

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

### I. OPĆE ODREDBE

#### Članak 1.

Ovim Pravilnikom uređuju se:

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

#### Članak 2.

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

(2) Biciklističke staze izgrađene ili obilježene na nogostupima uz kolnike potrebno je na dovoljnoj udaljenosti ispred željezničko-cestovnih prijelaza preoblikovati u biciklističke trake upuštanjem na razinu kolnika i primjerenom prometnom signalizacijom te biciklistički promet voditi kolnikom.

#### Članak 3.

Pojedini pojmovi u smislu ovoga Pravilnika imaju sljedeće značenje:

(1) »*Branici i polubranici*« su naprave namijenjene zatvaranju prometa vozila i pješaka u smjeru na koji su poprečno postavljene.

(2) »*Dopuštena infrastrukturna brzina*« je najveća brzina kojom vlakovi smiju voziti na željezničkoj pruzi odnosno dijelu željezničke pruge ovisno o projektiranoj građevinskoj brzini i stvarnoj tehničkoj uporabnoj sposobnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava.

(3) »*Dvokolosiječna željeznička pruga*« je željeznička pruga s dva kolosijeka na otvorenoj pruzi na kojoj vlakovi voze po jedinstvenoj organizaciji prometa.

(4) »*Industrijski kolosijek*« je željeznička infrastruktura koja nije javno dobro u općoj uporabi, a koja je izravno ili neizravno povezana sa željezničkom infrastrukturom koja je javno dobro u općoj uporabi.

(5) »*Jednokolosiječna željeznička pruga*« je željeznička pruga s jednim kolosijekom na otvorenoj pruzi po kojem vlakovi voze u jednom ili u oba smjera.

(6) »*Laka željeznica*« je zaseban željeznički sustav namijenjen pretežno gradskom i prigradskom prometu s vozilima čije je osovinsko opterećenje najviše 130 kN.

(7) »*Mimoilazna zaštitna ograda*« je zaštitna ograda za usmjerenje pješaka koja se ugrađuje neposredno ispred pješačkoga prijelaza preko pruge kako bi se pješaci pravovremeno upozorili da slijedi prijelaz preko željezničke pruge u istoj razini.

(8) »*Otvorena pruga*« je dio željezničke pruge između dva susjedna kolodvora, a granicu kolodvorskoga područja i otvorene pruge čine ulazni signali odnosno prve ulazne skretnice tamo gdje nema ulaznih signala.

(9) »*Pješački prijelaz preko pruge*« je mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i pješačke staze odnosno prometne površine određene za kretanje pješaka u istoj razini, a koji može biti i u sklopu željezničko-cestovnoga prijelaza.

(10) »*Upravitelj infrastrukture*« je pravna osoba odgovorna za upravljanje, građenje, obnovu i održavanje željezničke infrastrukture te za organizaciju i regulaciju željezničkog prometa, obavljanje djelatnosti upravljanja infrastrukturom na željezničkoj mreži ili dijelu željezničke mreže može se dodijeliti različitim pravnim osobama.

(11) »*Uređaj za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili željezničkoga vozila*« je uređaj s cestovnim svjetlosno-zvučnim signalima u skladu s posebnim propisom kojim se uređuju tehnički uvjeti za takve uređaje i drugim posebnim propisima kojima se uređuje prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav. Ti uređaji primjenjuju se za osiguravanje željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge.

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

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

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

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

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

(17) »Željeznička pruga« je sastavni dio željezničke infrastrukture koju u tehničkom smislu sačinjavaju dijelovi infrastrukturnih podsustava, zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojasom i ostalim zemljištem koje služi uporabi i funkciji dijelova infrastrukturnih podsustava, kao i zračni prostor iznad pruge u visini od 12 m, odnosno 14 m kod dalekovoda napona većega od 220 kV, mjereno iznad gornjega ruba tračnice, a u prometno-tehnološkom smislu je cjelina koju čine kolodvori, kolodvorske i ostale službene zgrade u funkciji željezničke infrastrukture te otvorena pruga sa svim službenim mjestima.

(18) »Željezničko-cestovni prijelaz« je mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i ceste u istoj razini, može uključivati i križanje s pješacom i biciklističkom stazom ili drugim putovima namijenjenim prolasku ljudi, životinja, vozila ili strojeva.

#### Članak 4.

Prilozi ovoga Pravilnika njegov su sastavni dio.

## II. NAČIN OSIGURAVANJA PROMETA NA ŽELJEZNIČKO-CESTOVNOM PRIJELAZU

### *Osiguravanje prometa na novosagrađenim željezničko-cestovnim prijelazima*

#### Članak 5.

Promet na novosagrađenim željezničko-cestovnim prijelazima osigurava se najmanje:

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

### *Osiguravanje prometa na postojećim željezničko-cestovnim prijelazima*

#### Članak 6.

Promet na postojećim željezničko-cestovnim prijelazima osigurava se najmanje:

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

### *Osiguravanje prometa na željezničko-cestovnim prijelazima u posebnim slučajevima*

#### Članak 7.

(1) Promet na željezničko-cestovnim prijelazima osigurava se uređajem za zatvaranje željezničko-cestovnoga prijelaza i u sljedećim slučajevima, neovisno o razvrstavanju željezničke pruge i ceste:

- na svim željezničko-cestovnim prijelazima koji se nalaze na križanju željezničke pruge i ceste u kolodvorskom području na prostoru između ulaznih skretnica od kojih počinju kolodvorski kolosijeci, do izvedbe križanja izvan razine,
- na svim željezničko-cestovnim prijelazima na dvokolosiječnim, višekolosijskim i usporednim željezničkim prugama,
- na svim željezničko-cestovnim prijelazima s prosječnim godišnjim dnevnim prometom više od 2.500 cestovnih vozila u 24 sata.

(2) Na željezničko-cestovnim prijelazima koji se nalaze u području cestovnih križanja, uređaj za osiguravanje željezničko-cestovnoga prijelaza i uređaj za osiguravanje cestovnoga križanja moraju biti međusobno usklađeni, na način da prijelaz bude slobodan od cestovnih vozila pri nailasku vlaka.

### *Osiguravanje prometa na postojećim željezničko-cestovnim prijelazima prometnim znacima i propisanom preglednošću*

#### Članak 8.

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

### *Osiguravanje prometa na križanju industrijskoga kolosijeka i ceste u istoj razini*

#### Članak 9.

(1) Promet na križanju industrijskoga kolosijeka i ceste u istoj razini osigurava se najmanje:

- uređajem za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili željezničkoga vozila na križanju industrijskoga kolosijeka s državnim i županijskom cestom,
- osobljem koje prati željeznička vozila na križanju industrijskoga kolosijeka s lokalnom i nerazvrstanom cestom.

(2) Promet na križanju industrijskoga kolosijeka s cestom u gradovima smije se osiguravati zajedno s osiguravanjem cestovnoga križanja, gdje se sudionicima u cestovnom prometu daju prometni znaci trobojnim prometnim svjetlima.

(3) Na križanju industrijskoga kolosijeka s cestom koje je osigurano uređajima, na industrijskom kolosijeku s obje strane željezničko-cestovnoga prijelaza moraju se ugraditi iskliznice odnosno željeznički signali koji moraju biti u međusobnoj ovisnosti sa signalima na cesti, tako da istovremeno dopuštaju vožnju samo po cesti ili samo po industrijskom kolosijeku.

### *Najveća dopuštena brzina na željezničko-cestovnim prijelazima ovisno o načinu osiguravanja prometa*

#### Članak 10.

(1) Najveća dopuštena brzina vlakova odnosno željezničkih vozila na željezničko-cestovnim prijelazima na kojima se promet osigurava uređajem za osiguravanje prijelaza ne smije biti veća od 160 km/h.

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

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

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

#### *Privremeno zatvaranje željezničko-cestovnoga prijelaza za cestovni promet*

##### Članak 11.

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

#### *Redovito zatvoreni željezničko-cestovni prijelazi*

##### Članak 12.

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

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

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

##### Članak 13.

(1) Način osiguravanja željezničko-cestovnoga prijelaza mora biti usklađen s promjenama nastalim zbog modernizacije željezničke pruge, odnosno rekonstrukcije ceste ili promjene razvrstavanja ceste i/ili željezničke pruge. Za usklađivanje pri rekonstrukciji ili promjeni razvrstavanja ceste odgovorna je pravna osoba koja upravlja cestom, a za usklađivanje pri modernizaciji ili promjeni razvrstavanja željezničke pruge upravitelj infrastrukture.

(2) S promjenom slobodnoga profila ceste, nastalom uslijed rekonstrukcije ceste, mora tijekom rekonstrukcije ceste biti usklađen i slobodni profil ceste na željezničko-cestovnom prijelazu. Za usklađivanje odgovorna je pravna osoba koja gospodari cestom.

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

(4) Troškove promjene načina osiguravanja prometa na željezničko-cestovnom prijelazu zbog građenja, rekonstrukcije ili drugih radova na cesti, zbog prekatégorizacije ceste, povećanja prosječnoga

godišnjega dnevnog prometa cestovnih vozila ili promjene prometne regulacije, kao i troškove zbog promjene načina osiguranja na zahtjev lokalne samouprave ili druge pravne osobe, snosi pravna osoba koja gospodari cestom ili je podnijela zahtjev za promjenom načina osiguranja.

### III. NAČIN OSIGURAVANJA PROMETA NA PJEŠAČKOM PRIJELAZU PREKO PRUGE

#### *Osiguravanje prometa na križanju željezničke pruge i pješačke staze*

##### Članak 14.

Promet na križanju željezničke pruge i pješačke staze u istoj razini osigurava se najmanje:

– uređajem za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili željezničkog vozila i mimoilaznim zaštitnim ogradama na postojećim pješačkim prijelazima preko pruge na glavnim (koridorskim) željezničkim prugama za međunarodni promet i na pješačkim prijelazima preko pruge na željezničkim prugama na kojima je dopuštena infrastrukturna brzina veća od 100 km/h,

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

#### *Osiguravanje prometa na križanju industrijskoga kolosijeka i pješačke staze*

##### Članak 15.

Promet na križanju industrijskoga kolosijeka i pješačke staze u istoj razini osigurava se najmanje mimoilaznim zaštitnim ogradama i propisanom preglednošću.

#### *Najveća dopuštena brzina na pješačkim prijelazima preko pruge ovisno o načinu osiguravanja prometa*

##### Članak 16.

(1) Najveća dopuštena brzina vlakova odnosno željezničkih vozila na pješačkim prijelazima preko pruge na kojima se promet osigurava uređajem za osiguravanje prijelaza i mimoilaznim zaštitnim ogradama ne smije biti veća od 160 km/h.

(2) Najveća dopuštena brzina vlakova odnosno željezničkih vozila na pješačkim prijelazima preko pruge na kojima se promet osigurava mimoilaznim zaštitnim ogradama i propisanom preglednošću s ceste na željezničku prugu ne smije biti veća od 100 km/h.

(3) Najveća dopuštena brzina iz stavka 2. ovoga članka odnosi se na dio željezničke pruge u duljini propisane preglednosti iz smjera nailaska vlaka odnosno željezničkoga vozila pa sve do kraja pješačkoga prijelaza preko pruge.

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

##### Članak 17.

(1) Križanje industrijskoga kolosijeka i pruge lake željeznice u istoj razini mora biti osigurano iskliznicama odnosno željezničkim signalima na industrijskom kolosijeku s obje strane križanja i uređajima za davanje prometnih znakova koji se odnose na laku željeznicu odnosno tramvaj.

(2) Iskliznice odnosno željeznički signali i uređaji za davanje prometnih znakova lakoj željeznici moraju biti u međusobnoj ovisnosti tako da dopuštaju vožnju samo po industrijskom kolosijeku ili samo po pruži lake željeznice.

## V. PROPISANA PREGLEDNOST NA ŽELJEZNIČKU PRUGU

### Propisana preglednost s ceste na željezničku prugu

#### Članak 18.

(1) Propisana preglednost s ceste na željezničku prugu ostvarena je kada sudionici u cestovnom prometu ispred željezničko-cestovnoga prijelaza s obje strane željezničke pruge imaju nesmetan vidik iz vozila na jednu i drugu stranu na udaljenost koja omogućuje pravovremeno uočavanje nadolazećega vlaka odnosno željezničkoga vozila, u cilju sigurnoga prelaska preko željezničke pruge. Nesmetan vidik podrazumijeva da je na udaljenosti za koju je ostvarena propisana preglednost omogućena potpuna vidljivost dijela slobodnog profila kolosijeka željezničke pruge namijenjenog za željeznička vozila.

(2) Propisana preglednost s ceste na željezničku prugu određuje se u odnosu na dopuštenu infrastrukturnu brzinu na dijelu željezničke pruge na kojem se nalazi željezničko-cestovni prijelaz.

(3) Postupak određivanja preglednosti s ceste na željezničku prugu metodom provjere trokuta preglednosti za cestovna vozila opisan je u članku 19. ovoga Pravilnika.

(4) Provjera trokuta preglednosti za cestovna vozila iz članka 19. ovoga Pravilnika mora biti provedena na način da budu zadovoljeni uvjeti za cestovna vozila različite visine, odnosno za raspon od minimalne visine motrišta 1,0 m iznad ruba kolnika ceste do maksimalne visine motrišta 2,7 m iznad ruba kolnika ceste u točki B iz članka 19. stavka 1.

### Određivanje preglednosti s ceste na željezničku prugu

#### Članak 19.

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

(2) Najmanja udaljenost crte l od točke S u sjecištu osi kolnika ceste i osi krajnjega kolosijeka željezničke pruge, ovisno o kutu križanja željezničke pruge i ceste, prikazana je u tablici 1.

Tablica 1 – Najmanja udaljenost crte l od točke S ovisno o kutu križanja željezničke pruge i ceste

Kut križanja željezničke pruge i ceste (°)	Udaljenost crte l od točke S (m)
od 80 do 90	3,50
od 70 do 79	4,50
od 60 do 69	5,50
od 50 do 59	6,50

od 40 do 49	8,00
od 30 do 39	11,00
od 20 do 29	17,00

(3) Propisana preglednost s ceste na željezničku prugu postoji, ako vozač cestovnoga vozila iz vozila ispred željezničko-cestovnoga prijelaza u ravnini s ugrađenim cestovnim prometnim znakom »Andrijin križ« i ugrađenim cestovnim prometnim znakom »Stop« ima nesmetan vidik na željezničku prugu najmanje na duljini koja se određuje prema sljedećem izrazu:

$$L_{ppc} = AS = SC = t_{pcv} \cdot \frac{v_{dinf}}{3,6} \text{ (m)},$$

gdje je:

$L_{ppc}$  – duljina propisane preglednosti s ceste na željezničku prugu (m),

$t_{pcv}$  – ukupno vrijeme potrebno da cestovno vozilo najveće dopuštene duljine krene od točke B (ispred cestovnih prometnih znakova »Andrijin križ« i »Stop«) i svojim zadnjim dijelom prijeđe granicu slobodnoga profila željezničke pruge s druge strane prijelaza (crta l okomita na os ceste) (s),

$v_{dinf}$  – dopuštena infrastrukturna brzina na željezničkoj pruži na području željezničko-cestovnoga prijelaza (km/h).

(4) Veličina  $t_{pcv}$  određuje se prema izrazu:

$$t_{pcv} = t_a + t_v \text{ (s)},$$

gdje je:

$t_a$  – vrijeme potrebno da cestovno vozilo nakon pokretanja postigne brzinu  $v_c = 5$  km/h uz pretpostavljeno jednoliko ubrzano kretanje (s),

$t_v$  – vrijeme vožnje cestovnog vozila od postizanja brzine  $v_c = 5$  km/h do prelaska crte l zadnjim dijelom (s).

(5) Veličina  $t_a$  određuje se prema izrazu:

$$t_a = \frac{v_c}{3,6 a} \text{ (s)},$$

gdje je:

$v_c = 5$  km/h – brzina cestovnoga vozila na željezničko-cestovnom prijelazu,

$a = 1$  m/s<sup>2</sup> – ubrzanje cestovnoga vozila (od trenutka pokretanja iz točke B do trenutka postizanja brzine od 5 km/h).

(6) Veličina  $t_v$  određuje se prema izrazu:

$$t_v = \frac{m + n + d - s}{v_c} \cdot 3,6 \text{ (s)},$$

gdje je:

$m$  – udaljenost prometnoga znaka »Andrijin križ« i prometnoga znaka »Stop« od osi željezničke pruge mjerena po osi ceste (m),

$n$  – udaljenost crte l od osi željezničke pruge mjerena po osi ceste (m),

$d$  – najveća dopuštena duljina cestovnoga vozila (m),

$s = \frac{at^2}{2}$  – put koji cestovno vozilo prijeđe od pokretanja iz točke B do postizanja brzine  $v_c = 5$  km/h (m),

$v_c = 5 \text{ km/h}$  – brzina cestovnog vozila na željezničko-cestovnom prijelazu.

(7) Za najveću dopuštenu duljinu cestovnog vozila uzima se 20 m. Ako je na cesti koja prelazi željezničku prugu duljina cestovnog vozila ograničena, onda se u izraz iz stavka 6. ovoga članka uvrštava ograničena duljina cestovnog vozila.

(8) Duljina preglednosti s ceste na željezničku prugu mjeri se po osi željezničke pruge od njenoga sjecišta s osi ceste na jednu i na drugu stranu, u skladu s prikazom određivanja trokuta preglednosti za cestovna vozila u Prilogu 1. ovoga Pravilnika.

(9) Tablice za određivanje duljine preglednosti ovisno o najvećoj dopuštenoj brzini na željezničkoj pruzi i najvećoj duljini cestovnog vozila prikazane su u Prilogu 2. ovoga Pravilnika.

(10) Najveća dopuštena brzina na željezničkoj pruzi na području željezničko-cestovnog prijelaza, ovisno o stvarnoj preglednosti s ceste na željezničku prugu, određuje se prema sljedećem izrazu:

$$v_{zcpmax} = \frac{L_{spc}}{t_{pcv}} \cdot 3,6 \text{ (km/h)},$$

gdje je:

$v_{zcpmax}$  – najveća dopuštena brzina na željezničkoj pruzi na području željezničko-cestovnog prijelaza (km/h).

$L_{spc}$  – duljina stvarne preglednosti s ceste na željezničku prugu (m),

$t_{pcv}$  – ukupno vrijeme potrebno da cestovno vozilo najveće dopuštene duljine krene od točke B (ispred cestovnih prometnih znakova »Andrijin križ« i »Stop«) i svojim zadnjim dijelom prijeđe granicu slobodnoga profila željezničke pruge s druge strane prijelaza (crta l okomita na os ceste) (s).

(11) Najveća dopuštena brzina izračunata prema izrazu iz stavka 10. ovoga članka zaokružuje se na 5 km/h na niže.

(12) Najveća dopuštena brzina iz stavka 10. ovoga članka određuje se posebno za svaki vozni smjer na željezničkoj pruzi i odnosi se na dio željezničke pruge u duljini propisane preglednosti iz smjera nailaska vlaka odnosno željezničkoga vozila pa sve do kraja željezničko-cestovnog prijelaza.

#### *Propisana preglednost s pješačke staze na željezničku prugu odnosno na industrijski kolosijek*

##### Članak 20.

(1) Propisana preglednost na željezničku prugu odnosno na industrijski kolosijek ostvarena je kada pješaci ispred pješačkoga prijelaza preko pruge s obje strane željezničke pruge imaju nesmetan vidik na dostatnu udaljenost na jednu i drugu stranu radi pravovremenoga uočavanja nadolazećega vlaka odnosno željezničkoga vozila, u cilju sigurnoga prelaska preko željezničke pruge. Nesmetan vidik podrazumijeva da je na udaljenosti za koju je ostvarena propisana preglednost omogućena potpuna vidljivost dijela slobodnog profila kolosijeka željezničke pruge namijenjenog za željeznička vozila.

(2) Propisana preglednost s pješačke staze na željezničku prugu određuje se u odnosu na dopuštenu infrastrukturnu brzinu na dijelu željezničke pruge na kojem se nalazi pješački prijelaz preko pruge.

(3) Postupak određivanja preglednosti s pješačke staze na željezničku prugu metodom provjere trokuta preglednosti za pješake opisan je u članku 21. ovoga Pravilnika.

#### *Određivanje preglednosti s pješačke staze na željezničku prugu odnosno na industrijski kolosijek*

##### Članak 21.

(1) Propisana preglednost s pješačke staze na željezničku prugu odnosno na industrijski kolosijek postoji, ako pješak na pješačkom prijelazu preko pruge tri metra ispred najbliže tračnice željezničkoga kolosijeka ima nesmetan vidik na željezničku prugu najmanje na duljini koja se određuje prema sljedećem izrazu:

$$L_{ppps} = 2 \cdot v_{dinf} \text{ (m)},$$

gdje je:

$L_{ppps}$  – duljina propisane preglednosti s pješačke staze na željezničku prugu (m),

$v_{dinf}$  – dopuštena infrastrukturna brzina na željezničkoj pruzi na području pješačkoga prijelaza preko pruge (km/h).

(2) Duljina preglednosti s pješačke staze na željezničku prugu odnosno na industrijski kolosijek mjeri se po osi željezničke pruge odnosno industrijskoga kolosijeka od njenoga sjecišta s osi pješačke staze na jednu i na drugu stranu, u skladu s prikazom određivanja trokuta preglednosti za pješake u Prilogu 3. ovoga Pravilnika.

(3) Najveća dopuštena brzina na željezničkoj pruzi odnosno industrijskom kolosijeku na području pješačkoga prijelaza preko pruge, ovisno o stvarnoj preglednosti s pješačke staze na željezničku prugu odnosno industrijski kolosijek, određuje se prema sljedećem izrazu:

$$v_{ppmax} = \frac{L_{spps}}{2} \text{ (km/h)}$$

gdje je:

$v_{ppmax}$  – najveća dopuštena brzina na željezničkoj pruzi na području pješačkoga prijelaza preko pruge (km/h).

$L_{spps}$  – duljina stvarne preglednosti s pješačke staze na željezničku prugu (m).

(4) Najveća dopuštena brzina izračunata prema izrazu iz stavka 3. ovoga članka zaokružuje se na 5 km/h na niže.

(5) Najveća dopuštena brzina iz stavka 3. ovoga članka određuje se posebno za svaki vozni smjer na željezničkoj pruzi i odnosi se na dio željezničke pruge u duljini propisane preglednosti iz smjera nailaska vlaka odnosno željezničkoga vozila pa sve do kraja pješačkoga prijelaza preko pruge.

#### *Osiguravanje propisane preglednosti s ceste i pješačke staze na željezničku prugu*

##### Članak 22.

Na području željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge bez uređaja za osiguravanje prijelaza, propisanu preglednost s ceste odnosno pješačke staze na željezničku prugu dužna je osigurati pravna osoba koja održava cestu odnosno pješačku stazu.

#### *Postupak u slučaju kada nije moguće ostvariti propisanu preglednost*

##### Članak 23.

(1) Željezničko-cestovni prijelazi i pješački prijelazi preko pruge bez uređaja za osiguravanje prijelaza, na kojima nije moguće ostvariti propisanu preglednost s ceste odnosno pješačke staze na željezničku prugu za dopuštenu infrastrukturnu brzinu na željezničko-

koj pruži, moraju se osigurati uređajima za osiguravanje prijelaza, ili ukinuti svodenjem na drugi prijelaz, ili ukinuti izvedbom križanja izvan razine.

(2) Privremeno, do rješavanja u skladu sa stavkom 1. ovoga članka, na takvim prijelazima mora se uvesti ograničena brzina vlakova s obzirom na stvarnu preglednost s ceste odnosno pješačke staze na željezničku prugu, koja je jednaka ili manja od dopuštene brzine na tom dijelu željezničke pruge.

## VI. TEHNIČKI UVJETI KOJIMA MORAJU UDOVOLJAVATI MIMOILAZNE ZAŠTITNE OGRADE

### Članak 24.

(1) U slučaju kada je kut križanja željezničke pruge i pješačke staze 90°, mimoilazne zaštitne ograde na pješačkom prijelazu preko pruge moraju biti izvedene u skladu s prikazom u Prilogu 4. ovoga Pravilnika.

(2) U slučaju kada je kut križanja željezničke pruge i pješačke staze manji od 90°, izgled mimoilazne zaštitne ograde na pješačkom prijelazu preko pruge mora se odgovarajuće prilagoditi.

(3) U slučaju kada zbog specifičnih lokalnih uvjeta nije moguće ugraditi mimoilaznu ogradu iz stavka 1., izgled mimoilazne zaštitne ograde na pješačkom prijelazu preko pruge može se uz suglasnost upravitelja željezničke infrastrukture odgovarajuće prilagoditi, u skladu s prikazom u Prilogu 5.

(4) Mimoilazna oграда postavlja se na najmanju moguću udaljenost u odnosu na željezničku prugu, ali ne manje od 3 m u odnosu na bližu tračnicu krajnjeg kolosijeka.

(5) Najmanja širina pješačke staze unutar mimoilaznih zaštitnih ograda iznosi 1,6 m.

(6) Mimoilazne zaštitne ograde izrađuju se od čeličnih cijevi promjera 5 cm i debljine stjenke 3,65 mm.

(7) Mimoilazne zaštitne ograde moraju biti obojene crveno – bijelo, s naizmjeničnim poljima duljine 25 cm.

(8) Ako na pješačkom prijelazu preko pruge ne postoje prepreke koje sprječavaju pješake da prelaze željezničku prugu zaobilazeći mimoilaznu zaštitnu ogradu i ako mjesne prilike to dopuštaju, onda se uz mimoilaznu zaštitnu ogradu moraju postaviti dodatne usmjeravajuće ograde jednake visine u skladu s Prilogom 4. ovoga Pravilnika.

## VII. PRIJELAZNE ODREDBE

### Članak 25.

Postojeći željezničko-cestovni prijelazi i pješački prijelazi preko pruge uskladit će se s odredbama posebnoga propisa kojim se uređuju uvjeti za određivanje križanja željezničke pruge i drugih prometnica i odredbama članka 6., članka 7. i članka 14. stavka 1. ovoga Pravilnika u skladu s nacionalnim planovima razvoja i održavanja željezničke infrastrukture i cesta.

### Članak 26.

(1) Redosljed i prioriteta za usklađivanje iz članka 25. ovoga Pravilnika određuju se u Programu rješavanja željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge.

(2) Kriteriji za određivanje redosljeda i prioriteta iz stavka 1. ovoga članka su sljedeći:

– propisani uvjeti za izvedbu križanja željezničke pruge i ceste odnosno pješačke staze, u skladu s odredbama posebnoga propisa

kojim se uređuju uvjeti za određivanje križanja željezničke pruge i drugih prometnica,

– propisani uvjeti za provedbu osiguravanja prometa na željezničko-cestovnom prijelazu odnosno pješačkom prijelazu preko pruge, u skladu s odredbama ovoga Pravilnika,

– razvrstavanje željezničke pruge na kojoj se nalazi prijelaz,

– razvrstavanje ceste na kojoj se nalazi prijelaz,

– postojeće stanje i način osiguravanja prometa na prijelazu,

– projektirana građevinska brzina i dopuštena infrastrukturna brzina na željezničkoj pruži na području prijelaza,

– stvarna preglednost s ceste odnosno pješačke staze na željezničku prugu,

– intenzitet cestovnoga prometa na željezničko-cestovnom prijelazu odnosno intenzitet pješačkoga prometa na pješačkoj stazi,

– intenzitet željezničkoga prometa na prijelazu,

– broj kolosijeka na prijelazu,

– redovito odvijanje javnoga prijevoza autobusima i/ili prijevoza školske djece autobusima na željezničko-cestovnom prijelazu,

– izvanredni događaji na prijelazu u dosadašnjem razdoblju,

– planovi za promjenu razvrstavanja, nadogradnju i/ili rekonstrukciju željezničke pruge ili ceste,

– drugi specifični lokalni uvjeti.

### Članak 27.

Usklađivanje najvećih dopuštenih brzina vlakova odnosno željezničkih vozila na postojećim željezničko-cestovnim prijelazima i pješačkim prijelazima preko pruge s odredbama članka 10. i 16. ovoga Pravilnika mora se provesti stupanjem na snagu ovoga Pravilnika.

### Članak 28.

(1) Na željezničko-cestovnim prijelazima i pješačkim prijelazima preko pruge, čiji su uređaji za osiguravanje prijelaza tijekom domovinskoga rata uništeni ili su zbog oštećenja u ratu neupotrebivi, promet se privremeno osigurava propisanom preglednošću s ceste na željezničku prugu i prometnim znacima.

(2) Najveća dopuštena brzina vlakova odnosno željezničkih vozila preko prijelaza iz stavka 1. ovoga članka ne smije biti veća od 20 km/h.

(3) Iznimno, vlakovi odnosno željeznička vozila moraju se zaustavljati ispred sljedećih željezničko-cestovnih prijelaza iz stavka 1. ovoga članka:

– na križanju željezničke pruge i ceste, ako se ne može osigurati propisana preglednost s ceste na željezničku prugu za brzinu od 20 km/h,

– na križanju željezničke pruge i ceste na području zaposjednutoga kolodvora ako se željezničko-cestovni prijelaz nalazi između ulaznih skretnica.

(4) Usklađivanje postojećega stanja željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge iz stavka 1. ovoga članka sa stanjem prije uništenja ili oštećenja uređaja za osiguravanje prijelaza, mora se obaviti prioriteta, u skladu s nacionalnim planovima razvoja i održavanja željezničke infrastrukture i cesta.

### Članak 29.

(1) Na postojećim željezničko-cestovnim prijelazima i pješačkim prijelazima preko pruge bez uređaja za osiguravanje prijelaza iz članka 8. ovoga Pravilnika, mora se osigurati propisana preglednost

s ceste odnosno pješačke staze na željezničku prugu za dopuštenu infrastrukturnu brzinu prema voznom redu ili uvesti ograničena brzina vlakova ovisno o stvarnoj preglednosti odnosno zaustavljanje vlakova ispred prijelaza u skladu s člankom 23. stavkom 2. ovoga Pravilnika:

- stupanjem na snagu ovoga Pravilnika, na križanju željezničke pruge i državne, županijske i lokalne ceste,
- najkasnije do 31. prosinca 2017., na križanju željezničke pruge i nerazvrstane ceste.

(2) Na postojećim željezničko-cestovnim i pješačkim prijelazima preko pruge bez uređaja za osiguravanje prijelaza, na kojima je s obzirom na topografske, urbanističke, tehničke, prometne i druge lokalne uvjete na poseban način ugrožena prometna sigurnost, mjere predviđene u stavku 1. ovoga članka moraju se provesti u primjerenom kraćem roku, ali ne kasnije od godinu dana nakon stupanja na snagu ovoga Pravilnika.

#### Članak 30.

Na postojećim željezničko-cestovnim prijelazima i pješačkim prijelazima preko pruge bez uređaja za osiguravanje prijelaza na nerazvrstanim cestama iz članka 23. ovoga Pravilnika, do ispunjavanja uvjeta iz članka 29. stavka 1. ovoga Pravilnika, dopuštene infrastrukturne brzine iz važećega voznog reda ne smiju se povećavati iznad brzine od 60 km/h odnosno najveće dopuštene brzine na željezničkoj pruzi s obzirom na stvarnu preglednost s ceste odnosno pješačke staze na željezničku prugu ako je ona veća od 60 km/h, odnosno najveće dopuštene brzine prema članku 10. stavku 2. i članku 16. stavku 2. ovoga Pravilnika.

#### Članak 31.

Postojeće mimoilazne zaštitne ograde, koje ne udovoljavaju odredbi članka 24. stavka 6. ovoga Pravilnika, smiju se zadržati do zamjene ili ličenja u sklopu održavanja.

#### Članak 32.

Sve odredbe ovoga Pravilnika koje se odnose na državne, županijske i lokalne ceste odgovarajuće se primjenjuju i na nerazvrstane ceste u gradovima.

## VIII. ZAVRŠNE ODREDBE

### Članak 33.

Stupanjem na snagu ovoga Pravilnika prestaje važiti Pravilnik o načinu osiguranja prometa na željezničko-cestovnim prijelazima i pješačkim prijelazima preko pruge (»Narodne novine«, br. 121/09).

### Članak 34.

Ovaj Pravilnik stupa na snagu osam dana od dana objave u »Narodnim novinama«.

Klasa: 011-01/15-02/94

Urbroj: 530-08-1-15-1

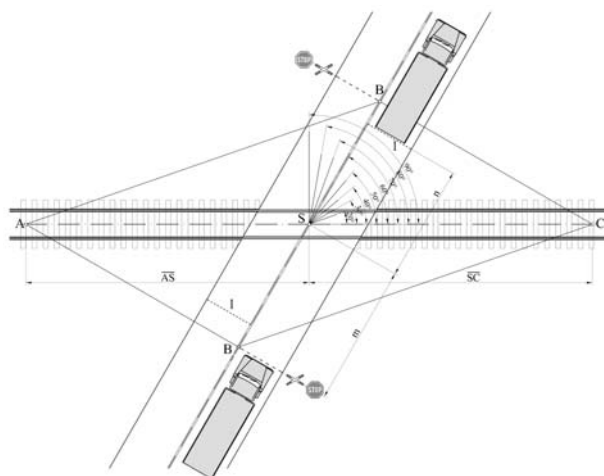
Zagreb, 28. rujna 2015.

Ministar  
**dr. sc. Siniša Hajdaš Dončić, v. r.**

### PRILOG 1

(ODNOSI SE NA ČLANAK 19. STAVKE 1. I 8.)

#### TROKUT PREGLEDNOSTI ZA ŽELJEZNIČKO-CESTOVNE PRIJELAZE



### PRILOG 2

(ODNOSI SE NA ČLANAK 19. STAVAK 9.)

#### TABLICE ZA ODREĐIVANJE DULJINE PREGLEDNOSTI OVISNO O NAJVEĆOJ DOPUŠTENJOJ BRZINI NA ŽELJEZNIČKOJ PRUZI I NAJVEĆOJ DULJINI CESTOVNOGA VOZILA

Udaljenost AS=SC (točke trokuta preglednosti na željezničkoj pruzi) izračunate u ovisnosti o brzini vlaka i udaljenosti točaka trokuta preglednosti na cesti, od sjecišta osi ceste i željezničke pruge prema slici 1. za duljinu cestovnog vozila **20 m**

V <sub>dinf</sub> (km/h)	Udaljenost (n+m) izražena u metrima																							
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
10	56	58	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98	100	102
20	112	116	120	124	128	132	136	140	144	148	152	156	160	164	168	172	176	180	184	188	192	196	200	204
30	168	174	180	186	192	198	204	210	216	222	228	234	240	246	252	258	264	270	276	282	288	294	300	306
40	224	232	240	248	256	264	272	280	288	296	304	312	320	328	336	344	352	360	368	376	384	392	400	408
50	280	290	300	310	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420	430	440	450	460	470	480	490	500	510
60	336	348	360	372	384	396	408	420	432	444	456	468	480	492	504	516	528	540	552	564	576	588	600	612
70	391	405	419	433	447	461	475	489	503	517	531	545	559	573	587	601	615	629	643	657	671	685	699	713
80	447	463	479	495	511	527	543	559	575	591	607	623	639	655	671	687	703	719	735	751	767	783	799	815
90	503	521	539	557	575	593	611	629	647	665	683	701	719	737	755	773	791	809	827	845	863	881	899	917
100	559	579	599	619	639	659	679	699	719	739	759	779	799	819	839	859	879	899	919	939	959	979	999	1019

Udaljenost AS=SC (točke trokuta preglednosti na željezničkoj pruzi) izračunate u ovisnosti o brzini vlaka i udaljenosti točaka trokuta preglednosti na cesti, od sjecišta osi ceste i željezničke pruge prema slici 1. za duljinu cestovnoga vozila 15 m

$V_{\text{dinf}}$ (km/h)	Udaljenost (n+m) izražena u metrima																													
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30						
10	46	48	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78	80	82	84	86	88	90	92						
20	92	96	100	104	108	112	116	120	124	128	132	136	140	144	148	152	156	160	164	168	172	176	180	184						
30	138	144	150	156	162	168	174	180	186	192	198	204	210	216	222	228	234	240	246	252	258	264	270	276						
40	184	192	200	208	216	224	232	240	248	256	264	272	280	288	296	304	312	320	328	336	344	352	360	368						
50	230	240	250	260	270	280	290	300	310	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420	430	440	450	460						
60	276	288	300	312	324	336	348	360	372	384	396	408	420	432	444	456	468	480	492	504	516	528	540	552						
70	321	335	349	363	377	391	405	419	433	447	461	475	489	503	517	531	545	559	573	587	601	615	629	643						
80	367	383	399	415	431	447	463	479	495	511	527	543	559	575	591	607	623	639	655	671	687	703	719	735						
90	413	431	449	467	485	503	521	539	557	575	593	611	629	647	665	683	701	719	737	755	773	791	809	827						
100	459	479	499	519	539	559	579	599	619	639	659	679	699	719	739	759	779	799	819	839	859	879	899	919						

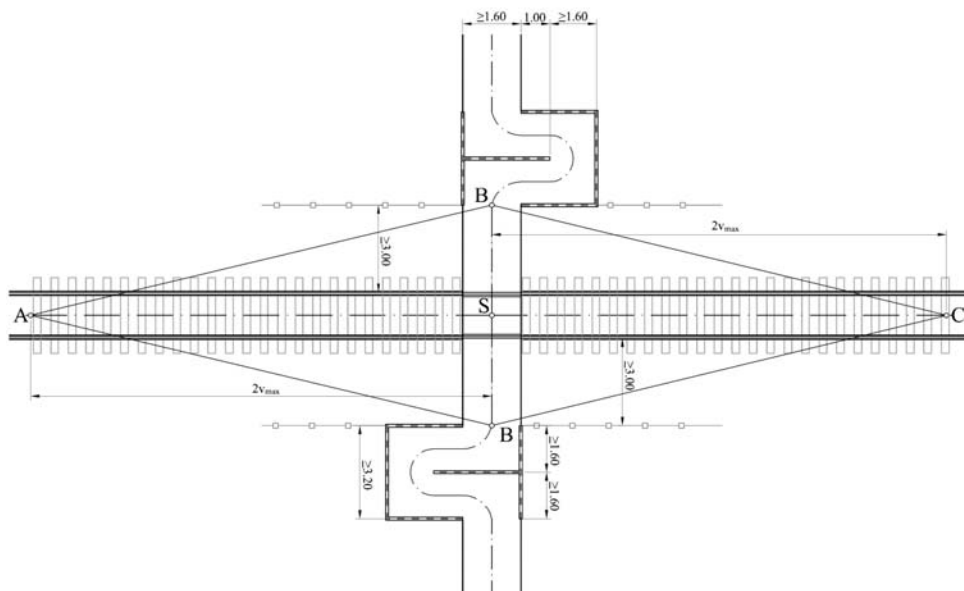
Udaljenost AS=SC (točke trokuta preglednosti na željezničkoj pruzi) izračunate u ovisnosti o brzini vlaka i udaljenosti točaka trokuta preglednosti na cesti, od sjecišta osi ceste i željezničke pruge prema slici 1. za duljinu cestovnoga vozila 10 m

$V_{\text{dinf}}$ (km/h)	Udaljenost (n+m) izražena u metrima																													
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30						
10	36	38	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78	80	82						
20	72	76	80	84	88	92	96	100	104	108	112	116	120	124	128	132	136	140	144	148	152	156	160	164						
30	108	114	120	126	132	138	144	150	156	162	168	174	180	186	192	198	204	210	216	222	228	234	240	246						
40	144	152	160	168	176	184	192	200	208	216	224	232	240	248	256	264	272	280	288	296	304	312	320	328						
50	180	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	310	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410						
60	216	228	240	252	264	276	288	300	312	324	336	348	360	372	384	396	408	420	432	444	456	468	480	492						
70	251	265	279	293	307	321	335	349	363	377	391	405	419	433	447	461	475	489	503	517	531	545	559	573						
80	287	303	319	335	351	367	383	399	415	431	447	463	479	495	511	527	543	559	575	591	607	623	639	655						
90	323	341	359	377	395	413	431	449	467	485	503	521	539	557	575	593	611	629	647	665	683	701	719	737						
100	359	379	399	419	439	459	479	499	519	539	559	579	599	619	639	659	679	699	719	739	759	779	799	819						

### PRILOG 3

(ODNOSI SE NA ČLANAK 21. STAVAK 2.)

#### TROKUT PREGLEDNOSTI NA PJEŠAČKIM PRIJELAZIMA PREKO PRUGE

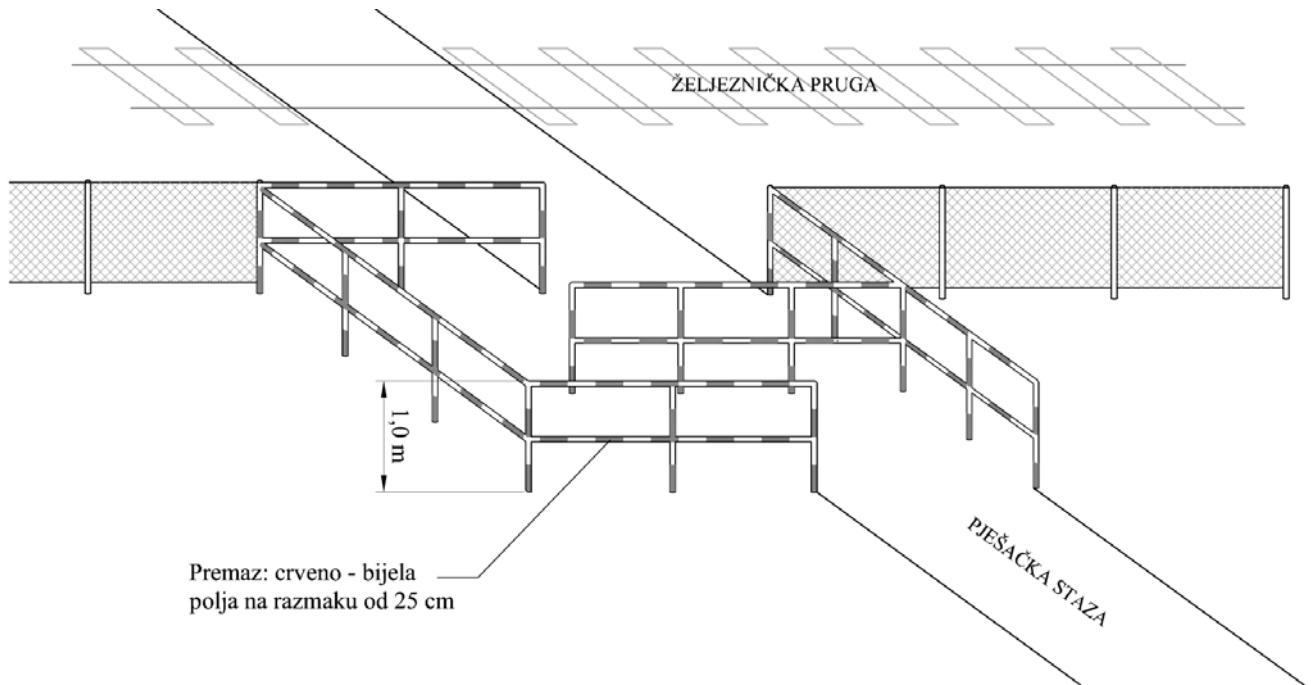




## PRILOG 4

(ODNOSI SE NA ČLANAK 24. STAVKE 1. I 8.)

## MIMOILAZNA ZAŠTITNA OGRADA NA PJEŠAČKIM PRIJELAZIMA PREKO PRUGE



## PRILOG 5

(ODNOSI SE NA ČLANAK 24. STAVAK 3.)

## TROKUT PREGLEDNOSTI NA PJEŠAČKIM PRIJELAZIMA PREKO PRUGE S PRIKAZOM PRILAGOĐENE MIMOILAZNE OGRADE

