

Pravilnik o načinu ukrštanja železničke pruge i puta

Pravilnik je objavljen u "Sl. listu SRJ", br. 72/99.

NAPOMENA: Ovaj pravilnik se primenjuje od 25. decembra 1999. god.

I. OSNOVNA ODREDBA

Član 1.

Ovim pravilnikom uređuje se način ukrštanja železničke pruge i puta, određuju se mesta na kojima se može izvesti ukrštanje železničkih pruga i puteva i mere koje se moraju preduzeti za obezbeđenje bezbednog odvijanja saobraćaja na putnim prelazima.

II. NAČIN UKRŠTANJA ŽELEZNIČKE PRUGE I PUTA

Član 2.

Ukrštanje železničke pruge i puta može se izvršiti na dva načina i to: van nivoa (podvožnjakom i nadvožnjakom) i u nivou.

Ukrštanje železničke pruge i puta mora se izvršiti van nivoa ako je saobraćaj motornih vozila na putu vrlo gust ili ako je učestao železnički saobraćaj.

Pod vrlo gustim saobraćajem motornih vozila na putu, na mestima ukrštanja železničke pruge sa putem, podrazumeva se prolaz više od 7.000 motornih vozila u toku 24 sata.

Pod učestalim železničkim saobraćajem na jednokolosečnoj pruzi podrazumeva se prolaz više od 120 vozova, a na dvokolosečnoj pruzi 250 vozova u toku u 24 sata.

Član 3.

Gustinu i učestalost saobraćaja iz člana 2. st. 3. i 4. ovog pravilnika na putnim prelazima određuju železnička transportna preduzeća koja obavljaju železnički saobraćaj, preduzeća za puteve, druga preduzeća, odnosno organi koji upravljaju putevima i nadležni organi unutrašnjih poslova.

Član 4.

Proveravanje gustine saobraćaja u smislu ovog pravilnika vrši se svake treće godine, a izuzetno i pre isteka tog roka, na zahtev zainteresovanih subjekata iz člana 3. ovog pravilnika radi obezbeđivanja bezbednosti saobraćaja na putnim prelazima u skladu sa nastalim promenama.

Član 5.

Za obezbeđenje saobraćaja na putnim prelazima, zavisno od preglednosti pruge i puta na mestu ukrštanja (trougao preglednosti), namene pruge, vrste puta, gustine saobraćaja, najveće dopuštene brzine, dužine putnog prelaza i slobodnog prostora iznad putnog prelaza, moraju se sprovesti mera bezbednosti propisane ovim pravilnikom.

Član 6.

Putni prelazi u nivou osiguravaju se na jedan od sledećih načina, i to:

- 1) saobraćajnim znakovima na putu i trouglom preglednosti;
- 2) svetlosnim saobraćajnim znakovima i saobraćajnim znakovima na putu;
- 3) polubranicima sa svetlosnim saobraćajnim znakovima i saobraćajnim znakovima na putu;
- 4) branicima i saobraćajnim znakovima na putu;
- 5) neposrednim regulisanjem saobraćaja na putnom prelazu i posebnim merama u određenim slučajevima;

6) ogradama ili drugim uređajima na putnim prelazima za pešake i bicikliste.

Član 7.

Osiguranje putnih prelaza u nivou na način predviđen u članu 6. tačka 5. ovog pravilnika vrši se samo u slučajevima i na putnim prelazima za koje je to propisano.

III. ODREĐIVANJE MESTA UKRŠTANJA

Član 8.

Mesto ukrštanja železničke pruge sa putem u nivou određuje se zavisno od konfiguracije terena i mesnih prilika (uslova) na mestu ukrštanja.

Član 9.

Na magistralnim železničkim prugama na kojima je najveća dopuštena brzina do 100 km/h razmak između dva uzastopna (susedna) putna prelaza ne može biti manji od 2.000 m, a na magistralnim prugama na kojima je najveća dopuštena brzina veća od 100 km/h razmak između dva uzastopna putna prelaza ne može biti manji od 2.500 m.

Na ostalim železničkim prugama razmak između dva uzastopna putna prelaza ne može biti manji od 1.000 m.

Izuzetno od odredaba st. 1. i 2. ovog člana, razmak između dva uzastopna putna prelaza može biti i manji, ako je zbog nepovoljnih terenskih uslova izgradnja spojnih puteva znatno otežana i ako je njihova dužina veća od 4.500 m, i to:

- 1) u slučajevima iz stava 1. ovog člana razmak ne može biti manji od 1.500 m, odnosno 2.000 m;
- 2) u slučaju iz stava 2. ovog člana razmak ne može biti manji od 700 m.

Član 10.

Pri izgradnji spojnih puteva širina i tip spojnog puta moraju biti isti kao i kod puta koji se spaja (svodi).

Član 11.

Pri spajanju dva ili više putnih prelaza na zajedničko mesto ukrštanja sa železničkom prugom, mora se odabrati onaj putni prelaz koji je osiguran uređajima za zatvaranje putnog prelaza ili uređajima za davanje svetlosnih zvučnih znakova ili put koji prelazi prugu nadvožnjakom ili podvožnjakom.

Ako ni jedan od putnih prelaza ne ispunjava uslove iz stava 1. ovog člana, ukrštanje se mora izvesti na putni prelaz sa kojeg postoji preglednost železničke pruge propisana ovim pravilnikom.

Član 12.

Putni prelaz mora biti izgrađen tako da se železnički i drumski saobraćaj preko njega odvija uredno i bezbedno i da drumska vozila mogu brzo i lako prelaziti železničku prugu.

Kolovoz puta na putnom prelazu mora biti u istom nivou s gornjom ivicom šina u dužini od najmanje 3m, s obe strane pruge, mereno od ose koloseka, odnosno od ose krajnjih koloseka, kada put prelazi preko dva ili više koloseka.

Sa obe strane pruge put može biti u nagibu najviše do 3% na dužini od najmanje 20 m.

Putni prelaz u nivou mora biti po pravilu izveden pod uglom od 90 o ali ne manjim od 60o u odnosu na železničku prugu (Prilog 1 - slika 1 i 2).

Putevi sa zemljanim kolovozom, na mestu ukrštanja sa prugom u nivou, moraju biti sa savremenim kolovozom u dužini od najmanje 20 m sa obe strane krajnjih koloseka.

IV. MERE ZA OBEZBEĐENJE BEZBEDNOG ODVIJANJA SAOBRAĆAJA

1. Putni prelazi sa saobraćajnim znakovima na putu i trouglovima preglednosti

Član 13.

Svako ukrštanje puta i železničke pruge u nivou (putni prelaz) koji nije osigurano uređajima za zatvaranje drumskog saobraćaja (branici ili polubranici) ili uređajima za davanje svetlosnih i zvučnih znakova, mora imati dovoljnu preglednost i saobraćajne znakove i signalne oznake predviđene propisima o bezbednosti drumskog i železničkog saobraćaja.

Član 14.

Na putnom prelazu koji je osiguran saobraćajnim znakovima na putu mora biti obezbeđena preglednost (trougao preglednosti) kojom se učesnicima u drumskom saobraćaju pod normalnim uslovima omogućava nesmetan vidik na železničku prugu s obe strane puta radi pravovremenog uočavanja voza, odnosno njegovih čeonih signala noću, a i danju u uslovima smanjene vidljivosti, tako da se mogu bezbedno zaustaviti ispred saobraćajnog znaka "Andrejin krst".

Član 15.

Preglednost železničke pruge sa obe strane putnog prelaza određuje se trouglom preglednosti. Veličina trougla preglednosti zavisi od vrste puta, konstrukcije kolovoza, brzine kretanja drumskih vozila i najveće dopuštene brzine na železničkoj pruzi.

Član 16.

Trougao preglednosti je prostor iznad površine ograničene linijama koje čine trouglovi: ASK, BSK, CSK i DSK (Prilog II - slike 3 do 6).

Tačke A, B, C i D nalaze se u osi kolovoza puta, od koje počinje preglednost putnog prelaza, a na dužini zaustavnog puta drumskog vozila. Tačka S nalazi se u osi koloseka železničke pruge od koje počinje odsek približavanja voza putnom prelazu. Tačka K nalazi se u preseku osa koloseka železničke pruge i osa kolovoza puta koji se međusobno seku, a kod dvokolosečne ili višekolosečne pruge tačke K i S nalaze se u osi bližeg koloseka železničke pruge.

Član 17.

Dovoljna preglednost železničke pruge sa javnog puta, osim sa ulica u naselju i lokalnih puteva, postoji ako učesnici u drumskom saobraćaju, krećući se od tačke A koja se nalazi na udaljenosti najmanje 33 m od saobraćajnog znaka "Andrejin krst", za sve vreme kretanja mogu videti železničku prugu s obe strane putnog prelaza na najmanjoj dužini četvorostruke najveće dopuštene brzine na železničkoj pruzi (4 V max), na mestu ukrštanja, izražene u metrima računajući od preseka ose bližeg koloseka železničke pruge i ose puta (tačka K) (Prilog II - slika 3).

Udaljenost od 33 m iz stava 1. ovog člana predstavlja dužinu zaustavnog puta drumskog vozila kod brzine kretanja od 30 km/h.

Član 18.

Dovoljna preglednost železničke pruge sa lokalnog puta postoji ako učesnici u drumskom saobraćaju krećući se od tačke B, koja se nalazi na udaljenosti od najmanje 18 m od saobraćajnog znaka "Andrejin krst", za sve vreme kretanja mogu videti železničku prugu s obe strane putnog prelaza na najmanjoj dužini petostruke najveće dopuštene brzine na železničkoj pruzi (5 V max), na mestu ukrštanja, izražene u metrima računajući od preseka ose bližeg koloseka železničke pruge i ose puta (tačka K) (Prilog II - slika 4).

Udaljenost od 18 m iz stava 1. ovog člana predstavlja dužinu zaustavnog puta drumskog vozila kod brzine kretanja od 20 km/h.

Član 19.

Dovoljna preglednost železničke pruge sa ulica u naselju i sa nekategorisanih i zemljanih puteva postoji ako učesnici u drumskom saobraćaju krećući se od tačke S, koja se nalazi na udaljenosti najmanje osam metara od saobraćajnog znaka "Andrejin krst", za sve vreme kretanja mogu videti železničku prugu s obe strane putnog prelaza na najmanjoj dužini petostruke najveće dopuštene brzine na železničkoj pruzi (5 V max), na mestu ukrštanja, izražene u metrima računajući od preseka ose bližeg koloseka železničke pruge i ose puta (tačka K) (Prilog II - slika 5).

Udaljenost od najmanje osam metara iz stava 1. ovog člana predstavlja dužinu zaustavnog puta drumskog vozila kod brzine kretanja od 10 km/h.

Član 20.

Dovoljna preglednost železničke pruge sa pešačkog prelaza postoji ako pešak stojeći tri metra ispred najbliže šine železničkog koloseka pogledom na železničku prugu levo i desno neprekidno vidi prugu najmanje u dužini jednoipostruke vrednosti najveće dopuštene brzine iz železničkoj pruzi (1,5 V max), na mestu ukrštanja, izražene u metrima računajući od preseka ose bližeg koloseka železničke pruge i ose puta (tačka K) (Prilog II - slika 6).

Član 21.

Na putu ispred putnog prelaza mora se postaviti propisani saobraćajni znak "Ograničenje brzine" koji ujedno predstavlja i početak preglednosti putnog prelaza.

Saobraćajni znak "Ograničenje brzine" mora se postaviti na putu na mestu gde počinje trougao preglednosti (tačka A, B i C) na daljini zaustavnog puta drumskog vozila određenoj u čl. 17, 18. i 19. ovog pravilnika.

Član 22.

Radi najavljivanja učesnicima u drumskom saobraćaju da se voz približava putnom prelazu obezbeđenom trouglovima preglednosti, mora se zvučnim uređajem (pištaljkom, sirenom i sl.) sa lokomotive, motornih kola, odnosno drugog železničkog vozila koje se kreće sopstvenim pogonom dati signalni znak "pazi" kod tačke na železničkoj pruzi u kojoj je utvrđen početak vidljivosti sa pruge.

Lokomotive, motorna kola i druga železnička vozila sa sopstvenim pogonom, koja se približavaju putnom prelazu obezbeđenom trouglovima preglednosti, moraju noću, a i danju pod uslovima slabe vidljivosti (magla, kiša, vejavica), imati upaljene čeonе svetlosne signale.

Na železničkoj pruzi sa obe strane putnog prelaza, na kome se saobraćaj obezbeđuje saobraćajnim znakovima na putu i trouglovima preglednosti, ugrađuju se ispred putnog prelaza pružne opomenice, i to:

- 1) na magistralnim železničkim prugama na udaljenosti od najmanje 500 m od sredine putnog prelaza;
- 2) na ostalim železničkim prugama na udaljenosti od najmanje 200 m od sredine putnog prelaza.

Član 23.

Ako se na putnim prelazima iz člana 15. ovog pravilnika ne mogu ostvariti propisani trouglovi preglednosti ili se preglednost u prostoru trougla preglednosti ne može održati, obezbeđenje saobraćaja mora se vršiti svetlosnim saobraćajnim znacima, branicima ili kombinacijom svetlosnih saobraćajnih znakova i polubranika (tehnička sredstva osiguranja), odnosno posebni merama u organizaciji i vršenju saobraćaja preko putnog prelaza.

Član 24.

Na putnom prelazu u prostoru trougla preglednosti preglednost železničke pruge s obe strane putnog prelaza mora biti trajno osigurana. U tu svrhu u prostoru trougla preglednosti ne smeju se graditi objekti i postrojenja, postavljati predmeti i saditi rastinje koje bi moglo smetati preglednosti, a samoniklo rastinje mora se sečom uklanjati iz područja trougla preglednosti.

Član 25.

Osiguranje putnih prelaza sa saobraćajnim znakovima na putu i trouglovima preglednosti može se primeniti samo na delovima pruge čija je najveća dopuštena brzina na pruzi do 100 km/h.

2. Putni prelazi sa svetlosnim saobraćajnim znakovima i saobraćajnim znakovima na putu

Član 26.

Obezbeđenje saobraćaja na putnim prelazima vrši se svetlosnim saobraćajnim znakovima kojima se najavljuje približavanje voza i odgovarajućim signalima na pruzi.

Član 27.

Ako se uređaji za davanje svetlosnih 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 redovnih izvora.

Član 28.

Svetlosni saobraćajni znak kada je aktiviran mora prema putu pokazivati crveno trepćuće svetlo usmereno tako da je vidljivo sa puta na udaljenosti od najmanje 50 m.

Svetlosni saobraćajni znaci na putnim prelazima, moraju imati dva crvena svetla koja se naizmenično pale i gase u jednakim vremenskim razmacima po 60 puta u minuti (trepćuće svetlo) kada je signal aktiviran od voza koji se približava putnom prelazu.

Oblik i mera svetlosnih saobraćajnih znakova moraju biti u skladu sa jugoslovenskim standardima.

Član 29.

Svetlosni saobraćajni znak mora imati jedan od kontrolnih uređaja, i to:

- 1) na pruži kontrolni svetlosni signal postavljen na propisnoj udaljenosti iza uređaja za uključenje, ili
- 2) u prostoriji stanice, odnosno drugog mesta sa kojeg se upravlja saobraćajem, koji pokazuje stanje ispravnosti uređaja za osiguranje putnog prelaza.

Član 30.

Uređajima za davanje svetlosnih saobraćajnih znakova mogu biti pridodati i uređaji za davanje dopunskih zvučnih znakova radi podsticanja pažnje i opreznosti kod učesnika u drumskom saobraćaju.

Član 31.

Svetlosnim saobraćajnim znakovima i saobraćajnim znakovima na putu osiguravaju se putni prelazi i to na mestima ukrštanja:

- 1) magistralne železničke pruge sa regionalnim i lokalnim putevima;
- 2) magistralne železničke pruge i puta na kojoj je najveća dopuštena brzina veća od 100 km/h;
- 3) ostalih železničkih pruga sa putevima koji imaju u toku 24 sata veću gustinu od 3.000 vozila.

3. Putni prelazi sa automatskim polubranicima i svetlosnim saobraćajnim znakovima

Član 32.

Polubranikom se zatvara saobraćaj na desnoj kolovoznoj traci, odnosno na desnoj polovini kolovoza puta ispred putnog prelaza sa obe strane železničke pruge.

Polubranici se postavljaju samo u kombinaciji sa automatskim svetlosnim signalima i moraju imati uređaje koji ih automatski postavljaju u zatvoreni ili otvoreni položaj i u funkcionalnom pogledu moraju da čine jednu celinu sa svetlosnim saobraćajnim znakovima.

Član 33.

Polubranici moraju ispunjavati sledeće uslove:

- 1) da se automatski spuštaju u zatvoreni položaj kada se voz približava putnom prelazu i podignu u potpuno otvoreni položaj kada je voz prošao preko putnog prelaza;
- 2) da sa automatskim svetlosnim saobraćajnim znakovima u takvoj zavisnosti, da se crveno svetlo pojavi u određeno vreme pre početka njegovog spuštanja u zatvoreni položaj (vreme predzvonjenja), a ugasi kada se podigne u potpuno otvoreni položaj;
- 3) da se automatski spuste u zatvoreni položaj u slučaju nestanka električne energije ili drugog kvara koji onemogućava njegovo automatsko funkcionisanje;
- 4) da se kontrola položaja i ispravnost ostvaruje u posednutom službenom mestu ili na kontrolnim pružnim signalima.

Član 34.

Na putnom prelazu preko dva ili više koloseka železničke pruge, putni prelaz osigurava se samo s jednim uređajem za zatvaranje putnog prelaza ili uređajem za davanje svetlosnih i zvučnih signala na svakoj strani železničke pruge.

Uređaji iz stava 1. ovog člana moraju biti tako izvedeni da se uključuju prilikom nailaska voza bilo po kojem koloseku pruge.

Ako se na dvokolosečnoj pruzi posle izvršene vožnje voza preko isključenih tačaka polubranici već dižu, a sa suprotne strane nailazi drugi voz, mora biti omogućeno da se polubranici potpuno dignu i ponovo spuste tek nakon vremena predzvonjenja. U slučaju da su polubranici spušteni, nailaskom drugog voza na uključne tačke oni moraju ostati zatvoreni.

Član 35.

Pre zatvaranja putnog prelaza za prolaz drumskih vozila preko železničke pruge, učesnici u drumskom saobraćaju moraju se pravovremeno obavestiti svetlosnim saobraćajnim znakovima a po mogućnosti i zvučnim znacima. Vreme obavještanja o zabrani prelaza preko železničke pruge (vreme predzvonjenja), određuje se zavisno od dužine putnog prelaza, najveće dopuštene brzine na železničkoj pruzi i najveće dozvoljene brzine kretanja drumskog vozila, i ne može biti kraće od 15 sekundi.

Član 36.

Ako se putni prelaz osigurava uređajima za zatvaranje putnog prelaza (polubranicima) ti uređaji ili delovi uređaja moraju biti udaljeni od najbliže šine železničkog koloseka najmanje tri metra, a u izuzetnim slučajevima 2,5 m.

Član 37.

Na putnim prelazima moraju se postaviti uređaji za njihovo zatvaranje (polubranici), i to na mestima ukrštanja:

- 1) magistralne železničke pruge sa magistralnim, odnosno regionalnim putevima;
- 2) magistralne železničke pruge i puta na kojoj je najveća dopuštena brzina veća od 120 km/h;
- 3) ostalih železničkih pruga sa putevima koji imaju u toku 24 sata veću gustinu od 5.000 vozila.

Polubranici iz stava 1. ovog člana moraju biti izvedeni u kombinaciji s uređajima za davanje svetlosnih i po mogućnosti zvučnih znakova.

4. Putni prelazi sa branicama i saobraćajnim znakovima na putu

Član 38.

Branikom se zatvara drumski saobraćaj na celoj širini kolovoza puta ispred putnog prelaza sa obe strane železničke pruge.

Branici mogu biti:

1) prema načinu pogona:

- branici na električni pogon,
- branici na mehanički pogon;

2) prema načinu upravljanja:

- branici kojima se upravlja iz daljine, - branici kojima

se upravlja na licu mesta;

3) prema osnovnom položaju:

- branici koji su otvoreni i sa njima se drumski saobraćaj zatvara samo kada se voz približava putnom prelazu,
- branici koji su zatvoreni, a otvaraju se na zahtev učesnika u drumskom saobraćaju,

- branici koji su zatvoreni i zaključani, a otključavaju odnosno zaključavaju ih i koriste određeni ovlašćeni korisnici (zaključani branici).

Član 39.

Obezbeđenje saobraćaja branicima primenjuje se naročito na putnim prelazima u blizini velikih naselja, a može se vršiti i na svim drugim putnim prelazima ako se oceni da prema mesnim prilikama treba drumski saobraćaj zatvarati preko cele širine puta kada se voz približava putnom prelazu.

Član 40.

Zatvaranje i otvaranje branika po pravilu se vrši ručno.

Ako se rukovalac branika nalazi na mestu odakle se ne vide branici mora se postaviti uređaj za davanje svetlosnih znakova ili uređaj za davanje zvučnih znakova kojima se učesnici u saobraćaju na putu upozoravaju o spuštanju branika.

Ako se branici automatski zatvaraju i otvaraju nailaskom voza na putnom prelazu mora se postaviti uređaj za davanje svetlosnih znakova i uređaj za davanje zvučnih znakova kojima se učesnici u saobraćaju na putu upozoravaju o spuštanju branika.

Na sredini branika u pravcu ose puta postavlja se trepćuće crveno svetlo. Kod branika na mehanički pogon umesto crvenog trepćućeg svetla može biti mirno crveno svetlo.

Član 41.

Branici koji su u svom osnovnom položaju zatvoreni mogu se koristiti samo na putnim prelazima sa malom gustom drumskog saobraćaja i sa jako frekventnim železničkim saobraćajem.

Član 42.

Branici koji se u osnovnom položaju drže zatvoreni a poslužuju se iz daljine, moraju imati pozivni uređaj pomoću kojeg učesnici u drumskom saobraćaju mogu zatražiti da se branik otvori i da se propuste preko putnog prelaza.

Zaključani branici postavljaju se na putnim prelazima koji služe isključivo za potrebe određenog nosioca ili više određenih nosilaca prava korišćenja puta koji sami otključavaju i zaključavaju branike prilikom prelaženja preko putnog prelaza, po prethodno dobijenoj saglasnosti od ovlašćenog železničkog radnika.

Železnička transportna preduzeća i nosioci prava korišćenja puta određuju način korišćenja putnog prelaza iz stava 2. ovog člana.

5. Putni prelazi sa posebnim merama

Član 43.

Na putnim prelazima koji se nalaze na prugama industrijskih železnica ili na industrijskim kolosecima, obezbeđenje saobraćaja može se vršiti trouglovima preglednosti, svetlosnim saobraćajnim znakovima, polubranicima kombinovanim sa svetlosnim saobraćajnim znakovima i branicima, i to:

- 1) ako se železnički saobraćaj tako organizuje i vrši da se voz zaustavi pred putnim prelazom i vožnja nastavi tek kada je obezbeđena nesmetanost prolaženja;
- 2) ako na putnom prelazu ovlašćeni i u tu svrhu osposobljeni radnik neposredno reguliše drumski saobraćaj.

Član 44.

U slučaju kvara ili oštećenja na svetlosnom saobraćajnom znaku, koji je prouzrokovao nestanak crvenog svetla, ili u slučaju kvara ili oštećenja na polubranicima ili branicima, koji se ne mogu spustiti radi zatvaranja drumskog saobraćaj, kada se voz približava putnom prelazu ili na drugi način ne mogu služiti svojoj nameni, železničko transportno preduzeće je dužno da na putnom prelazu obezbedi zaustavljanje drumskog saobraćaja za vreme prolaska voza.

Ako je u slučaju kvara ili oštećenja na svetlosnom saobraćajnom znaku ili na braniku ili na polubraniku neophodno da se reguliše drumski saobraćaj na putnom prelazu sa jako frekventnim saobraćajem drumskih vozila, koji se nalazi u naselju ili u neposrednoj blizini

naselja, železničko transportno preduzeće obavestiće o tome nadležni organ unutrašnjih poslova radi preduzimanja odgovarajućih mera.

Član 45.

Putne prelaze, po pravilu, treba osvetliti noću zaklonjenim izvorom svetla.

6. Putni prelazi za pešake i bicikliste sa ogradama ili drugim uređajima

Član 46.

Na putnim prelazima koji su predviđeni isključivo za pešački i biciklistički saobraćaj i na delovima putnih prelaza, koji su izdvojeni za pešački i biciklistički saobraćaj (putni prelaz za pešake i bicikliste), postavljaju se mimoilazne zaštitne ograde u slučajevima, i to:

- 1) ako na železničkoj pruzi vozovi saobraćaju najvećom dopuštenom brzinom većom od 100 km/h;
- 2) ako sa odstojanja od 3 m od najbliže šine nije pregledna pruga sa obe strane na dužini od najmanje jednoipostroke vrednosti najveće dopuštene brzine na železničkoj pruzi na mestu ukrštanja izražene u metrima;
- 3) ako je pešački i biciklistički saobraćaj jako frekventan (preko 6.000 pešaka i biciklista u toku 24 h).

Mimoilazne zaštitne ograde postavljaju se sa obe strane železničke pruge, a širina prolaza kroz mimoilaznu zaštitnu ogradu mora omogućiti prolaz dva reda pešaka, odnosno dva reda biciklista (Prilog III - slika 7).

Član 47.

Svi putni prelazi u nivou moraju se održavati u tehnički ispravnom stanju.

Tehnička sredstva za obezbeđenje saobraćaja na putnim prelazima u nivou moraju biti u tehnički ispravnom stanju i u tu svrhu moraju se redovno pregledati i održavati.

Član 48.

Izgrađeni putni prelaz smatra se sastavnim delom pruge sa obe strane pruge u širini 3 metra računajući od ose krajnjeg koloseka.

O održavanju dela putnog prelaza iz stava 1. ovog člana, kao i o obezbeđenju urednog i bezbednog odvijanja saobraćaja na putnom prelazu stara se železničko transportno preduzeće s tim da se kolovoz na putnom prelazu mora održavati tako da se preko njega može vršiti uredan i nesmetan drumski saobraćaj.

Ostale delove puta sa obe strane putnog prelaza uključujući i trouglove preglednosti, održavaju preduzeća za puteve, odnosno druga preduzeća koja upravljaju putevima, na način kojim se omogućava uredno i bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja.

Član 49.

Preduzeća koja su ovlašćena za opremanje i održavanje putnih prelaza dužna su da iste opremaju odgovarajućim uređajima, opremom i signalnim znacima i da ih održavaju u tehnički ispravnom stanju tako da učesnicima u saobraćaju omoguće bezbedno odvijanje drumskog i železničkog saobraćaja.

V. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Član 50.

Železnička transportna preduzeća dužna su da usklade svoja opšta akta sa odredbama ovog pravilnika u roku od šest meseci od dana stupanja na snagu ovog pravilnika.

Član 51.

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom listu SRJ".

TRSG