



Правилник о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја

Правилник је објављен у "Службеном гласнику РС", бр. 89/2016 од 2.11.2016. године, а ступио је на снагу 10.11.2016.

I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

Овим правилником прописује се начин укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе, место на којем се може извести укрштање железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе, мере за осигурање безбедног саобраћаја на путним прелазима и изузетни случајеви у којима размак између два укрштања железничке инфраструктуре и пута може да буде мањи од 2.000 m.

Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом правилнику имају следеће значење:

- 1) *зона потребне прегледности* је тродимензионални простор прегледности у коме се врши безбедно заустављање друмских возила испред саобраћајног знака који означава место на коме пут прелази преко железничке пруге на путном прелазу, јер зона потребне прегледности мора бити обезбеђена учесницима друмског саобраћаја на свакој тачки пута испред путног прелазу, а одређује се на основу вредности рачунске брзине друмских возила и највеће допуштене брзине железничког возила на пруги;
- 2) *бициклистичка стаза* је изграђена саобраћајна површина, одвојена од коловоза пута, која је намењена за саобраћај бицикала и обележена саобраћајном сигнализацијом;
- 3) *интензиван железнички саобраћај* је саобраћај возова који подразумева пролаз више од 75 железничких возила на једнокопосечној пруги, односно више од 150 железничких возила на двокопосечној пруги на дан у просеку, на годишњем нивоу;
- 4) *интензиван друмски саобраћај* је друмски саобраћај са просечним протоком већим од 7.000 друмских возила;
- 5) *интензиван пешачки или бициклистички саобраћај* је пешачки и бициклистички саобраћај са просечним протоком више од 6.000 пешака и бициклиста преко железничке пруге;
- 6) *копосек* је заједнички назив за све врсте индустријских копосека и железничких пруга које се налазе на јавној железничкој инфраструктури и индустријској железници;
- 7) *место укрштања железничке пруге и пута* је место у насељеном или ван насељеног подручја града или општине, на месту где се пресецају оса копосека железничке пруге и оса коловоза пута, у нивоу копосека (путни прелаз) или ван нивоа копосека (денивелисаним путним објектом), а које је као такво планирано урбанистичким или просторним планом локалне самоуправе (града или општине);
- 8) *месни услови* је заједнички појам који се односи на топографске и урбанистичке карактеристике локације и саобраћајно-техничке оправданости техничког решења на месту укрштања железничке пруге и пута, пешачке стазе или бициклистичке стазе;
- 9) *насељено место* је изграђен функционално обједињен простор који је намењен за живот и рад становника, уређен по просторном и урбанистичком плану;
- 10) *обезбеђење саобраћаја на путним прелазима* су мере које се предузимају у зонама путних прелазу у циљу стварања услова за несметан, сигуран и безбедан прелазак железничких и друмских возила, односно пешака или бициклиста на местима укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе, уважавајући прописана права првенства пролаза;
- 11) *опасно подручје на путном прелазу* је део пута који се налази 3 m пре прве шине на страни приближавања друмског возила путном прелазу у нивоу копосека и 2 m после последње шине на страни удаљавања од путног прелазу, на којем се преклапају или додирују товарни профил друмских возила и железничких возила;
- 12) *потребна прегледност* са пута на железничку пругу постоји у случајевима када возач друмског возила из возила испред сигналног знака који означава место на коме пут прелази преко железничке пруге има несметан и непрекинут видик на железничку пругу;
- 13) *просечан проток* је просечан дневни проток друмских возила, пешака или бициклиста на годишњем нивоу;
- 14) *пешачка стаза* је изграђена саобраћајна површина одвојена од коловоза пута и улице, која је намењена за кретање пешака и обележена саобраћајном сигнализацијом;
- 15) *сигнално-сигурносни уређај на путном прелазу* је уређај железничке инфраструктуре који активира путну саобраћајну сигнализацију на путном прелазу, којом се учесницима у друмском саобраћају непосредно најављује наилазак железничких возила и упозоравају да кретање прилагоде тако да се безусловно морају зауставити испред путног прелазу јер непосредно предстоји пролазак железничког возила;
- 16) *технички елементи* су грађевински и електротехнички елементи копосека и пута који омогућавају да се, на месту укрштања железничке пруге и пута у нивоу копосека, железнички и друмски саобраћај преко њега одвијају уредно и безбедно и да друмска возила могу брзо и лако прелазити железничку пругу;
- 17) *технички услови* су прописи и стандарди којима се дефинишу технички елементи;
- 18) *учесници у саобраћају на путном прелазу* су железничка возила на копосеку и друмска возила на путу, пешаци, бициклисти, животиње и пољопривредне машине које се превозе.

II. НАЧИН УКРШТАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ И ПУТА, ПЕШАЧКЕ ИЛИ БИЦИКЛИСТИЧКЕ СТАЗЕ И МЕСТО НА КОЈЕМ СЕ МОЖЕ ИЗВЕСТИ ТО УКРШТАЊЕ

Члан 3.

Укрштање железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе врши се на два начина, и то:

- 1) ван нивоа копосека, изградњом објекта друмске денивелације, односно путног подвожњака или надвожњака, пешачког или бициклистичког подвожњака или надвожњака или пешачких пасарела;
- 2) у нивоу копосека, изградњом путних прелазу, са одговарајућом опремом или уређајима за обезбеђење саобраћаја, као и на заједничком железничко-друмском мосту са коловозом пута у нивоу копосека и по траси копосека.

Члан 4.

Укрштање железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе ван нивоа копосека је денивелисано укрштање које се врши изградњом објекта друмске денивелације тако да:

- 1) исти реално обезбеђују највиши ниво безбедности железничког, друмског, пешачког или бициклистичког саобраћаја;
- 2) се истима трајно решавају укрштања железничке пруге и пута, пешачких или бициклистичких стаза без ремећења саобраћајних токова;
- 3) се исти граде у што већем броју и на што више места укрштања железничке пруге и пута, пешачких или бициклистичких стаза;
- 4) се даје предност изградњи објекта подвожњака испод копосека, јер исти захтевају мање земљишног простора, мању висину

денивелације пута у односу на коту колосека (за око 3 m), мање оперативне трошкове друмских возила, мање трошкове изградње објеката и мање трошкове експлоатације пута и колосека, у односу на објекте друмских надвожњака изнад колосека.

Члан 5.

Укрштање железничке пруге и пута ван нивоа колосека врши се:

- 1) на месту укрштања железничке пруге са аутопутем и мотопутем, као и другим путевима у насељеном месту са интензивним друмским саобраћајем;
- 2) на месту укрштања железничке пруге са највећом допуштеном брзином возова већом од 160 km/h;
- 3) на месту укрштања пута са станичним колосецима између улазних и излазних скретница;
- 4) на месту укрштања где је саобраћај друмских возила на путу интензиван, са просечним протоком већим од 7.000 возила или ако је интензиван железнички саобраћај са више од 75 возова на једноколосечној прузи, односно више од 150 возова на двоколосечној прузи на дан у просеку на годишњем нивоу;
- 5) ако није могуће извршити укрштање железничке пруге и пута у нивоу.

Члан 6.

Ако се обезбеђење саобраћаја не врши светлосним саобраћајним знацима, аутоматским полубраницима или браницима, укрштање железничке пруге и пешачке или бицикличке стазе ван нивоа колосека врши се ако је на месту укрштања:

- 1) интензиван железнички саобраћај;
- 2) интензиван пешачки или бициклички саобраћај;
- 3) железничка пруга са два или више колосека;
- 4) са станичним колосецима између улазних и излазних скретница, и
- 5) железничка пруга са највећом допуштеном брзином већом од 100 km/h.

Члан 7.

Укрштање железничке пруге и пута у нивоу колосека врши се на основу техничких елемената, тако да:

- 1) се коловоз пута на месту укрштања железничке пруге и пута у нивоу колосека изводи у нивоу са горњом ивицом шина у дужини од најмање 3 m са обе стране железничке пруге, мерено од осе колосека, односно од осе крајњих колосека, када пут прелази преко два или више колосека, укључујући и простор између колосека;
- 2) опасност подручје на путном прелазу које је приказано у Прилогу 1, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део, може бити заузето од стране железничких возила на железничкој прузи или друмских возила на путу по проласку железничких возила;
- 3) са обе стране железничке пруге пут може бити у нагибу највише до 3% на дужини од најмање 20 m при чему пад не може бити усмерен према колосеку;
- 4) се место укрштања железничке пруге и пута у нивоу колосека изводи под углом од 90° у односу на железничку пругу. Изузетно, када је то условљено специфичним месним условима или саобраћајно-техничким разлозима, укрштање може бити изведено под углом мањим од 90°, али најмање 60° у односу на железничку пругу. Изузеци могу постојати само на регионалним, локалним или манипулативним железничким пругама, пругама индустријске железнице и индустријским колосецима. Однос укрштања железничке пруге и пута на путном прелазу дат је у Прилогу 2, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део;
- 5) се коловоз на путним прелазима изводи са коловозном конструкцијом израђеном од гумених панела, дрвених прагова, камене коцке, бетонских плоча и слично;
- 6) поред извођења коловозне конструкције из тачке 5) овог става, код локалних путева са земљаним коловозом испред и иза путног прелаза део локалног пута у дужини од најмање по 20 m се изводи са савременом конструкцијом (асфалт, бетон и слично);
- 7) се пре дега локалног пута из тачке 6) овог става изводе отресилшта од каменог материјала у дужини од најмање 15 m;
- 8) ако се са пута који иде паралелно са пружним колосеком одваја пут који се укршта са железничком пругом у нивоу колосека, дужина одвојеног пута од места одвајања до ближе ивице шине колосека на путном прелазу не може бити мања од 30 m;
- 9) се путни прелази преко железничке пруге у насељеним местима осветљавају уличном расветом са заклоњеним извором светлости;
- 10) се места укрштања железничке пруге и пута у нивоу колосека ван насељеног места, ако је то саобраћајно-технички оправдано за учеснике у друмском саобраћају, могу осветљавати ноћу заклоњеним извором светла;
- 11) се на заштитне капије које се налазе на путу испред путног прелаза, због могућег опасног утицаја железничке електричне контактне мреже изнад колосека, постављају табле за упозорење учесника у друмском саобраћају на високи напон у железничком контактном воду изнад колосека, чији је изглед дат у Прилогу 3, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Члан 8.

Место укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе у нивоу колосека планира се урбанистичким или просторним планом.

Члан 9.

При спајању (свођењу) путева на једно место укрштања железничке пруге и пута у нивоу колосека морају бити одабрани они путни прелази који су опремљени сигнално-сигурносним уређајима за обезбеђење саобраћаја на путном прелазу (аутоматским полубраницима или браницима), сигнално-сигурносним уређајима за давање светлосних саобраћајних знакова на путу или пут који прелази железничку пругу денивелисано надвожњаком или подвожњаком.

Ако ниједно од места укрштања железничке пруге и пута не испуњава услове из става 1. овог члана, укрштање се може извести на путном прелазу на којем постоји боља прегледност железничке пруге и зона потребне прегледности прописана овим правилником.

III. МЕРЕ ЗА ОСИГУРАЊЕ БЕЗБЕДНОГ САОБРАЋАЈА НА ПУТНИМ ПРЕЛАЗИМА

Члан 10.

Мере за осигурање безбедног саобраћаја на путним прелазима зависе од густине саобраћаја, прегледности железничке пруге, брзине вожње на прузи и путу и од месних услова у складу са законом којим се уређује безбедност и интероперабилност железнице.

Саобраћај на путним прелазима из става 1. овог члана обезбеђује се:

- 1) саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности;
- 2) светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу;
- 3) аутоматским полубраницима са светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу;
- 4) браницима и саобраћајним знацима на путу;
- 5) непосредним регулисањем саобраћаја на путном прелазу и посебним мерама, и
- 6) заштитним оградама и саобраћајним знацима или мимогизаницама и саобраћајним знацима на путним прелазима за пешаке и бициклисте.

Саобраћајни знаци на путу испред путних прелаза су знак:

- 1) који означава место на коме пут прелази преко железничке пруге у нивоу колосека, и
- 2) за ограничење брзине.

На путним прелазима опремљеним сигнално-сигурносним уређајима могу се инсталирати видео камере за визуелни надзор зоне путног прелаза, железничке имовине, заузетости коловоза и извршења безбедности саобраћаја, као и надзор свих учесника

саобраћаја на путном прелазу.

Члан 11.

Саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности врши се обезбеђење саобраћаја на месту укрштања железничке пруге и пута у нивоу колосека, ако је највећа допуштена брзина на прузи до 100 km/h, уколико се обезбеђење саобраћаја на путном прелазу не врши како је прописано чланом 10. став 2. тач. 2)-4) овог правилника.

Члан 12.

Обезбеђењем зоне потребне прегледности из члана 11. овог правилника, учесницима у друмском саобраћају се омогућава несметан и непрекинут видик на железничку пругу са обе стране пута, пешачке или бициклистичке стазе, ради правовременог уочавања наилазећих железничких возила на прузи тако да могу зауставити друмско возило и прекинути кретање пешака или бицикла пре него што ступе на железничку пругу, односно испред саобраћајног знака који означава место на коме пут прелази преко железничке пруге у нивоу колосека.

Члан 13.

Зона потребне прегледност на путном прелазу мери се по осе железничке пруге од њеног сечења са осом пута на једну и на другу страну железничке пруге и по осе пута од његовог сечења са осом железничке пруге на једну и на другу страну пута, према приказу одређивања зоне потребне прегледности за друмска возила у Прилогу 6, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део (у даљем тексту: Прилог 6).

Величина зоне потребне прегледности утврђује се на основу највеће допуштене брзине на железничкој прузи тако да се обезбеди да се друмска возила могу благовремено и сигурно зауставити испред саобраћајног знака којим се сигнализира место укрштања железничке пруге и пута односно да друмска возила могу безбедно извршити започети прелазак преко железничке пруге.

У зони потребне прегледности не могу се градити објекти и постројења, остављати предмети и материјали и не може постојати растине које би могло ометати прегледност, односно не могу се вршити радње које ометају прегледност железничке пруге са пута. Величина зоне прегледности не може бити разлог смањења највеће дозвољене брзине на прузи.

Одржавање зоне потребне прегледности врши се у делу пружног појаса железничке пруге и у зони потребне прегледности изван пружног појаса.

Висина зоне потребне прегледности обухвата простор, у висини између 1,0 и 2,5 m мерено изнад коте коловоза, изнад тачке на путу од које учесник у друмском саобраћају треба да има несметан и непрекинут поглед до тачке потребне видљивости на железничкој прузи, као и простор изнад тачке потребне видљивости на железничкој прузи у висини између 1,5 и 4 m мерено изнад горње ивице шине железничке пруге.

Члан 14.

Потребна прегледност одређује се према формули

$$L_{ppp} = AS = SC = t_{pdv} \cdot \frac{V_z}{3,6} (m)$$

где је:

L_{ppp} - дужина потребне прегледности с пута на железничку пругу (m);

t_{pdv} - укупно време потребно да друмско возило највеће допуштене дужине крене од тачке В (тачка испред саобраћајног знака који означава место на коме пут прелази преко железничке пруге) и својим задњим делом пређе границу слободног профила железничке пруге с друге стране путног прелаза (замишљена линија I нормална на осу пута) (s);

V_z - највећа допуштена брзина на железничкој прузи у зони путног прелаза (km/h).

Укупно време потребно да друмско возило највеће допуштене дужине пређе преко подручја путног прелаза, односно величина " t_{pdv} " одређује се према

$$t_{pdv} = t_a + t_v (s),$$

где је:

t_a - време потребно да друмско возило након покретања постигне $V_p = 4$ km/h уз претпостављено равномерно убрзано кретање (s);

t_v - време вожње друмског возила од постизања V_p до преласка линије I задњим делом (s).

Време потребно да друмско возило након покретања постигне V_p , односно величина " t_a " одређује се према

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

где је:

$V_p = 4$ km/h - брзина друмског возила на путном прелазу;

$a = 1$ m/s² - убрзање друмског возила (од тренутка покретања из тачке В до тренутка постизања V_p).

Време вожње друмског возила од постизања V_p до преласка линије I задњим делом (s) односно величина " t_v " одређује се према

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

где је:

m - удаљеност саобраћајног знака који означава место на коме пут прелази преко железничке пруге од осе железничке пруге мерена по осе пута (m);

n - удаљеност линије I од осе железничке пруге мерена по осе пута (m);

d - највећа дужина друмског возила, која износи 25 (m);

s - пут који друмско возило пређе од покретања из тачке В до постизања V_p (m);

V_p - брзина друмског возила на месту путног прелаза.

Ако је на путу који прелази железничку пругу дужина друмског возила ограничена или веће дужине, онда се та ограничена или већа дужина друмског возила узима као меродавна за прорачун.

Члан 15.

На путу испред путног прелаза поставља се саобраћајни знак за ограничење брзине, који уједно представља и почетак зоне потребне прегледности путног прелаза.

Саобраћајни знак за ограничење брзине поставља се на месту пута где почиње зона потребне прегледности (танка В) на даљини зауставног пута друмског возила, одређеном у Прилогу 5, Прилогу 6 и Прилогу 7, који су одштампани уз овај правилник и чине његов саставни део.

Члан 16.

Зона потребне прегледности са пешачке или бициклистичке стазе на железничку пругу постоји ако пешак или бициклиста на путном прелазу удаљеном 3 m од најближе шине железничког колосека има несметан видик на железничку пругу најмање на даљину која се одређује према

$$L_{ppps} = 1,5 \cdot V_{z \max} (m)$$

где је:

L_{ppps} - дужина потребне прегледности са пешачке или бициклистичке стазе на железничку пругу (m),

$V_{z \max}$ - највећа допуштена брзина на железничкој прузи у зони путног прелаза (km/h).

Дужина зоне потребне прегледности са стазе из става 1. овог члана на железничку пругу мери се по оси пружног колосека рачунајући од њеног седишта са осом стазе из става 1. овог члана на једну и другу страну, у складу са приказом одређивања зоне потребне прегледности дате у Прилогу 8, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Члан 17.

Ради најављивања учесницима у друмском саобраћају да се железничко возило приближава путном прелазу опремљеном саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности, железничко возило даје звучним уређајем (сиреном, пиштаљком и сл.) сигнални знак, у складу са прописом којим се уређују железнички сигнали.

Члан 18.

Ако се на путном прелазу који је опремљен саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности, не могу остварити или одржавати прописана видљивост зоне потребне прегледности, у складу са Прилогом 9, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део (у даљем тексту: Прилог 9), потребно је зону потребне прегледности обезбедити смањењем, односно ограничавањем највеће допуштене брзине на путу.

Ако се на путном прелазу који је опремљен саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности не могу остварити или одржавати прописана видљивост зоне потребне прегледности, у складу са Прилогом 9, ни на начин који је одређен ставом 1. овог члана, саобраћај на путним прелазима на магистралним и регионалним железничким пругама обезбеђује се како је прописано чланом 10. став 2. тач. 2)-4) овог правилника, а на манипулативним железничким пругама, индустријским железницама и индустријским колосецима како је прописано чланом 10. став 2. тачка 5) овог правилника.

Члан 19.

Светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу врши се обезбеђење саобраћаја на путним прелазима, и то:

1) магистралне железничке једноколосечне пруге са државним путевима II реда, општинским путевима и улицама, ако је на њима просечан проток од 250 до 2.500 друмских возила;

2) магистралне и регионалне железничке једноколосечне пруге и пута, ако је највећа допуштена брзина на прузи већа од 100 km/h, и

3) регионалне и локалне железничке једноколосечне пруге, индустријске железнице и индустријског колосека са путевима, ако се на путевима остварује саобраћај са просечним протоком већим од 3.000 друмских возила.

Светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу опремају се путни прелази за које се утврди да је то саобраћајно-технички оправдано применом топографских и месних услова.

Облици, димензије и начин уградње светлосног саобраћајног знака на путном прелазу прописани су српским стандардом SRPS Z.S2.580.

Члан 20.

Светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу обезбеђује се саобраћај само на месту укрштања једноколосечне железничке пруге и пута.

Члан 21.

Светлосни саобраћајни знак, када је активираан, према путу показује црвено трепћуће светло усмерено тако да је јасно видљиво са пута.

Члан 22.

Исправност светлосних саобраћајних знака на путном прелазу контролише се у поседнутом железничком службеном месту или контролним пружним сигналним на железничкој прузи.

Члан 23.

Светлосним саобраћајним знацима могу се додати звучни сигнали, у складу са прописима којима се уређује саобраћајна сигнализација на путевима и технички услови за сигнално-сигурносне уређаје, ради подстицања пажње и опрезности код учесника у друмском саобраћају.

Звучни сигнал се даје непрекидно, све време док светлосни саобраћајни знак показује црвено трепћуће светло.

Члан 24.

Аутоматским полубраницима са светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу, врши се обезбеђење саобраћаја на путним прелазима, и то:

1) магистралне железничке пруге са државним путевима I реда, као и II реда са друмским саобраћајем на прелазу преко железничке пруге са просечним протоком већим од 2.500 друмских возила;

2) магистралне и регионалне железничке пруге и пута, ако је највећа допуштена брзина на прузи већа од 120 km/h, и

3) осталих железничких пруга са путевима, ако је на путу просечан проток већи од 5.000 друмских возила.

Аутоматским полубраницима са светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу опремају се путни прелази за које се утврди да је то саобраћајно-технички оправдано.

Изглед, облик, димензије и уградња аутоматских полубраника и светлосних саобраћајних знакова на путном прелазу прописани су српским стандардом SRPS Z.S2.150.

Члан 25.

Обезбеђење саобраћаја на путним прелазима врши се аутоматским полубраницима са светлосним саобраћајним знацима, ако је

на колосеку изграђен посебан сигнално-сигурносни уређај за путне прелазе, као и ако су на путу постављени саобраћајни знаци.

Аутоматским полубраницима се обуставља саобраћај на десној колосезној траци пута, односно на десној половини колосеза пута испред путног прелаза, са обе стране железничке пруге.

Аутоматски полубраници се постављају у комбинацији са аутоматским светлосно-саобраћајним знацима, који у свом саставу имају уређаје који их аутоматски постављају у спуштени или подигнути положај и саобраћајним знацима на путу.

Аутоматским полубраницима и светлосним знацима могу се придодати звучни сигнали, у складу са прописима којим се уређује саобраћајна сигнализација на путевима и технички услови за сигнално-сигурносне уређаје.

Члан 26.

Аутоматски полубраници обезбеђују саобраћај тако што:

1) се аутоматски спуштају у хоризонталан положај по напласку железничких возила на укључне делове уређаја и подигну у вертикалан положај преласком последње осовине железничког возила преко искључних делова уређаја;

2) су са аутоматским светлосним саобраћајним знацима на путу у таквој зависности, да се црвено светло појави напласком железничком возила на укључне делове уређаја пре почетка спуштања аутоматских полубраника у хоризонталан положај, а угаси када се аутоматски полубраник подигне у вертикалан положај;

3) се аутоматски полубраници одмах спусте у хоризонталан положај којим се забрањује саобраћај друмских возила, осим ако техничким решењем уређаја није одређено другачије, у случају нестанка електричне енергије или другог квара који онемогућава њихово аутоматско функционисање, и

4) се контрола положаја и исправност аутоматских полубраника остварују у поседнутом службеном месту или контролним пружним сигнацима на прузи.

Члан 27.

На путном прелазу преко два или више колосека железничке пруге, саобраћај се обезбеђује једним сигнално-сигурносним уређајем, који има аутоматске полубранике и уређаје за давање светлосних саобраћајних знака на обе стране железничке пруге.

Члан 28.

Пре спуштања аутоматског полубраника, учесници у друмском саобраћају правовремено се обавештавају светлосним саобраћајним знацима и звучним сигнацима (уколико су исти уграђени). Време обавештавања да предстоји спуштање аутоматских полубраника не може бити краће од 15 секунди.

Члан 29.

Аутоматски полубраници и светлосни саобраћајни знаци постављају се најмање на 3 m од спољне шине, са обе стране железничке пруге.

Члан 30.

Браницима и саобраћајним знацима на путу врши се обезбеђење саобраћаја на путном прелазу у насељеном месту и на другим местима где је то саобраћајно-технички оправдано.

Браником се друмски саобраћај затвара преко целе ширине пута када се железничка возила приближавају путном прелазу.

Изглед, облик, димензије и уградња браника на путном прелазу прописани су српским стандардом SRPS Z S2 150.

Члан 31.

Обезбеђење саобраћаја уређајима са браницима и саобраћајним знацима на путу врши се на местима где је то саобраћајно-технички оправдано.

Друмски саобраћај на целој ширини колосеза пута испред колосека, са обе стране железничке пруге, затвара се браником.

Затварање из става 2. овог члана врши се браницима према редовном положају, браницима према начину погона (на електрични погон и на механички погон) и браницима према месту управљања (којима се управља из даљине и на лицу места).

Браници према редовном положају из става 3. овог члана су:

1) подигнути, односно у положају да редовно дозвољавају друмски саобраћај, а са њима се рукује односно постављају се попречно на осу пута (спуштају) само када се железничко возило приближава путном прелазу;

2) у положају да су редовно постављени попречно на осу пута и не дозвољавају друмски саобраћај (спуштени), а са њима се рукује, односно постављају да се дозвољава саобраћај друмских возила (подижу) на захтев учесника у друмском саобраћају, али само када нема саобраћаја железничких возила на железничкој прузи;

3) у положају да су редовно постављени попречно на осу пута и не дозвољавају друмски саобраћај (спуштени), закључани браници, постављају се искључиво на путним прелазима који служе за потребе одређених носиоца права коришћења пута који сами откључавају и закључавају бранике приликом прелазења преко путног прелаза и враћају га у редован положај.

Члан 32.

Спуштање и подизање браника, врши се давањем појединачних команди или ручно.

Ако се руковагац браника налази на месту одакле се не виде браници, поставља се уређај за давање светлосних и звучних знакова на путу којима се учесници у саобраћају на путу упозоравају о спуштању браника.

На браницима према путу постављају се црвена светла у складу са стандардом из члана 19. овог правилника.

Члан 33.

Браници који су у свом редовном положају спуштени могу се користити на путним прелазима са друмским саобраћајем са просечним протоком мањим од 250 друмских возила и са интензивним железничким саобраћајем.

Члан 34.

Непосредним регулисањем саобраћаја на путном прелазу и посебним мерама врши се обезбеђење саобраћаја на путним прелазима у случају:

1) кретања железничких возила на манипулативним железничким пругама и индустријским колосецима;

2) квара или привремене неупотребљивости светлосног саобраћајног знака, аутоматског полубраника или браника.

Члан 35.

Ако настане квар или привремена неупотребљивост сигнално-сигурносног уређаја на путном прелазу, саобраћај на путном прелазу обезбеђује се применом једне од следећих посебних мера:

1) расположивим техничким средствима и сигналном опремом руковањем на лицу места, односно како је то одређено техничким решењем сигнално-сигурносног уређаја за стање квара, ако за то постоје услови;

2) овлашћени радник управљача железничке инфраструктуре поседна путни прелаз и непосредно регулише саобраћај давањем ручних саобраћајних знака (заставицом) према друмским возилима, у складу са прописима којима се регулише безбедност саобраћаја на путевима;

3) железничко возило се зауставља испред путног прелаза уз давање сигналног знака прописаног чланом 17. овог правилника, а када се увери да су се друмска возила зауставила испред путног прелаза код сигналног знака који означава место преласка пута преко железничке пруге, железничко возило лагано и пажљиво наставља вожњу, а друмска возила настављају вожњу по напуштању железничког возила, односно последњег возила у возу подручја путног прелаза.

Посебне мере из тачке 1. овог члана предузимају се одмах по настанку квара или привремене неупотребљивости сигнално-сигурносног уређаја на путном прелазу.

Члан 36.

Ако квар или привремена неупотребљивост сигнално-сигурносног уређаја на путном прелазу траје дуже од 84 часа, обезбеђује се одвијање саобраћаја на путном прелазу једном од посебних мера из члана 35. став 1. тач. 1) и 2) овог правилника и означавају се

да су у квару или привремено неупотребљиви светлосни знакови, аутоматски полубраници и браници.

У случајевима из става 1. овог члана предузимају се следеће мере:

- 1) правовремено се дефинише начин означавања светлосних знакова, аутоматских полубраника и браника да су исти у квару или привремено неупотребљиви;
- 2) врши се привремено означавање браника, аутоматских полубраника или светлосних саобраћајних знакова на путу да не важе за учеснике у друмском саобраћају (замрачивање, постављање црних пластичних фолија, заротирање сигнализације, демонтирање и слично);
- 3) тражи се да се привремено извршење прилагођавања саобраћајних знакова на путу испред путног прелаза опремљеног са светлосним знацима, аутоматским полубраницима и браницима који су у квару или привремено неупотребљиви, као и да се по успостављању редовног стања поново постави редовни саобраћајни знаци на путу.

Члан 37.

Заштитним оградама и саобраћајним знацима или мимоглазницама и саобраћајним знацима на путним прелазима за пешаке и бицикliste обезбеђује се саобраћај на месту укрштања једнокопосечне железничке пруге са пешачком или бицикlistичком стазом.

Средствима из става 1. овог члана могу се додати и светлосни саобраћајни знаци, аутоматски полубраници са светлосним саобраћајним знацима или браници.

Члан 38.

Путни прелаз за пешачки или бицикlistички саобраћај из члана 37. овог правилника преко железничког копосека планирају се и граде у складу са саобраћајно-техничким потребама.

На прелазу пешачке или бицикlistичке стазе преко железничке пруге пешак или бицикlista треба да пропусти железничко возило које се креће по железничкој прузи.

На путним прелазима који су предвиђени за пешачки или бицикlistички саобраћај, као и на деловима путних прелазана на којима су поред коловоза пута издвојене као посебни грађевински објекти пешачке или бицикlistичке стазе, постављају се мимоглазнице на стази са заштитним оградама уз железничку пругу, израђује се пешачка или бицикlistичке стаза преко копосека у нивоу горње ивице шине копосека која има ширину мимоглазнице.

Пешачка или бицикlistичке стаза се гради преко целе ширине копосека између мимоглазница и заштитних ограда са обе стране железничке пруге.

Заштитне ограде и мимоглазнице и постављају се на пешачкој или бицикlistичкој стази са обе стране железничке пруге, а ширина пролаза кроз заштитну ограду и мимоглазницу обезбеђује пролаз два реда пешака, односно два реда бицикlista, што је дато у Прилогу 4, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део (у даљем тексту: Прилог 4).

Конструкција мимоглазнице изводи се од челичних црви пречника најмање 8 cm, висине 100 cm са ширином стазе најмање 160 cm.

Најмања удаљеност од ближе шине спољног копосека на железничкој прузи до најближе ивице конструкције мимоглазнице и заштитне ограде износи 3 m.

Мимоглазнице се боје црвено-бело, са наизменичним пољима дужине 25 cm.

На пешачком прелазу преко железничке пруге, осим мимоглазница које омогућују пешацима да безбедно прелазе железничку пругу, уз мимоглазницу се постављају додатне усмеравајуће ограде висине од најмање 100 cm и потребне дужине, паралелно уз железничку пругу, тако да се онемогући прелаз пешака преко железничке пруге изван мимоглазница.

Поред мимоглазнице и заштитне ограде, односно пешачких или бицикlistичких стаза, постављају се саобраћајни знаци који означавају место на коме стаза прелазана преко железничке пруге у нивоу копосека и упозорење да железничка возила на прузи имају право превенства пролаза.

Члан 39.

Ако је путни прелаз за пешаке или бицикliste у саставу путног прелазана пута и исти чине једну целину, истовремено се обезбеђује саобраћај како је прописано чланом 10. став 2. тач. 1)-4) и 6) овог правилника.

Ако је путни прелаз опремљен како је прописано чланом 10. став 2. тач. 2)-4) и 6) овог правилника, саобраћајна сигнализација за друмски саобраћај на путу примењује се и за пешачки или бицикlistички саобраћај на истом путном прелазу.

Члан 40.

Путни прелаз пешачке или бицикlistичке стазе преко копосека изводи се под углом од 90° у односу на осу копосека. На свим пешачким и бицикlistичким стазама испред путног прелазана постављају се заштитне ограде са мимоглазницама у складу са Прилогом 4.

Изузетно од става 1. овог члана, у случају када се на путном прелазу укршта железничка пруга и пут који има и пешачке или бицикlistичке стазе, под углом мањим од 90°, конструкција мимоглазнице и заштитне ограде испред пешачког прелазана преко железничке пруге изводе се према углу укрштања коловоза пута односно улице и железничке пруге.

IV. ИЗУЗЕТНИ СЛУЧАЈЕВИ

Члан 41.

Размак између два укрштања железничке инфраструктуре и пута може да буде мањи од 2.000 m на подручју насељених места, на местима просторне ограничености, на месту неповољне конфигурације терена или због потребе изградње обилазних и спојних путева у дужини већој од 4.000 m, и то:

- 1) на магистралним железничким пругама до 1.500 m;
- 2) на регионалним железничким пругама до 700 m;
- 3) на локалним железничким пругама и пругама индустријских железница до 500 m;
- 4) на индустријским копосецима до 100 m, односно према месним условима, и
- 5) на свим железничким пругама ради реализације пројекта од посебног значаја за Републику Србију, према месним условима.

V. ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 42.

Даном ступања на снагу овог правилника престаје да важи Правилник о начину укрштања железничке пруге и пута ("Службени лист СРЈ", број 72/99).

Члан 43.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику Републике Србије".

Број 110-00-100/2016-01

У Београду, 26. октобра 2016. године

Министар,
проф др Зорана Михајловић, с.р.

НАПОМЕНА РЕДАКЦИЈЕ: Прилоге у PDF формату можете преузети кликом на следећи линк:

Прилози