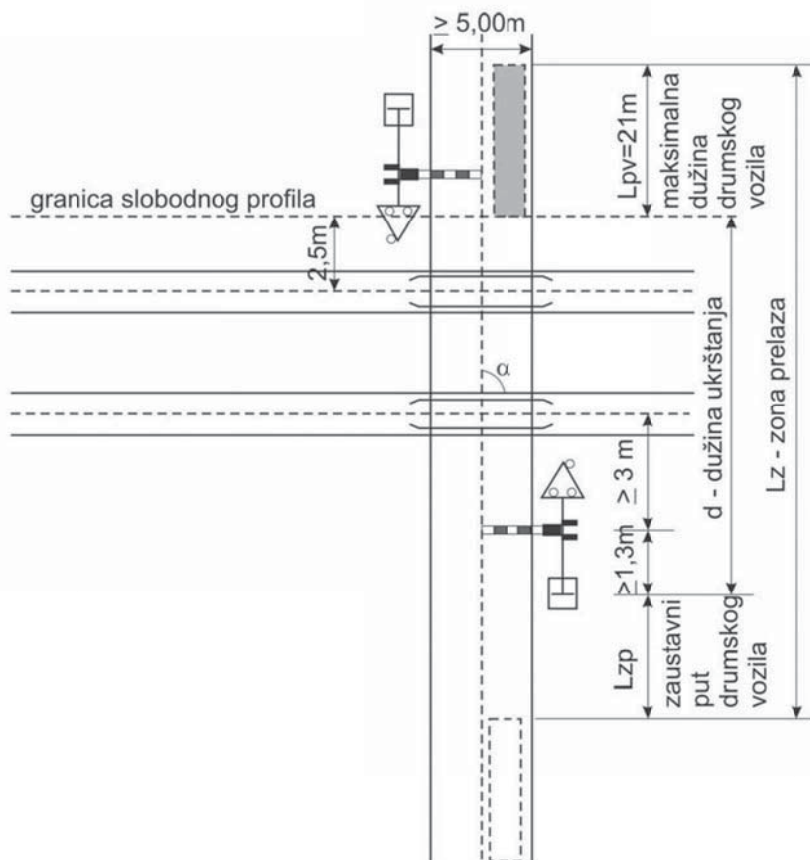
(Stupanje na snagu)

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH", službenim glasilima entiteta i Brčko Distrikta, a isti će se primjenjivati, nakon što ROŽ BiH od entiteta dobije pismenu potvrdu o prihvatanju i primjeni odredbi ovog pravilnika u svrhu izmjene Priloga I "Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sistema u BiH" ("Službeni glasnik BiH" br.11/12).

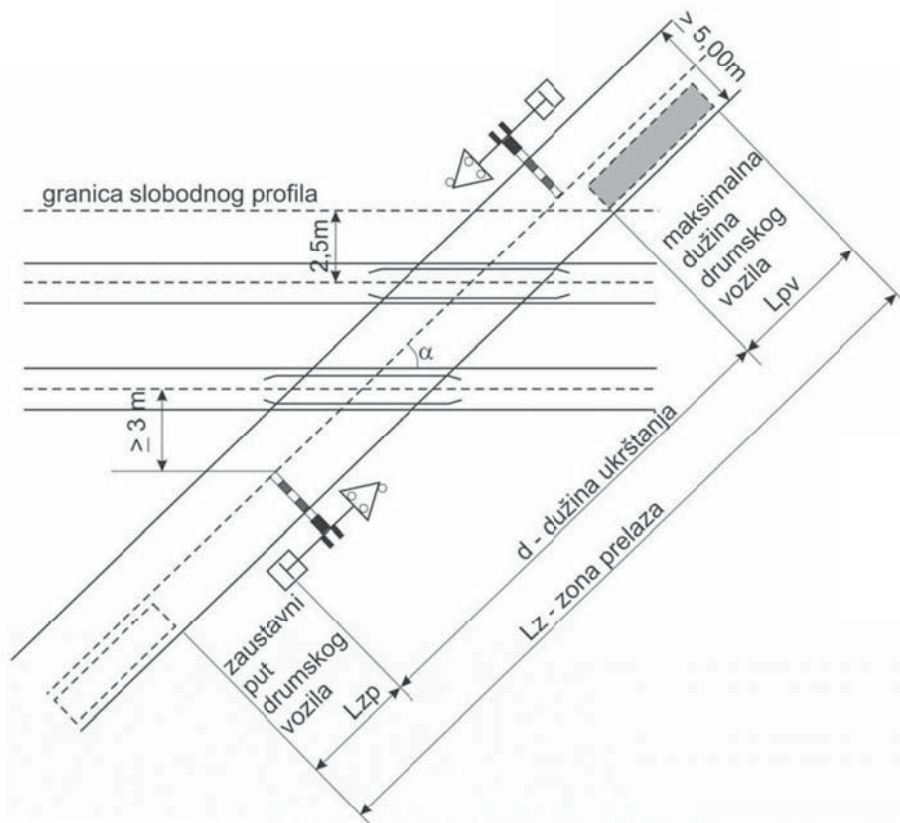
Broj 10-01-29-7-131-1/13

23. aprila 2013. godine
Doboj

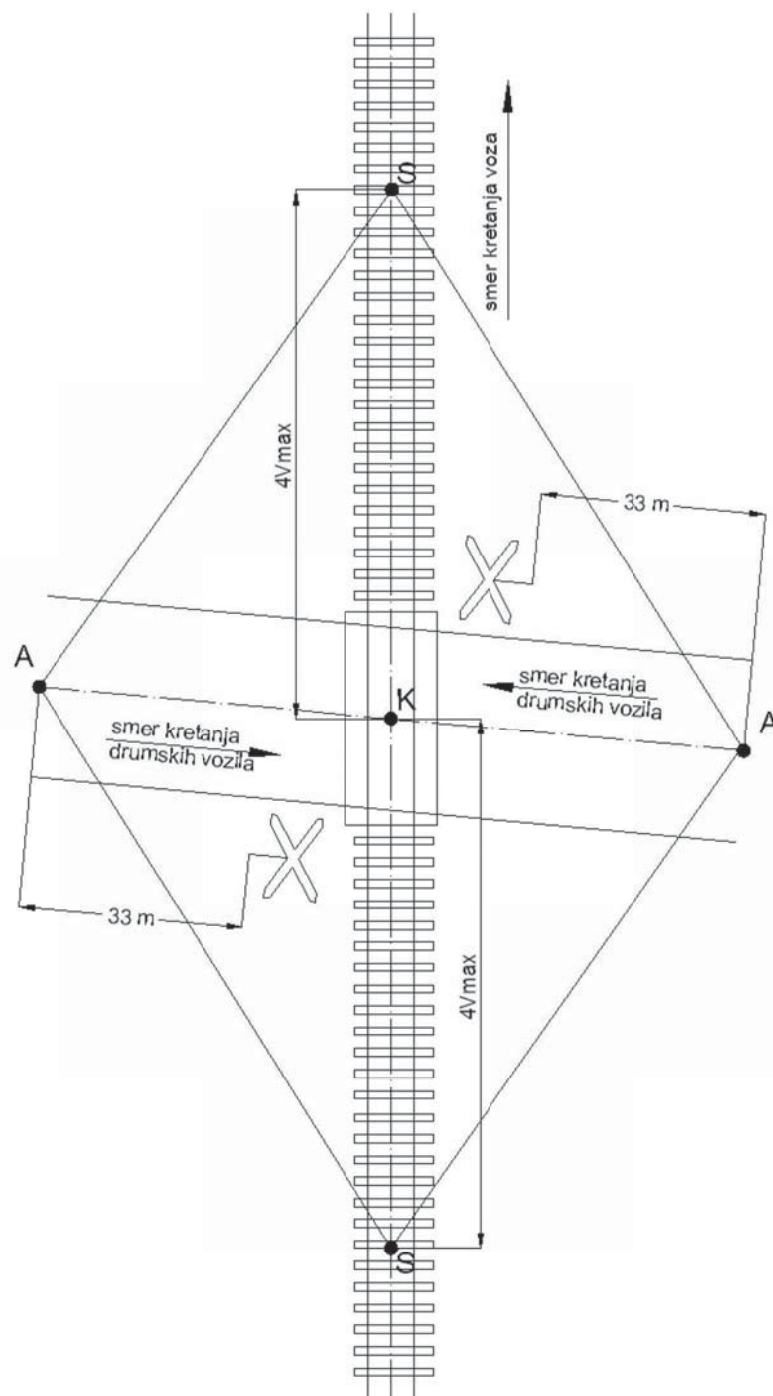
Direktor
Borka Trkulja, s. r.



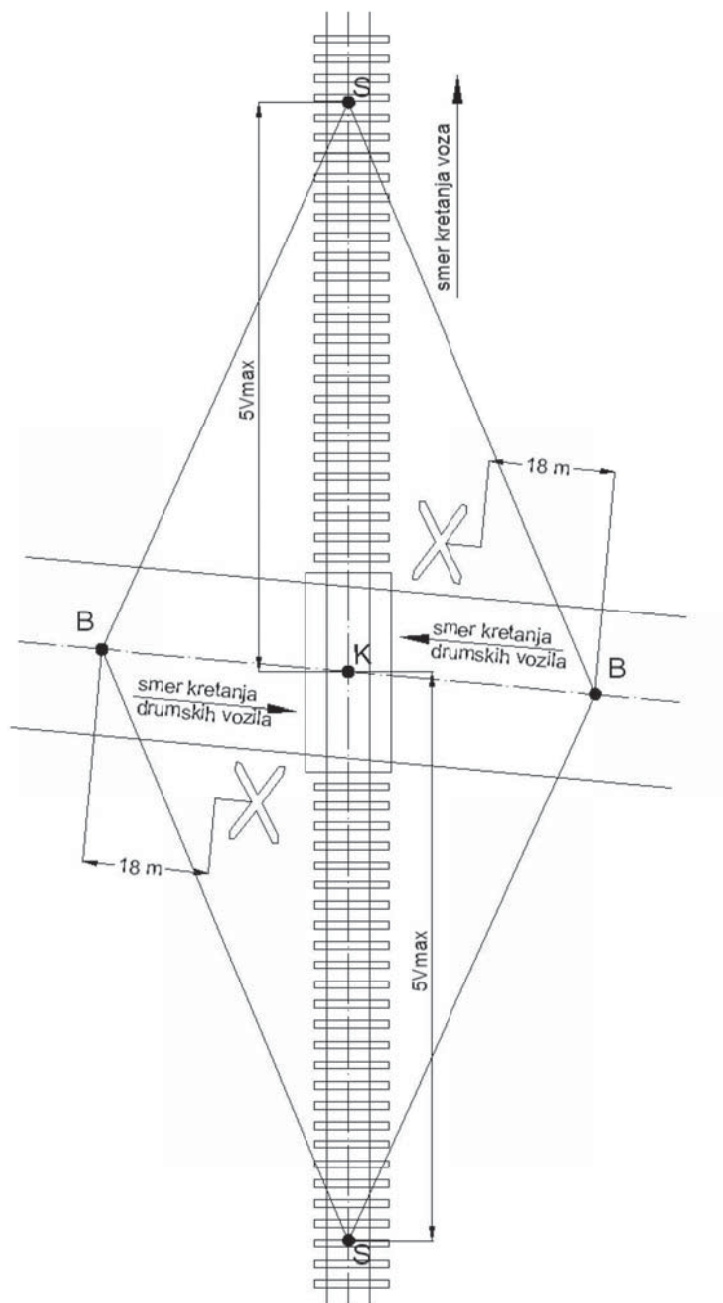
Slika 1. Ukrštanje pod pravim kutom ($\alpha = 90^\circ$)



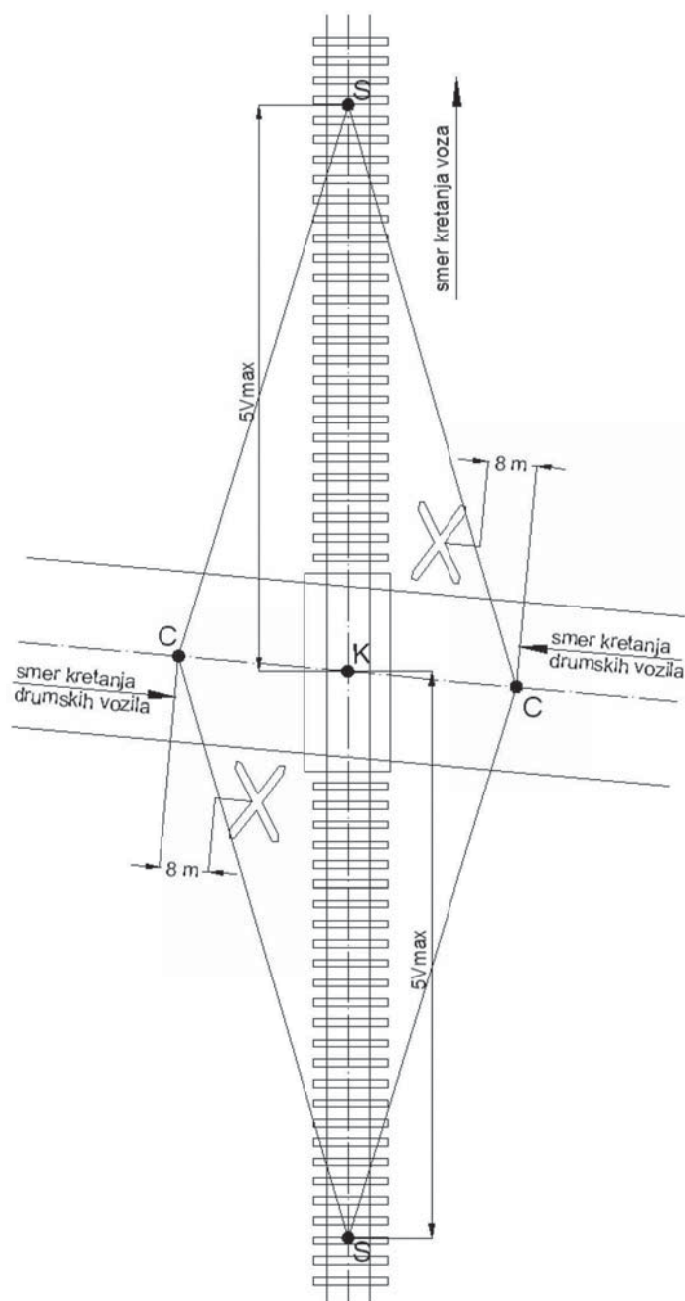
Slika 2. Ukrštanje pod kutom ($\alpha \neq 90^\circ$)



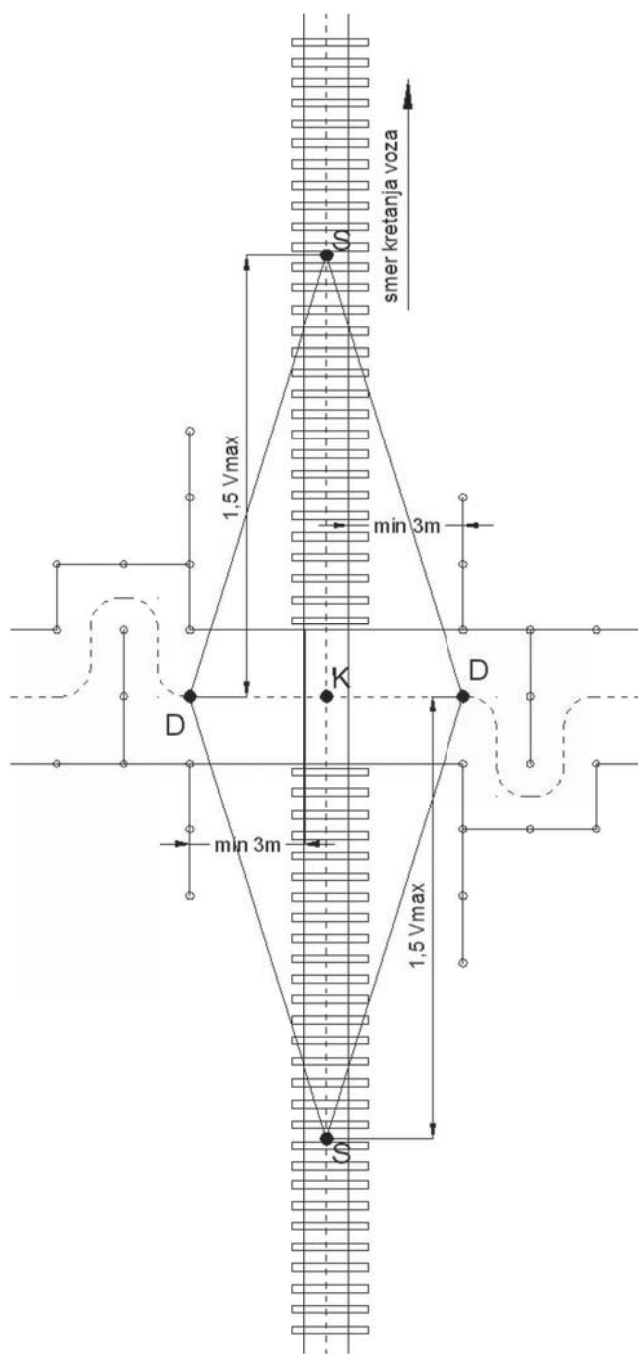
Slika 3. Trokut preglednosti na javnim cestama



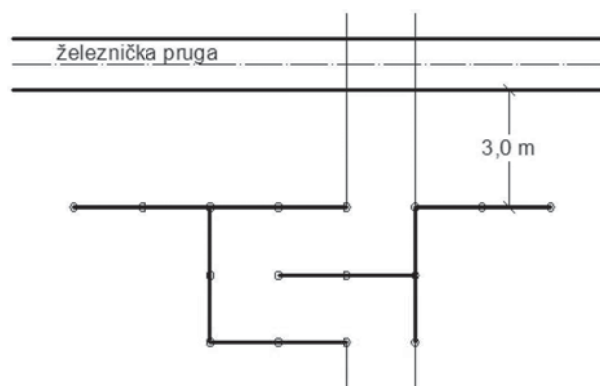
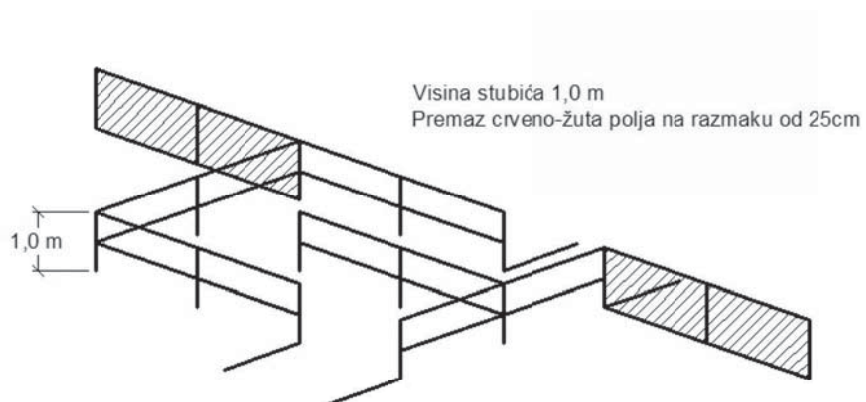
Slika 4. Trokut preglednosti na cestama koje nemaju svojstvo javnog puta sa asfaltnim i makadamskim kolovozom



Slika 5. Trokut preglednosti na cestama koje nemaju svojstvo javnog puta sa zemljanim kolovozom



Slika 6. MIMOILAZNA OGRADA NA PJEŠAČKOM PRIJELAZU



Slika 7. MIMOILAZNA OGRADA NA PJEŠAČKOM PRIJELAZU