

Правилник о начину и месту укрштања железничке пруге и пута и мерама за осигурање безбедног саобраћаја

"Службени гласник РС", бр. 14/2026

I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

Овим правилником прописује се начин укрштања железничке пруге и пута, место на којем се може извести укрштање железничке пруге и пута, мере за осигурање безбедног саобраћаја, изузетни случајеви у којима размак између два укрштања железничке инфраструктуре и пута може да буде мањи од 2.000 m и начин одређивања зоне потребне прегледности на путном прелазу.

Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом правилнику имају следеће значење:

1) путни прелаз је место укрштања железничке пруге која припада јавној железничкој инфраструктури, индустријској железници или индустријском колосеку и пута у истом нивоу, који обухвата и укрштање тих колосека са пешачком или бициклическом стазом, у ширини од 3 m мерено од осе колосека, укључујући и простор између колосека када се на путном прелазу налази више колосека;

2) бициклическа стаза је пут намењен искључиво за кретање бицикала и лаких електричних возила;

3) пешачко-бициклическа стаза је пут намењен за кретање пешака, бицикала и лаких електричних возила;

4) зона потребне прегледности је тродимензионални простор прегледности у коме се врши безбедно заустављање друмских возила испред саобраћајног знака који означава обавезно заустављање;

5) интензиван друмски саобраћај на путу је друмски саобраћај са просечним годишњим дневним саобраћајем већим од 7.000 друмских возила на дан;

6) интензиван железнички саобраћај је саобраћај возова који подразумева пролаз више од 75 возова на једноколосечној прузи, односно више од 150 возова на двоколосечној прузи на дан у просеку, на годишњем нивоу;

7) интензиван пешачки и бициклически саобраћај је пешачки и бициклически саобраћај са просечним годишњим дневним саобраћајем више од 6.000 пешака и бициклиста преко железничке пруге;

8) месни услови су услови који се односе на топографске и урбанистичке карактеристике локације и услове саобраћајно-техничке оправданости техничког решења на месту укрштања железничке пруге и пута;

9) место укрштања железничке пруге и пута је место где се пресецају оса колосека железничке пруге и оса коловоза пута, које се изводи као путни прелаз или ван нивоа колосека које се изводи као објекат денивелације пута и пруге, друмски надвожњак или друмски подвожњак, у насељеном или ван насељеног места, а које је планирано урбанистичким или просторним планом;

10) насељено место је изграђени, функционално обједињени простор на коме су обезбеђени услови за живот и рад људи и задовољавање заједничких потреба становника;

11) обезбеђење саобраћаја на путном прелазу у нивоу су мере које се предузимају у зони путног прелазу у циљу стварања услова за несметан, ефикасан и безбедан прелазак железничких и друмских возила, односно пешака и бициклиста на месту укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе, уважавајући прописана права првенства пролаза;

12) опасно подручје на путном прелазу је свака тачка на коловозу удаљена мање од 3 m мерено управно од осе најближег колосека, са обе стране путног прелазу, које не сме бити заузето од стране учесника и возила у друмском саобраћају, односно од спољних ивица друмског возила и ствари (терета) на крају друмског возила;

13) пешачка стаза је пут који је намењен искључиво за кретање пешака;

14) потребна прегледност је удаљеност која омогућује учесницима саобраћаја на путу правовремено уочавање долазећег воза, односно сигнала на челу железничког возила које се креће по колосеку железничке пруге према путном путном прелазу, у циљу безбедног преласка друмског возила по путу преко железничког колосека на путном прелазу;

15) ПГДС је просечан годишњи дневни саобраћај возила;

16) пут је изграђена, односно утврђена површина коју као саобраћајну површину могу да користе сви или одређени учесници у саобраћају, под условима одређеним законом и другим прописима;

17) 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 се да кретање прилагоде тако да се заустављају испред путног прелазу јер непосредно предстоји пролазак железничког возила;

18) учесници у саобраћају на путном прелазу су сва лица, железничка и друмска возила која на било који начин учествују у саобраћају на путном прелазу;

19) зона путног прелазу је простор опасног подручја на путном прелазу и зона потребне прегледности са пута на железнички колосек.

II. НАЧИН УКРШТАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ И ПУТА И МЕСТО НА КОЈЕМ СЕ МОЖЕ ИЗВЕСТИ УКРШТАЊЕ

Члан 3.

Укрштање железничке пруге и пута врши се на два начина, и то:

1) ван нивоа колосека, изградњом објекта друмске денивелације, односно путног подвожњака или надвожњака, пешачког потходника или пасареле, као и бициклистичког подвожњака или надвожњака;

2) у нивоу колосека, изградњом путних прелаза, са одговарајућом опремом или уређајима за обезбеђење саобраћаја, као и на заједничком железничко-друмском мосту са коловозом пута у нивоу колосека и по траси колосека.

Члан 4.

Укрштање железничке пруге и пута ван нивоа колосека је денивелисано укрштање које се врши изградњом објекта друмске денивелације.

Укрштање железничке пруге и пута ван нивоа колосека врши се:

1) на месту укрштања железничке пруге са аутопутем и мотопутем;

2) на месту укрштања пута и 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 пута и железничке пруге где је саобраћај друмских возила на путу интензиван, или ако је интензиван железнички саобраћај.

Члан 5.

Укрштање железничке пруге и пута у нивоу колосека врши се применом и спровођењем следећих техничких и безбедносних услова:

1) коловоз пута на месту укрштања железничке пруге и пута изводи се у нивоу са горњом ивицом шине 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) при прорачуну потребне прегледности са пута на колосек железничке пруге највећа усвојена дужина друмског возила на путу је 25 m;

3) са обе стране железничке пруге, због безбедности саобраћаја на путном прелазу, пут може бити у нагибу највише до 3% на дужини од најмање 20 m, при чему пад не може бити усмерен према колосеку;

4) место укрштања железничке пруге и пута у нивоу колосека изводи се по правилу под углом од 90° у односу на железничку пругу. Изузетно, управљач железничке инфраструктуре када је то условљено специфичним месним условима или саобраћајно-техничким разлозима, може одобрити укрштање под углом не мањим од 60°;

5) коловоз пута на путном прелазу уређује се коловозном конструкцијом изграђеном од гумених панела, дрвених прагова, армирано-бетонских плоча и

камених коцки, а изузетно и привремено од асфалта, са прописаном димензијом конструкције жлеба уз главну шину за пролаз железничких точкова по колосеку пруге;

6) колосек на путном прелазу у нивоу уређује се контрашинама које се уграђују са унутрашње стране колосечних шина које су дуже од ширине пута, са обе стране пута најмање 50 cm, а на крајевима савијене у дужини од 50 cm ка оси колосека. Одстојање унутрашње ивице главе на крају савијеног дела контрашине од унутрашње ивице главе колосечне шине износи најмање 110 mm;

7) на путном прелазу у нивоу између контрашине и колосечне шине за пролаз шинског возила се обезбеђује дубина жлеба од 42-45 mm и ширина жлеба од најмање 45 mm, што се постиже поузданим причвршћивањем колосечне шине и контрашине за прагове употребом одговарајућег причврсног прибора;

8) код путних прелаза са надвишеном спољном шином у кривини нивелета пута подешава се према висини возне површине надвишене шине, односно попречном нагибу;

9) састав шина везан везицама је удаљен најмање 5 m од ивице пута на путном прелазу;

10) поред извођења коловозне конструкције из тачке 5) овог става, код путева са земљаним коловозом, коловоз пута испред и иза путног прелаза у дужини од најмање по 30 m се изводи са савременом конструкцијом (асфалт, бетон, камен и слично) са отресиштем од каменог материјала у дужини од најмање 15 m;

11) уколико пут који је изграђен паралелно са железничким колосеком:

(1) наилази на раскрсницу са путем који се укршта са железничком пругом у нивоу, тада саобраћајница која повезује раскрсницу и путни прелаз не може бити краћа од 40 m мерено од крајње ивице шине до ближе ивице пута;

(2) наилази на путни прелаз, тада се пут измешта на удаљеност од најмање 40 m од крајње ивице шине до ближе ивице пута;

12) путни прелази преко железничке пруге у насељеним местима осветљавају се уличном расветом са заклоњеним извором светлости;

13) путни прелази, као места укрштања железничке пруге и пута, ван насељеног места могу се осветљавати ноћу заклоњеним извором светлости, ако је то саобраћајно-технички оправдано за учеснике у друмском саобраћају;

14) на заштитне капије које се налазе на путу испред путног прелаза, због могућег опасног утицаја контактне мреже изнад колосека, постављају се табле за упозорење учесника у друмском саобраћају на високи напон, чији је изглед дат у Прилогу 1 – Табле на путном прелазу са упозорењем на високи напон од 25.000 V у неизолованој контактної мрежи изнад електрифицираног железничког колосека, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Члан 6.

Место укрштања железничке пруге и пута, у нивоу колосека планира се урбанистичким планом или просторним планом града или општине на чијој територији се тај пут налази. Просторним или урбанистичким планом се дефинише:

1) железничка пруга (број и назив) на којој се путни прелази налазе, у складу са прописом којим се уређује категоризација железничких пруга које припадају јавној железничкој инфраструктури;

2) километарски положај путног прелаза на коме се секу оса железничког колосека и оса пута, означен у километрима, метрима и сантиметрима;

3) назив, ознака и категорија пута на ком се путни прелаз налази, као и назив и адреса управљача тог пута или улице, ако је тај пут државни пут, општински категорисани пут, улица, некатегорисани пут, пешачка стаза, бицикличка стаза или пешачко-бицикличка стаза;

4) катастарска парцела и катастарска општина на којој се налази сециште осе пута и осе колосека, односно изграђен путни прелаз.

Члан 7.

При спајању путева на једно место укрштања железничке пруге и пута у нивоу колосека бирају се 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 знака на путу или пут који прелази железничку пругу ван нивоа колосека.

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 зона потребне прегледности прописана овим правилником.

III. МЕРЕ ЗА ОСИГУРАЊЕ БЕЗБЕДНОГ САОБРАЋАЈА НА ПУТНИМ ПРЕЛАЗИМА У НИВОУ

Члан 8.

Мере за осигурање безбедног саобраћаја на путним прелазима у нивоу колосека зависе од интензитета саобраћаја на путу и железничког саобраћаја на прузи, прегледности железничке пруге са пута, брзине вожње на прузи и брзине на путу, као и од топографских и месних услова, у складу са прописима којима се уређује безбедност железничког саобраћаја.

Саобраћај друмских возила и пешака, на путном прелазу у нивоу колосека из става 1. овог члана, регулише се и обезбеђује на следеће начине:

- 1) саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности;
- 2) семафорима и саобраћајним знацима на путу;
- 3) аутоматским полубраницима са семафорима и саобраћајним знацима на путу;
- 4) браницима или полубраницима којима се рукује на лицу места или из поставнице и саобраћајним знацима на путу;
- 5) непосредним регулисањем саобраћаја на путном прелазу и посебним мерама;
- 6) заштитним оградама и саобраћајним знацима или мимоилазницама и саобраћајним знацима на путним прелазима за пешаке и бициклисте.

На путним прелазима могу се инсталирати видео камере за визуелни надзор зоне путног прелаза, железничке имовине, заузетости коловоза пута, као и надзор безбедности саобраћаја на путном прелазу.

1. Путни прелази са саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности

Члан 9.

Саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности са пута на колосек железничке пруге врши се обезбеђење саобраћаја на месту укрштања железничке пруге и пута у нивоу колосека ако је највећа допуштена брзина на железничкој прузи до 100 km/h.

На путу непосредно испред путног прелаза са саобраћајним знацима и зоном потребне прегледности постављају се саобраћајни знаци „Андрејин крст” и „обавезно заустављање”.

Члан 10.

За потребе прорачуна у овом правилнику је усвојено меродавно најдуже друмско возило које прелази путни прелаз, укупне дужине 25 m. Ако је на путу који прелази железничку пругу дужина друмског возила ограничена или веће дужине од 25 m, та ограничена или већа дужина друмског возила узима се као меродавна за прорачун.

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, у складу са Прилогом 2 – Тродимензионални приказ простора зоне потребне прегледности на прелазу пута преко железничке пруге, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Члан 11.

Ради најављивања учесницима у друмском саобраћају да се железничко возило креће и приближава по колосеку железничке пруге према путном прелазу који је обезбеђен саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности, железничко возило даје звучним уређајем прописани звучни сигнални знак, у складу са прописима којима се уређују безбедност железничког саобраћаја, техничка опремљеност железничке пруге од значаја за регулисање саобраћаја и начин регулисања саобраћаја у зависности од техничке опремљености железничке пруге.

Члан 12.

Табела модела са усвојеним елементима за дефинисање дужине потребне прегледности са пута на железнички колосек испред путног прелаза, за највеће допуштене брзине железничких возила на железничкој прузи, приказана је у Прилогу 3 - Табела израчунатих дужина потребне прегледности из тачке b испред путног прелаза за усвојене улазне параметре, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

2. Путни прелази са семафорима и саобраћајним знацима на путу

Члан 13.

Семафорима 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 ПГДС од 250 до 2.500 друмских возила;

2) на месту укрштања магистралне и регионалне железничке једноколосечне пруге и пута, ако је највећа допуштена брзина на прузи до 120 km/h;

3) на месту укрштања регионалне и локалне железничке једноколосечне пруге, индустријске железнице и индустријског колосека са путевима и улицама, ако се на путевима или улицама остварује саобраћај са ПГДС већим од 3.000 друмских возила.

Члан 14.

Семафор, када је активан, показује светлосне саобраћајне знаке усмерене тако да су јасно видљиви са пута.

Семафори бојом светлости дају саобраћајне знаке у складу са прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима.

Исправност семафора на путном прелазу контролише се у поседнутом железничком службеном месту на железничкој прузи или помоћу контролног пружног сигнала на железничкој прузи.

Техничке карактеристике семафора уређују се прописима којима се уређују безбедност саобраћаја на путевима и технички услови за сигнално-сигурносне уређаје.

Члан 15.

Семафорима се додају звучни сигнали, у складу са прописима којима се уређују саобраћајна сигнализација и технички услови за железничке сигнално-сигурносне уређаје, ради подстицања пажње и опрезности код учесника у друмском саобраћају.

Звучни сигнал се даје све време у непрекиданом ритму док семафор показује жуто мирно и црвено светло.

Уколико је путни прелаз осигуран и полубраницима/браницима, звучни сигнал се искључује након спуштања полубраника/браника.

3. Путни прелази са аутоматским полубраницима, семафорима и саобраћајним знацима на путу

Члан 16.

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

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

2) на месту укрштања магистралне и регионалне железничке пруге и пута, ако је највећа допуштена брзина на прузи до 160 km/h;

3) на месту укрштања осталих железничких пруга са путевима, ако је на путу ПГДС већи од 5.000 друмских возила;

4) двоструким аутоматским полубраницима са семафорима на обе стране пута или улице испред путног прелаза где је то саобраћајно-технички оправдано, као савремена замена за класичне механичке бранике преко целе ширине коловоза пута.

Члан 17.

Сигнално-сигурносним уређајем са аутоматским полубраницима и семафорима регулише се саобраћај на путу преко путног прелаза положајем сигналне мотке изнад коловоза пута и обојеним светлостима на семафору. Сигнална мотка полубраника и семафор дају саобраћајне знаке учесницима саобраћаја на путу у складу са прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима.

Аутоматским полубраницима са семафорима се обуставља саобраћај на десној коловозној траци пута, односно на десној половини коловоза пута испред путног прелаза, са обе стране железничке пруге, положајем сигналне мотке полубраника и одговарајућим светлом на семафору.

Аутоматским полубраницима и семафорима могу се додати звучни сигнали, у складу са прописима којим се уређује саобраћајна сигнализација на путевима и техничким условима за сигнално-сигурносне уређаје на железници.

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

Члан 18.

Сигнално-сигурносним уређајем са аутоматским полубраницима и семафорима обезбеђује се саобраћај на путном прелазу, тако што:

1) када се сигналне мотке полубраника подигну у горњи односно вертикални положај, тиме дају саобраћајни знак учесницима друмског саобраћаја на путу да је, у случају да се пругом не креће шинско возило, слободан прелазак преко железничке пруге на путном прелазу;

2) када се сигналне мотке полубраника спусте у хоризонталан положај преко десне саобраћајне траке на коловозу пута, тиме дају саобраћајни знак да је забрањен прелазак учесницима у друмском саобраћају преко железничке пруге на путном прелазу, што се остварује по наиласку прве осовине железничког возила на укључне делове уређаја испред путног прелаза на колосеку пруге. Сигналне мотке полубраника се подижу у горњи односно вертикалан положај по преласку последње осовине железничког возила преко искључних делова уређаја иза путног прелаза на колосеку пруге;

3) сигнално-сигурносни уређај са аутоматским полубраницима је са семафорима у таквој зависности, да се: жуто светло појави наиласком железничког возила на

укључне делове уређаја, црвено светло појави пре почетка спуштања аутоматских полубраника у хоризонталан положај, а семафор се угаси када се аутоматски полубраник подигне у вертикалан положај;

4) у случају нестанка електричне енергије за напајање сигнално-сигурносног уређаја на путном прелазу које онемогућује његово функционисање, сигналне мотке полубраника се одмах спусте у хоризонталан положај или поставе у други положај како је то предвиђено за односни тип уређаја, којим се забрањује учесницима у друмском саобраћају прелазак преко железничке пруге, или се упозоравају на потребну додатну опрезност при даљем кретању по путу преко опасне зоне путног прелаза;

5) контрола положаја сигналних мотки и исправност сигнално-сигурносног уређаја полубраника са семафорима остварују у поседнутом железничком службеном месту или железничким контролним пружним сигнаlima на пружи.

Члан 19.

Пре започетог спуштања сигналних мотки полубраника, учесници у друмском саобраћају правовремено се обавештавају семафорима и звучним сигнаlima о предстојећем спуштању сигналних мотки полубраника. Време обавештавања да предстоји спуштање сигналних мотки аутоматских полубраника не може бити краће од 15 секунди.

Члан 20.

Аутоматски полубраници са сигналним моткама и семафори уграђују се поред пута на удаљености од најмање 3,00 m од најближе шине колосека, са обе стране колосека пруге.

4. Путни прелази са браницима (или полубраницима) којима се рукује на лицу места или из поставнице и саобраћајним знацима на путу

Члан 21.

Браницима (или полубраницима) којима се рукује на лицу места или из поставнице врши се обезбеђење саобраћаја на путном прелазу у насељеном месту и на другим местима где је то саобраћајно-технички оправдано.

Сигналном мотком браника се друмски саобраћај затвара преко целе ширине коловоза пута односно преко обе саобраћајне траке пута, а сигналном мотком полубраника којим се рукује на лицу места или из поставнице, друмски саобраћај се затвара на десној половини коловоза односно десној траци пута, када се железничка возила по железничкој пружи приближавају путном прелазу.

Члан 22.

Сигнално-сигурносним уређајем са браницима или полубраницима којима се рукује на лицу места или из поставнице регулише се саобраћај на путу преко путног прелаза положајем сигналне мотке изнад коловоза пута.

Сигнална мотка браника и полубраника којима се рукује на лицу места или из поставнице даје саобраћајне знаке учесницима саобраћаја на путу у складу са прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима.

Сигнални уређај са браницима и полубраницима којим се рукује на лицу места или из поставнице се деле према редовном положају сигналне мотке, према начину погона поставног дела уређаја и према месту управљања сигналним уређајем.

Сигнални уређај са браницима и полубраницима којим се рукује на лицу места или из поставнице деле се према редовном положају сигналних мотки на:

1) сигналне мотке у подигнутом положају, односно у положају којим учесницима друмског саобраћаја на путу редовно дозвољавају прелазак преко пруге на путном прелазу у случају да се пругом не креће шинско возило, а њима се рукује, односно постављају се у хоризонталан положај, попречно на осу пута, и тиме дају саобраћајни знак да је учесницима у друмском саобраћају на путу забрањен прелазак преко железничке пруге, када се железничко возило по колосеку приближава путном прелазу;

2) сигналне мотке у хоризонталном положају редовно постављене попречно на осу пута, чиме дају саобраћајни знак да је учесницима у друмском саобраћају на путу забрањен прелазак преко железничке пруге, а њима се рукује, односно постављају се у подигнути положај и тиме се даје саобраћајни знак учесницима у друмском саобраћају на путу да могу прећи преко железничке пруге на путном прелазу у случају да се пругом не креће шинско возило. Сигналне мотке ових браника/полубраника се могу подићи на захтев учесника у друмском саобраћају само када нема саобраћаја железничких возила на железничкој прузи;

3) сигналне мотке редовно постављене хоризонтално и попречно на осу пута тако да не дозвољавају друмски саобраћај, да су спуштене и закључане у хоризонталном положају. Ове сигналне мотке браника су уграђене на путним прелазима који служе за потребе одређених носилаца права коришћења пута за прелазак друмских возила уговорног корисника преко железничког колосека на путном прелазу, што се уређује посебним уговором. На овим путним прелазима сами уговорни корисници путног прелаза откључавају и закључавају сигналне мотке браника после пријема дозволе за прелазак друмским возилом преко путног прелаза. Уговорни корисник враћа сигналне мотке у редован положај и закључава их после преласка друмског возила преко путног прелаза. Овим сигналним уређајима на путном прелазу сме да рукује уговорни корисник по одобрењу надзорне железничке станице.

Сигнални уређаји браника и полубраника према начину погона сигналних мотки, деле се на бранике/полубранике на електрични погон и бранике на механички погон.

Сигнални уређаји браника и полубраника према месту управљања, деле се на бранике и полубранике којима се рукује на лицу места или из поставнице.

Члан 23.

Браници и полубраници којима се рукује на лицу места или из поставнице су у видном пољу железничког радника који њима рукује или има видео надзор на путном прелазу.

Ако се руковалац браника налази на месту одакле се не виде браници или нема видео надзора, поставља се уређај за давање светлосних и звучних знака на путу којима се учесници у друмском саобраћају упозоравају о спуштању браника.

5. Путни прелази са непосредним регулисањем саобраћаја на путном прелазу и посебним мерама

Члан 24.

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 семафора, аутоматских полубраника, као и браника и полубраника којима се рукује на лицу места или из поставнице.

Члан 25.

Уколико 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 поседа путни прелаз и непосредно регулише саобраћај давањем ручних саобраћајних знака заставицом према друмским возилима, у складу са прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима;
- 3) железничко возило се зауставља испред путног прелаза уз давање сигналног знака прописаног чланом 11. овог правилника, а када се машиновођа увери да су се друмска возила зауставила испред путног прелаза код сигналног знака који означава место обавезног заустављања испред железничке пруге, железничко возило лагано и пажљиво наставља вожњу, а друмска возила настављају вожњу по одласку железничког возила, односно последњег возила у возу подручја путног прелаза.

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

Члан 26.

Када су на прелазу пута преко железничке пруге постављени семафор, односно семафор са браницама или полубраницама, а уређај за њихову употребу није исправан или се не користи, семафор показује трепћуће жуто светло.

6. Путни прелази за пешаке и бициклисте са оградама или мимоилазницама и саобраћајним знацима

Члан 27.

Заштитним оградама са мимоилазницама и саобраћајним знацима на путним прелазима за пешаке и бициклисте обезбеђује се саобраћај на месту укрштања железничке пруге са пешачком или бициклистичком стазом:

1) ако постоји потребна прегледност са пешачке и бициклистичке стазе на колосек железничке пруге, у складу са чланом 29. овог правилника;

2) ако постоји саобраћајно-техничка потреба и оправданост да се посебна пешачка или посебна бициклистичка стаза, планирана у урбанистичком плану насеља или просторном плану територије јединице локалне самоуправе (за прелазе изван насеља), спроведе преко колосека железничке пруге, или индустријског колосека на месту путног прелаза на коме је саобраћај обезбеђен саобраћајним знацима на стази;

3) ако је највећа допуштена брзина железничких возила на прузи до 100 km/h;

4) ако железничка пруга има један пружни колосек.

Мерама за осигурање безбедног саобраћаја из става 1. овог члана могу се додати и сигнално-сигурносни уређаји: семафори, аутоматски полубраница са семафорима, браница или полубраница којима се рукује на лицу места или из поставнице.

Члан 28.

Зона потребне прегледности са пешачке или бициклистичке стазе на колосек железничке пруге постоји ако пешак или бициклиста на путном прелазу удаљеном најмање 3,00 m од осе железничког колосека, са обе стране железничке пруге, има несметан видик на железничку пругу најмање на даљину која се одређује према формули:

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

где је:

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

$V_{\dot{z}max}$ – бројчана вредност највеће допуштене брзине на железничкој прузи у зони путног прелаза у 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 сецишта са осом стазе из става 1. овог члана на једну и другу страну, у складу са приказом одређивања зоне потребне прегледности датим у Прилогу 4 – Зона потребне

прегледности на прелазу пешачке или бициклическе стазе преко железничке пруге, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део (у даљем тексту: Прилог 4).

Члан 29.

На путном прелазу пешачке или бициклическе стазе и железничке пруге пешак или бициклиста пропушта железничко возило које се креће по железничкој прузи.

На путним прелазима који су предвиђени само за пешачки или бициклически саобраћај, на којима су поред коловоза пута издвојене пешачке или бициклическе стазе као посебни грађевински објекти, постављају се мимоилазнице на стази са заштитним оградама уз железничку пругу. Коловозна конструкција пешачке или бициклическе стазе изграђује се у складу са чланом 5. овог правилника.

Заштитне ограде и мимоилазнице постављају се на пешачкој или бициклическој стази са обе стране железничке пруге, а ширина пролаза кроз заштитну ограду и мимоилазницу обезбеђује пролаз два реда пешака, односно два реда бициклиста, што је приказано у Прилогу 5 – Заштитна ограда и мимоилазница на прелазу пешачке или бициклическе стазе преко железничке пруге, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Конструкција мимоилазнице изводи се од челичних цеви пречника најмање 10 cm, висине најмање 120 cm, са ширином стазе до 160 cm.

Удаљеност од крајње ивице шине најближег колосека на железничкој прузи до најближе ивице конструкције мимоилазнице и заштитне ограде износи најмање 3,00 m, са обе стране железничке пруге.

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

На пешачком прелазу преко железничке пруге, осим мимоилазница које омогућују пешацима да безбедно прелазе железничку пругу, уз мимоилазницу се постављају додатне усмеравајуће ограде висине од најмање 120 cm и потребне дужине, паралелно уз железничку пругу, тако да се онемогући приступ пешака на колосек железничке пруге изван уређених пешачких стаза и мимоилазница.

Поред мимоилазнице и заштитне ограде, пешачких или бициклических стаза, постављају се саобраћајни знаци „Андрејин крст” и „обавезно заустављање”.

Члан 30.

Ако је путни прелаз за пешаке или бициклисте у саставу путног прелаза пута и та два прелаза чине једну целину, истовремено се обезбеђује саобраћај на путу и пешачкој или бициклическој стази, у складу са чланом 8. став 2. тач. 1)–4) и тачка 6) овог правилника.

Ако је путни прелаз опремљен у складу са чланом 8. став 2. тач. 2)–4) и тачка 6) овог правилника, саобраћајна сигнализација за друмски саобраћај на путу примењује се и за пешачки или бициклически саобраћај на истом путном прелазу.

Члан 31.

Путни прелаз за пешачке или бициклическе стазе преко колосека изводи се под углом од 90° у односу на осу колосека. На пешачким и бициклическим стазама

испред путног прелаза постављају се заштитне ограде са мимоилазницама у складу са чланом 28. овог правилника и 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 бициклистичке стазе, под углом од 60° до 90°, конструкција мимоилазнице и заштитне ограде испред пешачког прелаза преко железничке пруге изводе се према углу укрштања коловоза пута односно улице и железничке пруге.

IV. ИЗУЗЕТНИ СЛУЧАЈЕВИ РАЗМАКА ИЗМЕЂУ ДВА УКРШТАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ПУТА

Члан 32.

Размак између два укрштања железничке инфраструктуре и пута дефинисан је прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају.

Изузетно, размак између два укрштања железничке пруге и пута у нивоу колосека може да буде мањи од 2.000 m, у случајевима када се путни прелази налазе:

- 1) на подручју насељених места, на местима просторне или урбане ограничености;
- 2) на месту неповољне конфигурације терена;
- 3) на месту на ком би због укидања путног прелаза са мањим растојањем од 2.000 m до суседног путног прелаза било потребно да се изграде нови обилазни и спојни путеви у дужини већој од 4.000 m.

У случајевима из става 2. овог члана, размак изузетно може да износи мање од 2.000 m, и то:

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

V. НАЧИН ОДРЕЂИВАЊА ЗОНЕ ПОТРЕБНЕ ПРЕГЛЕДНОСТИ НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ

Обезбеђење потребне прегледности

Члан 33.

Потребна прегледност за учеснике у друмском саобраћају на путном прелазу дата је у Прилогу 6 – Графички приказ елемената зоне потребне прегледности на

пасивном путном прелазу, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део (у даљем тексту: Прилог 6), у графичком облику и облику табеле са нумеричким величинама, као модел за примену у реалним условима.

Зона потребне прегледности омеђена је тачкама А, В, С и S приказаним на слици у Прилогу 6.

Тачка В налази се на путу испред путног прелаза и испред саобраћајног знака „Андрејин крст” односно знака „обавезно заустављање”. Тачка В представља и почетак зоне потребне прегледности путног прелаза и за њу се одређује потребна прегледност са пута на железничку пругу.

Тачка А и тачка С налазе се у осе колосека железничке пруге и на њима се из тачке В на путу јасно види чело железничког возила.

Тачка S налази се на месту где се секу оса пута и оса колосека.

Линија I је замишљена раван која је под углом од 90° у односу на осу пута и коју прелази задњи део друмског возила, заједно са товаром, да би друмско возило било изван слободног профила железничке пруге, односно изван опасне зоне путног прелаза.

Вредност „n” за удаљеност линије I од тачке S мерено по осе пута од осе железничког колосека, зависно од угла укрштања пута и колосека железничке пруге је:

- 1) за угао од 80° до 90° , удаљеност линије I од тачке S износи 3,50 m;
- 2) за угао од 70° до 79° , удаљеност линије I од тачке S износи 4,50 m;
- 3) за угао од 60° до 69° , удаљеност линије I од тачке S износи 5,50 m.

Вредност „m” за удаљеност чела друмског возила испред саобраћајног знака „Андрејин крст” и знака „обавезно заустављање” до осе железничког колосека и тачке S мерено по осе пута, зависна је од угла укрштања пута и колосека железничке пруге и износи:

- 1) за угао од 80° до 90° , удаљеност чела возила од тачке S износи 3,50 m;
- 2) за угао од 70° до 79° , удаљеност чела возила од тачке S износи 4,50 m;
- 3) за угао од 60° до 69° , удаљеност чела возила од тачке S износи 5,50 m.

Потребну прегледност на путном прелазу израчунава управљач путне инфраструктуре за учеснике у саобраћају на путевима, према формули:



где је:

L_{ppp} – дужина потребне прегледности са пута на железничку пругу (m);

t_{pdv} – укупно време потребно да друмско возило највеће допуштене дужине крене од тачке В (тачка на путу испред саобраћајног знака који означава место на ком пут прелази преко железничке пруге – „Андрејин крст” и знака „обавезно заустављање”) и својим задњим делом пређе границу опасног подручја железничке пруге с друге стране путног прелаза, односно удаљеност до линије I (s);

V_z – бројчана вредност највеће допуштене брзине на железничкој прузи у зони путног прелаза (km/h).

Укупно време потребно да друмско возило највеће допуштене дужине пређе преко опасног подручја на путном прелазу, односно величина „ t_{pdv} ” одређује се према формули:

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

где је:

t_a – време потребно да друмско возило након покретања постигне $V_p = 7 \text{ km/h}$ уз претпостављено равномерно убрзано кретање (s);

t_v – време вожње друмског возила од постизања V_p до преласка задњим делом преко линије I опасног подручја на путном прелазу (s).

Време потребно да друмско возило након покретања постигне V_p , односно величина „ t_a ” одређује се према формули:

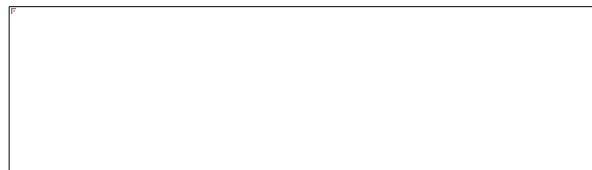


где је:

$V_p = 7 \text{ km/h}$ – брзина друмског возила на путном прелазу;

$a = 1 \text{ m/s}^2$ – убрзање друмског возила (од тренутка покретања из тачке В до тренутка постизања V_p).

Време вожње друмског возила од постизања V_p до преласка опасног подручја на путном прелазу задњим делом возила, односно величина „ t_v ” одређује се према формули:



где је:

m – удаљеност саобраћајног знака који означава место на коме пут прелази преко железничке пруге – „Андрејин крст” од осе колосека мерена по оси пута (m);

n – удаљеност линије I од осе колосека мерена по оси пута (m);

d – највећа дужина друмског возила, која је усвојена и износи 25 (m);

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



Ако је на путу који прелази железничку пругу дужина друмског возила мања или већа у односу на усвојену највећу дужину возила „ d ”, онда се та дужина друмског возила узима као меродавна за прорачун.

VI. ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 34.

Даном ступања на снагу овог правилника престаје да важи Правилник о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклическе стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС”, број 89/16).

Члан 35.

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

Број 003457067202514810002000012001

У Београду, 26. јануара 2026. године

Министар,

Александра Софронијевић, с.р.

Прилог 1. (Табле на путном прелазу са упозорењем на високи напон од 25.000 V у неизолованој контактної мрежи изнад електрифицираног железничког колосека)

Прилог 2. (Тродимензионални приказ простора зоне потребне прегледности на прелазу пута преко железничке пруге)

Прилог 3. (Табела израчунатих дужина потребне прегледности из тачке В испред путног прелаза за усвојене улазне параметре)

Прилог 4. (Зона потребне прегледности на прелазу пешачке или бициклическе стазе преко железничке пруге)

Прилог 5. (Заштитна ограда и мимоилазница на прелазу пешачке или бициклическе стазе преко железничке пруге)

Прилог 6. (Графички приказ елемената зоне потребне прегледности на пасивном путном прелазу)