



СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК

ГОДИНА XXXVII БРОЈ 21
12. мај 2017.

„ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО

УПУТСТВО О ПОСТУПЦИМА У ВЕЗИ ЛАГАНИХ ВОЖЊИ НА ПОДРУЧЈУ „ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ А.Д.

УПУТСТВО О ОРГАНИЗАЦИЈИ И РАДУ ОПЕРАТИВНЕ СЛУЖБЕ НА ПОДРУЧЈУ „ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ А.Д.

УПУТСТВО ЗА ИЗРАДУ ПОСЛОВНОГ РЕДА СТАНИЦЕ НА ПОДРУЧЈУ „ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ А.Д.





СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК

ГОДИНА XXXVII БРОЈ 21
12. мај 2017.

„ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО

АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО ЗА УПРАВЉАЊЕ ЈАВНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ “ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ”

Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 11.5.2017. године)
Број: 4/2017-268-95

Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 11.5.2017. године)
Број: 4/2017-268/1-95

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15 и 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 11.5.2017. године, донео

ОДЛУКУ

1. Доноси се Упутство о поступцима у вези лаганих вожњи на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
2. Упутство из тачке 1. саставни је део ове одлуке.
3. Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

Образложење

Одредбама члана 35. тачка 10, став 3. Саобраћајног правилника („Службени гласник Заједнице ЈЖ“ бр. 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03), прописано је да поступке око увођења и укидања лаганих вожњи прописује ЖТП, што у садашњим условима организованости железничког сектора у Републици Србији представља делокруг и надлежност управљача јавне железничке инфраструктуре. Упутством о поступцима у вези лаганих вожњи ближе се уређују поступци који се односе на послове у вези лаганих вожњи чиме се доприноси повећању безбедности и редовитости железничког саобраћаја на подручју јавне железничке инфраструктуре којом управља „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

ОДБОР ДИРЕКТОРА
Душан Гарибовић
Мира Вукмировић
Милан Шеган

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), а у вези са чланом 35. тачка 10, став 3.) Саобраћајног правилника („Службени гласник Заједнице ЈЖ“, бр. 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03) Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 11.5.2017. године, донео

УПУТСТВО О ПОСТУПЦИМА У ВЕЗИ ЛАГАНИХ ВОЖЊИ НА ПОДРУЧЈУ “ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ А.Д.

1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Предмет Упутства

Члан 1.

1. Овим Упутством прописују се поступци у вези увођења и укидања лаганих вожњи, о објављивању (озваничавању) лаганих вожњи као и појединим другим пословима у вези лаганих вожњи на подручју јавне железничке инфраструктуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
2. Овим Упутством прописују се и поступци у вези са привременим смањењем највећих допуштених брзина на пругама или деловима пруга у време високих летњих температура.

Подручје примене

Члан 2.

1. Ово Упутство примењује се на целој јавној железничкој инфраструктури којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д..

2. Одредбе овог Упутства примењују се и на железничкој инфраструктури узаног колосека ширине 0,76 м у оквиру музејско-туристичке железнице “Шарганска осмица”.

Значење израза и појмова

Члан 3.

1. Поједини изрази и појмови употребљени у овом Упутству имају следеће значење:

- **диспетчер на ТК-прузи** – запослени који у подручним одељењима за оперативне послове која имају пруге са телекомандом са централног места, помоћу уређаја телекоманде и системом телекомуникационих постројења, регулише саобраћај возова на деоници пруге са телекомандом
- **лагана возња** - привремено одређена брзина нижа од највеће допуштене брзине или ограничене брзине, која се уводи на неком делу пруге или колосека због стања појединих елемената горњег или доњег строја, стања постројења контактне мреже, због стања објеката или постројења, због извођења радова или због било којих других разлога односно потребе очувања безбедности саобраћаја на делу пруге или колосека. Обзиром на разлоге и време настанка потребе за увођење лагане возње, исте могу бити:
 - **лагана возња типа А (планирана - очекивана лагана возња)** - лагана возња која се уводи због очекиваних разлога односно планираних потреба (привремено неповољно техничко стање горњег, доњег строја, постројења контактне мреже, извођења планираних радова на том или суседном колосеку или других потреба очувања безбедности саобраћаја које су очекиване или планиране)
 - **лагана возња типа Б (непланирана - неочекивана лагана возња)** - лагана возња која се уводи због изненада насталих потреба односно неочекиваних разлога или непредвидивих случајева (лом шине, деформације колосека у условима високих температура, елементарне непогоде, последице несреће или незгоде, одрона, утврђених мера геометрије колосека при снимањима електронским мерним колима или друге потребе очувања безбедности саобраћаја које нису очекиване или планиране)
- **периодична лагана возња** - лагана возња која важи само у одређено доба дана, у одређене дане или у одређеним периодима који се понављају, а што се одређује код увођења привремене смањене брзине. Ова лагана возња може бити само типа А
- **увођење лагане возње** - поступак којим се одређује привремена смањена брзина, што подразумева одређивање места на прузи односно колосеку где се прописује смањена брзина (место почетка, место краја и дужина лагане возње), износ смањене брзине, време почетка важења смањене брзине, разлози смањења брзине и други потребни елементи за очување безбедности саобраћаја у тим условима

- **укидање лагане возње** - поступак којим се опозива уведена лагана возња и поново одређује важење највеће допуштене брзине или ограничене брзине на делу пруге или колосеку где је била уведена смањена брзина (место почетка, место краја и дужина лагане возње), што подразумева одређивање места на прузи, односно колосеку, где престаје да важи смањена брзина, износ смањене брзине која је била прописана, време престанка важења смањене брзине и други потребни елементи за очување безбедности саобраћаја у тим условима
- **објављивање (озваничавање) лагане возње** - поступак којим се врши озваничавање лагане возње и којим се заинтересоване организационе јединице у оквиру “Инфраструктура железнице Србије” а.д. и железнички превозници обавештавају о увођењу или укидању лагане возње.
- **пресек стања лаганих возњи** - преглед (рекапитулација) података за све лагане возње које важе у одређено време (време давања пресека) на целој мрежи пруга, делу мреже пруга, појединим пругама или деловима пруга за који се даје преглед података. Овим се даје само преглед важећих лаганих возњи ради ажурирања евиденција, исправљања грешака, потреба контроле и слично.
- **обједињавање лаганих возњи** - поступак којим се две или више узастопних лаганих возњи, са или без међупростора, обједињују у једну лагану возњу
- **сигналисање лагане возње** - поступак којим се на месту лагане возње врши њено обележавање - сигналисање прописаним сигналимa према одредбама Сигналног правилника, поступак постављања и одржавања сигнала лагане возње

2. Под лаганим возњама не сматрају се случајеви када се, у складу са одредбама општих прописа, морају одређивати ниже (смањене) брзине од максималне брзине воза, маневарског састава или пружног возила, због одређене организације саобраћаја, употребе одређених вучних возила, расположивости средстава за кочење, насталих кварова или сметњи на електротехничким уређајима и слично.

3. Поједине скраћенице употребљене у овом Упутству имају следеће значење:

- DOC – формат електронског документа типа “Microsoft Office Word”
- Gv vod – грађевински вод – телефонски вод у који су укључена сва радна и службена места на прузи
- PDF – формат електронског документа типа “Portable Document Format”
- XLS – формат електронског документа типа “Microsoft Office Excel”

Преглед радних места и организационих јединица које морају бити снабдевене овим Упутством

Члан 4.

1. Овим Упутством морају бити снабдевена радна места према следећем:

- отпра́вник возова
 - овлашћени станични радник
 - диспечер на ТК пружи
 - шеф станице
 - заменик шефа станице
 - помоћник шефа станице
 - технолог у станици
 - саобраћајни диспечер
 - старији диспечер
 - главни диспечер
 - шеф подручног одељења за оперативне послове
 - шеф Централног оперативног одељења
 - контролор безбедности саобраћаја у подручној организационој јединици надлежној за послове саобраћаја
 - шефови техничко-технолошких одељења и технологи у Секцији за саобраћајне послове, Секцији за одржавање пруге и Секцији за електротехничке послове
 - шеф пружне деонице
 - шеф деонице за одржавање сигнално-сигурносних уређаја
 - шеф деонице за одржавање телекомуникационих уређаја
 - шеф деонице контактне мреже
 - шеф деонице електроенергетских постројења
 - шеф подручне организационе јединице надлежне за послове одржавања пруга
 - шеф подручне организационе јединице надлежне за послове одржавања електротехничких постројења
 - запослени који обављају послове процесне и унутрашње контроле
 - начелници у саобраћајним пословима, грађевинским пословима, електротехничким пословима и пословима унутрашње контроле
 - директори, заменици директора и помоћници директора у саобраћајним пословима, грађевинским пословима, електротехничким пословима и пословима унутрашње контроле
2. Овим Упутством морају бити снабдевене организационе јединице према следећем:
- службена места која учествују у регулисању саобраћаја
 - подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци
 - пружне деонице
 - деонице за одржавање сигнално-сигурносних уређаја
 - деонице за одржавање телекомуникационих уређаја
 - деонице за одржавање контактне мреже
 - деонице за одржавање електроенергетских постројења
 - подручне организационе јединице надлежне за послове саобраћаја
 - подручне организационе јединице надлежне за послове одржавања пруга
 - подручне организационе јединице надлежне за одржавање електротехничких постројења
 - Централно оперативно одељење

- саобраћајни послови и послови у вези приступа железничкој инфраструктури
- послови одржавања пруга
- електротехнички послови
- послови унутрашње контроле

II. ОСНОВНИ ПОСТУПЦИ У ВЕЗИ ЛАГАНИХ ВОЖЊИ

Основни поступци код лаганих вожњи

Члан 5.

1. Основни поступци у вези лаганих вожњи обухватају:
- увођење лаганих вожњи што представља начин и поступке како се лагана вожња уводи и почиње да важи
 - укидање лаганих вожњи што обухвата начин и поступке како се лагана вожња укида и престаје да важи
 - објављивање (озваничавање) лаганих вожњи што обухвата начине и поступке како се заинтересовани обавештавају о увођењу и укидању односно почетку и престанку важења лаганих вожњи

Субјекти надлежни за увођење и укидање лаганих вожњи

Члан 6.

1. Увођење лаганих вожњи, када на делу пруге, колосека или зони инфраструктурних постројења настане потреба, по правилу, врше следећи субјекти:
- *шеф пружне деонице односно одговорни запослени из организационе јединице за одржавање пруге*, ако се лагана вожња уводи због стања пруге односно колосека (доњи или горњи строј)
 - *шеф деонице контактне мреже односно одговорни запослени из организационе јединице за одржавање контактне мреже*, ако се лагана вожња уводи због стања контактне мреже
 - *шеф деонице за одржавање сигнално-сигурносних уређаја односно одговорни запослени из организационе јединице за одржавање сигнално-сигурносних постројења*, ако се лагана вожња уводи због сигнално-сигурносних постројења.
2. Због настале потребе (проглашавање пробног рада, извођење разних врста радова, стабилизације колосека, заштите лица која раде у близини колосека, решења или наложене мере надлежних инспекцијских органа, органа унутрашње или процесне контроле и слично), а ради очувања безбедности саобраћаја, увођење лаганих вожњи могу да наложе односно захтевају још и следећи субјекти:
- надлежни технички органи Сектора за грађевинске послове, Сектора за електротехничке послове или Сектора за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури
 - комисија за технички преглед формирана у складу са одредбама Закона о планирању и изградњи или коми-

сија за интерни технички преглед “Инфраструктура железнице Србије” а.д.

- одговорни органи Сектора за развој и инвестиције или других организационих делова “Инфраструктура железнице Србије” а.д. у оквиру планирања или увођења радова на инфраструктурним постројењима
- надлежни инспекцијски органи у оквиру Министарства надлежног за послове саобраћаја

У овим случајевима о увођењу лагане вожње претходно морају, на доказан начин, бити обавештени шеф пружне деонице, шеф деонице контактне мреже и шеф деонице за одржавање сигнално-сигурносних уређаја односно технички органи Секције за саобраћајне послове, Секције за одржавање пруге и Секције за електро-техничке послове као и Сектори надлежни за односне организационе јединице.

3. Укидање лагане вожње врше субјекти из прве тачке овог члана када су престали разлози због којих је лагана вожња уведена.
4. Отправник возова, овлашћени станични радник или диспечер на ТК пружи немају право увођења и укидања лаганих вожњи.
Отправник возова, овлашћени станични радник или диспечер на ТК пружи имају право да обавештавају заинтересоване о уведеној или укинutoј лаганој вожњи ради уредног обавештавања особља вучних возила код возова, пружних возила или маневарских састава.
5. Извођачи радова на железничкој инфраструктури који изводе радове на главној оправци пруге или друге врсте радова, по основу уговора са управљачем јавне железничке инфраструктуре, односно извођачи радова који нису из “Инфраструктуре железнице Србије” а.д., током увођења радова немају право да самостално уводе или укидају лагане вожње већ то могу да чине само надзорни органи “Инфраструктуре железнице Србије” а.д. за односне радове на предлог извођача радова.

Увођење лагане вожње

Члан 7.

1. При увођењу лагане вожње одређују се следећи елементи:
 - разлог увођења лагане вожње
 - место где се уводи лагана вожња у смислу да ли је то отворена пруга или станично подручје односно станични пружни колосек
 - називе службених места између којих се уводи лагана вожња, ако се иста уводи на отвореној пруги односно пружном колосеку или само назив службеног места ако се лагана вожња уводи на станичном подручју
 - време почетка важења лагане вожње у смислу датума и времена
 - тачне станице (километарски положаји) почетка лагане вожње и краја лагане вожње са називом пруге на којој се лагана вожња уводи. Станице почетка и краја лагане вожње увек се одређују у односу на почетак и крај пруге.

- дужина лагане вожње која представља стварну разлику станица краја и почетка лагане вожње.
 - колосек на којем се уводи лагана вожња (десни или леви колосек двоколосечне пруге, број станичног колосека, назив или опис колосека у службеном месту, назив блока или групе колосека на којима се уводи лагана вожња и тако даље)
 - привремена смањена брзина, односно брзина на лаганој вожњи изражена у km/h
 - утврђује се да ли постоји потреба обједињавања са суседним лаганим вожњама или лагана вожња захтева измене код већ уведених лаганих вожњи
 - утврђује се да ли постоји потреба да се на посебан начин врши сигнализација лагане вожње или се примењују општа правила у вези сигнализација лаганих вожњи
 - организациона јединица која ће вршити сигнализацију лагане вожње
 - утврђује се да ли лагана вожња траје непрекидно или се уводи као периодична лагана вожња
 - да ли постоји потреба да нека лагана вожња престаје да постоји односно да се укида или обједињује
 - да ли евентуално треба вршити поседување лагане вожње или да ли ће се код односне лагане вожње употребљавати самостални уређаји за контролу брзине
2. Код увођења лагане вожње, према потребама, одређују се и друге мере ради очувања безбедности саобраћаја.
 3. Када се уводи периодична лагана вожња мора се утврдити и одредити период важења лагане вожње и како се поступа у вези са сигнализацијом лагане вожње у време када лагана вожња не важи. Код увођења ове врсте лагане вожње може бити одређено и крајње време односно задњи период важења ове лагане вожње.
 4. Код увођења лагане вожње, осим утврђивања станица почетка и краја лагане вожње, мора се утврдити и дужина лагане вожње. Ово представља контролни (сигурносни) елемент путем којег се утврђује тачност података у вези станица почетка и краја лагане вожње. У случајевима да стварна дужина лагане вожње не представља тачну разлику станица краја и почетка лагане вожње јер се на том делу пруге налази нестварни километар или је извршена друга корекција станица почетка и краја лагане вожње, мора се навести односно нагласити.
 5. У случајевима да се лагана вожња уводи тако да се почетак лагане вожње налази у станицама једне пруге, а крај лагане вожње на станицама друге пруге то се код сваке станице мора навести тачан назив пруге на коју се та станица односи, а за дужину лагане вожње наводи се стварна дужина лагане вожње.
 6. Када се лагана вожња уводи на отвореној пруги код утврђивања службених места између којих се уводи лагана вожња наводе се само службена места типа “станица”, “укрсница”, “распутница”, “саобраћајно-транспортно отпремништво” или “место прелаза са двоколосечне на једноколосечну пругу”, без обзира да ли су та службена места поседнута, повремено поседнута или непоседнута.

- Као службена места између којих је уведена лагана возња не могу се наводити службена места типа “стајалиште”, “одјавница”, “товаришта” или “раскрсница”. Ова службена места односно њихови називи се могу употребљавати само ако се жели прецизније или детаљније одредити место лагане возње.
7. Код одређивања датума увођења лагане возње осим датума мора се у загради после датума навести и дан у седмици када се лагана возња уводи као контролни елемент у вези датума увођења лагане возње.
 8. Ако се на истом делу пруге, по захтевима разних служби, морају увести лагане возње са различитим брзинама уводи се лагана возња која је са најмањом брзином.
 9. Сигналисање свих лаганих возњи, без обзира на разлог због којих се уводи, увек врши пружна деоница. Пружној деоници мора бити благовремено дат захтев односно обавештење о лаганим возњама које се уводе да би се благовремено припремила сигнална средства за сигналисање лагане возње.
 10. Када је због сложености колосечне ситуације, месних услова или локалних прилика потребно извршити сигналисање лагане возње на посебан начин или са више сигналних средстава потребно је пре увођења лагане возње сачинити план постављања сигналних знакова и са истим упознати пружну деоницу која ће вршити сигналисање како би се благовремено припремила довољна количина сигналних средстава.
 11. Ако се код лагане возње као мера заштите лагане возње примењује техничка мера употребе самосталног уређаја за контролу брзине то се примењује само на пругама или деловима пруга које су опремљене индуктивним ауто-стоп уређајима типа I60 и на којима саобраћају вучна возила опремљена ауто-стоп уређајима.
 12. Када ће се заштита лагане возње вршити самосталним уређајем за контролу брзине о томе је потребно благовремено упознати деоницу за одржавање сигнално-сигурносних уређаја како би се ови уређаји благовремено обезбедили и одредила места уградње тих постројења.
 13. На пругама које су опремљене савременим сигнално-сигурносним уређајима или аутоматским уређајима на путним прелазима о увођењу сваке лагане возње мора бити обавештена и деоница за одржавање сигнално-сигурносних уређаја, како би се према потребама, извршила и неопходна прилагођавања рада тих уређаја, уколико то дозвољава техничко решење уређаја, да не би настале сметње или кварови уређаја, односно да се обезбеди правилно функционисање ових уређаја у условима постојања лагане возње.
 14. Ако се лагана возња уводи због стања постројења контактне мреже о увођењу лагане возње мора се обавестити још и електроенергетски диспечер у центру даљинског управљања, а ако се лагана возња уводи због сигнално-сигурносних постројења о увођењу лагане возње обавештава се и технички диспечер сигнално-сигурносних постројења.
 15. Елементи који се морају утврдити у вези увођења лагане возње морају се утврдити без обзира да ли се уводи лагана возња типа А или лагана возња типа Б.
 16. Када су утврђени сви елементи од значаја за увођење лагане возње запослени који уводи лагану возњу типа А обавезан је да предузима следеће:
 - у вези лагане возње која ће се увести упућује се захтев Сектору за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури, Сектору за грађевинску делатност и Сектору за електротехничке послове за објављивања (озваничавање) лагане возње. Овај захтев се упућује телеграмом или посебним дописом (упућено факсом, e-mail-ом и слично)
 - пред почетак важења лагане возње проверава да ли је извршено објављивање (озваничавање) лагане возње и да ли су предузете мере око обавештавања особља вучних возила
 - предузимају се мере да се сигналисање лагане возње изврши тако да потребна сигнална средства буду представљена у време почетка важења лагане возње.
 17. Када су утврђени сви елементи од значаја за увођење лагане возње запослени који уводи лагану возњу типа Б обавезан је да предузима следеће:
 - о уведеној лаганој возњи обавештавају се обе суседне станице ради обавештавања возног особља до објављивања (озваничавања) лагане возње. Ово се врши уписивањем података у саобраћајни дневник једног од службених места. Службено место у којем је у саобраћајни дневник уписана лагана возња обавезно је о томе одмах обавести суседно службено место, а на пругама са телекомандом и диспечера на ТК-прузи. Ово обавештавање се врши фонограмом, а фонограми се морају евидентирати у Телеграфско-телефонски дневник.
 - ако је лагана возња уведена на делу пруге са телекомандом где су станице непосредне о уведеној лаганој возњи обавештава се диспечер на ТК-прузи путем фонограма и његова је даља обавеза организовања обавештавања особља вучних возила на односном делу пруге до објављивања (озваничавања) лагане возње и обавештавања ТК-станица
 - о уведеној лаганој возњи обавештавају се Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури, Сектор за грађевинске послове и Сектор за електротехничке послове ради објављивања (озваничавања) лагане возње. Ово обавештавање се врши телеграмом или посебним дописом (упућено факсом, e-mail-ом и слично)
 - одмах се предузимају мере око сигналисања лагане возње
 18. Када је уведена лагана возња, без обзира да ли је уведена лагана возња типа А или лагана возња типа Б, морају се предузети мере да се у што краћем времену изврши објављивање (озваничавање) увођења лагане возње.
 19. Објављивање (озваничавање) лагане возње типа Б се не врши ако ће лагана возња трајати до 6 сати на

магистралним пругама, односно до 12 сати на регионалним, локалним и манипулативним пругама. У овим случајевима се о уведеним лаганим вожњама типа Б обавештавају суседне станице, односно диспечер на ТК-прузи, који предузимају мере око обавештавања особља вучних возила возова, пружних возила или маневарских састава који саобраћају односним делом пруге.

О увођењу ових лаганих вожњи типа Б морају бити обавештене надлежне секције за саобраћајне послове, одржавање пруге и одржавање електротехничких постројења, као и Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури, Сектор за грађевинске послове и Сектор за електротехничке послове уз напомену да се не тражи објављивање (озваничавање) лагане вожње.

20. Детаљнији поступци у вези увођења лаганих вожњи на деловима пруга где се изводе радови на главној оправци пруге или друге врсте радова где радове изводе привредни субјекти изван “Инфраструктура железнице Србије” а.д. одређују се за свако градилиште посебно, зависно од врсте и начина организованости радова, месних услова и локалних прилика, посебним Упутством који се односи на извођење тих радова и организовање односно регулисање саобраћаја у условима извођења тих радова.

Укидање лаганих вожњи

Члан 8.

- Када престане потреба за лаганом вожњом, односно када су отклоњени разлози који су захтевали привремено смањење брзине, запослени из делатности која је увела лагану вожњу обавезан је да изврши укидање те лагане вожње.
 - У случајевима да је увођење лагане вожње захтевао неки од органа наведених у чл. 6 тач. 2 овог Упутства тај орган мора дати захтев односно одговарајући акт којим се тражи или налаже укидање лагане вожње или мора постојати документ којим се доказује да је престала потреба за постојањем лагане вожње.
 - При укидању лагане вожње морају се утврдити следећи елементи:
 - утврђује се чињеница на основу које се потврђује да је престала потреба за лаганом вожњом и да се може увести редовна брзина
 - место где се укида лагана вожња у смислу да ли је то отворена пруга или станично подручје односно станични пружни колосек
 - називе службених места (станице, укрснице, распутнице, саобраћајно-транспортно отпремништво или место прелаза са двоколосечне на једноколосечну пругу) између којих се укида лагана вожња, ако се иста укида на отвореној прузи односно пружном колосеку или само назив службеног места ако се лагана вожња укида на станичном подручју
 - време престанка важења лагане вожње у смислу датума и времена
 - тачне стационаже (километарски положаји) почетка лагане вожње и краја лагане вожње са називом пруге на којој се лагана вожња укида. Стационаже почетка и краја лагане вожње која се укида увек се одређују у односу на почетак и крај пруге.
 - дужина лагане вожње која представља стварну разлику стационаже краја и почетка лагане вожње.
 - колосек на којем се укида лагана вожња (десни или леви колосек двоколосечне пруге, број станичног колосека, назив или опис колосека у службеном месту, назив блока или групе колосека на којима се уводи лагана вожња и тако даље)
 - највећа дозвољена брзина или ограничена брзина која се уводи после укидања лагане вожње изражена у km/h
 - утврђује се да ли постоји потреба постојања других лаганих вожњи које треба увести са другим параметрима
 - број телеграма којим је лагана вожња била објављена (озваничена) од стране “Инфраструктура железнице Србије” а.д..
 - Код укидања лагане вожње, према потребама, одређују се и друге мере ради очувања безбедности саобраћаја.
 - Ако се на истом делу пруге где се укида лагана вожња, по захтевима других служби, морају увести лагане вожње са различитим брзинама или параметрима лагане вожње једновременно са укидањем лагане вожње мора се увести нова лагана вожња.
 - Ако се лагана вожња укида због стања постројења контактне мреже о укидању лагане вожње мора се обавестити још и електроенергетски диспечер у центру даљинског управљања, а ако се укида због сигнално-сигурносних уређаја о укидању лагане вожње обавештава се и технички диспечер сигнално-сигурносних уређаја.
- У овим случајевима о укидању лагане вожње обавезно се мора обавестити и надлежна служба за одржавање пруге са захтевом за престанак сигнализације лагане вожње.
- Укидање периодичне лагане вожње врши се после задњег периода њеног важења, ако при увођењу те лагане вожње унапред није био одређен последњи период важења периодичне лагане вожње.
 - О предстојећем укидању лагане вожње која је била опремљена самосталним уређајем за контролу брзине потребно је обавестити и деоницу за одржавање сигнално-сигурносних уређаја како би се извршиле припреме за монтажу тог уређаја.
 - Укидање лаганих вожњи треба планирати тако благовремено да се до њеног укидања обезбеди и објављивање (озваничавање) укидања лагане вожње.
 - Када су утврђени сви елементи од значаја за укидање лагане вожње запослени који укида лагану вожњу обавезан је да предузме следеће:
 - у вези лагане вожње која ће се укинути упућује се захтев Сектору за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури, Сектору за грађевинску

делатност и Сектору за електротехничке послове за објављивања (озваничавање) укидања лагане вожње. Ово обавештавање се врши телеграмом или посебним дописом (упућено факсом, е-маил-ом и слично)

- пред престанак важења лагане вожње проверава да ли је извршено објављивање (озваничавање) укидања лагане вожње и да ли су о томе заинтересовани обавештени ради престанка обавештавања особља вучних возила
- предузимају се мере да се престаје са сигнализацијом лагане вожње и да се то изврши тако да потребна сигнална средства буду уклоњена у време престанка важења лагане вожње

20. Детаљнији поступци у вези укидања лаганих вожњи на деловима пруга где се изводе радови на главној оправи пруге или друге врсте радова где радове изводе привредни субјекти изван организационих јединица “Инфраструктура железнице Србије” а.д. одређују се за свако градилиште посебно, зависно од врсте и начина организованости радова, месних услова и локалних прилика, посебним Упутством који се односи на извођење тих радова и организовање односно регулисање саобраћаја у условима извођења тих радова.

Објављивање (озваничавање) лаганих вожњи

Члан 9.

1. Када су Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури, Сектор за грађевинске послове и Сектор за електротехничке послове обавештени о увођењу или укидању лагане вожње обавезно је да се одмах изврши објављивање (озваничавање) увођења или укидања лагане вожње.
2. Објављивање (озваничавање) увођења или укидања лагане вожње врши се телеграмом који даје “Инфраструктура железнице Србије” а.д., а технички обрађује Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури на основу захтева који је претходно оверио Сектор за грађевинске послове.
Без оверених захтева Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури не сме вршити објављивање (озваничавање) увођења или укидања лаганих вожњи.
У случајевима да се лагана вожња уводи или укида због електротехничких постројења (контактна мрежа или СС постројења) или других разлога (послови инвестиција, извођења радова и слично), захтеве за објављивање (озваничавање) тих лаганих вожњи осим представника Сектора за грађевинске послове мора обавезно оверити и Сектор за електротехничке послове.
3. Уколико се због хитности увођења лагане вожње или било којих других разлога не може извршити оверавање захтева за увођење лагане вожње од стране Сектора за грађевинске послове, оверавање се може извршити и на самом телеграму којим се врши објављивање (озваничавање) лагане вожње, пре његовог упућивања.

4. Телеграм којим се врши објављивање (озваничавање) увођења лагане вожње мора садржати следеће податке:
 - назив пруге на којој је уведена лагана вожња
 - податке о датуму, дану и времену почетка важења лагане вожње
 - податке о службеним местима између којих односно у којима је уведена лагана вожња
 - стационаже (километаски положај) почетка и краја лагане вожње
 - дужина лагане вожње
 - разлог увођења лагане вожње
 - периоди када периодична лагана вожња важи
 - износ продужења возних времена посебно за возове за превоз путника, посебно за теретне возове, а према потребама и за локомотивске возове
 - подаци о организационој јединици која је надлежна за сигнализацију лагане вожње
 - опис начина сигнализације лагане вожње, ако постоје поједине посебности односно како се поступа код сигнализације периодичне лагане вожње
 - посебне напомене и потребне примедбе, ако постоје.
5. Телеграм којим се врши објављивање (озваничавање) укидања лагане вожње мора садржати следеће податке:
 - назив пруге на којој се укида лагана вожња
 - податке о датуму, дану и времену престанка важења лагане вожње
 - податке о службеним местима између којих односно у којима се укида лагана вожња
 - стационаже (километаски положај) почетка и краја лагане вожње
 - број телеграма којим је извршено објављивање увођења лагане вожње .
6. Код објављивања (озваничавање) лаганих вожњи, према потребама, “Инфраструктура железнице Србије” а.д. објављују и друге потребне услове или мере у вези са односом лаганом вожњом у циљу очувања безбедности и редовности саобраћаја возова, као и уредног вршења службе.
7. Телеграм којим се врши објављивање (озваничавање) лагане вожње (без обзира да ли се ради о увођењу или укидању лагане вожње) мора бити упућен и достављен:
 - ранжирним и распоредним станицама на делу пруге на који се односи лагана вожња
 - свим службеним местима која учествују у регулисању саобраћаја на распоредном одсеку на којему је уведена или укинута лагана вожња, укључујући и суседне распоредне одсеке ако возови немају предвиђена бављења у распоредним станицама
 - пружним деоницама, деоницама контактне мреже, деоницама за одржавање сигнално-сигурносних уређаја и деоницама за одржавање телекомуникационих постројења на делу пруге где се уводи односно где се укида лагана вожња
 - надлежним организационим јединицама оперативне службе укључујући и Централно оперативно одељење

- Секцији за саобраћајне послове на чијем подручју је уведена односно укинута лагана вожња
- Секцији за одржавање пруге на чијем подручју је уведена односно укинута лагана вожња
- Секцији за електротехничке послове на чијем подручју је уведена односно укинута лагана вожња и
- свим заинтересованим службама и делатностима у оквиру управе “Инфраструктура железнице Србије” а.д.

Ако се лагана вожња односи на део пруге где се граниче две суседне организационе јединице исте делатности телеграм се даје и једној и другој организационој јединици.

8. Телеграм којим се врши објављивање (озваничавање) увођења или укидања лагане вожње обавезно мора бити упућен и свим железничким превозницима.
9. Дозвољено је да се истим телеграмом врши објављивање (озваничавање) укидања лагане вожње и увођење лагане вожње али само у оним случајевима када се ради о истом делу пруге односно када се врши обједињавање или раздвајање лаганих вожњи и слично.
У другим случајевима то није дозвољено већ се посебним телеграмима мора вршити објављивање (озваничавање) лагане вожње која се укида и лагане вожње која се уводи.
10. Телеграми којима се објављује (озваничава) увођење или укидање лаганих вожњи на пругама односно деловима пруга на којима саобраћају локални путнички возови из система градске железнице “БГ-воз” у Београду морају бити упућивани свим службеним местима на пругама односно деловима пруга на којима саобраћају ови возови, без обзира на распоредну станицу Београд Центар да би се возови о лаганим вожњама обавештавали само у полазним станицама и на начин како је то одређено одредбама овог Упутства.
11. Објављивање (озваничавање) увођења или укидања лаганих вожњи врши се само телеграмима.
Начини дистрибуције телеграма врше се према стању и расположивости телекомуникационих постројења. Редовно се то чини телеграфским путем, међутим телеграми могу бити упућен и путем факс уређаја или путем е-маил поруком (скениран телеграм у прилогу) што извршава телеграфска служба “Инфраструктура железнице Србије” а.д..

III. ПОЈЕДИНИ ДРУГИ ПОСТУПЦИ У ВЕЗИ ЛАГАНИХ ВОЖЊИ

Израчување продужења возних времена

Члан 10.

1. Због привременог смањења брзине настаје продужење возних времена код оних возова чија је максимална брзина одређена материјалом општег реда вожње, на односној деоници, већа од смањене брзине на лаганој вожњи.

2. Израчунавање продужења возних времена врши се према обрасцу:

$$t_{prod} = 0,06 \cdot \left(\frac{4 \cdot d}{V_{max} + V_{lv}} + \frac{l_{lv} + l_{voz}}{V_{lv}} - \frac{2 \cdot d + l_{lv} + l_{voz}}{V_{max}} \right)$$

где су:

0,06 - коефицијент свођења јединица

t_{prod} - време продужења возних времена [у минутима]

d - удаљеност постављања сигналног знака 97а: “Лагано” испред места одакле треба возити смањеном брзином односно сигналног знака 97ц: “Почетак лагане вожње” у зависности од дужине зауставног пута на прузи (500 m, 700 m или 1200 m за пруге са зауставним путем од 700 m, 1000 m односно 1500 m).

l_{lv} - дужина лагане вожње [у метрима]

l_{voz} - просечна дужина воза одређене врсте на односној прузи [у метрима]

V_{max} - максимална брзина возова односне врсте на делу пруге где је уведена лагана вожња [у километрима на час]

V_{lv} - брзина на лаганој вожњи [у километрима на час]

3. Продужење времена вожње израчунато на начин како је одређено одредбама овог Упутства увек се изражава само у целим минутима.
Заокруживање на цели минут врши се тако да се код времена до 30 секунди заокруживање врши наниже, а код времена преко 30 секунди заокруживање се врши навише.
4. Продужетак возних времена утврђује се и објављује посебно за возове за превоз путника, теретне возове и локомотивске возове.
5. Уколико на прузи на којој се уводи лагана вожња саобраћају возови исте врсте са различитим максималним брзинама (на пример: даљински возови за превоз путника саобраћају брзинама 120 km/h, а локални путнички возови саобраћају брзинама до 90 km/h) продужење времена вожња мора се утврђивати и објављивати посебно за сваку врсту возова.
Ако на делу пруге где је уведена лагана вожња саобраћају возови исте врсте са значајно различитим дужинама возова (на пример: возови за превоз путника са локомотивском вучом дужине 300 m и возови за превоз путника у саставу моторних гарнитуре дужине 60 m) продужење возних времена се мора утврђивати и објављивати посебно за сваку врсту возова.
6. Продужење возних времена се не одређује посебно за сваки смер вожње, већ само за лагану вожњу независно од смера вожње.
7. Када се лагана вожња уводи на већој дужини тако да се истом обухватају два или више међустаничних растојања она се објављује (озваничава као једна лагана вожња) али се продужетак возних времена утврђује и објављује посебно за свако међустанично растојање при чему се као граница међустаничних растојања

узима стационажа средине станичне зграде обређена одредбама Пословног реда станице.

8. Ако се лагана возња уводи на станичним колосецима у вези утврђивања продужења времена возња важи следеће:
 - када је лагана возња уведена на главном пролазном колосеку или неправилном главном пролазном колосеку продужења возних времена се морају утврђивати
 - када је лагана возња уведена на главним колосецима који нису главни пролазни колосек или неправилни главни колосек, а брзина лагане возње је мања од прописаних дозвољених брзина преко скретница за возњу у скретање продужења возних времена се морају утврђивати
 - када је лагана возња уведена на осталим колосецима продужења возних времена се не утврђују.
9. Продужено време возње израчунато на овај начин представља приближно време јер у себе не укључује карактеристике вучног возила и масу воза односно обухвата средње вредности дужине возова, али је довољно прецизно за потребе регулисања саобраћаја.
10. Продужења времена возње морају се утврдити и објавити једновременно са објављивањем уведене лагане возње.

Евиденције лаганих возњи

Члан 11.

1. Евиденције лаганих возњи воде се у обрасцу “Евиденција лаганих возњи” према колонама како то образац предвиђа, а обухвата податке:
 - између који службених места односно у којем службеном месту је лагана возња
 - стационаже односно километарске положаје лагане возње као и дужина лагане возње
 - податке о колосеку на којем је уведена лагана возња
 - брзина на лаганој возњи
 - узрок увођења лагане возње
 - подаци о објављивању (озваничавању) увођења лагане возње
 - подаци о почетку важења лагане возње
 - подаци о објављивању (озваничавању) укидања лагане возње
 - подаци у вези престанка важења лагане возње
 - подаци у вези продужења возних времена и напомене.
2. Узорак обрасца “Евиденција лаганих возњи” дат је у Прилогу I овог Упутства. Образац се штампа на формату А3 као књига од 60 страна.
3. Лагане возње воде се посебно по пругама, а у оквиру сваке пруге под редним бројевима који на почетку сваког реда возње почињу са бројем 1 и воде се редом како се лагане возње уводе.
Подаци за лагане возње које су укинуте у евиденцији се морају видљиво прецртати таласастом линијом, тако да

уписани подаци остану видљиви, а одговарајући редни број се унакрсно прецртава.

4. Ради лакшег манипулисања подацима о лаганим возњама евиденција о лаганим возњама, поред вођења на обрасцу “Евиденција лаганих возњи” у писаном облику, може се водити и у електронском облику у форматима DOC, XLS или слично.
Подаци вођени у електронском облику морају у потпуности бити истоветни са подацима који се воде у писаном облику.
5. Подаци о лаганим возњама по службеним местима воде се према следећем:
 - ранжирне и распоредне станице - воде податке о свим лаганим возњама на свим припадајућим распоредним одсечима и то посебно за сваки распоредни одсек.
 - међустанице и укрснице - воде податке о свим лаганим возњама на распоредном одсеку којему припада односно службено место.
 - прикључне односно одвојне станице које немају статус распоредне станице - воде податке о свим лаганим возњама на припадајућим пругама и то посебно за распоредни одсек на свакој прузи
 - полазне станице возова - воде податке зависно од тога да ли имају статус распоредне станице или међустанице
6. На пругама са телекомандом подаци о лаганим возњама обавезно се воде и на радним местима диспечера на ТК-прузи и то по деловима пруга које припадају ТК-деоници.
7. Поједине распоредне или полазне станице морају водити податке о лаганим возњама и за друге, њима неприпадајуће распоредне одсеке, уколико из тих станица полазе возови који према материјалу општег реда возње немају предвиђено бављење у наредној распоредној станици, па постоји потреба да се већ у тим станицама особље вучних возила обавештава о лаганим возњама за наредни распоредни одсек. Ови случајеви се одређују посебно за сваки период реда возње, а подаци о томе објављују се у Саобраћајно-транспортном упутству уз ред возње, део А – Путнички саобраћај за возове за превоз путника односно Саобраћајно-транспортном упутству уз ред возње, део Б – Теретни саобраћај за возове за превоз робе.
8. Распоредни одсеци у путничком и теретном саобраћају се не морају увек поклапати тако да се у тим случајевима код вођења евиденције за распоредни одсек подаци за лагане возње увек воде за удаљење распоредне станице односно делове пруге како би се подацима обухватио већи део пруге односно обезбедило располагање подацима за све распоредне одсеке.
Преглед распоредних станица у путничком и теретном саобраћају објављују се за сваки ред возње у одговарајућем Саобраћајно-транспортном упутству уз ред возње,
9. Службена места која не учествују у регулисању саобраћаја возова не воде евиденције о лаганим возњама.

10. Осим службених места евиденцију о лаганим вожњама воде још и следеће организационе јединице и то:
 - по пругама или деловима пруга за подручје своје надлежности следеће организационе јединице:
 - подручна одељења за оперативне послове
 - подручни оперативни одсеци
 - Секције за саобраћајне послове
 - Секције за одржавање пруге
 - Секције за електротехничка постројења
 - по пругама за све пруге на подручју јавне железничке инфраструктуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
 - Централно оперативно одељење
 - Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури
 - Сектор за грађевинске послове
 - Сектор за електротехничке послове
 - Сектор за унутрашњу контролу
11. Евиденције о лаганим вожњама воде се посебно за сваки ред вожње јер са завршетком реда вожње престају да важе све лагане вожње односно ступањем на снагу новог реда вожње све лагане вожње се објављују (озваничавају) као нове.
12. У случајевима када се лагана вожња уводи тако да се односи на два или више међустаничних растојања и када се продужења времена вожње рачунају по међустаничним растојањима, продужења времена вожње се морају евидентирати у одговарајућим колонама обрасца “Евиденција лаганих вожњи” по међустаничним растојањима.
13. Евиденцијама о лаганим вожњама обухватају се само оне лагане вожње које су објављене (озваничене) од стране “Инфраструктура железнице Србије” а.д..
14. Подаци о лаганим вожњама које нису објављене (озваничене) од стране “Инфраструктура железнице Србије” а.д. воде се у саобраћајним дневницима, телеграфско-телефонским дневницима и примопредајама службе на радним местима отправника возова односно диспечера на ТК-прузи.
2. Пресек стања лаганих вожњи, без обзира да ли се даје као редовни пресек стања или као ванредни пресек стања, мора садржати следеће податке:
 - назив пруге на којој је уведена лагана вожња
 - податке о службеним местима између којих односно у којима је уведена лагана вожња
 - стационаже (километаски положај) почетка и краја лагане вожње
 - дужина лагане вожње
 - разлог увођења лагане вожње
 - износ продужења возних времена
 - податке о броју и датуму телеграма којим је лагана вожња озваничена
 - потребне примедбе, ако постоје.
3. Пресек стања лаганих вожњи, без обзира да ли је редован или ванредни, даје се посебним дописом који се организационим јединицама доставља у електронском облику у PDF формату.
4. Пресеком стања лаганих вожњи, без обзира да ли је редован или ванредни пресек лаганих вожњи, не могу се уводити нити укидати лагане вожње. Пресеком стања лаганих вожњи само се даје преглед постојећег стања лаганих вожњи.

(а) – редовни пресек стања лаганих вожњи

5. Редовни пресек стања лаганих вожњи објављује се три пута годишње и то са стањем према следећем:
 - на последњу суботу кроз недељу у месецу марту односно у време када се са зимског рачунања времена прелази на летње рачунање времена
 - на другу суботу кроз недељу у месецу јуну односно у време када се мењају први и други (зимски и летњи) период важења реда вожња.
 - на последњу суботу кроз недељу у месецу октобру односно у време када се са летњег рачунања времена прелази на зимско рачунање времена
6. У вези редовног пресека стања лаганих вожњи важи следеће:
 - пресек стања мора обухватити све лагане вожње на подручју јавне железничке инфраструктуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
 - пресек стања прослеђује се свим извршним и стручним службама и организационим јединицама на подручју “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
 - пресек стања прослеђује се свим железничким превозницима

(б) – ванредни пресек стања лаганих вожњи

7. Ванредни пресек стања лаганих вожњи објављује се у изузетним случајевима и то:
 - на захтев појединих организационих јединица у оквиру служби “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
 - на захтев неког од железничких превозника
 - у случајевима честих промена или великог броја лаганих вожњи на неком делу пруге које се релативно често мењају по неком од параметара (на пример извођење радова и слично)

Пресеци стања лаганих вожњи

Члан 12.

1. Да би се обезбедила уредност у вођењу евиденције о лаганим вожњама и избегле евентуалне грешке односно да би се обезбедила ажурност вођења података о лаганим вожњама објављују се пресеци лаганих вожњи који могу бити:
 - **редовни пресек стања лаганих вожњи** - пресек стања лаганих вожњи који се објављује у прописано време
 - **ванредни пресек стања лаганих вожњи** - пресек стања лаганих вожњи који се објављује према насталим потребама и у изузетним случајевима, од случаја до случаја, по посебном захтеву појединих организационих јединица, по налогу контролних органа и слично.

- према насталим потребама односно када се процени да је потребно у циљу очувања безбедности и редовитости саобраћаја
8. Ванредни пресек стања лаганих вожњи даје се само на основу писменог захтева организационе јединице или по налогу органа процесне односно унутрашње контроле у оквиру “Инфраструктура железнице Србије” а.д. или на писани захтев железничког превозника.
 9. У вези ванредног пресека стања лаганих вожњи важи следеће:
 - пресек стања може обухватити све лагане вожње на подручју железничке инфраструктуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д., а може обухватити само лагане вожње за поједине пруге или делове пруга према захтевима организационе јединице која тражи ванредни пресек лаганих вожњи
 - пресек стања прослеђује се само извршним или стручним службама и организационим јединицама на подручју “Инфраструктура железнице Србије” а.д. које су тражиле ванредни пресек лаганих вожњи
 - пресек стања прослеђује се само оним железничким превозницима који су тражили ванредни пресек стања лаганих вожњи

Обједињавање лаганих вожњи

Члан 13.

1. Обједињавање лаганих вожњи обавезно се мора вршити у случајевима и на начин који је прописан одредбама Сигналног правилника.
2. У ситуацијама да постоји случај обједињавања лаганих вожњи који није прописан и обухваћен случајевима прописаним одредбама Сигналног правилника или када на прузи саобраћају само кратки возови, тада начин обједињавања лаганих вожњи одређује Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури и Сектор за грађевинске послове тако да се обезбеди рационално кретање возова и да буде обезбеђено уредно сигнализисање лаганих вожњи.
3. Обједињавање лаганих вожњи на подручјима једне пружне деонице врши шеф пружне деонице, а ако је то на подручју две пружне деонице то чини Секција за одржавање пруга на чијем подручју су уведене лагане вожње, а ако је то на подручју две Секције за одржавање пруге обједињавање лагане вожње врши Сектор за грађевинске послове.
4. У случајевима када се обједињавање лаганих вожњи треба извршити због стања на колосеку и због стања на контактної мрежи или стања на сигнално-сигурносним уређајима обједињавање врше органи грађевинске делатности у договору са представницима електротехничке делатности.
5. Обједињавање лаганих вожњи мора бити извршено пре упућивања захтева за објављивање (озваничавање) увођења лагане вожње.
6. У случајевима да се код упућеног захтева за објављивање (озваничавање) увођења лагане вожње од стране стручних служби “Инфраструктура железнице Србије” а.д. утврди да није извршено обједињавање лаганих вожњи или то није извршено исправно, Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури је обавезан на ову неправилност указати и захтевати да се неисправности и неправилности исправе.
7. Неправилно обједињене лагане вожње не смеју се објављивати (озваничавати) већ се мора тражити исправљање података.
8. На делу пруге где је ограничена брзина која је сигнализисана сигнализацијама за ограничење брзине не сме се уводити лагана вожња која је већом брзином од ограничене брзине одређене на том делу пруге већ се лагана вожња мора раздвајати (делити).

Сигнализисање лаганих вожњи

Члан 14.

1. Сигнализисање лаганих вожњи врши се на начин како је то прописано одредбама Сигналног Правилника употребом сигналног знака 97а: “Лагано”, сигналног знака 97ц: “Почетак лагане вожње” и сигналног знака 98: “Опозивни сигнал”.
2. У случајевима када постоји потреба да се сигналише лагана вожња на сложеној колосечној ситуацији или на деловима пруга са посебним месним условима или локалним приликама односно у случајевима који нису прописани одредбама Сигналног правилника начин сигнализисања лагане вожње прописује Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури. Овај начин сигнализисања мора бити детаљно објашњен и обавезно шематски приказан. Са начином сигнализисања и шематским приказом места постављања сигналних средстава мора бити, пре објављивања (озваничавања) лагане вожње, обавештена пружна деоница, Секција за одржавање пруге и Секција за саобраћајне послове ради обезбеђења сигналних средстава и њиховог правилног постављања. Са начином сигнализисања лагане вожње у оваквим случајевима морају бити благовремено, пре почетка важења лагане вожње, упознати и железнички превозници. Ови послови су у надлежности Сектора за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури. Начин сигнализисања лагане вожње у овим случајевима мора бити текстуално описан и у телеграму којим се врши објављивање (озваничавање) лагане вожње.
3. Сигнализисање лаганих вожњи увек врши пружна деоница на чијем подручју је лагана вожња уведена. У случајевима када се лагана вожња уводи због постројења контактне мреже или ако се лагана вожња уводи због потреба других служби, организациона јединица због чијих потреба се уводи лагана вожња обавезна је да захтева сигнализисање лагане вожње од Секције за одржавање пруге. У овим случајевима Секција за одржавање пруга на чијем подручју се уводи лагана вожња, је обавезна да одреди која пружна деоница ће вршити сигнализисање лагане вожње.

Ако се то односи на подручје пружних деоница које припадају два Секција за одржавање пруге, Секције за одржавање пруге то чине споразумно и одређују која ће пружна деоница вршити сигнализацију.

4. Постављање сигнала лагане вожње врши се једновременно са увођењем лагане вожње и то тако да се прво поставља сигнални знак 97а: “Лагано”, а потом редом остали сигнали лагане вожње.
5. Уклањање сигнала лагане вожње врши се једновременно са уклањањем лагане вожње и то тако да се уклањање сигнала врши обрнутим редоследом од поступка постављања сигнала.
6. Периодичне лагане вожње морају бити сигнализационе само у време важности лагане вожње. Начин на који ће се то чинити одређује Секција за одржавање пруге у смислу да ли ће се сваки пут сигнали лагане вожње постављати па уклањати или ће сигнали лагане вожње бити стално на терену, а у време када лагана вожња не важи сигнале прекривати црним кесама или навлачењем јутених джакова, заклањати картонима или на неки други начин заклањати да се не виде. О начину поступања у вези сигнализације лаганих вожњи у овим случајевима потребно обавештење треба дати и у телеграму којим се врши објављивање (озваничавање) лагане вожње.
7. Када се лагане вожње уводе на делу пруге где постоји ограничена брзина сигнали за ограничење брзине се не уклањају и остају видљиви. У тим случајевима, када је брзина лагане вожње мања од ограничене брзине, сигнали за ограничење брзине не важе и мора се возити смањеном брзином која је одређена за лагану вожњу.
8. Обавеза је шефа пружне деонице да се сигнали лагане вожње прописно постављају, редовно одржавају, да буду јасно видљиви са прописаних даљина видљивости, да се употребљавају сигнали прописаних димензија, а у случајевима да нису пресвучени рефлектујућом материјом или ако је рефлектујућа материја оштећена да организују осветљавање сигнала у ноћним условима експлоатације.

Обавештавање особља о лаганим вожњама

Члан 15.

1. О уведеним односно важећим лаганим вожњама мора бити обавештено особље према следећем:
 - особље вучног возила сваког воза
 - возач пружног возила односно вођа пружног возила
 - руковац маневре односно маневарско особље
2. Обавештење које се даје о лаганој вожњи треба да садржи следеће податке:
 - називе службених места између којих је уведена лагана вожња, ако је иста уведена на отвореној прузи или само назив службеног места у којем је уведена лагана вожња, ако је иста уведена само на станичним колосецима односно подручју службеног места
 - километарски положаји почетка лагане вожње и краја лагане вожње и то тако да се стационаже дају зависно од смера кретања воза односно пружног возила

што значи редом којим ће воз односно пружно возило наилазити на лагане вожње при чему треба у виду имати да се стационаже почетка и краја лагане вожње увек одређује у односу на почетак и крај пруге.

- колосек на којем је уведена лагана вожња, ако се на том делу пруге односно мреже налази више колосека (десни или леви колосек двоколосечне пруге, број станичног колосека у службеном месту, назив или опис колосека на индустријском колосеку, назив блока или групе колосека на којима је уведена лагана вожња и сл.)
 - привремена смањена брзина односно брзина на лаганој вожњи изражена у km/h
3. Обавештавање о лаганим вожњама треба вршити тако да обавештавање особља вучних возила врше станице према следећем:
 - полазне станице о лаганим вожњама од полазне станице до прве распоредне станице
 - распоредне станице о лаганим вожњама на распоредном одсеку

У случајевима да је материјалом општег реда вожње предвиђено да воз нема бављење у распоредној станици обавештење о лаганим вожњама на наредном распоредном одсеку даје последња распоредна станица у којој воз има бављење.

“Инфраструктура железнице Србије” а.д. може у појединим случајевима, код објављивања (озваничавања) лагане вожње која се уводи одредити које ће станице вршити обавештавање особља вучних возила. Ово мора бити наведено у телеграму којим се објављује (озваничава) лагана вожња.

4. Када се у станици на појединим колосецима налазе различите лагане вожње у вези обавештавања особље вучног возила поступа се према следећем:
 - код возова обавештавање особља вучних возила врши се само о оним лаганим вожњама које се односе на колосеке кроз које воз саобраћа
 - код маневрисања особље вучних возила се обавештава о свим лаганим вожњама које се налазе на станичном подручју
5. Када је код возова особље вучног возила обавештено о лаганој вожњи на станичном колосеку кроз који је воз требао да саобраћа, а воз ће изузетно проћи кроз неки други колосек на којем је нека друга лагана вожња особље вучног возила мора бити обавештено о оној лаганој вожњи по колосеку кроз који ће воз стварно проћи. Ако обавештавање није извршено у распоредној станици обавештавање особља вучног возила у тим случајевима извршити:
 - путем радио-диспечерске везе, ако је пруга опремљена таквим уређајима
 - у станици у којој воз последњи пут стаје или
 - изузетно воз зауставити испред улазног сигнала и извршити обавештавање особља вучног возила
6. О оним лаганим вожњама чија је смањена брзина већа (виша) од максималне брзине воза, прописане брзи-

не пружног возила или брзине маневарског састава, особље вучног возила, особље пружног возила односно руковац маневре се обавештава, али са напоменом да за воз, пружно особље односно маневраски састав не важе. Ово је потребно да би особље знало где су те лагане вожње и да код наилазак на сигнални знак 97а: “Лагано” не би поступало у складу са општим прописима (у случајевима када се наилази на сигнални знак 97а: “Лагано” а особље вучног возила није обавештено о лаганој вожњи поступа као да наилази на лагану вожњу са смањеном брзином 10 km/h).

7. Када је уведена лагана вожња типа Б, у времену од увођења до објављивања (озваничавања) лагане вожње, обавештавање возног особља врше суседне станице.

Да би се избегло заустављање возова само због обавештавање особља вучног возила у овим случајевима, станица која је обавештена о увођењу лагане вожње и која би требало да врши обавештавање до објављивања (озваничавања) лагане вожње може упутити захтев да потребно обавештавање особља вучног возила изврши:

- полазна станица, ако је она на истом распоредном одсеку
- распоредна станица или
- станице у којима воз последњи пут стаје.

На пругама које су опремљене радио-диспечерским везама ово обавештавање особља вучног возила може се извршити и путем радио-диспечерске везе.

У овим случајевима станица која је захтевала да се изврши обавештавање мора примити потврду о томе да је обавештавање особља вучног возила извршено, а у противном сматра се да особље вучног возила није обавештено (видети одредбе чл. 34 тач. 28 Саобраћајног правилника).

8. Код извођења радова на средној или главној оправци пруге када су честе промене лаганих вожњи Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури може одредити да у одређеном периоду поједине станице врше обавештавање појединих врста возова. Ово се чини уз уважавање месних услова и локалних прилика тако да се избегне већи број заустављања возова, равномерно оптерећење станица и слично.

У овим случајевима Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури одређује које ће станице вршити обавештавање појединих врста возова.

9. У случајевима да је током вожње воза чије је особље вучног возила обавештено о лаганој вожњи престало важење лагане вожње о томе се особље вучног возила мора одмах обавестити на један од начина предвиђених у одредбама тачке 7, други став, овог члана.

10. Код периодичних лаганих вожњи о лаганим вожњама обавештавање се врши само код оних возова који ће односни део пруге где је лагана вожња проћи у време када та лагана вожња важи.

У вези с тим, водити рачуна да се обавештавање врши :

- код возова који по материјалу општег реда вожња место периодичне лагане вожње пролазе у време када она важи
- код оних возова који по реду вожње не саобраћају у време када важи периодична лагана вожња, ако саобраћају у закашњењу или пре времена па ће односни део пруге проћи у време када лагана вожња важи.

11. На двоколосечним пругама возно особље обавештава се о оним лаганим вожњама које се налазе на колосеку којим воз редовно саобраћа.

За вожње по неправилном или суседном колосеку обавештавање врше станице које воз отпремају на неправилни односно суседни колосек или се по захтеву те станице обавештавање врши у складу са одредбама тачке 7 став други или трећи овог члана, при чему се у свему мора поступати и на начин предвиђен одредбе тачке 7 став четврти овог члана.

12. У вези обавештавања особља вучног возила код локалних путничких возова из система градске железнице “БГ-воз” поступа се према следећем:

- обавештење о лаганим вожњама испоставља се за целу релацију саобраћаја (од полазне до крајње станице) ових возова без обзира на распоредну станицу Београд Центар
- општи налог са обавештењима о лаганим вожњама испоставља се само при првој вожњи односно отпреми гарнитуре из станице Земун ТПС и првој вожњи из обртне станице
- испостављени општи налог важи код више возова истог смера и исте релације саобраћаја тако што полазне односно обртне станице у путни лист код сваког воза упишу број општег налога који важи из те станице (податак се уписује у одељку II у колони 8 путног листа), а који је раније већ употребљаван за воз истог смера и исте релације саобраћаја
- нови општи налог мора се испоставити одмах после настанка било каквих промена у лаганим вожњама на превозном путу ових возова

Овим општим налозима не смеју се давати друга саопштења осим оних саопштења која се односе на све возове. Даља вожња од сигнала који забрањује вожњу и слично мора бити одређена посебним општим налогом и може се односити само на односни воз.

Када се код ових возова испоставља нови путни лист мора се испоставити и нови општи налог.

13. У случајевима када је материјалом општег реда вожње предвиђено да воз саобраћа до одређеног непосредног службеног места на прузи, а да се потом као други воз враћа, обавештавање о лаганим вожњама мора се вршити посебно за сваки воз.

14. Код маневарских састава обавештавање о лаганим вожњама врши се на следећи начин:

- о лаганим вожњама на станичном подручју руковац маневре се о лаганим вожњама обавештава једном у току смене и то на почетку смене

- о лаганим вожњама на отвореној прузи односно при маневрисању преко границе маневрисања руковаца маневре се о лаганим вожњама обавештава сваки пут када се дозвољава прелак границе маневарских вожњи.

У овим случајевима руковац маневре је обавезан да особље маневарског вучног возила обавести о лаганим вожњама и да у складу са одредбама Упутства о маневрисању одређује брзину при маневрисању.

Ова обавештавања се врше општим налогом при чему руковац маневре својим потписом потврђује пријем општег налога на матици, а потом примерак за машиновођу уручује машиновођи односно машиновођи на маневри маневарског вучног возила који пријем примерка за машиновођу потврђује на примерку уз путни лист који руковац маневре чува код себе.

15. Код пружних возила особље вучних возила се обавештава о лаганим вожњама зависно од тога да ли пружно возило саобраћа као воз или се креће као пружно возило када се поступа као код обавештавања код маневарских састава.
16. Ако је лагана вожња поседнута чуварем лагане вожње или ако је лагана вожња опремљена уређајем за контролу брзине особље вучног возила је обавезно да општим налогом којим се обавештава о лаганој вожњи буде обавештено и о томе да је лагана вожња поседнута чуварем лагане вожње односно опремљена уређајем за контролу брзине.

Поседање лаганих вожњи

Члан 16.

1. У случајевима када је то у циљу очувања безбедности саобраћаја потребно, када то захтевају месни услови или локалне прилике и када се то посебно одреди, лагана вожња се мора посести чуварем лагане вожње.
2. Поседање лаганих вожњи чуварем лагане вожње одређује Сектора за грађевинске послове, на предлог Секције за одржавање пруге.
3. Приликом одређивања поседања лагане вожње чуварем лагане вожње одређује се и време поседања. Поседања лагане вожње на пругама са мањим обимом саобраћаја може бити и са ограниченим временом при чему се може дозволити да се у време када нема возова не поседа лагана вожња. Ово мора бити објављено приликом објављивања (озваничавања) лагане вожње.
4. Задаци чувара лагане вожње су према следећем:
 - врши обилазак лагане вожње пре наилазак сваког воза и утврђује стање
 - у случајевима уочавања погоршања стања или настајања околности да додатно може бити угрожавана безбедност саобраћаја обавештава отправнике возова суседних поседнутих службених места, а на пругама са телекомандом и диспечера на ТК-прузи, те према насталим ситуацијама, забрањује саобраћај возова

- осматра да ли возно особље поштује лагану вожњу и у случајевима да се то не чини одмах обавештава о томе отправнике возова суседних поседнутих службених места, а на пругама са телекомандом и диспечера на ТК-прузи, као и шефа пружне деонице
- врши надзор над сигналимa лагане вожње, ако исти нису опремљени рефлектујућом материјом врши осветљавање сигнала
- према потребама даје ручне сигналне знаке
- извршава све друге задатке који му се одреде уважавајући месне услове и локалне прилике.

5. Чувару лагане вожње наилазак сваког воза мора бити благовремено најављен авизом или предавизом, коју даје отправник возова станице која отпрема воз у смеру према лаганој вожњи, а на пругама опремљеним телекомандом диспечер на ТК-прузи. Да ли се најаву наилазак воза врши авизом или преавизом зависи од времена вожње од службеног места до места лагане вожње (вече или мање од 5 минута) и исто се детаљније одређује при објављивању (озваничавању) лагане вожње.

6. Место чувара лагане вожње мора бити опремљено према следећем:

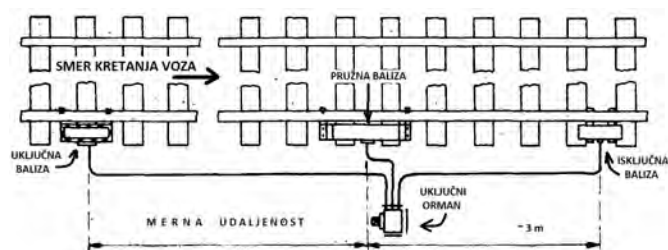
- место за смештај чувара лагане вожње са основним условима за боравак зависно од доба године
- телекомуникационе везе са суседним поседнутим службеним местима и пружном деоницом, а на пругама са телекомандом и са диспечером на ТК-прузи
- сигналним средствима која су прописана за радна места чувара пруге у складу са одредбама Прилога II Сигналног правилника
- другом опремом која се одреди приликом увођења чувара лагане вожње.

Опремање лагане вожње самосталним уређајима за контролу брзине

Члан 17.

1. Опремање лагане вожње самосталним уређајима за контролу брзине подразумева употребу техничких средства ауто-стоп уређаја за пунктуални (тачкасти) пренос података са колосека на воз коришћењем пружних бализа којима се утиће на локомотивски аутостоп уређај ради контроле брзине воза и принудног зауставља у случају прекорачења брзине. Опремање лагане вожње самосталним уређајима за контролу брзине обухвата привремену уградњу два независна уређаја за контролу брзине, по један на свакој страни лагане вожње односно на местима испред лагане вожње посматрано за сваки смер вожње посебно.
2. Пружни уређај за контролу брзине обухвата следеће основне делове:
 - једна укључна бализа која има завојницу без кондензатора (мале изведбе)
 - једна искључна бализа бализе, која је иста као и укључна бализа
 - једна пружна бализа са фреквенцијом 1000, 2000 или 1000/2000 Hz

- један укључни ормар са припадајућом опремом
 - кабл за повезивање
 - држачи бализа и остала припадајућа опрема за уградњу
3. Начин повезивања елемената који чине самостални пружни уређај за контролу брзине приказан је на слици 1.
4. Основни принцип деловања самосталног уређаја за контролу брзине је према следећем:
- у стању када нема вожњи пружни уређај за контролу брзине је у стају мировања (припрема за деловање)
 - при вожњи вучног возила преко укључне бализе, односно када локомотивска бализа прелази изнад укључне бализе, у укључној бализи се индукује наизменични напон који укључује уређај за контролу брзине, при чему овај индуковани напон у укључној бализи нема повратни утицај на локомотивску бализу
 - укључењем уређаја за контролу брзине укључује се пружна бализа и активира се испитно време (електронски временски струјни круг, који је претходно подешен да траје одређено време), а који по истеку тог времена искључује пружну бализу
 - у случају да локомотивска бализа, која је укључила уређај, прође изнад пружне бализе у времену краћем од испитног времена (брзина возила је већа од испитне брзине), пружна бализа је још увек укључена (активна) и она делује на локомотивску бализу
 - у случају да локомотивска бализа, која је укључила уређај, прође изнад пружне бализе у времену дужем од испитног времена (брзина возила је мања од испитне брзине), пружна бализа више није укључена (неактивна) и она не делује на локомотивску бализу
 - на око 3 м иза пружне бализе уграђена је искључна бализа која функционише као искључна бализа и тако уређај за контролу брзине искључује, односно доводи у стање мировања (стање припремљено за деловање).



Слика 1. – Основе повезивање елемената код самосталног уређаја за контролу брзине

5. Самостални уређај за контролу брзине за испитне брзине до 70 km/h може да функционише и тако да је пружна бализа стално функционална. У овим случајевима пружна бализа се монтира самостално без уређаја за контролу брзине на месту где је постављен сигнални знак 97a: “Лагано”.
6. Пружна бализа код самосталног уређаја за контролу брзине мора бити према следећем:

- за брзине до 90 km/h пружна бализа мора бити са фреквенцијом 1000 Hz
- за брзине веће од 90 km/h пружна бализа мора бити са фреквенцијом од 2000 Hz

7. Самостални уређај за контролу брзине функционише самостално независно од осталих делова ууто-стоп уређаја на пруги, а може бити повезан и са додатном групом сигнала.
8. Уређај за контролу брзине мора пре употребе бити прилагођен за контролу одређене брзине тако што се одређује мерна удаљеност (растојање између укључне и пружне бализе) и врши подешавање испитног времена (време колико је пружна бализа активна) чиме је дефинисана испитна брзина.
9. Мерна удаљености и испитно време за контролу појединих испитних брзина морају бити према подацима из табеле 1.

Табела 1.: Мерна удаљеност и испитно време за поједине испитне брзине			
Испитана брзина [km/h]	Мерна удаљеност [m/h]		Испитно време [s]
	за 1000 Hz	за 2000 Hz	
95	7,50	-	0,3
105	8,30	-	0,3
120	-	9,80	0,3
130	-	10,70	0,3
135	-	11,10	0,3
140	-	11,55	0,3
150	-	12,40	0,3

10. Самостални уређај за контролу брзине опремљен је у одговарајућем укључном ормару опремљен Ла-преклопником који има функцију да се уређај обезбеди (закључа) да функционише у одређеном режиму. Положаји Ла-преклопника могу бити према подацима из табеле 2..

Табела 2.: Положаји стања Ла-преклопника и стање пружне бализе	
Ознака положаја Ла-преклопника	Стање уређаја
»10« — »70«	пружна бализа стално активна
Положај “Искључено”	уређај искључен
»80« — »140«	уређај за контролу брзине припремљен за деловање

11. Положај Ла-преклопника, односно режим рада самосталног уређаја за контролу брзине, одређује односно подешава искључиво деоница за одржавање сигнално-сигурносних уређаја, зависно од испитне брзине односно брзине на лаганој вожњи, месних услова и локалних прилика на лаганој вожњи.
12. Места уградње пружне бализе самосталног уређаја за контролу брзине, зависно од испитне брзине, одређује се испред места одакле треба возити смањеном брзином, према подацима из табеле 3.

Табела 3.: Места уградње пружне бализе уређаја за контролу брзине у односу на почетак лагане вожње			
Брзина на лаганој вожњи [km/h]	Бализа [Hz]	Место уградње испред пружне бализе самосталног уређаја за контролу брзине	
до 70	1000	на стационачима постављања сигналног знака 97а: “Лагано“	
80			
90			
100	2000	485 m	испред стационаже сигналног знака 97ц: “Почетак лагане вожње“
110		405 m	
120		355 m	
130		315 m	
140		215 m	

13. По укидању лагане вожње самостални уређај за контролу брзине треба демонтирати, а до његове демон-
таже Ла-преклопник треба поставити у положај “Ис-
кључено“ како би се уређај искључио односно како би
пружна бализа била неактивна.

Ако је самостални уређај за контролу брзине уграђен
на месту ограничене брзине, он је стално укључен и не
врши се његова демонтажа.

14. Самостални уређај за контролу брзине не уграђује се

- испред распутница на заједничком делу пруге ако се
лагана вожња налази после распутнице само на јед-
ном од колосека
- на станичним подручјима ако лагана вожња није на
главним пролазним колосецима или неправилном
главном пролазном колосеку већ на осталим главним
или споредним колосецима

15. На пругама које нису опремљене ауто-стоп уређајима
и на којима саобраћају само вучна возила која нису
опремљена локомотивским делом ауто-стоп уређаја и
на узаном колосеку ширине 0,76 м у оквиру музејско-
туристичке железнице “Шарганска осмица“ не упо-
требљава се самостални уређај за контролу брзине од-
носно не примењују се одредбе овог члана.

Дужине лаганих вожњи и брзине

Члан 18.

1. Лагане вожње које се уводе на колосеку на којем се из-
воде радови главне оправке, радови у вези заваривања
шина у дугачке шинске тракове или радови уградње
заштитног слоја (тампона) могу имати дужине и брзине
лагане вожње које су прописане одредбама Правилни-
ка о техничким условима и одржавању горњег строја
(“Службени гласник Републике Србије“ бр. 39/16 и
74/16).
2. На двоколосечним пругама када се организује једно-
колосечни саобраћај, због извођења радова на главној
оправци на колосеку који није у употреби (затворен ко-

лосек), на колосеку који је у употреби могу се, према
потребама, уводити лагане вожње према следећем:

- на дужини целог међустаничног растојања брзином
не мањом од 50 km/h
 - у зони извођења радова који могу угрозити саобраћај
возова или угрозити извођење радова на дужини не
већој од 750 m брзином не мањом од 20 km/h.
3. Дужина лагане вожње, без обзира на узрок увођења, не
сме бити краћа од 5 m.
 4. Брзина на лаганој вожњи, без обзира на узрок увођења,
не би смела бити мања од 10 km/h, а само у изузетним
случајевима на лаганој вожњи која је поседнута чува-
ром лагане вожње брзина, односно која је под надзором,
може бити до 5 km/h односно брзином човећег хода.
 5. Лагане вожње које се уводе због лома шине морају бити
са брзинама према следећем:
 - до 10 km/h када су настали ломови шина приказани
на слици 2 на отвореној прузи и станичним колосеци-
ма, али изван подручја мостова и тунела



Слика 2. – Ломови шина код којих се уводи лагана вожња
брзином до 10 km/h ако се не налазе на мостовима и у
тунелима

- до 20 km/h када су настали ломови шина приказани
на слици 3 на отвореној прузи и станичним колосеци-
ма укључујући и подручја мостова и тунела



Слика 3. – Ломови шина код којих се уводи лагана вожња
брзином до 20 km/h

6. Све организационе јединице у оквиру “Инфраструктура железнице Србије“ а.д. су у обавези да предузимају мере како би дужине лаганих вожњи биле што је могуће краће.

Временско трајање лаганих вожњи

Члан 19.

1. Лагане вожње које се уводе на колосеку на којем се изводе радови главне оправке као и радови у вези заваривања шине у дугачки шински трак могу трајати највише у времену које је прописано одредбама Правилника о техничким условима и одржавању горњег строја (“Службени гласник Републике Србије“ бр. 39/16 и 74/16).
2. Лагане вожње које су уведене због лома шине не смеју трајати дуже од 24 сати.
3. Све организационе јединице у оквиру “Инфраструктура железнице Србије“ а.д. су у обавези да предузимају мере како би времена трајања лаганих вожњи било што је могуће краће.
4. У случајевима када је стање инфраструктурних постројења такво да се лагана вожња мора увести, без обзира на очекивано време њеног трајања, одмах по увођењу лагане вожње морају се предузети мере за њено санирање односно отклањање разлога који захтевају увођење лагане вожње.

Промене параметара лагане вожње

Члан 20.

1. У случајевима када се очекује да ће лагана вожња трајати дужи временски период због немогућности њеног санирања иста се може прогласити ограниченом брзином или на том делу пруге одредити максимална брзина возова. Ово је могуће само уколико се очекује да ће такво стање трајати најмање цео период реда вожње, а ови подаци се морају благовремено планирати како би се могли уредно уградити у материјал општег реда вожње. Ове промене вршити само изузетно у току периода важења општег реда вожње али само ако се тиме не ремете возна времена и отклања потреба сталног обавештавања особља вучног возила општим налогом. Ове измене и допуне материјала општег реда вожње, по правилу, вршити у време када су предвиђена објављивања и других измена и допуна материјала општег реда вожње.
2. У оним случајевима када се код појединих лаганих вожњи морају изменити поједини параметри (промена смањене брзине, промена дужине лагане вожње односно стационажа на којима се налазе почеци или крајеви лагане вожње, обједињавање или раздвајање лаганих вожњи и слично) мора се поступити тако да се прво важећа лагана вожња укине, а потом се лагана вожња са измењеним параметрима уводи као нова лагана вожња. У овим случајевима дозвољено је да се истим телеграмом врши увођење нове лагане вожње и укидање претходно важеће лагане вожње.

IV. ПОСТУПЦИ У ВЕЗИ СМАЊЕЊА БРЗИНА У УСЛОВИМА ВИСОКИХ ЛЕТЊИХ ТЕМПЕРАТУРА

Увођење привремених смањења највећих дозвољених брзина

Члан 21.

1. Ради очувања безбедности саобраћаја у условима високих летњих температура на појединим пругама или деловима пруга постоји потреба да се у одређено доба дана, када је у шини највећа температура, смањују брзине. То се чини тако што се прописују ниже брзине од највећих допуштених брзина или ограничених брзина на прузи односно одређују максималне брзине возова.
2. Када у условима високих летњих температура настане потреба за смањењем највеће дозвољене брзине на прузи односно смањења максималних брзина возова шеф пружне деонице или други овлашћени радник грађевинске делатности, на основу техничког стања колосека, спољне температуре, степена осветљаја сунца и других метеоролошких услова одређује привремено смањење највеће допуштене брзине и одређује снижену (смањену) брзину.
3. Када настане потреба смањења највеће допуштене брзине, у саобраћајни дневник станице у којој се налази седиште пружне деонице или, изузетно, у једној од станица на деоници пруге где се привремено смањује брзина уписује се текст:
“Због високих дневних температура на делу пруге од км+..... до+..... између службених места и привремено се смањује највећа допуштена брзина и одређује привремена смањена брзина саkm/h у времену оддо сати. Ово смањење брзине се не сигналише. Обавестити све заинтересоване и особље свих возова. (Потпис одговорног радника)”

4. Ако се ово мора учинити у службеном месту које није поседнуто онда се поступа према следећем:
 - на пругама са телекомандом у повремено поседнутој ТК-станици у време када није поседнута овлашћеним станичним радником или у непосредну ТК-станицу, одговорни радник грађевинске делатности о привременом смањењу највеће допуштене брзине, обавештава диспечера на ТК-прузи путем фонограма са телефона на којем је обезбеђено доказно споразумевање (употреба Gv вода), а у случајевима да се не може обезбедити доказно споразумевање потребно је извршити споразумевање у присуству сведока
 - на осталим пругама обавештење се даје фонограмом путем телефона отправнику возова најближег поседнутог службеног места на делу пруге где се привремено смањује највећа допуштена брзина, при чему се споразумевање мора извршити у присуству сведока ако нема могућности доказаног споразумевања.

Када се смањена највећа допуштена брзина уводи тако што се даје обавештење фонограмом тада се фонограми обавезно морају евидентирати у Телеграфско-телефонски дневник и притом запослени обавезно морају разменити бројеве под којим је фонограм предат односно примљен, као и време.

5. Запослени који је увео привремено смањење највеће допуштене брзине мора о томе одмах упознати и техничке органе у Секцији за одржавање пруге при чему им мора дати све параметре у вези са привременом смањеном највећом допуштеном брзином.
6. Секција за одржавање пруга на чијем подручју је уведено привремено смањење највеће допуштене брзине мора о томе посебним телеграмом обавестити још и следеће организационе јединице и то:
 - распоредне станице надлежне за део пруге на којој је уведено привремено смањење подручно одељење за оперативне послове односно подручни оперативни одсек и Централно оперативно одељење
 - подручну Секцију за саобраћајне послове
 - подручну Секцију за електротехничке послове
 - Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури
 - Сектор за грађевинске послове
 - Сектор за електротехничке послове
 - Сектор за унутрашњу контролу

Ова телеграмска пријава мора осим података о месту, времену и дужини трајања смањења највеће дозвољене брзине садржати и податке о службеном месту у којем је извршено уписивање у саобраћајни дневник. Одговорни радник грађевинске делатности мора податке о привременом смањењу највеће дозвољене брзине уписивати односно саопштавати благовремено како би се возно особље свих возова могло уредно и благовремено обавестити о привременом смањењу највећих допуштених брзина односно одређивале смањене максималне брзине.

Обавештавања у вези привремених смањења највећих допуштених брзина

Члан 22.

1. О привременом смањењу највећих допуштених брзина односно ограничавању максималних брзина возова мора бити обавештено станично особље, пружно особље и особље вучних возила код свих возова, пружних возила или маневарских састава на односном делу пруге.

(а) – обавештавање станичног и пружног особља

2. Отправник возова или овлашћени станични радник станице у којој је уписан текст у вези привременог смањења највеће допуштене брзине односно који је примио фонограм у вези привремене смањене највеће допуштене брзине мора одмах после пријема саопштења извршити обавештавање свих службених

места која учествују у регулисању саобраћаја возова на делу пруге између службених места где је привремено смањена највећа дозвољена брзина и распоредне станице, а на пругама са телекомандом и диспечера на ТК-прузи на ТК-деоници којој припада део пруге са привремено смањеном највећом допуштеном брзином о томе да је на одређеном делу пруге привремено смањена највећа допуштена брзина, колико износи привремена смањена највећа допуштена брзина као и време трајања ове смањења брзине. Ово обавештавање врши се фонограмом, а садржај се мора обавезно евидентирати у Телеграфско-телефонски дневник.

3. На пругама са телекомандом диспечер на ТК-прузи је такође обавезан да о привременој смањеној највећој дозвољеној брзини обавести и овлашћене станичне раднике оних службених места (повремено поседнуте ТК-станице) која нису службу обављала у време увођења смањења брзине односно нису могла бити обавештена о привременом смањењу највеће дозвољене брзине. Ово обавештавање извршити одмах по отпочињању службе.
4. Отправници возова и овлашћени станични радници станица које су обавештене о привременом смањењу највеће допуштене брзине и ограничавању максималних брзина возова морају о томе обавестити остало станично особље на подручју своје станице и пружно особље на начин који је одређен одредбама Пословног реда станице И део.

(б) – обавештавање особља вучних возила

5. На основу примљеног фонограма - обавештења о привременом смањењу највеће дозвољене брзине одређују се привремене максималне брзине возова.
6. Отправници возова односно диспечер на ТК-прузи на основу примљеног фонограма односно обавештења о привременом смањењу највеће дозвољене брзине одређују привремену максималну брзину возова и предузимају мере да се особље вучних возила свих возова који саобраћају односним делом пруге одмах обавести о привременој максималној брзини воза.

Ради обавештавања особља вучних возила отправници возова односно диспечер на ТК-прузи предузимају потребне мере ради обавештавања возног особља свих возова. Ово се чини у смислу општих прописа (воз се изузетно зауставља у првом службеном месту ако се већ налази на деоници пруге где је смањена највећа дозвољена брзина и ако је смањење брзине већ почело да важи, воз се зауставља на почетку деонице одакле почиње смањење максималне брзине ако пре тога возно особље није могло бити обавештено, предузимају се мере да се возно особље обавести у станици у којој последњи пут стаје, захтева се обавештавање возног особља у полазним, распоредним или одвојним односно прикључним станицама, диспечер на ТК-прузи предузима мере да се изврши обавештавање возног особља или наређује овлашћеном станичном раднику да то учини итд.) Потребни захтеви за обавештавање возног особља и оба-

вештења о томе да је обавештавање возног особља извршено морају се евидентирати у складу са општим прописима.

7. Отправници возова односно овлашћени станични радници који се налазе у службеним местима где возови наилазе на деоницу где је привремено смањење брзине, односно на пругама са телекомандом диспечери на ТК-прузи, морају за све возове утврђивати да ли је возно особље обавештено о привременом смањењу максималне брзине воза пре отпреме воза на ту деоницу. Заустављање возова вршити само у случајевима ако се није могло поуздано утврдити да је возно особље обавештено и, по потреби, извршити обавештавање.
8. Возно особље код возова којима је материјалом реда вожње прописана максимална брзина која је мања од привремено одређених максималних брзина не обавештава се о привременом смањењу највеће допуштене брзине јер је максимална брзина односног воза мања
9. Када се привремено смањи највећа допуштена брзина на прузи односно привремено одреди смањена максимална брзина воза возно особље се не обавештава о лаганим вожњама код којих је брзина на лаганој вожњи већа од привремено одређене максималне брзине воза, али се мора обавештавати о свим оним лаганим вожњама код којих је брзина на лаганој вожњи мања од привремено утврђене максималне брзине воза.
10. У случајевима да током вожње воза престане да важи привремено ограничење највеће допуштене брзине односно максималне брзине воза особље вучног возила мора о томе одмах бити обавештено.

Сигналисање привремених смањења највећих допуштених брзина

Члан 23.

1. Привремено смањење највећих допуштених брзина на пругама односно делови пруга на којима се примењује привремено смањење брзина у време високих летњих температуре се не сигналише (не употребљавају се сигнали за ограничење брзине, а ни сигнали за лагану вожњу).
2. У време важења привремених смањених највећих допуштених брзина односно ограничених максималних брзина возова постојећи сигнали за ограничење брзине и сигнали за лагане вожње који су уграђени остају на својим местима (не врши се њихово уклањање, не врши се сигналисање да не важе, не врши се прекривање и слично) без обзира на брзину коју сигналишу. У овим условима код ових сигнала увек важи она смањена брзина која је мања, односно поступа се према следећем:
 - ако је смањена брзина сигналисана сигналимa за ограничење брзине или сигналимa лагане вожња мања од привремене највеће допуштене брзине

односно привремене максималне брзине, тада ови сигнали важе и по њима се мора поступати код вожње воза односно кретања пружних возила или маневарских састава

- ако је смањена брзина сигналисана сигналимa за ограничење брзине или сигналимa лагане вожња већа од привремене највеће допуштене брзине односно привремене максималне брзине, тада ови сигнали не важе и тада се код вожње воза, односно кретања пружних возила или маневарских састава, мора примењивати привремена највећа ограничена брзина односно привремено одређена максимална брзина

Евиденције у вези привремених смањења највећих допуштених брзина

Члан 24.

1. Подаци о привременом смањењу највећих дозвољених брзина воде се у посебним евиденцијама независно од података који се редовно воде за лагане вожње.
2. Евиденција о привремено смањеним највећим допуштеним брзинама у време високих летњих температура води се на обрасцу “Евиденција о привремено смањеним највећим допуштеним брзинама у време високих летњих температура” који мора садржати податке према следећем:
 - део пруге на којем је уведено привремено смањење највеће допуштене брзине у смислу између којих службених места са подацима стационаже места почетка и краја дела пруге са привременом смањењем брзином
 - подаци о редовној највећој допуштеној брзини и привременој смањеној највећој допуштеној брзини
 - подаци о почетку важења смањења брзине у смислу датум, време и број телеграма
 - подаци о престанку важења смањења брзине у смислу датум, време и број телеграм
 - напомене
3. Евиденција “Евиденција о привремено смањеним највећим допуштеним брзинама у време високих летњих температура” мора се водити на радним местима односно у организационим јединицама према следећем:
 - отправници возова свих службених места која учествују у регулисању саобраћаја возова према редним одсесима
 - диспечери на ТК-прузи за пруге односно делове пруге које припадају ТК-деоници
 - старији диспечери односно саобраћајни диспечери у подручним одељењима за оперативне послове и оперативни одсеци за пруге или делове пруге из надлежности односно организационе јединице оперативне службе,
 - пружне деонице за подручје своје надлежности
 - Секције за одржавање пруга за подручје своје надлежности

- Секције за саобраћајне послове за подручје своје надлежности
 - Централно оперативно одељење за подручје “Инфраструктура железнице Србије” а.д
 - Сектор за грађевинску делатност за подручје “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
 - Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури за подручје “Инфраструктура железнице Србије” а.д .
4. Узорак обрасца “Евиденција о привремено смањеним највећим допуштеним брзинама у време високих летњих температура” дат је у Прилогу II овог Упутства.
 5. Овај образац се посебно не штампа већ га организационе јединице које требају водити ову евиденцију посебно израђују.
 6. Евиденција уведених смањења највећих допуштених брзина може се водити и у електронском облику у форматима DOC, XLS и слично, али се преглед тих података свакодневно мора штампати те чувати и у писаном облику по данима.

V. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Прелазне одредбе

Члан 25.

1. Ово упутство ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у Службеном гласнику „Железнице Србије“.
2. Ступањем на снагу овог Упутства стављају се ван снаге односно престаје примена свих дописа, објашњања и тумачења у вези увођења, укидања, објављивања и

свих других послова у вези лаганих вожњи који су испостављени од правних претходника “Инфраструктура железница Србије” а.д..

3. Начини увођење и укидања лаганих вожњи, њихово објављивање као и извршење других послова у вези лаганих вожњи на подручју “Инфраструктура железнице Србије” а.д. мора бити у свему усаглашено са одредбама овог Упутства најкасније у року од 14 дана од дана почетка примене овог Упутства.

Завршне одредбе

Члан 26.

1. Поступак доношења измена и допуна овог упутства истоветан је поступку доношења основног текста Упутства.
2. Ово упутство објављује се и у електронском облику, у PDF формату, на службеној интернет страници “Инфраструктура железнице Србије” а.д..
3. За тумачење овог упутства надлежан је Одбор директора “Инфраструктура железнице Србије” а.д.



ОДБОР ДИРЕКТОРА
Душан Гарибовић
Мира Вукмировић
Милан Шеган

ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ, ИСПРАВКЕ И ТУМАЧЕЊА

[illegible]

ПРИЛОГ I
УЗОРАК ОБРАСЦА
“ЕВИДЕНЦИЈА ЛАГАНИХ ВОЖЊИ”



Организациона јединица _____

**ЕВИДЕНЦИЈА
ЛАГАНИХ ВОЖЊИ**

Започета: _____

Завршена: _____

(a) – први део обраћа

[illegible]

ПРИЛОГ II

УЗОРАК ОБРАСЦА

**“ПРЕГЛЕД УВЕДЕНИХ СМАЊЕЊА НАЈВЕЋИХ ДОПУШТЕНИХ БРЗИНА
ИЛИ ОГРАНИЧЕНИХ БРЗИНА У ВРЕМЕ ВИСОКИХ ЛЕТЊИХ
ТЕМПЕРАТУРА“**

[illegible]

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 11.5.2017. године)
Број: 4/2017-269-95**

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и „Службени гласник Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 11.5.2017. године, донео је

ОДЛУКУ

1. Доноси се Упутство о организацији и раду оперативне службе на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
2. Упутство из тачке 1. саставни је део ове одлуке.
3. Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

Образложење

Ради једнообразног, усклађеног и квалитетног деловања свих делова оперативне службе “Инфраструктура железнице Србије” а.д. у новим условима организованости железничког сектора у Републици Србији и остваривања ефикасног оперативног рада у сарадњи са железничким превозницима који остварују право приступа јавној железничкој инфраструктури којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д. постоји потреба доношења упутства којим ће бити детаљније прописана организованост и рад оперативне службе. Из наведеног разлога доноси се Упутство о организацији и раду оперативне службе на подручју “Инфраструктура железнице Србије” а.д. чиме се обезбеђују нормативни услови за њихов ефикасан и квалитетан рад.


ОДБОР ДИРЕКТОРА
 Душан Гарибовић
 Мира Вукмировић
 Милан Шеган

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 11.5.2017. године)
Број: 4/2017-269/1-95**

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и „Службени гласник Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфра-

структура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 11.5.2017. године, донео

**УПУТСТВО
О ОРГАНИЗАЦИЈИ И РАДУ
ОПЕРАТИВНЕ СЛУЖБЕ НА ПОДРУЧЈУ
„ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ
СРБИЈЕ“ А.Д.**

І. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Предмет Упутства

Члан 1.

1. Упутством о организацији и раду оперативне службе на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. (у даљем тексту: Упутство), ближе се уређује организација оперативне службе јавне железничке инфраструктуре којом управља „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. и уређују послови у вези оперативног планирања, регулисања и оперативног праћења саобраћаја возова, предузимања оперативних мера, вођења података и евиденција које се односе на рад оперативне службе, праћења ефекта рада возова и анализе показатеља рада те начини њиховог извршења, ради утврђивања квантитета и квалитета извршења оперативних послова.

Подручје примене

Члан 2.

1. Ово Упутство примењује се на целој јавној железничкој инфраструктури колосека ширине 1435 мм којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д..
2. Одредбе овог Упутства не примењују се на железничкој инфраструктури узаног колосека ширине 0,76 м у оквиру музејско-туристичке железнице “Шарганска осмица”.

Значење израза, појмова и скраћеница

Члан 3.

1. Поједини изрази и појмови употребљени у овом Упутству имају следеће значење:
 - **дефект вучног возила** јесте неисправност вучног возила код воза, која захтева задржавање воза у станици или на отвореној прузи, али је такве природе да се не може отклонити и вучно возило се не може оспособити за наставак вожње, односно не може се употребљавати у служби код воза, већ се мора заменити другим вучним возилом. Дефектом вучног возила сматра се и квар вучног возила које проузрокује закашњење воза за превоз путника које је веће од 30 минута, односно закашњење теретног воза веће од 60 минута, без обзира на то да ли је извршена замена вучног возила или не
 - **инстрадација** јесте наређење које издаје Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури којим се детаљно прецизирају све актив-

ности у вези организовања превоза и извршења саобраћаја возова

- **контингентирање утовара** јесу ограничења утовара по количини кола или по врстама ствари за одређено уско грло на јавној железничкој инфраструктури којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д. или ограничења која уводе стране железнице за своје пруге, делове пруга или одређене прелазне станице којима се ограничава обим утовара
- **квар вучног возила** јесте неисправност вучног возила код воза, која захтева задржавање воза у станици или на отвореној прузи, али је такве природе да се може отклонити и вучно возило оспособити за наставак вожње. Ако је квар теже природе, машиновођа је дужан да се у року од 10 минута јави отправнику возова или диспечеру и да их извести о могућности његовог отклањања
- **код воза** јесте јединствени аутоматско формиран идентификациони број воза у програмском пакету “Железнички интегрални информациони систем” (ЖИИС) којим се једнозначно одређује воз одређеног броја и одређеног дана а који се прати кроз информациони систем
- **нарочита пошиљка** јесте свако железничко возило, са теретом или без терета, које на одређеној прузи прекорачује дозвољени товарни профил и/или највећу дозвољену масу по осовини и/или највећу дозвољену масу по дужном метру и/или својим конструкцијским, техничким или другим карактеристикама не испуњава прописане услове за пруге на којима саобраћа и захтева посебне саобраћајно техничке услове превоза
- **ОМ број** јесте број превоза опасног терета које представља потврду да је оперативна служба обавештена о превозу опасне робе и да ће кола товарена опасним теретом бити оперативно праћена. Овај број служи лакшем оперативном праћењу пошиљки и исти се даје само утоварној станици односно пограничној станици која је примила кола товарена опасним теретом, подручним одељењима за оперативне послове и оперативним одсецима кроз чија подручја ће кола товарена опасним теретом проћи
- **опасан терет** јесте опасна роба која је прописно упакована, обележена одређеним обележјима и ознакама, са исправно попуњеним превозним документима и утоварена у железничка возила
- **опасна роба** јесу материје и предмети чији је транспорт забрањен, односно дозвољен ако се обавља према одредбама Правилника о међународним железничком превозу опасне робе (РИД) и Закона о транспорту опасне робе (“Службени гласник Републике Србије” бр. 106/16)
- **организационе јединице оперативне службе** јесте заједнички назив за Централно оперативно одељење, подручна одељења за оперативне послове и оперативне одсеке као организационе делове оперативне службе

- **радни период** јесте период од једног календарског дана који траје од 0.00 сати до 24.00 сати и за који се у оперативној служби исказују показатељи рада
- **радна ситуација** јесте период од једне смене у оперативној служби у трајању од 12 сати која траје од 7.00 сати до 19.00 сати (дневна радна ситуација) или од 19.00 сати до 7.00 сати наредног дана (ноћна радна ситуација)
- **распуштање воза** јесте ситуација где воз привремено прекида вожњу у некој успутној станици при чему бруто воза остаје у тој станици, а возна локомотива се отквачује од воза и употребљава у служби неког другог воза, враћа се у матични депо или наставља вожњу као локомотивски воз
- **УН број** јесте међународна идентификациона бројчана четвороцифрена ознака за обележавање материје или предмета према УН Модел пропису
- **уска грла на мрежи** јесу станице, пруга, делови пруге или више њих као део мреже који због тренутног стања својим инфраструктурним капацитетима не могу удовољити реализацији понуђеног обима превоза
- **задржавање возова** јесте поступак оперативног заустављања и бављења возова у појединим станицама због насталих саобраћајних ситуација, сметњи или кварова, потребе саобраћаја возова вишег ранга, уских грла на мрежи или закрчења дела мреже, затвора пруга и колосека, настанка несрећа или незгода и слично при чему возна локомотива остаје заквачена на возу у радном стању и у служби односно не мења се, а по отклањању разлога заустављања и бављења воз наставља вожњу
- **“Железнички интегрални информациони систем” (ЖИИС)** јесте назив програмског пакета који у себи садржи и подсистем “Оперативно праћење и управљање саобраћајем возова, динамички графикон саобраћаја возова, реализација реда вожње и ефекат рада” којим се обезбеђује примена информационих технологија у обављању оперативних послова.

2. Поједине скраћенице употребљене у овом Упутству имају следеће значење:

- ГИШ – горња ивица шине
- PDF – формат електронског документа типа “Portable Document Format”
- РИД – Правилник о међународном железничком превозу опасне робе – Додатак Ц Конвенције о међународним железничким превозима (ЦОТИФ)
- ЖАТ – железнички аутоматски телефон
- XLS – формат електронског документа типа “Microsoft Office Excel”

Преглед радних места и организационих јединица које морају бити снабдевене овим Упутством

Члан 4.

1. Овим Упутством морају бити снабдевена радна места према следећем:

- шеф станице
 - заменик шефа станице
 - помоћник шефа станице
 - технолог у станици
 - отправник возова
 - диспечер на ТК пружи
 - старији диспечер
 - саобраћајни диспечер
 - главни диспечер
 - главни диспечер за превоз опасних материја
 - технолог у подручној организационој јединици надлежној за послове саобраћаја
 - шеф подручне организационе јединице надлежне за послове саобраћаја
 - шеф одељења за оперативне послове
 - помоћник шефа одељења за оперативне послове
 - начелник Централног оперативног одељења
 - контролор безбедности саобраћаја у подручној организационој јединици надлежној за послове саобраћаја
 - технологи и шефови техничко-технолошке групе у Секцији за саобраћајне послове, Секцији за одржавање пруге, Секцији за електротехничке послове и Секцији за техничко-колске послове
 - шеф пружне деонице
 - шеф деонице за одржавање сигнално-сигурносних уређаја
 - шеф деонице за одржавање телекомуникационих постројења
 - шеф деонице за одржавање контакне мреже
 - шеф деонице за одржавање електроенергетских постојења
 - шеф подручне организационе јединице надлежне за саобраћајне послове
 - шеф подручне организационе јединице надлежне за послове одржавања пруга
 - шеф подручне организационе јединице надлежне за послове одржавања електротехничких постојења
 - шеф подручне организационе јединице надлежне за послове техничко-колске службе
 - инспектори унутрашње контроле
 - начелници у саобраћајним пословима, грађевинским пословима, електротехничким пословима, пословима техничко-колске делатности и пословима унутрашње контроле
 - Саветник за безбедност у транспорту опасне робе
 - директори, заменици директора и помоћници директора у саобраћајним пословима, грађевинским пословима, електротехничким пословима, пословима техничко-колске делатности и пословима унутрашње контроле
2. Овим Упутством морају бити снабдевене организационе јединице према следећем:
- станице
 - укрснице
 - подручне организационе јединице надлежне за послове саобраћаја

- подручне организационе јединице надлежне за оперативне послове
- подручне организационе јединице надлежне за послове одржавања пруга
- подручне организационе јединице надлежне за одржавање електротехничких постројења
- подручне организационе јединице надлежне за послове техничко-колске службе
- саобраћајни послови и послови у вези приступа железничкој инфраструктури
- послови одржавања пруга
- електротехнички послови
- послови техничко-колске службе
- послови унутрашње контроле.

II. ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Организација оперативне службе

Члан 5.

1. Оперативна служба “Инфраструктура железнице Србије” а.д. је организована као јединствена служба на целом подручју на којем “Инфраструктура железнице Србије” а.д. управља јавном железничком инфраструктуром, а која обухвата следеће организационе јединице и то:
 - Централно оперативно одељење са седиштем у Пословној згради “Инфраструктура железнице Србије” а.д., ул. Немањина бр. 6 у Београду
 - Подручна одељења за оперативне послове са седиштима у Београду, Руми, Новом Саду, Суботици, Зрењанину, Зајечару, Нишу, Краљеву и Пожеги
 - Подручни оперативни одсеци са седиштима у Лапову и Пожаревцу.
- Сви саставни делови оперативне службе, без обзира на седиште где се налазе су организациони делови Сектора за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури којем припада јединствена оперативна служба.
2. Централно оперативно одељење обједињује и координира рад свих подручних одељења за оперативне послове и оперативних одсека и делују на подручју свих пруга које припадају јавној железничкој инфраструктури којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д..
3. Подручна одељења за оперативне послове извршавају задатке оперативне службе на одређеном делу мреже пруга које припадају јавној железничкој инфраструктури којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д..
4. Подручни оперативни одсеци извршавају ограничени број и врсту задатака оперативне службе у смислу да извршавају само послове који се односе на одређену пругу, део пруге, одређене возове или поједине задатке који су им одредбама овог Упутства прописани.
5. Подручја надлежности подручних одељења за оперативне послове и оперативних одсека дата су у Прилога 1. овог Упутства.

6. Између организационих јединица јединствена оперативне службе важи систем хијерархије, односно надређеност односно подређеност према следећем:

Централно оперативно одељење је надлежно и руководи радом свих подручних одељења за оперативне послове, односно подручна одељења за оперативне послове морају извршавати све налоге Централног оперативног одељења

Одељење за оперативне послове Београд руководи радом подручног оперативног одсека Пожаревац и делом оперативног одсека Лапово који се односи на део мреже пруга северно од Лапова, односно ови делови оперативне службе морају за припадајуће подручје извршавати све налоге подручног одељења за оперативне послове Београд

Одељење за оперативне послове Ниш руководи радом дела подручног оперативног одсека у Лапову који се односи на мрежу пруга јужно од Лапова, односно овај оперативни одсек мора за припадајуће подручје извршавати све налоге подручног одељења за оперативне послове Ниш.

У оперативној служби се мора потпуно и доследно примењивати принцип надређености и подређености организационих јединица.

7. У саставима подручних одељења за оперативне послове Београд, Ниш и Пожега налазе се и ТК-центри из којих се регулише саобраћај на пругама које су опремљене телекомандом.

ТК-центри са својим ТК-деоницама се не поклапају, у свим случајевима, са подручјем одељења за оперативне послове којем припадају. Детаљнији подаци у вези с тим дати су одредбама овог Упутства.

8. Шематски приказ организације оперативне службе дат у Прилогу 2. овог Упутства, а детаљнији подаци у вези с тим прописани су одредбама Правилника о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром “Инфраструктура железнице Србије” Београд (“Службени гласник Железнице Србије” бр. 44/16, 1/17, 3/17 и 11/17).

Задаци оперативне службе

Члан 6.

1. Редовни задаци оперативне службе су:

- оперативно планирање саобраћаја возова кроз давање сагласности на план саобраћаја возова који предлажу железнички превозници
- непосредно регулисање саобраћаја на пругама које су опремљене телекомандом односно где постоје технички и технолошки услови за регулисање саобраћаја са централног места
- оперативно праћење саобраћаја возова свих врста возова и свих железничких превозника
- предузимање оперативних мера ради обезбеђења организовања саобраћаја возова за време закочења појединих делова мреже, за време затвора пруге или

колосека, у случајевима настанка незгоде или несреће, код возова који у свом саставу имају нарочите пошиљке, опасан терет или војни транспорт, који саобраћају са прекораченом дужином, који саобраћају по посебном режиму, код распуштања возова, у случајевима настанка кварова и сметњи, код прелазака нестандартних пошиљака у друмском саобраћају преко пруге, у појединим сезонским условима експлоатације, у разним другим ванредним, акцидентним или нередовним ситуацијама, у ратним условима или условима терористичких напада и слично

- одређивање поступака у вези транспорта опасног терета и предузимања мера у условима настанка акцидентних ситуација
 - вођење стварних графика саобраћаја возова
 - издавање диспечерских наређења за уредно извршење саобраћаја
 - објављивање транспортних ограничења
 - одређивање привремених измена у ранжирним задацима појединих станица
 - предузимање мера у случајевима настанка несрећа или незгода
 - утврђивање ефекта рада возова
 - вођење прописаних евиденција и бележника
 - уношење података и надзор над програмским пакетом “Железнички интегрални информациони систем” (ЖИИС)
 - утврђивање обима и квалитета рада оперативне службе
 - организовање дневних и седмичних (недељних) оперативних анализа
 - сачињавање прописаних или посебно тражених анализа и извештаја о оствареном раду возова или раду оперативне службе.
2. У оперативној служби обављају се и поједини други послови који немају карактер оперативних послова и то:
- обављање одређених послова у вези насталих несрећа и незгоде у делу обраде односно контроле комплетности испитних материјала
 - контрола извршења реда вожње
 - преглед (*ревизија*) путних листова одређених железничких превозника, али само по посебном договору и уз претходно склапање Уговора за обављање тих послова за рачун одређеног железничког превозника.
3. Оперативној служби се може у одређеним ситуацијама и зависно од месних услова или локалних прилика, одредити да обављају и поједине друге задатке чије извршење треба да допринесе квалитетнијем, ефикаснијем извршењу основних задатака оперативне службе односно побољшању оперативних мера за безбедно извршење железничког саобраћаја. возова.
4. У свим случајевима радници оперативне службе имају задатак да при извршавању својих послова у свему морају поступати у складу са свим саобраћајно-техничким, техничким, техничко-технолошким и другим прописима који се односе на организовање и извршење саобраћаја, извршење реда вожње, сарадњу

са железничким превозницима, као и рационално али ефикасно пословање.

5. Оперативна служба може по појединим питањима која су од значаја за рад оперативне службе, у одређеним ситуацијама и зависно од потреба, бити консултована ради давања мишљења, сугестија и предлога у вези извршења следећих послова:

- израде смерница за израду реда вожње
- планирање расподеле маневарског рада
- планирања затвора пруга и колосека
- планирања саобраћаја возова који у свом саставу имају нарочите пошљике, опасне терете или војни транспорт
- израда смерница за планирање обезбеђења саобраћаја у зимским условима експлоатације
- коришћења инфраструктурних постројења у појединим ситуацијама
- у осталим случајевима када је то од интереса за обезбеђење уредног и безбедног саобраћаја возова.

Карактеристична радна места у оперативној служби

Члан 7.

1. Карактеристична радна места у оперативној служби су:

- **главни саобраћајни диспечер** – запослени који у Централном оперативном одељењу координирају рад подручних одељења за оперативне послове и оперативних одсека, утврђују укупан план саобраћаја возова за наредну радну ситуацију за подручје јавне железничке инфраструктуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д., прате саобраћај одређених возова из међународног и унутрашњег даљинског саобраћаја, налажу предузимање потребних оперативних мера за организовање и обезбеђење саобраћаја возова, утврђују ефекат рада возова за подручје јавне железничке инфраструктуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д., остварују оперативне комуникације са железничким превозницима и извршним јединицама “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
- **старији диспечер** – запослени који у подручним оперативним одељењима или оперативним одсецима обавља послове у циљу предузимања и реализације оперативних мера којима се обезбеђује уредан саобраћај возова, у случајевима кварова и сметњи код надлежних служби захтева хитно отклањање неисправности, координира потребне активности и обезбеђује услове за несметан железнички саобраћај, разматра и према потребама указује на неуредности у достављеним плановима за саобраћај возова за подручје своје надлежности, предузима све неопходне мере за ефикасно функционисање и оперативно регулисање саобраћаја возова у свим условима. У подручним одељењима за оперативне послове где нису посебно систематизовани послови саобраћајног диспечера, обавља и све послове саобраћајног диспечера

- **саобраћајни диспечер**, - запослени који у подручним одељењима за оперативне послове и оперативним одсецима обавља надзор над ходом возова на одређеном делу мреже и даје благовремено станицама и диспечеру на ТК-прузи потребна упутства и наређења за уредно извршење саобраћаја возова, предузима оперативне мере за обезбеђење саобраћаја возова
- **диспечер на ТК-прузи** – запослени који у подручним одељењима за оперативне послове која имају пруге са телекомандом са централног места, помоћу уређаја телекоманде и системом телекомуникационих постројења, регулише саобраћај возова на деоници пруге са телекомандом

2. У подручним одељењима за оперативне послове која у свом саставу имају ТК-центре, као карактеристична радна места, постоје радна места техничких диспечера у ТК-центру која организационо не припадају оперативној служби већ одговарајућој СС деоници у оквиру подручне Секције за електротехничке послове.

Ови запослени обављају диспечерске послове у вези управљања електротехничким уређајима, прате рад и функционисање уређаја, о насталим кваровима и сметњама обавештавају организационе јединице за одржавање електротехничких уређаја и постројења и предузимају оперативне мере за што брже отклањање кварова и сметњи.

3. У Централном оперативном одељењу, као карактеристично радно место, постоји радно место главног диспечера за превоз опасних роба.

Ови запослени обављају диспечерске послове у вези праћења и евидентирања превоза опасних терета на јавној железничкој инфраструктури којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д., израђују дневне и остале периодичне извештаје или извештаје по захтеву саветника за безбедност у превозу опасне робе, предузимају оперативне мере код превоза код којих је из било ког разлога дошло до распуштања возова који у свом саставу имају и пошљик опасне робе (ради што краћег прекида у транспорту), консултују саветника за безбедност у транспорту опасне робе, комуницира и координира рад са другим запосленима управљача железничке инфраструктуре и железничког превозника који су на било који начин укључени у транспорт опасне робе, извештавају о свакој ситуацији за коју постоји основана сумња да се ради о повећаном ризику за нежељена дешавања у транспорту опасне робе или код насталих несрећа или незгода код транспорта опасне робе, даје препоруке, савете, проналази капацитете за потребе принудног претакања, прати санирања последица насталих несрећа или незгода у транспорту опасне робе.

4. Детаљнији подаци о пословима и радним задацима на карактеристичним радним местима и систематизацији радних места у оперативној служби прописани су одредбама Правилника о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром “Инфраструктура

железнице Србије“ Београд (“Службени гласник Железнице Србије“ бр. 44/16, 1/17, 3/17 и 11/17).

5. На послове диспечера у оперативној служби распоређивати искусне раднике који су претходно показали квалитетно обављање оперативних послова у станицама са већим обимом рада, који добро познају месне услове и локалне прилике на подручју организационе јединице оперативне службе у коју се распоређују и који добро познају опште саобраћајно-техничке и техничко-технолошке прописе, а на радна места техничких диспечера и диспечера за превоз опасне робе још и техничке прописе из надлежности свог делокруга рада и одговорности.

Надлежност оперативног одсека са седиштем у Пожаревцу

Члан 8.

1. Подручни оперативни одсек са седиштем у Пожаревцу има надлежност оперативног планирања, оперативног праћења и надзора над саобраћајем као и предузимање потребних и прописаних оперативних мера у вези уредног саобраћаја свих врста возова на пругама односно деловима пруга Смедерево – Мала Крсна и Мала Крсна – Пожаревац – Бродица – км 178+052 – (Мајданпек), саобраћаја локалних путничких возова из и за смер према Лапову, као и да у сарадњи са Одељењем за оперативне послове Београд и Оперативним одсеком Лапово прати долазак и планира отпрему теретних возова са брутом за и из станица на делу пруге Смедерево - Мала Крсна.
2. Оперативни одсек са седиштем у Пожаревцу је надлежан и да извршава:
 - предузима и спроводи оперативне мере које за делове пруга Јајинци – Мала Крсна и Мала Крсна – Велика Плана одреди Одељење за оперативне послове Београд, стара се о њиховом уредном спровођењу, извештава о извршењу и постигнутим ефектима
 - предлаже Одељењу за оперативне послове Београд предузимање других оперативних мера за обезбеђење саобраћаја возова и послуживање службених места на деловима пруга Јајинци – Мала Крсна и Мала Крсна – Велика Плана
 - сарађује са диспечером на ТК-прузи на ТК-деоници “Југ 2“ ТК-центра Београд
 - у вези насталих несрећа и незгода спроводи све оперативне мере у вези обавештавања, указивања помоћи и организовања отклањања последица на целом подручју које припада Оперативном одсеку Пожаревац.

Надлежност оперативног одсека са седиштем у Лапову

Члан 9.

1. Оперативни одсек са седиштем у Лапову има надлежност оперативног планирања, оперативног праћења и надзора над саобраћајем као и предузимање потребних и прописаних оперативних мера у вези уредног саобраћаја свих врста возова на прузи Марковац – Ресави-

ца, саобраћаја локалних путничких возова из и за смер према Смедереву и Баточини и саобраћаја теретних возова на делу пруге Лапово – Баточина у делу послуживања станице Баточина из и за смер према Лапову.

2. Оперативни одсек са седиштем у Лапову је надлежан и да извршава:
 - предузима и спроводи оперативне мере које за део пруге Велика Плана - Лапово одреди Одељење за оперативне послове Београд, а за део пруге Лапово - Сталаћ – Грејач Грејач - км 233+934 – (Трупале) мере које одреди Одељење за оперативне послове Ниш, стара се о њиховом уредном спровођењу, извештава о извршењу и постигнутим ефектима
 - предлаже предузимање других оперативних мера за обезбеђење саобраћаја возова и послуживање службених места и то на делу пруге Велика Плана – Лапово Одељењу за оперативне послове Београд, а за део пруге Лапово - Сталаћ – Грејач - км 233+934 – (Трупале) Одељењу за оперативне послове Ниш
 - у вези насталих несрећа и незгода спроводи све оперативне мере у вези обавештавања, указивања помоћи и организовања отклањања последица на целом подручју које припада Оперативном одсеку Лапово.

Посебност у Одељењу за оперативне послове Београд

Члан 10.

1. Одељење за оперативне послове Београд, чије се седиште налази на подручју станице Београд Ранжирна, има просторно издвојен део тог одељења који се налази на подручју станице Београд Центар, а односи се само на локалне путничке возове из система градске железнице “БГ-воз”. Овај издвојени део Одељења за оперативне послове Београд има надлежност оперативног планирања, оперативног праћења и надзора над саобраћајем, као и предузимање потребних и прописаних оперативних мера само у вези саобраћаја локалних путничких возова из система градске железнице “БГ-воз”.
2. На деловима пруга где осим локалних путничких возова из система градске железнице “БГ-воз” саобраћају и други возови мора постојати пуна сарадња између саобраћајног диспечера који је надлежан за саобраћај локалних путничких возова из система градске железнице “БГ-воз” и саобраћајног диспечера у седишту Одељења за оперативне послове Београд који је надлежан за све друге возове.

Сарадња оперативне службе са другим службама

Члан 11.

(а) – основне одредбе

1. Оперативна служба “Инфраструктура железнице Србије“ а.д. мора имати сарадњу и остваривати оперативне комуникације са оперативним службама железничких превозника, са стручним службама и извршним јединицама “Инфраструктура железнице Србије“ а.д. и са оперативним службама суседних железница.

2. Сарадња и све оперативне комуникације које се обављају морају бити службене и у складу са прописима, одмерене али одлучне, јасне и недвосмислене, уз пуно уважавање саговорника.
3. Организационе јединице оперативне службе “Инфраструктура железнице Србије” а.д. морају поштовати принцип надређености и подређености што значи да Централно оперативно одељење, по правилу, наређења и задатке издаје подручним одељењима за оперативне послове, а подручна одељења за оперативне послове то преносе оперативним одсецима, станицама и другим извршним јединицама на терену.
У хитним и изузетним случајевима Централно оперативно одељење може наређења, налоге и задатке издавати и непосредно станицама или извршним јединицама на терену. Са овако издатим наређењима, налозима и задацима Централно оперативно одељење мора накнадно упознати и подручно одељење за оперативне послове.
4. У делу оперативних комуникација између организационих јединица оперативне службе, осим принципа надређености и подређености, мора се остваривати и пуна међусобна сарадња, ефикасно, тачно и благовремено међусобно обавештавање, прослеђивање података у циљу благовремене и тачне обавештености те предузимања оперативних мера.
5. У свим организационим јединицама оперативне службе сва споразумевања и оперативне комуникације треба обављати путем телекомуникационих средстава која су укључена у регистрофон, а код обављања послова регулисања саобраћаја на пругама са телекомандом (послови диспечера на ТК-прузи) то је обавезно.
6. Преглед телефонских прикључака којима располажу организационе јединице оперативне службе “Инфраструктура железнице Србије” а.д. дат је у Прилогу 3. овог Упутства.

(б) – сарадња са железничким превозницима

7. Оперативна служба “Инфраструктура железнице Србије” а.д. мора имати пуну сарадњу и остваривати оперативне комуникације са оперативним службама железничких превозника.
Ако железнички превозник нема оперативну службу, оперативне комуникације се остварују са овлашћеним представницима железничког превозника. Железнички превозник је дужан одредити своје овлашћене представнике, а ако то не уради Централно оперативно одељење мора захтевати да се ти представници одреде.
8. Све оперативне комуникације између оперативне службе “Инфраструктура железнице Србије” а.д. и оперативних служби или представника железничких превозника врше се путем Централног оперативног одељења.
Централно оперативно одељење може наложити подручним одељењима за оперативне послове или оперативним одсецима да остваре оперативну комуникацију са представницима железничких превозника само у оним случајевима када Централно оперативно одељење, из било којих разлога или узрока, комуникацију није могло остварити на свом нивоу. У тим случајевима Централно

оперативно одељење мора бити повратно обавештено о садржају остварене оперативне комуникације са представницима железничких превозника.

9. Оперативне комуникације између Централног оперативног одељења и оперативне службе односно представника железничких превозника обављају се фонограмима, телеграмима, електронском поштом, дописима или диспечерским наређењима.
Фонограми се морају евидентирати у пуном тексту (бројеви, датум, текст и потпис) у Бележник главног диспечера, а телеграми се прилажу уз Бележник главног диспечера на завршеку радне ситуације.
10. У комуникацијама са представницима железничких превозника потребно је строго водити рачуна да се садржај комуникације односи само на тог железничког превозника. Није дозвољено железничким превозницима на било који начин давати податке, обавештења или било какве информације које се односе на било којег другог железничког превозника.

(в) – сарадња са извршним јединицама “Инфраструктура железнице Србије” а.д.

11. У свом раду оперативна служба мора остваривати пуну сарадњу и координацију са свим станицама и организационим јединицама извршних служби у оквиру “Инфраструктура железнице Србије” а.д. у обиму који је потребан да би се задаци оперативне службе извршавали благовремено, ефикасно и квалитетно односно обезбеђивали услови за уредан саобраћај возова.
12. Станице су дужне и обавезне да све налоге и задатке које постави оперативна служба извршавају одмах, неизоставно и ефикасно са циљем обезбеђења услова за уредан саобраћај возова, те о учињеном извештавају. Станице су такође у обавези да у оквиру сарадње са оперативном службом благовремено, тачно и прописно извршавају све своје обавезе према оперативној служби и ажурно обавештавају о насталим ситуацијама које имају утицаја на извршење саобраћаја (давање прописаних података, обавештавање о насталим ситуацијама и слично).
13. Организационе јединице извршних служби морају предузимати мере да се захтеви оперативне службе, који су у домену оперативних мера за обезбеђење саобраћаја возова, у свему реализују на начин и у складу који је прописан одговарајућим прописима у оквиру односне делатности.
Организационе јединице извршних служби посебну пажњу морају посветити и ефикасну сарадњу остваривати, уз пуно придржавања налога и услова које одређује оперативна служба, у случајевима настанка несрећа или незгода, у условима организовања затвора пруге и колосека, извођењу радова на инфраструктурним капацитетима, у зимским условима експлоатације, у условима елементарних непогода или других догађаја који могу утицати на ремећење утврђене организације саобраћаја.
14. Када организационе јединице оперативне службе издају наређења то се чини диспечерским наређењима, а о начинима око осталих оперативних комуникација

одлучује подручно одељење за оперативне послове или оперативни одсек зависно од врсте и предмета оперативне комуникације као и расположивих елемената система везе.

(г) – сарадња са оперативним службама управљача железничке инфраструктуре суседних земаља

15. Сарадња са оперативним службама управљача железничке инфраструктуре суседних земаља у надлежности је подручних одељења за оперативне послове чија подручја се граниче са подручјима суседних железница. Детаљнији подаци о томе која подручна одељења за оперативне послове остварују ове комуникације као и телефонски бројеви и е-маил адресе појединих оперативних служби управљача железнице инфраструктуре суседних земаља дати су у Прилогу 4. овог Упутства.
16. О свим оствареним оперативним комуникацијама са оперативним службама управљача железничке инфраструктуре суседних земаља подручна одељења за оперативне послове морају обавештавати Централно оперативно одељење.
17. Ове оперативне комуникације остварују се путем електронске поште или телефонских прикључака везаних за јавну фиксну телекомуникациону мрежу којом управља “Телеком Србија” а.д..
За ове оперативне комуникације не употребљавати телефонске прикључке везане за јавне мобилне телекомуникационе мреже различитих оператора због рационализације трошкова.
18. Оперативне комуникације између Одељења за оперативне послове Пожега и Оперативне службе “Железничка инфраструктура Црне Горе” а.д. остваривати употребом ЖАТ веза обзиром да су такве телекомуникационе везе и даље у употреби и расположиве.

Радно време оперативне службе

Члан 12.

1. Оперативни послови који се обављају у оквиру оперативне службе извршавају се непрекидно, односно у времену од 0.00 сати до 24.00 сати сваког радног дана, укључујући и дане викенда (суботе и недеље), као и дане државних и верских празника.
2. Послови регулисања саобраћаја који се обављају у оквиру подручне оперативне службе која у свом саставу има ТК-центре односно пруге опремљене телекомандом, обављају се непрекидно, односно у времену од 0.00 сати до 24.00 сати сваког радног дана, укључујући и дане викенда (суботе и недеље), као и дане државних и верских празника.
3. Послови праћења превоза опасних терета обављају се непрекидно, односно у времену од 0.00 сати до 24.00 сати сваког радног дана, укључујући и дане викенда (суботе и недеље), као и дане државних и верских празника.
4. Остали послови који се обављају у оквиру оперативне службе извршавају се у редовно осмочасовно рад-

но време сваког радног дана у оквиру 40-сатне радне недеље.

Организација сменског рада

Члан 13.

1. Оперативни послови и послови регулисања саобраћаја организовани су у оквиру сменског рада. Модел сменског рада који се примењује у оперативној служби је 12/24/12/48 са трајањем смене од 12 сати.
2. Дневна смена траје од 7.00 сати до 19.00 сати, а ноћна смена од 19.00 сати до 7.00 сати наредног дана.
У подручним одељењима за оперативне послове и оперативним одсецима времена почетка и завршетка смене могу бити прилагођени месним условима и локалним приликама, али тако да дужина смене траје 12 сати. Одлуку о томе доноси Директор Сектора за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури на предлог Шефа одељења за оперативне послове.
3. Запослени који обављају оперативне послове и послове регулисања саобраћаја обавезни су да на радно место дођу најмање 15 минута пре почетка смене како би се упознали са саобраћајном ситуацијом и задацима за наредну радну ситуацију те извршили писмену и усмену примопредају службе.
4. Примопредаја службе мора се вршити према следећем:
 - у Централном оперативном одељењу у присуству начелника Централног оперативног одељења или лица којег он одреди
 - у подручним одељењима за оперативне послове у присуству Шефа одељења за оперативне послове, Помоћника шефа одељења за оперативне послове или лица којег он одреди, у њихово радно време, а ван њиховог радног времена Шеф одељења за оперативне послове обавезан је да се, у време примопредаје, телефонским путем интересује о комплетној ситуацији
 - у оперативним одсецима у присуству Шефа Секције за саобраћајне послове, Помоћника шефа Секције за саобраћајне послове или лица којег он одреди у њихово радно време, а ван њиховог радног времена Шеф Секције за саобраћајне послове обавезан је да се, у време примопредаје, телефонским путем интересује о комплетној ситуацији.
5. Примопредајом службе мора се обухватити најмање следеће:

(а) – на радном месту диспечера на ТК-прузи и оператора

- датум и време примопредаје службе
- подаци о возовима – уведени и отказани возови, о отпреми возова пре времена, о закашњењу возова, о саобраћају возова са нарочитом пошљицом, о саобраћају возова са прекораченом дужином, о возовима који у свом саставу имају војне транспорте, опасан терет или саобраћају по посебном режиму, о неотпремљеним возовима и тако даље

- подаци у вези регулисања саобраћаја – подаци о датим допуштењима, непримљеним одјавама, неизвршеним обавештавањима возног особља и тако даље
- подаци у вези обавештавања службених места и радних места на прузи о променама у саобраћају возова
- подаци у вези саобраћаја пружних возила
- подаци у вези затвора пруге и колосека и обавештења о местима и врстама извођења радова на прузи
- подаци о стању сигнално-сигурносних уређаја
- подаци о стању телекомуникационих постројења
- подаци о стању стабилних постројења електричне вуче
- стање у вези лаганих вожњи и смањења брзина на прузи
- стање поселања службених места и радних места на ТК-прузи
- преглед стања бројача за тастере на уређају телекоманде чија се употреба региструје
- подаци у вези свих примљених или издатих, а не извршених, писмених и усмених, наређења која се у току наредне радне ситуацију морају извршити
- сва друга обавештења која су потребна за правилно и несметано обављање послова регулисања саобраћаја у наредној радној ситуацији
- потписи запослених који предају и који примају службу

(б) – на радном месту саобраћајног диспечера и старијег диспечера

- датум и време примопредаје службе
- подаци о плану саобраћаја возова за односну радну ситуацију што обухвата податке о уведеним и отказаним возовима, о отпреми возова пре времена, о закашњењима возова, о саобраћају возова са нарочитом пошљом, о саобраћају возова са прекораченом дужином, о возовима који у свом саставу имају војне транспорте, опасан терет или саобраћају по посебном режиму, о припремљеним а неотпремљеним возовима и тако даље
- подаци у вези затвора пруге и колосека и обавештења о местима и врстама извођења радова на прузи
- подаци о стању инфраструктурних постројења и расположивости сигнално-сигурносних уређаја и телекомуникационих постројења, ограничењима у расположивости стабилних постројења електричне вуче
- подаци о смањеним брзинама или евентуално насталим уским грлима на прузи или закрчењима делова пруга, нагомилавању брута и слично
- стање поселања службених места и радних места на пругама над којима се врши надзор
- остале неуредности или неправилности у вези извршења саобраћаја које захтевају предузимање оперативних мера за обезбеђење саобраћаја возова
- подаци у вези свих примљених или издатих, а не извршених, писмених и усмених, наређења која се у току наредне радне ситуацију морају извршити

- сва друга обавештења која су потребна за правилно и несметано обављање оперативних послова у наредној радној ситуацији
- потписи запослених који предају и који примају службу

(в) – на радном месту главног диспечера

- датум и време примопредаје службе
- подаци о плану саобраћаја возова за односну радну ситуацију што обухвата податке о уведеним и отказаним возовима, о отпреми возова пре времена, о закашњењима возова, о саобраћају возова са нарочитом пошљом, о саобраћају возова са прекораченом дужином, о возовима који у свом саставу имају војне транспорте, опасан терет или саобраћају по посебном режиму, о припремљеним а неотпремљеним возовима и тако даље
- подаци у вези затвора пруге и колосека и обавештења о местима и врстама извођења радова на прузи као и стања на месту извођења радова
- подаци о стању инфраструктурних постројења и расположивости сигнално-сигурносних уређаја и телекомуникационих постројења, ограничењима у расположивости стабилних постројења електричне вуче
- подаци о смањеним брзинама или евентуално насталим уским грлима на прузи или закрчењима делова пруга, нагомилавању брута и слично
- остале неуредности или неправилности у вези извршења саобраћаја које захтевају предузимање оперативних мера за обезбеђење саобраћаја возова у наредном периоду
- подаци у вези свих примљених или издатих, а не извршених, писмених и усмених, наређења која се у току наредне радне ситуацију морају извршити
- сва друга обавештења која су потребна за правилно и несметано обављање оперативних послова у наредној радној ситуацији
- потписи запослених који предају и који примају службу

(г) – на радном месту главног диспечера за превоз опасне робе

- датум и време примопредаје службе
- подаци о плану саобраћаја свих возова који у свом саставу имају пошљке опасног терета и о реализацији тог саобраћаја у смислу тачног дефинисања где се возови налазе односно како је план саобраћаја реализован, реализовани превози у односу на ОМ бројеве
- задаци у вези возова који у свом саставу имају пошљке опасног терета односно саобраћај возова који ће саобраћати према подацима одобрених ОМ бројева
- подаци о издатим одобрењима за превоз опасног терета у смислу утврђивања обима издатих ОМ бројева

- подаци о насталим несрећама и незгодама, посебно оних у којима су учествовали возови који у свом саставу имају опасан терет
 - подаци о свим акцидентним ситуацијама у којима су учествовали возови са опасним теретом, односно у којима је дошло до неповољних последица у вези са опасном робом, мерама које су предузете или које још треба предузимати
 - подаци у вези свих издатих, а не извршених писмених и усмених наређења која се у току наредне радне ситуацију морају извршити
 - сва друга обавештења која су потребна за правилно и несметано обављање оперативних послова у наредној радној ситуацији
 - потписи запосленог који предаје и који прима службу.
6. Изглед обрасца примопредаје службе у организационим јединицама оперативне службе се посебно не одређује овим Упутством већ тај образац свака организациона јединица оперативне службе прилагођава својим потребама уважавајући месне услове и локалне прилике уз услов да се у обрасцу налазе подаци у вези примопредаје који су одређени одредбама овог Упутства. Изглед и садржај обрасца примопредаје службе у организационим јединицама оперативне службе појединачно за сваку организациону јединицу одобрава Одељење за саобраћајне прописе у Сектору за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури.
7. У вези организације сменског рада и примопредаје службе важе и све одредбе других прописа који се примењу на подручју “Инфраструктура железнице Србије” а.д. као и одредбе Појединачног колективног уговора које се односе на организацију сменског рада и послове примопредаје службе.

III. ОПЕРАТИВНО ПЛАНИРАЊЕ САОБРАЋАЈА

Оперативно планирање саобраћаја возова за превоз путника

Члан 14.

1. Организација саобраћаја возова за превоз путника предвиђена је и објављена материјалом реда вожње и она се мора извршавати у оквиру обављања функције јавног превоза, што представља основни план саобраћаја возова за превоз путника.
2. У случајевима да настану неке промене сваки железнички превозник је у обавези да изради план саобраћаја својих возова за превоз путника, по распоредним одсецима, за наредних 12 сати (за наредну радну ситуацију) и такав план мора дати на сагласност Централном оперативном одељењу свакодневно најкасније до 5.00 сати односно до 17.00 сати.
3. У плану саобраћаја возова за превоз путника за наредних 12 сати (за наредну радну ситуацију) који даје железнички превозник, мора бити наведено:
 - који редовни возови за превоз путника неће саобраћати

- који ванредни возови за превоз путника ће саобраћати
- промене релација саобраћаја појединих возова за превоз путника.

Осим тога у плану саобраћаја возова за превоз путника мора бити наведено још и:

- код којих возова за превоз путника настају промене у саставима возова у односу на Саобраћајно-транспортно упутство уз ред вожње, Део А - Путнички саобраћај
- о везама и сачекивањима које се морају изузетно остварити
- подаци о другим одступањима или посебностима у односу на организацију саобраћаја возова за превоз путника предвиђену материјалом општег реда вожње.

4. Железнички превозник има право да да измене плана саобраћаја својих возова за превоз путника и то мора дати на сагласност Централном оперативном одељењу свакодневно најкасније до 11.00 сати односно до 23.00 сати.

Оперативно планирање саобраћаја теретних возова

Члан 15.

1. Сваки железнички превозник је у обавези да израђује план саобраћаја својих теретних возова, по распоредним одсецима, за наредних 12 сати (за наредну радну ситуацију) и такав план мора дати на сагласност Централном оперативном одељењу свакодневно најкасније до 5.00 сати односно до 17.00 сати.
2. У плану саобраћаја теретних возова за наредних 12 сати (за наредну радну ситуацију) који даје железнички превозник, мора бити наведено:
 - који редовни теретни возови неће саобраћати
 - који ванредни теретни возови ће саобраћати
 - промене релација саобраћаја појединих теретних возова
 - подаци о већ планираним возовима (воз који није отпремљен, а планиран је претходним планом саобраћаја али ће бити отпремљен из полазне станице)
 - подаци о отпремљеним већ планираним возовима (воз који је претходним планом планиран, отпремљен је из полазне станице али још није дошао у крајњу станицу односно наредну распоредну станицу)
 - подаци о већ отказаним возовима (редован воз који је претходним планом отказан, а воз по реду вожње у време наредног плана није требало да стигне у крајњу станицу или наредну распоредну станицу)
 - подаци о раније отказаним возовима (редован воз који је претходним планом отказан али се наредним планом уводи)
 - подаци о раније планираним возовима (воз који је претходним планом планиран али није и неће бити отпремљен из полазне станице из било којих разлога).

Осим тога у плану саобраћаја теретних возова мора бити наведено још и:

- који теретни возови ће саобраћати са нарочитом пошљом и под којим условима (бројеви одобрења односно бројеви телеграма о условима превоза нарочите пошљке)
- који возови ће саобраћати са опасним теретом (број превоза ОМ)
- који возови ће саобраћати са војним транспортима или војним пошљкама (бројеви телеграма инстадације)
- који возови ће саобраћати са прекораченом дужином
- који возови ће саобраћати по посебном режиму и под којим условима
- који возови ће саобраћати са масом већом од планиране
- којим возовима треба дати већи ранг од прописаног и зашто
- подаци о другим одступањима у односу на организацију саобраћаја теретних возова предвиђену материјалом општег реда вожње.

3. У вези плана саобраћаја теретних возова који даје железнички превозник треба поступати тако да се за редовне теретне возове употребљавају само трасе редовних возова које су предвиђене одредбама Саобраћајно-транспортног упутства уз ред вожње, део Б – Теретни саобраћај.

У вези плана саобраћаја теретних возова железнички превозник мора дати посебан писани захтев за саобраћај воза у следећим случајевима:

- за саобраћај ванредних теретних возова чије су трасе предвиђене одредбама Саобраћајно-транспортног упутства уз ред вожње, део Б – Теретни саобраћај
 - за саобраћај теретних возова по трасама возова чији саобраћај материјалом реда вожње није предвиђен за односни дан или у односном периоду
 - у случајевима да се отказује редован теретни воз, а тражи саобраћај ванредног теретног воза
 - у случајевима да је планом саобраћаја возова планиран саобраћај теретног воза под оперативним бројем
4. Железнички превозник има право да да измене плана саобраћаја својих теретних возова и то мора дати на сагласност Централном оперативном одељењу свакодневно најкасније до 11.00 сати односно до 23.00 сати.

Оперативно планирање саобраћаја локомотивских возова и возова са празним путничким гарнитурама

Члан 16.

1. У случајевима да настану неке промене сваки железнички превозник је у обавези да изради план саобраћаја својих локомотивских возова и возова са празним путничким гарнитурама, по распоредним одсецима, за наредних 12 сати (за наредну радну ситуацију) и такав план мора дати на сагласност Централном оперативном одељењу свакодневно најкасније до 5.00 сати односно до 17.00 сати.
2. У плану саобраћаја локомотивских возова и возова са празним гарнитурама за наредних 12 сати (за наредну

радну ситуацију) који даје железнички превозник, мора бити наведено:

- који редовни локомотивски возови или возови са празним путничким гарнитурама неће саобраћати
- који ванредни локомотивски возови или возови са празним путничким гарнитурама ће саобраћати и на којим релацијама.

3. Железнички превозник има право да да измене плана саобраћаја својих локомотивских возова или возова са празним путничким гарнитурама и то мора дати на сагласност Централном оперативном одељењу свакодневно најкасније до 11.00 сати односно до 23.00 сати.

Оперативно планирање саобраћаја возова за сопствене потребе

Члан 17.

1. Свако подручно одељење за оперативне послове и оперативни одсек је у обавези да, на основу писаних налога стручних служби или захтева извршних служби “Инфраструктура железнице Србије” а.д. израђује план саобраћаја возова за сопствене потребе “Инфраструктура железнице Србије” а.д., по распоредним одсецима, за наредних 12 сати (за наредну радну ситуацију) и такав план морају дати на сагласност Централном оперативном одељењу, свакодневно најкасније до 5.00 сати односно до 17.00 сати.
2. План саобраћаја возова за сопствене потребе може израдити и Централно оперативном одељењу на основу налога или захтева стручних служби “Инфраструктура железнице Србије” а.д., али и то мора бити учињено свакодневно најкасније до 5.00 сати односно до 17.00 сати.
3. Планом саобраћаја возова за сопствене потребе могу бити обухваћени само они возови за које је претходно обезбеђено вучно возило и потребно особље код воза. Вучно возило и потребно особље код воза за сопствене потребе обезбеђује стручна или извршна служба “Инфраструктура железнице Србије” а.д која захтева увођење воза за сопствене потребе.

Налог стручних служби или захтев извршних служби за планирање саобраћаја воза за сопствене потребе треба бити дат најкасније на 6 сати пре обавезе завршетка плана саобраћаја возова за сопствене потребе и мора садржати основне елементе у вези саобраћаја воза (релација саобраћаја, време поласка воза из полазне станице, планирана маса воза, планирана дужина воза и тако даље).

4. У плану саобраћаја возова за сопствене потребе за наредних 12 сати (за наредну радну ситуацију) мора бити наведено који возови за сопствене потребе саобраћају и на којим релацијама, ко обезбеђује вучна средства и особље код возова за сопствене потребе.
5. Могуће је да стручне службе “Инфраструктура железнице Србије” а.д. или извршне службе, путем подручних одељења за оперативне послове, измене план саобраћаја возова за сопствене потребе и то морају дати на саглас-

ност Централном оперативном одељењу свакодневно најкасније до 11.00 сати односно до 23.00 сати.

Утврђивање плана саобраћаја возова

Члан 18.

1. Примљене планове и измене у плановима саобраћаја возова за превоз путника, саобраћаја теретних возова, саобраћаја локомотивских возова и возова са празним путничким гарнитурама и саобраћаја возова за сопствене потребе Централно оперативном одељењу доставља електронским путем подручним одељењима за оперативне послове и оперативним одсечима ради знања и увида.
2. Централно оперативном одељењу и подручна одељења за оперативне послове примљене планове, према потреби, усаглашавају и на основу тога Централно оперативном одељењу утврђује укупан план саобраћаја возова на јавној железничкој инфраструктури којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д. за наредну радну ситуацију.
3. Пре утврђивања планова саобраћаја возова Централно оперативном одељењу, према насталим потребама, тражи корекције предложених планова, односно, ако је то потребно, инсистира на усаглашавању предложених планова од стране железничких превозника уз уважавање и евентуалних примедби које могу дати подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци. Ако железнички превозници не прихвате тражено усаглашавање својих предложених планова Централно оперативном одељењу доноси коначну одлуку односно утврђује укупан план саобраћаја возова.
4. Утврђивање укупног плана саобраћаја возова Централно оперативном одељењу мора свакодневно извршити до 5.30 сати односно до 17.30 сати за наредну радну ситуацију.
4. Са утврђеним укупним планом саобраћаја возова Централно оперативном одељењу мора упознати подручна одељења за оперативне послове и оперативне одсеке, као и железничке превознике. Ово се чини електронским путем. Подручна оперативна одељења и оперативни одсеци морају са утврђеним планом саобраћаја возова за своје подручје упознати ранжирне и распоредне станице, као и диспечере на ТК прузи на подручју своје надлежности.
5. На исти начин се поступа и код утврђивања измена плана саобраћаја возова при чему утврђивање измена у плану саобраћаја возова Централно оперативном одељењу треба да изврши до 11.30 сати односно 23.30 сати.

Објављивање плана саобраћаја возова

Члан 19.

1. На основу утврђеног плана саобраћаја возова и утврђених измена у плану саобраћаја возова распоредне

станице сваки дан у 6.00, 12.00, 18.00 и 24.00 сати, или у друго време које је одређено за поједине пруге, објављују промене у саобраћају возова.

2. Распоредне станице објављују план саобраћаја возова осталим станицама према припадајучим распоредним одсечима, а отправници возова тих станица обавештавају о променама у саобраћају возова особље у својој станици и особље на отвореној прузи, све у складу са одредбама Саобраћајног правилника.

IV. РЕГУЛИСАЊЕ И ОПЕРАТИВНО ПРАЋЕЊЕ САОБРАЋАЈА ВОЗОВА

Регулисање саобраћаја возова

Члан 20.

1. Послове непосредног регулисања саобраћаја возова врше само она подручна одељења за оперативне послове која у свом саставу имају ТК-центре односно пруге или делове пруга на којима се саобраћај регулише путем телекоманде. На пругама које нису опремљене телекомандом, а припадају подручјима одељења за оперативне послове не врши се непосредно регулисање саобраћаја већ регулисање саобраћаја на тако опремљеним пругама врше отправници возова поседнутих службених места.
2. У ТК-центру Одељења за оперативне послове Београд налазе се четири ТК-деонице где се саобраћај регулише према следећем:
 - ТК-деоница “Југ 1” – део пруге Ресник – Младеновац – Велика Плана – (Лапово) где се на делу пруге Ресник – Велика Плана једноколосечна пруга на којој возови саобраћају у блоковним просторним одсечима у режиму аутоматског пружног блока, а на делу пруге Велика Плана – Лапово пруга је двоколосечна без обостраног саобраћаја где возови саобраћају у блоковним просторним одсечима у режиму аутоматског пружног блока при чему на овом делу саобраћај не регулише ТК-диспечер већ исти врши само осматрање стања
 - ТК-деоница “Југ 2” – део пруге Јајинци – Мала Крсна – Велика Плана где је једноколосечна пруга на којој возови саобраћају у блоковним просторним одсечима у режиму аутоматског пружног блока.
 - Цела ТК-деоница “Југ 2”, осим подручја станице Јајинце, у смислу надлежности у оперативном раду, налази се на подручју оперативног одсека Пожаревац.
 - деоница “Обилазна пруга” – део пруге Јајинци – Распутница Б – (Београд Ранжирна) – Остружница – Батајница где је једноколосечна пруга на којој возови саобраћају у блоковним просторним одсечима у режиму аутоматског пружног блока.
 - ТК-деоница “Срем” – део пруге Батајница – Стара Пазова – Шид где је двоколосечна пруга при чему је део двоколосечне пруге Батајница – Голубинци оп-

ремљен за обострани саобраћај, а део двоколосечне пруге Голубинци – Шид је двоколосечна пруга без обостраног саобраћаја, а на целој ТК-деоници возови саобраћају у блоковним просторним одсечима у режиму аутоматског пружног блока.

- Цела ТК-деоница “Срем”, осим подручја станице Батајница, у смислу надлежности у оперативном раду, налази се на подручју Одељења за оперативне послове Рума.
3. У ТК-центру Одељења за оперативне послове Ниш налазе се две ТК-деонице где се саобраћај регулише према следећем:
- ТК-деоница “Север” – део пруге Лапово – Сталаћ – Ђунис – Трупале где је на деловима пруге Лапово – Јагодина и Параћин – Сталаћ пруга двоколосечна без обостраног саобраћаја, на делу пруге Јагодина – Распутница Ђуприја – Параћин и на делу Ђунис – Трупале пруга двоколосечна са обостраним саобраћајем, а на делу Сталаћ – Ђунис пруга је једноколосечна при чему на свим деловима возови саобраћају у блоковним просторним одсечима у режиму аутоматског пружног блока. На делу пруге Лапово – Параћин у садашњим условима саобраћај не регулише диспечер на ТК-прузи већ исти врши само осматрање стања.
 - Цела ТК-деоница “Север”, осим станице Трупале, у смислу надлежности у оперативном раду, налази се на подручју оперативног одсека Лапово.
 - ТК-деоница “Југ” – део пруге Међурово – Дољевац – Ристовац – Прешево где се саобраћај регулише као на једноколосечној прузи у блоковним просторним одсечима у режиму аутоматског пружног блока.
4. У ТК-центру Одељења за оперативне послове Пожега налазе се две ТК-деонице где се саобраћај регулише према следећем:
- ТК-деоница “Север” – део пруге Пожега – Ваљево – Вреоци – Ресник где је једноколосечна пруга на којој возови саобраћају у станичним просторним одсечима у режиму међустаничне зависности
 - ТК-деоница “Југ” – део пруге Пожега – Ужице – Пријепоље Теретна – Врбница где је једноколосечна пруга на којој возови саобраћају у станичним просторним одсечима у режиму међустаничне зависности
5. У вези регулисања саобраћаја на пругама опремљеним телекомандом у свему се поступа према одредбама Саобраћајног правилника и Упутстава која, као своје интерне акте, доноси “Инфраструктура железнице Србије” а.д., за обављање службе на пругама са телекомандом.
6. Подручна одељења за оперативне послове не регулишу саобраћај возова на пругама које нису опремљене телекомандом.
7. На подручју “Инфраструктуре железнице Србије” а.д. редовно се не примењује делимично регулисање саобраћаја које подразумева да се на пругама које нису опремљене телекомандом непосредно са централног места руководи кретањем возова.

Оперативно праћење саобраћаја возова

Члан 21.

1. Оперативно праћење саобраћаја возова обавезно је у свим организационим јединицама оперативне службе и оно обухвата:
 - праћење редовитости саобраћаја возова у односу на материјал општег реда вожње
 - праћење извршења саобраћаја возова у односу на усвојени и објављени план саобраћаја возова за односну радну ситуацију.
 2. Праћење редовитости саобраћаја возова врши се утврђивањем разлике између стварног времена доласка, поласка односно проласка возова и времена предвиђених материјалом општег реда вожње за долазак, полазак односно пролазак у односном службеном месту. Редовитост саобраћаја возова може бити исказана као:
 - воз саобраћа на време
 - воз саобраћа у закашњењу и колико минута је закашњење
 - воз саобраћа пре времена и колико је то минута пре времена.
 3. Праћење извршења саобраћаја возова врши се утврђивањем да ли возови чији је саобраћај био објављен планом саобраћаја возова саобраћају, односно да ли неки од возова изостаје из саобраћаја иако је усвојеним и објављеним планом саобраћаја возова било предвиђено да саобраћа. У вези с тим утврдити разлоге изостајања саобраћаја воза као и чињеницу да ли је су о томе, од стране железничког превозника, обавештене организационе јединице оперативне службе.
- Овим праћењем извршења саобраћаја такође треба да се утврђује да ли има возова који саобраћају, а чији саобраћај није био планиран и објављен кроз план саобраћаја возова, као ни кроз измене плана саобраћаја возова. У овим случајевима, ако постоје услови, воз саобраћа, али се мора спровести истражни поступак којим се мора утврдити како и зашто је дошло до такве ситуације и утврђивати одговорност за настанак неправилности.
4. Праћење редовитости саобраћаја возова и праћење извршења саобраћаја возова обухвата и утврђивање узрока одступања од материјала општег реда вожње и одступање од плана саобраћаја возова укључујући и измене плана саобраћаја возова.
 5. У вези оперативног праћења теретних возова који у свом саставу имају кола товарена опасним теретом организационе јединице оперативне службе, за возове које прате према својој надлежности, морају располагати следећим подацима:
 - број превоза ОМ и у вези с тим датум, време и број диспечерског наређења којим је одређен превоз опасног терета
 - подаци о саставу воза у смислу серије и индивидуални бројеви кола товарених опасним теретом и место уврштавања кола товарених опасним теретом у воз

- ознака опасности и УН број опасне материје који се превози као опасан терет
- подаци о пошилаоци у примаоцу.

Ови подаци утврђују се од стране оперативне службе у време додељивања ОМ броја.

- У вези оперативног праћења теретних возова који у свом саставу имају нарочите пошилке организационе јединице оперативне службе, за возове које прате према својој надлежности, морају располагати телеграмом који су прописани услови превоза нарочите пошилке.
- У оквиру праћења саобраћаја возова подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци морају да утврђују и прате основне параметре воза и то:
 - бруто маса воза
 - нето маса воза
 - дужина воза
 - број кола у саставу воза
 - број осовина у саставу воза, при чему се посебно посматрају осовине товарних кола и осовине празних кола
 - врсту вуче код воза.

Ово је потребно како би се касније лакше и брже саставио дневни преглед возова који су саобраћали.

Оперативно праћење саобраћаја возова на нивоу Централног оперативног одељења

Члан 22.

- Централно оперативно одељење прати саобраћај возова свих железничких превозника на целом подручју “Инфраструктура железнице Србије” а.д. према следећем:
 - свих возова са превозом путника из међународног саобраћаја, искључујући саобраћај локалних међународних возова из пограничног саобраћаја
 - свих возова за превоз путника из унутрашњег даљинског саобраћаја
 - свих возова за превоз путника вишег квалитета услуге у путничком саобраћају (на пример: Регио возови и слично)
 - појединих возова за превоз путника за које се одреди да буду праћени
 - свих теретних возова из међународног саобраћаја
 - теретних возова из унутрашњег саобраћаја за које се одреди да буду праћени
 - теретних возова који саобраћају за сопствене потребе.
- Централно оперативно одељење праћење саобраћаја возова врши тако што преузима податке о доласцима и поласцима односно проласцима возова кроз одређена службена места и то према следећем:
 - полазне станице
 - станице преласка с једне пруге на другу пругу
 - међустанице за које се то одреди
 - станице редовне промене вучног возила
 - станице редовне промене састава воза
 - крајње станице
 - прелазне станице.

Податке о доласцима и поласцима односно проласцима возова Централно оперативно одељење добија од подручних одељења за оперативне послове која су дужна да те податке саопштавају најкасније на сваких сат времена.

- Подаци о праћењу саобраћаја возова евидентирају се у обрасцу “Праћење саобраћаја возова за превоз путника” односно обрасцу “Праћење саобраћаја теретних возова” тако што се у делу обрасца под (А) уписују подаци у вези редовитости саобраћаја возова, а у делу под (Б) се уписују подаци у вези изостајања возова чији је саобраћај био предвиђен планом саобраћаја возова. Подаци за возове за сопствене потребе евидентирају се у обрасцу “Праћење саобраћаја теретних возова” раздвојено од теретних возова.
- Узорак образаца “Праћење саобраћаја возова за превоз путника” дат је у Прилогу 5. овог Упутства, а узорак обрасца “Праћење саобраћаја теретних возова” дат је у Прилогу 6. овог Упутства. Ова два обрасца штампају се као појединачни листови погодног формата, зависно од броја возова који се прате у односном периоду реда вожње.

Оперативно праћење саобраћаја возова на нивоу подручног одељења за оперативне послове

Члан 23.

- Подручна одељења за оперативне послове, прате саобраћај возова свих железничких превозника на подручју свог одељења за оперативне послове, према следећем:
 - возови са превозом путника из међународног саобраћаја, укључујући и саобраћај локалних међународних возова из пограничног саобраћаја
 - возови за превоз путника из унутрашњег, како даљинског тако и локалног саобраћаја,
 - теретни возови из међународног саобраћаја
 - теретни возови из унутрашњег саобраћаја
 - локомотивски возови и возови са празним путничким гарнитурама свих железничких превозника.
 - возови који саобраћају за сопствене потребе.
- Подручна одељења за оперативне послове праћење саобраћај возова врше тако што од службених места која учествују у регулисању саобраћаја возова на припадајућем подручју телефонским путем добијају податке о временима доласка и поласка односно проласка возова кроз та службена места. Податке о временима доласка и полазака односно проласка возова подручна одељења за оперативне послове могу да преузимају и од службених места и путем програмског пакета “Железнички интегрални информациони систем” (ЖИИС).
- Подаци о праћењу саобраћаја возова евидентирају се у обрасцу “Стварни графикон саобраћаја возова” који се посебно израђује за сваку пругу у складу са одредбама овог Упутства.

Оперативно праћење саобраћаја возова на нивоу оперативног одсека**Члан 24.**

1. Оперативни одсеци прате саобраћај свих врста возова свих железничких превозника на подручју своје надлежности.
2. Праћење саобраћаја возова на нивоу оперативног одсека врши се на исти начин као што се то чине подручна одељења за оперативне послове.

Оперативно праћење других података на нивоу оперативне службе**Члан 25.**

1. Све организационе јединице оперативне службе су обавезне да прате и поједине податке који се односе на могуће утицаје на извршење саобраћаја, а обухватају:
 - праћење метеоролошких услова током целе године
 - праћење стања у вези снега, леда или ледене кише, у периоду зимских услова експлоатације
 - праћење стања водотока и висина водостаја, у периодима опасности од поплава
 - праћење температура у шинама, у време високих летњи температура
 - праћење јачине и смера ветра, атмосферских пражњења и олујног времена, у време невремена и наглих временских промена.
2. У појединим ситуацијама и околностима организационим јединицама оперативне службе може бити одређено да прате и одређене друге податке зависно од значаја и потреба уредног извршења саобраћаја возова.
3. Подаци у вези праћења података из тачке 1 овог члана у подручним одељењима за оперативне послове евидентирају се у обрасцу “Бележник саобраћајног диспечера” или “Бележник старијег диспечера”, а у Централном оперативном одељењу у обрасцу “Бележник главног диспечера”.

(а) - праћење метеоролошких услова

4. Праћење метеоролошких услова обухвата праћење спољне температуре ваздуха и описно стање временских прилика (сунчано, ведро, делимично облачно, облачно без кише, облачно са кишом, магловито, ветровито, јак ветар, мраз, слана, пада снег и слично).
5. Податке о метеоролошким условима обавезне су да подручним одељењима за оперативне послове и оперативним одселима дају станице одређене у Прилогу 7. овог Упутства.
6. Подаци о метеоролошким условима дају се најмање четири пута дневно и то у 5.00, 11.00, 17.00 и 23.00 сати.
7. О метеоролошким условима подручна одељења за оперативне послове морају упознати Централно оперативно одељење. Потребни подаци евидентирају се у бележницима старијих диспечера и бележнику главног диспечера.

8. При наглим променама временских услова, који могу бити од значаја за безбедност и редовитост саобраћаја, према налогу Централног оперативног одељења, податке о метеоролошким условима морају давати и друге станице или извршне јединице “Инфраструктура железнице Србије” а.д., као и чешће у односу на време одређено одредбама овог Упутства.

(б) - праћење стања у зимским условима експлоатације

9. У зимским условима експлоатације организационе јединице оперативне службе су обавезне да, осим спољне температуре и општег метеоролошког стања, прате и стање у погледу висине и врсте снега, висине снега изнад горње ивице шине (ГИШ), врста и јачина падавина, смера и јачина ветра као и појаве леда на подручјима своје надлежности.
10. Податке о стању у зимским условима експлоатације подручним одељењима за оперативне послове и оперативним одселима дају, осим станица које су у обавези да дају метеоролошке податке, и пружне деонице и деонице контактне мреже.
Осим тога, податке о стању на отвореној прузи треба да даје и возно особље железничких превозника директно, у случајевима када је то могуће остварити путем радиодиспечерске везе или као саопштење дато мобилним телефоном, или индиректно преко станичног особља у службеним местима где воз има бављење.
11. У зимским условима експлоатације за електрифициране пруге морају се давати и обавештења у вези са следећим:
 - да ли се ствара лед на контактним и примарним водовима
 - да ли се ствара лед на стабилним постројењима електричне вуче (возном воду, проводницима, изолаторима, конзолама, носећим конструкцијама и слично)
 - да ли се ствара лед у тунелима од капајуће воде и да ли обухвата возни вод, конзолу, напојни вод, секционер и други елементи или је лед у слободној зони пантографа
 - да ли је неки од елемената стабилних постројења електричне вуче неисправан, прекинут, варнички и слично.
12. У вези праћења стања на железничкој инфраструктури у зимским условима експлоатације у свему се морају примењивати и одредбе Општег плана за обезбеђење саобраћаја у зимским условима експлоатације и у условима других елементарних непогода.

(в) - праћење стања у време опасности од поплава

13. У време опасности од поплава организационе јединице оперативне службе су обавезне да, осим спољне температуре и општег метеоролошког стања, прате и стање у погледу стања на водотоцима, висине водостаја и стања на поплавленим подручјима на подручјима своје надлежности.
14. Потребне податке у вези стања на водотоцима, висини водостаја и стања на поплавленим подручјима, као и податке о опасностима којима може бити угрожена

железничка инфраструктура, обавештења подручним одељењима за оперативне послове и оперативним одсецима дају пружне деонице.

(г) - праћење стања температура у шинама у време високих летњих температура

15. У време високих летњих температура организационе јединице оперативне службе су обавезне да, осим спољне температуре и општег метеоролошког стања, прате и стање температура у шинама на подручјима своје надлежности.
16. Потребне податке у вези температура у шинама у време високих летњих температура подручним одељењима за оперативне послове и оперативним одсецима дају пружне деонице са стањима у 6.00; 9.00; 12.00; 15.00; 18.00 и 21.00 сати, а према потребама, односно у време екстремних летњих температура и чешће.

(д) - праћење стања на местима где постоје потенцијалне опасности

17. Уколико на неком месту постоји опасност за угрожавање безбедности или редовитости саобраћаја возова (лавине, одрони, угрожени слободни профили, поплаве, високи водостаји, опасност од деформација колосека и слично) морају се давати обавештења о угроженим местима која морају садржати податке о месту и времену утврђивања стања, детаљан опис стања и опасности, опис положаја места у смислу између којих службених места и у којим километарским положајима или између којих стубава контактне мреже, стања на угроженом месту и мере које су до сада предузете.

Стварни графикон саобраћаја возова

Члан 26.

(а) – опште одредбе у вези стварног графикона саобраћаја возова

1. Стварни графикон саобраћаја возова представља графиконску мрежу односно дводимензионални координатни систем састављен од хоризонталних и вертикалних линија, при чему хоризонталне линије представљају службена места на прузи, а вертикалне линије временску поделу, по узору на графикон реда вожње.
2. У стварни графикон саобраћаја возова уносе се подаци према следећем:
 - о стварним временима поласка, доласка или проласка сваког воза у свакој станици, укрсници, распутници
 - линије кретања возова између службених места
 - бројеви возова;
 - бављења возова у службеним местима, пред улазним сигнаlima и на отвореној прузи
 - у вези затвора пруге и колосека
 - о искључењу напона из постројења контактне мреже које на прузи односно делу пруге онемогућује употребу електричне вуче
 - о прекидима саобраћаја

- о разлозима одступања од реда вожње
 - подаци о насталим несрећама и незгодама, укључујући и све инцидентне ситуације у којима настају могућности угожавања безбедности или ремећења редовитости саобраћаја возова (настанак лома шине, појава леда на возном воду и елементима за промену уклопног стања елемената контактне мреже)
 - усвојени и објављени план саобраћаја возова за односну радну ситуацију
 - преглед возова који су изостали, а кроз план саобраћаја возова је био планиран њихов саобраћај
3. Подаци о временима поласка, доласка или проласка уписује се на местима и на начин који је примењен код графикана реда вожње и прописан одредбама Правилника о реду вожње (“Службени гласник Републике Србије“ бр. 39/14 и 36/17).
 4. Линије кретања возова између службених места повлаче се у различитим бојама, зависно од врсте и важности воза на начин како је то прописано за графикон реда вожње одредбама Правилника о реду вожње (“Службени гласник Републике Србије“ бр. 39/14 и 36/17). Код возова који имају потискивалицу или запрезну локомотиву, поред основне линије, на делу пруге на којем се воз потискује или запреже паралелно се повлачи и једна испрекидана линија у истој боји. У вези учртавања линија кретања воза у ставрном графикону саобраћаја возова треба учртавати још и:
 - изнад прве и испод последње хоризонталне линије, које представљају почетак односно крај пруге или дела пруге приказане на графикону, морају се учртавати линије кретања возова са одговарајућим стрелицама у доласку, односно одласку, и уписивати подацима о времену и броју воза, уколико те станице нису полазне, односно крајње станице тих возова. Овим се означава пренос са графикона једне пруге или дела пруге на графикон друге пруге или другог дела пруге
 - испред прве и иза последње вертикалне линије, које представљају време на почетку и на крају радне ситуације, учртавају се линије кретања возова са одговарајућим стрелицама и уписују бројеви возова, чиме се означава пренос са једног дела графикона на наредни.
 5. Бављење возова на отвореној прузи и испред улазних сигнала означава се хоризонталном линијом исте боје, као и линија кретања воза, и временом бављења у минутима исписаним изнад линије. Бављења у службеним местима, такође, се означавају повлачењем хоризонталне линије, тако да се, због дужине бављења воза, може уочити повезаност између времена доласка и одласка воза.
 6. Затвори пруге, прекиди напајања постројења контактне мреже и прекиди саобраћаја означавају се благо шрафираним правоугаоницима чије се вертикалне странице учртавају на месту стварног почетка и завршетка времена трајања, а хоризонталне странице учртавају у односу на део пруге на који се односи. Изнад вертикалних ли-

нија уписује се време почетка и завршетка нередовног стања.

У вези са учртавањем правоугаоника треба поступати и према следећем:

- затвори пруге означавају се благо шрафираним правоугаоником зелене боје
 - искључења напона из постројења контактне мреже које онемогућује саобраћај возова са електричном вучом означавају се благо шрафираним правоугаоником плаве боје
 - прекиди саобраћаја изазвани настанком несреће или незгоде или другим узроцима означавају се благо шрафираним правоугаоником црвене боје.
7. Затвори главних пролазних колосека или неправилних главних пролазних колосека у службеним местима означавају се хоризонталном линијом уз линију која означава службено место, а затвори других колосека у службеном месту се посебно не означавају, осим ако имају директног утицаја на извршење саобраћаја.
8. Разлози одступања од реда вожње и све друге примедбе у вези са безбедношћу и редовитишћу саобраћаја уписују се у стварни графикон саобраћаја возова уз линију кретања воза и линију службеног места на које се примедбе односе. Ако за ово нема довољно простора, ставља се одговарајућа ознака или фус-нота, а на подесном слободном простору стварног графикана уписују примедбе са истом ознаком или фус-нотом.
9. У стварни графикон саобраћаја возова уписују се још и подаци према следећем:
- изнад графиконске мреже на почетку радне ситуације уписује се усвојени и објављени план саобраћаја возова за односну пругу или део пруге
 - испод графиконске мреже на крају радне ситуације уписују се подаци о возовима који су изостали, а чији саобраћај је био планиран кроз усвојени и објављени саобраћај возова за односну пругу или део пруге.
10. На стварном графикону саобраћаја возова могу се евидентирати и други подаци од значаја за надзор и праћење извршења саобраћаја возова, као и правилно предузимање оперативних мера.
11. Стварни графикони саобраћаја возова воде се у два периода, посебно за период од 0.00 сати до 12.00 сати и посебно од 12.00 сати до 24.00 сати тако да је на једној страни први део дана, а на полеђини други део дана. На пругама са мањим обимом саобраћаја могуће је стварни графикон саобраћаја возова водити само на једној страни за период од 0.00 сати до 24.00 сати.
12. У подручним одељењима за оперативне послове који у свом саставу имају и ТК-центре односно пруге са телекомандом у вези вођења стварних графикана саобраћаја возова поступа се према следећем:
- за пруге или делове пруга са телекомандом стварни графикон саобраћаја возова води се посебно за сваку ТК-деоницу и исти води оператер на телекоманди
 - за пруге или делове пруге без телекоманде стварни

графикон саобраћаја возова води саобраћајни диспечер односно старији диспечер.

Оператер на телекоманди води стварни графикон саобраћаја возова и у случајевима када је телекоманда ван погона тако што потребне податке узима од поседнутих службених места.

13. Станице су дужне да подручном одељењу за оперативне послове, односно оперативном одсеку одмах саопштавају податке о свим догађајима који се евидентирају на стварном графикону, а посебно о поремећајима у редовитости саобраћаја возова.

Станице ово морају да чине и поред тога што поједине исте податке уносе и у програмски пакет “Железнички интегрални информациони систем” (ЖИИС).

14. Пример дела стварног графикана саобраћаја возова дат је у Прилогу 8. овог Упутства.

(б) – посебне одредбе у вези вођења стварних графикана саобраћаја возова

15. У Одељењу за оперативне послове Београд у вези вођења стварних графикана саобраћаја возова поступа се према следећем:

- на деловима пруга са телекомандом (ТК-деонице) стварни графикон саобраћаја возова воде оператери на телекоманди посебно за сваку ТК-деоницу. Ово важи и за ТК-деоницу “Срем” чија пруга припада надлежности Одељења за оперативне послове Рума
- на деловима пруга без телекоманде стварни графикон саобраћаја возова за све врсте возова осим локалних путничких возова који саобраћају у систему градске железнице “БГ-воз” води саобраћајни диспечер у седишту Одељења за оперативне послове Београд
- на деловима пруга на којима саобраћају локални путнички возови из система градске железнице “БГ-воз” стварни графикон саобраћаја возова само за те возове води саобраћајни диспечер који је у просторно издвојеном делу у Београд Центру.

16. У Одељењу за оперативне послове Рума у вези вођења стварних графикана саобраћаја возова поступа се тако да се води само стварни графикон саобраћаја возова за пругу Рума – Шабач – Брасина – Распутница Доња Борина – Зворник Град и Распутница Доња Борина - (Zvornik Novi, ŽRS), а за праћење саобраћаја на делу пруге Батајница – Рума – Шид користи се програмски пакет “Железнички интегрални информациони систем” (ЖИИС), обзиром да се стварни графикон саобраћаја возова за тај део пруге води у Одељењу за оперативне послове Београд (ТК-деоница “Срем”).

17. На пругама или деловима пруга са телекомандом која је опремљена возографом, дозвољено је да се не води стварни графикон саобраћаја возова, ако возограф исправно функционише. У условима престанка рада или неисправног рада возографа мора се водити стварни графикон саобраћаја возова.

У случајевима када се не води стварни графикон саобраћаја возова односно када се употребљава возограф, подаци у вези затвора пруге и колосека, о ис-

кључењу напона и немогућности употребе електричне вуче, о прекидима саобраћаја, о разлозима одступања од реда вожње и о насталим несрећама и незгодама или другим прекидима саобраћаја, морају се посебно водити на бележнику који се мора чувати као прилог возографа.

18. Цртање стварног графикана може се вршити и у електронском облику у неком од одговарајућих програмских пакета али само под условима да се на таквом стварном графикону могу уцртавати сви подаци као када се стварни графикон води ручно.
19. На пругама јавне железничке инфраструктуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д. не воде се линеарни графикони односно графикони саобраћаја возова у којима се на обрасцу стварног графикана приказују само подаци за полазне, крајње и важније међустанице.

Железнички интегрални информациони систем (ЖИИС)

Члан 27.

1. Све организационе јединице оперативне службе, за потребе праћења саобраћаја возова, имају на располагању и програмски пакет “Железнички интегрални информациони систем” (ЖИИС) – подсистем “Оперативно праћење и управљање саобраћајем возова, динамички графикон саобраћаја возова, реализација реда вожње и ефекат рада”.
2. Приступ програмском пакету “Железнички интегрални информациони систем” (ЖИИС) у организационим јединицама оперативне службе могућ је, према садашњем стању, на радним местима према следећем:
 - диспечера на ТК-прузи на свакој ТК-деоници
 - саобраћајног диспечера односно старијег диспечера у подручним одељењима за оперативне послове и оперативним одсецима односно саобраћајног диспечера за “БГ-воз” у просторно издвојеном делу Одељења за оперативне послове Београд
 - главни диспечер у Централном оперативном одељењу.
3. У вези уноса података који се односе на праћење саобраћаја возова у програмски пакет “Железнички интегрални информациони систем” (ЖИИС) од стране запослених у оперативној служби важи следеће:
 - оператери на телекоманди редовно уносе податке о доласцима и поласцима односно проласцима возова за непосредна службена места на пругама са телекомандом и за она поседнута или повремено поседнута службена места која нису опремљена за унос података
 - саобраћајни диспечери односно старији диспечери редовно уносе податке о доласцима и поласцима односно проласцима возова за сва она службена места на подручју своје надлежности за које податке не уносе одређене станице, а у којима не постоји могућност уноса података од стране другог службеног места

- саобраћајни диспечер “БГ-воз” редовно уноси податке о доласцима и поласцима локалних путничких возова из система градске железнице “БГ-воз” за она службена места на деловима пруга где саобраћају ови возова, а која немају техничких могућности за унос података
- оператери на телекоманди, саобраћајни диспечери односно старији диспечери изузетно уносе потребне податке према захтевима станица уколико то станице, из било којих разлога, не могу да учине што морају евидентирати у Дневник неисправности.

Ови подаци се уносе у програмски пакет иако се део истих података води и на стварном графикону саобраћаја возова.

4. У вези коришћења програмског пакета “Железнички интегрални информациони систем” (ЖИИС) све организационе јединице у оперативној служби имају и задатак да контролишу како станице уносе податке те да према насталим потребама, преко запослених који су по Секцијама за саобраћајне послове, одговорни за функционисање програмског пакета, захтевају отклањање уочених неправилности и неуредности у раду.
5. Према насталим потребама запослени у подручним одељењима за оперативне послове и оперативним одсецима имају право да изврше исправке погрешно унетих података по захтеву станица што морају евидентирати у Дневник неисправности.
6. У вези уочених нелогичних или нетачних података подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци морају захтевати да се изврши провера тачности унетих података и према потребама изврше исправке или да, после извршених провера, те исправке изврше сами, што морају евидентирати у Дневник неисправности.
7. Централно оперативно одељење врши само надзор, контролу и уредност уноса података у програмски пакет “Железнички интегрални информациони систем” (ЖИИС) и нема права уноса података у тај програмски пакет.
8. Детаљнији поступци у вези употребе програмског пакета, надзора и контроле прописани су одредбама Упутства за коришћење програмског пакета он-лине “Железнички интегрални информациони систем” (ЖИИС) - Подсистем: “Оперативно праћење и управљање саобраћајем возова, динамички графикон саобраћаја возова, реализација реда вожње” – верзија 2015 и наредбе у вези примене овог програмског пакета.

V. ОПЕРАТИВНЕ МЕРЕ ЗА ОБЕЗБЕЂЕЊЕ УРЕДНОГ САОБРАЋАЈА ВОЗОВА

Оперативне мере за обезбеђење саобраћаја возова

Члан 28.

1. Оперативне мере за обезбеђење уредног саобраћаја возова обухватају мере које се морају предузимати и извршавати на нивоу оперативне службе како би се обезбеђи-

вали услови за уредан и безбедан саобраћај свих возова у складу са редом вожње. То су мере које се морају благовремено, брзо, ефикасно и превентивно предузимати посебно у свим оним случајевима када настану или могу настати поједини поремећаји у условима за уредно извршење саобраћаја возова, када настају кварови или сметње, посебне околности или отежано извршење саобраћаја, са циљем да се у тим условима очува редован и безбедан саобраћај возова и да не настају нове отежавајуће околности за извршење саобраћаја возова.

2. Оперативне мере за обезбеђење уредног саобраћаја возова морају се посебно предузимати у следећим случајевима:

- код настанка уских грла и за време закрчења појединих делова мреже
- за време затвора пруге или колосека
- у случајевима настанка незгоде или несреће
- код појединих возова
- код задржавања и распуштања возова
- у случајевима настанка кварова и сметњи
- код прелазака нестандартних пошиљака у друмском саобраћају преко пруге
- у појединим сезонским условима експлоатације
- у условима настанка пожара
- у условима удара пловила у стубове моста или уда-ра друмских возила о контрукцију железничког над-вожњака
- у условима блокаде пруге или штрајка
- у ратним условима или условима терористичких на-пада.

3. Оперативне мере за обезбеђење уредног саобраћаја возова морају се предузимати тако да се једнако и равномерно односе на све железничке превознике и у вези предузимања оперативних мера за обезбеђење саобраћаја возова не смеју постојати никакве разлике између железничких превозника.

Оперативне мере за обезбеђење саобраћаја возова код настанка уских грла или за време закрчења појединих делова мреже

Члан 29.

1. У условима повећаног обима превоза односно саобраћаја већег броја возова, због извођења радова на инфраструктурним постројењима или било којих других разлога постоји опасност настанка уских грла који својим капацитетима не могу да удовоље понуђеном обиму саобраћаја возова. Ово може изазвати нагомилавања брута или возова на појединим пругама, појединим деловима пруга или у појединим службеним местима односно настанак уских грла или закрчења дела мреже што доводи до отежаног и успореног извршења саобраћаја возова на тим или другим деловима мреже. Закрчења појединих делова, осим тога, могу настати и као последица:

- недостатка вучних и вучених возила или других капацитета за обављање превоза који су из надлежности железничког превозника
 - успореног или недовољног истовара или утовара кола на манипулативним местима или индустријским колосецима који су из надлежности корисника транспортних услуга
 - ограничене или отежане предаје брута суседним железницама
 - ограничења у превозу насталих стварањем уских грла као последица насталих несрећа или незгода, затвора пруга и колосека, кварова и неисправности на инфраструктурним постројењима, возним средствима и слично
 - непридржавање реда вожње од стране железничких превозника
 - других оперативних разлога.
2. Све организационе јединице оперативне службе својим деловањем и предузимањем мера не смеју дозволити да настају уска грла и случајеви закрчења мреже, а томе, у оквиру својих послова, не смеју дозволити, нити доприносити ни железнички превозници.
3. У случајевима да уско грло и закрчење дела мреже ипак настане, отпрему возова према закрченом делу мреже треба ускладити са могућностима уског грла и могућностима савлађивања одређеног обима рада уз уважавање месних услова и локалних прилика, умањући у виду и захтеве или предлоге железничких превозника.
4. Оперативне мере које треба предузимати у вези уредног саобраћаја возова у условима настанка уских грла и закрчења појединих делова мреже обухватају следеће:
- измена ранжирних задатака појединих станица
 - давање приоритета саобраћају појединих возова и отпреми појединих врста брута уз консултације, договоре и уз сагласност железничких превозника
 - задржавање појединих возова и њихова отпрема у време мањег обима саобраћаја возова
 - распуштање возова и забрана отпреме возова у смеру дела мреже где је настало уско грло односно закрчење мреже
 - давање налога о заузимању или ослобађању појединих колосечних инфраструктурних капацитета уз претходни договор са Секцијом за саобраћајне послове и станицама
 - одређивање измена вучних рејона, распореда рада вучних возила, као и дислокација вучних возила уз сарадњу са железничким превозницима
 - одређивања употребе помоћних превозних путева
 - увођење ограничења у саобраћају (превозу) теретних кола кроз објављивање транспортних ограничења (контингентирање, забрана утовара, забрана пријема кола и тако даље)
5. У условима уских грла и закрчења мреже у вези давања приоритета појединим возовима треба се држати принципа да се према могућностима пропуштају возови према следећем степену важности (рангу):

- локални путнички возови из система градске железнице “БГ-воз”
- возови за превоз путника из међународног саобраћаја
- возови за превоз путника из унутрашњег саобраћаја
- теретни возови из међународног саобраћаја
- теретни возови из унутрашњег саобраћаја.

Такође се требају примењивати принципи да се у тим случајевима првенствено поступа тако да:

- редовни возови имају предност над ванредним возовима
 - да возови који саобраћају са већим закашњењем имају предност над возовима који саобраћају са мањим закашњењем које на свом путу до крајне станице могу смањити
 - теретни возови којима предстоји дужи превозни пут имају предност над теретним возовима са краћим превозним путем
 - теретни возови са редовним брутом имају предност над возовима који у свом саставу имају нарочите пошилике које захтевају посебне услове превоза
 - теретни возови са опасним теретом, посебно оним који има високу потенцијалну опасност, имају предност над теретним возовима са обичним брутом.
6. Оперативне мере које се предузимају у условима уских грла и закрчења мреже морају се спроводити уз претходни договор и сагласност железничких превозника да би се и железнички превозници прилагодили новонасталим околностима.
7. У вези са мером која се односи на ограничења у саобраћају (превозу) теретних кола треба разликовати мере и то:
- мере које се, у договору са железничким превозницима или пошилиаоцима, могу спроводити до три дана у смислу да се утовар и теретна кола усмеравају за правце на којима нема сметњи у превозу и тиме олакша ситуацију на месту уског грла односно закрчења, да се празна теретна кола односно роба спорије доставља и слично
 - мере које се предузимају на период дужи од три дана и које подразумевају објављивање ограничења у саобраћају (превозу) теретних кола и робе које се може односити на разне врсте ограничења – транспортна ограничења.
8. У вези распуштања возова, транспортних ограничења и измене ранжирних задатака важе и посебне одредбе овог Упутства.

Оперативне мере за обезбеђење саобраћаја возова за време затвора пруга и колосека

Члан 30.

1. Материјалом општег реда вожње или посебним телеграмима “Инфратруктура железнице Србије” а.д. одређују се затвори пруга и колосека, а њихово непосредно одобравање врши оперативна служба према следећем:
- Централно оперативно одељење одобрава почетке затвора пруге на свим пругама за које је предвиђено да

трају 6 сати или дуже и за затворе пруге за које је, при одређивању затвора пруге, изричито одређено да ће их одобравати Централно оперативно одељење

- подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци одобравају затворе пруга на подручју своје надлежности за које је предвиђено да трају до 6 сати али уз претходну сагласност Централног оперативног одељења.
2. У случајевима када затвор пруге одобрава подручно одељење за оперативне послове или оперативни одсек на делу пруге где се пруга везује за подручје суседног подручног одељења за оперативне послове, затвор пруге може се одобрити уз претходну сагласност суседног подручног одељења за оперативне послове односно суседног оперативног одсека.
3. Пре одобравања затвора пруге организациона јединица оперативне службе која одобрава затвор пруге мора проверити следеће:
- да су вожњу извршили сви возови како је то планирано
 - да ли се на месту извођења радова налазе надлежни надзорни органи и одговорна лица која су одређена
 - да ли је извођач радова спреман за извођење планираних радова за време затвора пруге што подразумева расположивост потребне опреме, материјала и радне снаге
 - да ли су испуњени остали услови предвиђени материјалом реда вожње или прописани телеграмом којим је затвор пруге одређен.
4. Оперативне мере које треба предузимати у условима затвора пруге и колосека обухватају следеће:
- поступак са возовима који су по реду вожње или по посебној организацији саобраћаја у условима затвора пруге требали да пређу место затвора, а због закашњења нису прошли или неће проћи
 - усаглашавање распореда рада локомотива у сарадњи са железничким превозником у привременим условима
 - предузимање мера у вези саобраћаја возова који у свом саставу имају бруто од посебног значаја (нарочите пошилике, опасан терет, војни транспорти, живе животиње и слично)
 - предузимање и других мера, зависно од тренутне ситуације у саобраћају, ради постизања максималне уредности и редовитости саобраћаја и што веће ефикасности при обављању радова на прузи, као и очувања безбедности саобраћаја за време затвора пруге
 - у сарадњи са станицама на распоредном одсеку смештати возове који чекају на завршетак затвора пруге, да би се по завршетку затвора пруге избегло нагомилавање возова и погоршање услова за даље извршење реда вожње
 - о почетку затвора пруге или колосека због којег настају измене у реализацији реда вожње обавезно морају бити обавештени железнички превозници. Они се не обавештавају о почецима затвора пруге или колосека који су предвиђени материјалом општег

реда вожње због којих не настају измене у реализацији реда вожње.

5. У вези одобреног затвора пруге треба предузимати и оперативне мере према следећем:

- предузимати мере у вези редовитости и уредности саобраћаја планираних радних возова којима се допрема шљунак, туцаник и други материјал потребан за радове на инфраструктурним постројењима
- предузимати мере око благовременог обезбеђења пружних возила и машина за механизовани рад на колосеку потребних на месту извођења радова
- пратити ток напредовања радова и процењивати, уз сарадњу са надзорним органима и одговорним лицима на градилишту, да ли ће затвор пруге бити завршен на време, што треба захтевати од извођача радова
- у случају да се процени да ће доћи до продужетка затвора пруге, заједно са надзорним органима и одговорним лицима на градилишту, утврдити колико ће то бити и у вези с тим планирати саобраћај возова по завршетку затвора и предузимати друге оперативне мере. О могућности продужетка затвора пруге или колосека, као и о насталом продужетку затвора пруге или колосека обавезно се морају обавестити железнички превозници тако да се оперативне мере предузимају уз пуну сарадњу и уз знање железничких превозника.

6. У случајевима настанка несрећа или незгода, као и другим случајевима настанка прекида саобраћаја решавање таквих ситуација има предност над одржавањем затвора пруге и колосека.

У вези са тим организационе јединице оперативне службе надлежне за одобравање затвора пруге одлучују како ће се поступати у вези одређеног затвора пруге, уважавајући све околности у датом тренутку (обим и тежину настале несреће, потребу пружања помоћи, начин и време потребно за решавања прекида саобраћаја, важност планираних радова у оквиру затвора пруге, утицај затвора пруге на отклањање насталих последица и тако даље). У том смислу предузимају се оперативне мере према следећем:

- одређени затвор пруге се не одобрава и одлаже се за неко време које ће бити накнадно одређено
- одређени затвор пруге се одобрава али се скраћује у смислу времена трајања или обима планираних радова, уз претходни договор са надзорним органима и извођачима радова
- одређени затвор пруге се одлаже за неко кратко време које одговара и извођачу радова и потребама организовања саобраћаја возова, уз претходни договор са надзорним органима и извођачима радова
- одређени затвор пруге се одобрава.

7. У ситуацијама када извођач радова тражи продужење времена затвора пруге потребно је да то учини благовремено, пре времена планираног завршетка затвора. У тим случајевима она организациона јединица оперативне службе која је одобрила затвор пруге одлучује, на основу врсте радова, разлога због којих се

тражи продужење времена и саобраћајне ситуације, о томе да ли ће се дозволити или не продужење затвора пруге.

У начелу продужења времена затвора пруге се не смеју дозвољавати ако ће због тога настати задржавање и закашњење возова односно даље ремећење извршења реда вожње.

У случајевима да ће се дозволити продужетак затвора пруге или колосека о томе морају претходно бити обавештени железнички превозници који у вези тога морају дати сагласност на продужетак затвора пруге или колосека.

8. У ситуацијама да је затвор пруге почео са закашњењем због саобраћаја возова односно саобраћајне ситуације, тада се, зависно од врсте радова, за толико времена може продужити трајање затвора пруге али тако да због тога не настану већи поремећаји у извршењу реда вожње.

9. Коришћење затвора пруге које је предвиђено материјалом општег реда вожње мора бити подручним оперативним одељењима најављено, писаним захтевом или посебним телеграмом, најкасније на 72 сата пре коришћења интервала тог затвора пруге, осим у изузетним ситуацијама када затвор пруге или колосека треба бити искоришћен за отклањање потенцијалних опасности за безбедност саобраћаја.

10. У вези одобравања затвора пруга и колосека као оперативну меру не треба примењивати распуштање возова, осим ако то није потребно и рационално и из неких других разлога.

11. У хитним ситуацијама и у условима неодложно потребних радова због могућих угрожавања безбедности саобраћаја службе одржавања инфраструктурних постројења могу од организационих јединица оперативне службе тражити и непредвиђене односно претходно неодређене затворе пруга због довођења инфраструктурних постројења у стање да се очува безбедност саобраћаја.

Ови непредвиђени затвори пруге могу се одобравати само ако је то оправдано и основано, али тако да се, колико је то могуће, што мање ремети редовитост саобраћаја возова. То значи затвор пруге одобравати у више интервала између возова, у једном интервалу са пропуштањем возова, организовањем једноколосечног саобраћаја на двоколосечним пругама, у изузетним случајевима уз претходно предузимање мера отпреме возова помоћним превозним путем и тако даље.

Ове затворе пруга одобравају подручна одељења за оперативне послове уз претходне консултације са Централним оперативним одељењем.

12. О свим накнадно одређеним затворима пруга или колосека све организационе јединице оперативне службе морају водити евиденцију за подручје своје надлежности на обрасцу “Преглед одређених затвора пруга и колосека” посебно по пругама.

Узорак обрасца дат је у Прилогу 9. овог Упутства. Образац се штампа као књига формата А4 обима 150

листова. Ова евиденција може се водити и у електронском облику.

Подаци о затворима пруга и колосека који су планирани материјалом општег реда вожње дати су у табели “Преглед затвора колосека за редовно одржавање” у свакој од књижица реда вожње.

13. О свим одобреним и реализованим затворима пруга и колосека, за односну радну ситуацију, организационе јединице оперативне службе воде евиденције према следећем:

- подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци податке о одобреним и реализованим затворима пруга и колосека воде на стварним графиконима у складу са одредбама овог Упутства
- Централно оперативно одељење податке о свим одобреним и реализованим затворима пруга или колосека воде у обрасцу “Бележник главног диспечера”.

Оперативне мере за обезбеђење саобраћаја возова у случају настанка несреће или незгоде

Члан 31.

1. Након пријема првих обавештења од станице о врсти, природи, мјесту и околностима настанка несреће или незгоде обавештење о настанку несреће или незгоде са првим расположивим подацима оперативни одсек мора пренети подручном одељењу за оперативне послове, а подручно одељење за оперативне послове обавештење и податке мора одмах пренети Централном оперативном одељењу.

Централно оперативно одељење мора одмах по добијењу обавештења о настанку несреће или незгоде о насталој несрећи или незгоди да обавести све железничке превознике чији возови саобраћају на односном делу пруге.

2. По првим датим обавештењима о настанку несреће или незгоде организационе јединице оперативне службе предузимају оперативне мере према следећем:

- Централно оперативно одељење мере предузима када је настао прекид саобраћаја на прузи и када се за отклањање последица потребна интервенција радних јединица са различитих подручја “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
- подручна одељења за оперативне послове мере предузимају када није настао прекид саобраћаја на прузи и када за отклањање последица није потребна интервенција радних јединица ван подручја одељења за оперативне послове
- оперативни одсеци мере предузимају само на подручју пруга за које су надлежни ако није настао прекид саобраћаја на прузи и када за отклањање последица није потребна интервенција радних јединица ван подручја оперативног одсека.

3. Оперативне мере које треба предузимати после првог обавештења о настанку несреће или незгоде су према следећем:

- врши се позивање комисије која ће вршити увиђај и истрагу настале несреће или незгоде и њено упучивање на место настале несреће или незгоде
- прикупљају се и воде оперативни подаци о насталим последицама, подаци о броју усмрћених лица, броју и степенима повреда лица, те здравственим установама у којима се пружа помоћ
- одређује се задржавања возова који се крећу у смеру места где се догодила несрећа или незгода, одређују се распуштање возова, употреба локомотива и особља у овим ванредним околностима уз договор са железничким превозницима
- одређују се отпрема возова помоћним превозним путем, ако за то постоје техничке и технолошке могућности (дозвојена маса по осовини, дозвољена маса по дужном метру, врста вуче, пропусна моћ пруге на помоћном превозном путу, начини поседања службених места и слично) као и од тога да ли особље превозника познаје пругу на помоћном превозном путу и тако даље. Ова питања и предузимање ове оперативне мере мора се вршити уз консултације и уз сагласност са железничким превозницима који претходно морају бити обавештени о таквој могућности
- одређују се, у договору са железничким превозницима, поступци у вези превоза путника и робе у привремено насталим условима и обезбеђују координирани и усаглашени поступци у вези са тим
- у случајевима да је за отклањање последица потребан помоћни воз врши се његово активирање, а притом се мора утврдити и да ли је са помоћним возом потребно на место интервенције упућивати и дизалицу, предузимају се мере око обезбеђења вучног возила, потребног особља помоћног воза и возопратног особља, предузимају се мере око несметаног саобраћаја помоћног воза који мора имати највиши ранг. Одлуку о покретању помоћног воза доноси Шеф Секције за саобраћајне послове уз претходно потребне консултације са техничким органима помоћног воза и одговорним лицима која су на месту несреће или незгоде
- са службама за одржавање грађевинске и електро-техничке делатности утврђује се која се средства пружне механизације, машина за механизовани рад на колосеку, пружна возила и вучена возила морају обезбедити на месту несреће или незгоде, предузимају се мере њиховог што бржег упућивања на место настале несреће или незгоде
- отказују се или одлажу почетци планираних и одређених затвора пруге и колосека и у вези с тим не дозвољава се извођење планираних радова, ако би одржавање затвора пруге и колосека ометало ефикасно предузимање осталих мера
- воде се детаљни подаци о временима и току активности на отклањању насталих последица код несреће или незгоде.

Осим наведених мера морају се предузети и друге мере зависно од врсте, места, природе и обима насталих

последича код несреће или незгоде уз пуно уважавање месних услова и локалних прилика, као и природе насталог случаја.

4. Уколико се очекује да ће због настале несреће настати прекид саобраћаја који ће трајати дуже или ће се саобраћај извршавати отежано Централно оперативно одељење мора предузимати оперативне мере према следећем:

- обавештити суседне железнице о насталом прекиду саобраћаја
- захтевати увођење транспортних ограничења
- одредити промене ранжирних задатака појединих станица
- одређивати приоритете у саобраћају појединих возова
- захтевати поседање непосредних службених места или промену времена поседања појединих службених места или радних места
- организовати саобраћај помоћним превозним путевима
- захтевати од железничких превозника обезбеђење или дислокацију вучних возила
- предузимати и друге оперативне мере зависно од месних услова и локалних прилика.

5. Да би се обезбедило лакше и брже рашчишћавање места несреће потребно је извршити повлачење неоштећеног дела воза у станицу односно на колосек где неће ометати рашчишћавање. У вези с тим предузимати оперативне мере:

- да се обезбеди вучно возило и особље уколико се то не може учинити возном локомотивом воза који је учествовао у несрећи или незгоди
- код возова за превоз путника, повлачење неоштећеног дела воза у станицу сме се извршити тек онда када престане потреба за евентуалним превозом лица којима је потребно пружање помоћи. О овоме посебно треба водити рачуна у случају несреће на деловима пруга која су неприступачна или тешко приступачна за друмска возила или када би превоз повређених лица био бржи и ефикаснији возом него друмским возилима.

Рашчишћавање места несреће или незгоде сме почети тек када за то да сагласност председник истражне комисије која утврђује све чињенице и узрок настанка несреће или незгоде. Без сагласности односно одобрења председника истражне комисије не сме почети рашчишћавање места несреће или незгоде.

6. Одмах после предузимања првих мера Централно оперативно одељење у договору са железничким превозницима, треба регулисати даљи превоз путника и одредити поступке у вези превоза робе.

7. Зависно од процене и очекиване дужине трајања прекида саобраћаја даљи превоз путника може се, уз претходни договор и сагласност са железничким превозницима, организовати на један од следећих начина:

- чекање возова за превоз путника на успостављање саобраћаја

- организовање превоза путника са преседањем
- упућивање возова за превоз путника помоћним превозним путем
- привремено организовање превоза путника друмским превозним средствима уместо возовима.

Мере које се предузимају у вези превоза путника друмским превозним средствима су у делокругу железничких превозника.

У вези са свим овим организационе јединице оперативне службе морају показати пуну ефикасност, координацију и усаглашено деловање са железничким превозницима.

8. Ако не постоје могућности и услови да поједини возови за превоз путника наставе вожњу ти возови се отказују, а уз сагласност и одобрење железничких превозника, поједини возови за превоз путника се не покрећу из полних станица.

9. Зависно од процене и очекиване дужине трајања прекида саобраћаја даљи превоз робе може се, уз претходни договор и сагласност са железничким превозницима, организовати на један од следећих начина:

- бруто чији је даљи превоз онемогућен прекидом саобраћаја распустити на деловима пруга и у станицама у којима ће најмање ометати саобраћај, при чему треба имати у виду могућности да се после успостављања саобраћаја бруто лакше повлачи
- превоз робе извршити помоћним превозним путем у обиму који је могућ, при чему се првенство у отпреми тог брута мора дати приоритетном бруту, односно лакопокварљивој роби, живим животињама, пошиљакама опасног терета
- објављивање транспортних ограничења.

10. Све организационе јединице оперативне службе су у обавези да прате ток отклањања последица настале несреће или незгоде, да на захтев субјеката који отклањању последице несреће или незгоде обезбеђују затворе пруге или колосека, допрему потребног материјала, пружне механизације и тако даље. Ови услови имају приоритет како би се што пре обезбедили услови за довођење инфраструктурних постројења у стање да се може организовати и регулисати саобраћај возова.

11. У вези тока отклањања последица настале несреће или незгоде подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци су дужни да кординирају послове у вези рашчишћавања места незгоде или несреће и у вези са тим да буду у сталној вези са запосленима који је надлежни за расчишћавање места незгоде или несреће односно санацију инфраструктурних капацитета.

12. Све организационе јединице оперативне службе морају за своје подручје да воде евиденцију несрећа и незгода на обрасцу “Преглед података о насталим несрећама или незгодама” чији је изглед дат у Прилогу 10. овог Упутства.

Образац “Преглед података о насталим несрећама или незгодама” штампа се као књига формата А4 са 150 листова.

13. Све организационе јединице оперативне службе морају у случајевима насталих несрећа или незгода предузимати све мере и извршавати све оне послове који су прописани одредбама Упутства о поступцима у случају настанка несрећа, незгода и других појава од значаја за безбедност железничког саобраћаја на подручју “Инфраструктура железнице Србије” а.д..

Оперативне мере за обезбеђење саобраћаја појединих возова

Члан 32.

1. Оперативне мере за обезбеђење саобраћаја појединих возова обухватају следеће:

- мере код возова са нарочитим пошљкама
- мере код возова са опасним теретом
- мере код возова са војним транспортом
- мере код возова са прекораченом дужином
- мере код возова који саобраћају по посебном режиму
- мере код возова који продужавају возна времена.

(а) – саобраћај возова са нарочитим пошљкама

2. Организационе јединице оперативне службе морају бити упознате са свим одобрењима за превоз нарочитих пошљка и условима под којима се те нарочите пошљке могу превозити.

3. Оперативна служба треба да планира и прати саобраћај возова који у свом саставу имају нарочите пошљке према следећем:

- Централно оперативно одељење теретне возове код којих је уврштена нарочита пошљка која прекорачује товарни профил или чија је маса већа од дозвољене односно за нарочите пошљке код којих је због изузетне природе, масе или димензија потребно преузимати нарочите мере предострожности ради сигурног превоза на целом подручју “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
- подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци све теретне возове који у свом саставу имају нарочите пошљке без обзира на обим услова који важе за превоз односне нарочите пошљке на подручју своје надлежности.

4. Организационе јединице оперативне службе су обавезне да за спровођење оперативних мера код саобраћаја возова који у свом саставу имају нарочите пошљке према следећем:

- саобраћај возова који у свом саставу имају нарочите пошљке које имају већи број услова у вези превоза треба планирати да саобраћају у време смањеног обима саобраћаја других возова
- возовима који у свом саставу имају нарочите пошљке одређивати мањи ранг како се не би реметила редовитост саобраћаја осталих возова без обзира на број воза
- возове са нарочитим пошљкама задржавати и распуштати у станицама где ће што је могуће мање реметиле функционисање службених места

- благовремено обезбеђивати екипе које требају да врше привремено прилагођавање инфраструктурних капацитета саобраћају воза са нарочитом пошљком, искључење напона у постројењима контакне мреже и тако даље
- вршити надзор у смислу да ли нарочиту пошљку прате стручна лица која су одређена да прате нарочиту пошљку и са стручним лицима решавати сва питања у вези уредног и безбедног превоза нарочите пошљке
- према потребама издавати потребна наређења у вези са превозом нарочите пошљке, посебно у случајевима када настану сметње или неправилности.

5. У вези нарочитих пошљака из међународног саобраћаја које долазе са суседне железнице обавезно је обавештавање оперативне службе према следећем:

- прелазна станица је у обавези да о преласку – доласку нарочите пошљке одмах по њеном приспечу обавести подручно одељење за оперативне послове
- подручно одељење за оперативне послове је у обавези да по добијеном обавештењу о преласку – доласку нарочите пошљке одмах обавести Централно оперативно одељење.

На исти начин се поступа и када се у другим станицама на превоз прима нарочита пошљка са прекораченим товарним профилем или масом која је већа од дозвољене, без обзира да ли прима на превоз у унутрашњем или међународном саобраћају.

Ова обавештења морају обавезно имати податке о броју одобрења за нарочиту пошљку које је издала “Инфраструктура железнице Србије” а.д., као и број и датум телеграма којим су прописани услови за превоз нарочите пошљке.

6. У вези пошљака које су нађене и спадају у врсту нарочитих пошљака, а за које не постоји одобрење за превоз нарочите пошљке, ни услови за превоз нарочите пошљке, морају бити задржане, док се не добије одобрење и пропишу услови за њен превоз.

О оваквим пошљкама станица мора одмах по утврђивању стања обавестити подручно одељење за оперативне послове, а ово Централно оперативно одељење које је обавезно да о томе извести службу за нарочите пошљке ради даљег предузимања мера.

О оваквим пошљкама мора одмах бити обавештен и железнички превозник.

(б) – саобраћај возова са опасним теретом

7. Организационе јединице оперативне службе требају да планирају и прате саобраћај возова који у свом саставу имају опасан терет према следећем:

- Централно оперативно одељење, путем Главног диспечера превоза опасних материја, све теретне возове који у свом саставу имају кола товарена опасним теретом свих разреда РИД-а
- подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци све возове код којих се врши превоз опасног терета на припадајућем подручју надлежности.

8. Оперативне мере које треба предузимати у вези саобраћаја возова који у свом саставу имају опасан терет обухватају следеће:
- саобраћај возова који у свом саставу имају опасан терет планирати тако да се кола са опасним теретом са индустријских колосека односно од пошљаоца преузимају тако да се у полазној станици пошिल्ке задржавају што краће
 - по доласку возова односно групе кола товарених опасним теретом у крајњу станицу пошिल्ке предати на индустријске колосеке односно примаоцу у што краћем времену. У том смислу благовремено станицама најављивати наилазак воза
 - не задржавати ове возове на подручјима насељених места или подручјима заштитених зона односно ова задржавања скратити на мању потребну меру
 - не вршити распуштање ових возова, а ако је то неминовно, предузима мере да време чекања опасног терета буде што краће
 - према насталим саобраћајним ситуацијама овим возовима дати већи саобраћајни ранг, без обзира на број воза.
9. У случајевима да током саобраћаја возова који у свом саставу имају опасан терет настану неправилности, могућност угрожавања безбедности саобраћаја, угрожавања животне средине, угрожавања опште безбедности и сигурности и слично, воз треба зауставити док се све неправилности и опасности не отклоне. У вези с тим подручна одељења за оперативне послове су обавезна:
- да зависно од ситуације, месних услова и локалних прилика одреде службено место за заустављања воза и, према потребама, мере у вези организовања саобраћаја других возова
 - да одмах и неизоставно изврше обавештавање свих заинтересованих у процесу превоза опасног терета укључујући и Централно оперативно одељење, а оно железничког превозника.
10. У вези предузимања оперативних мера код возова који у свом саставу имају опасан терет важе и одредбе Правилника о начину транспорта и обавезном праћењу опасног терета у железничком саобраћају, као и обавезама учесника у транспорту опасног терета у железничком саобраћају и у ванредним догађајима (“Службени гласник Републике Србије” бр. 81/15).
11. У вези превоза опасног терета у свему се мора поступати и у складу са одредбама Наређења сталног значаја бр. 1/2002 - Наређење о појединим поступцима у саобраћајно-транспортној делатности код превоза опасних материја на подручју ЖТП-а “Београд” (предмет бр. 285/02-635.02 од 27.09.02. године, ЖТП “Београд” – Сектор за СТП, са припадајућим првим изменама и допуна објављеним предметом бр. 285/03-405.04 од 13.03.03. године, ЖТП “Београд” – Сектор за СТП).
- (в) – саобраћај возова са војним транспортом**
12. Оперативна служба треба да планира и прати саобраћај возова који у свом саставу имају војни транспорт према следећем:
- Централно оперативно одељење посебне војне возове и инстрадиране војне транспорте
 - подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци све возове код којих се врши превоз инстрадираних војних транспората и инстрадираних војних пошљака.
13. Оперативне мере које треба предузимати у вези саобраћаја возова који у свом саставу имају војни транспорт обухватају следеће:
- предузимати мере да се возовима којима се допремају возна средства за војни транспорт да потребан приоритет како би возна средства била благовремено обезбеђена на местима утовара, код војних транспората који се раздвајају предузимати мере да железнички превозници благовремено обезбеђују потребна вучна возила
 - предузимати мере да се инстрадација војног транспорта у потпуности испоштује, поготово код војних транспората који се спајају на делу превозног пута
 - давати потребан приоритет возовима који у свом саставу имају војни транспорт (оперативно одређивати вечи ранг у односу на друге возове)
 - посебно водити рачуна о оним возовима са војним транспортом код којих се возна средства употребљавају за војни транспорт у станици истовара употребљавају за други (нови) војни транспорт.
- Све ове оперативне мере предузимати уз потребно обавештавање железничких превозника, у договору и уз њихову сагласност.
14. У случајевима да се људски војни транспорт остварује редовним возовима за превоз путника предузимају се мере које важе за односну врсту возова, а зависно од саобраћајних ситуација возу се може дати и виши ранг воза без обзира на број воза.
15. Осим неведених оперативних мера код возова који у свом саставу имају војне транспорте примењују се и оперативне мере које се односе на саобраћај возова који у свом саставу имају нарочите пошिल्ке или опасан терет, ако таквих пошљака има у возу.
16. Мере које се предузимају код возова који у свом саставу имају војни транспорт једнако се примењује без обзира да ли се ради о људском транспорту, транспорту материјалних средстава или мешовитом војном транспорту и без обзира да ли се ради о возу који у свом саставу има војни транспорт или о војном возу.
17. У случајевима одступања (већа закашњења возова, промена у инстрадацији и слично), организационе јединице оперативне службе дужне су да предузимају потребне мере у планирању и отпреми инстрадираног војног транспорта или инстрадираних војних

пошиљака. У вези са тиме организационе јединице оперативне службе дужне су да:

- одмах изврше обавештавање железничког превозника о насталим оступањима и о могућим начинима даљег регулисања саобраћаја воза односно поступцима са војним пошиљкама, а железнички превозник је дужан да о томе обавести наручиоца превоза
- станицама и извршним јединицама, као и железничким превозницима издају потребна наређења са циљем отклањања насталих потешкоћа и сметњи при превозу, уз претходни договор са железничким превозником који је претходно потребне мере усагласио са наручиоцем превоза.

18. Подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци дужни су да све податке у вези са превозом инстрадираног војног транспорта одмах прослеђују Централном оперативном одељењу.
19. Са свим подацима у вези војних транспората и војних пошиљака, без обзира да ли су инстрадирани или не, поступати и у складу са одредбама Правилник о заштити података и послова од значаја за одбрану земље.

(г) – саобраћај возова са прекораченом дужином

20. Подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци су у обавези да планирају и прате саобраћај возова који саобраћају са прекораченом дужином на пругама или деловима пруга које припадају подручју односне организационе јединице.
21. Оперативне мере које треба предузимати у вези саобраћаја возова који саобраћају са прекораченом дужином имају за циљ да возови који су са прекораченом дужином пролазе службена места за која имају прекорачену дужину без заустављања. У вези са тим оперативно прате и предузимају оперативне мере:
 - да се саобраћај тих и других возова тако регулише како би се избегла састајања у службеним местима за које воз има прекорачену дужину, а да на пролазак таквог воза чека воз вишег ранга
 - да се у службеном месту за које возови имају прекорачену дужину једновременно не нађу и не укрштавају два воза супротних смера која су са прекораченом дужином.

(д) – саобраћај возова који саобраћају по посебном режиму

22. Појединим возовима може бити одређен посебан ранг и може бити одређено да саобраћају по посебном режиму и посебним условима. Саобраћај таквог воза мора бити праћен и надзиран од сваког подручног одељења за оперативне послове односно оперативног одсека и Централног оперативног одељења.
23. Оперативне мере које треба предузимати у вези саобраћаја возова који саобраћају по посебном режиму обухватају мере које треба благовремено предузимати да би се у свему испоштовали услови који су одређени за његов саобраћај.

(ђ) – саобраћај возова који продужавају возна времена

24. Подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци су у обавези, да на основу праћења саобраћаја возова предузимају мере у вези редовности саобраћаја свих возова. У вези возова код којих се уочи продужавање возних времена по појединим међустаничним растојањима, посебно на деловима пруга са успонима, морају се предузети мере како се због овога не би угрозила редовност саобраћаја других возова на прузи.
25. Оперативне мере које треба предузимати у вези саобраћаја возова који продужавају возна времена обухватају следеће:
 - предузимати оперативне мере да се утврди који су разлози због којих настају продужења возних времена код воза, успоставити везу са машиновођом ради утврђивања чињеничног стања и зависно од тога, у сарадњи са железничким превозником, предузимати мере око смањења масе воза, обезбеђења друге локомотиве или других потребних мера
 - возу дати мањи ранг како се не би реметила редовност саобраћаја других возова на прузи
 - возу обезбедити да најнеповољнији део пруге (део пруге са успонима, кривинама, тунелима и слично) пређе без заустављања и додатних напрезања у вези покретања односно да се, колико је то могуће, користи “жива сила” воза.

Оперативне мере код задржавања и распуштања возова

Члан 33.

(а) – задржавање возова

1. Задржавање возова као оперативну меру треба примењивати само када је то нужно неопходно уз примену следећих принципа:
 - возове за превоз путника задржавати највише до 30 минута
 - теретне возове задржавати највише до 120 минута.
 - Ово се не односи на случајеве када је настао прекид саобраћаја, настала несрећа или незгода или када је вучно возило воза употребљено за пружање помоћи другом возу.
2. О сваком задржавању возова железнички превозник мора бити одмах обавештен при чему се морају дати и објашњења о разлозима настанка таквог стања.
3. У вези задржавања возова подручна одељења за оперативне послове односно оперативни одсеци су дужни да станицама благовремено најаве задржавање возова како би станице предузеле мере да се воз смести на погодан колосек где ће бити што мањег утицаја на извршење саобраћаја других возова.
4. Возове за превоз путника који ће чекати на успостављање саобраћаја, по правилу, треба задржати у станицама у којима постоји могућност пружања разних

угоститељских услуга путницима, у којима постоји могућност снабдевања или у којима путници могу искористити могућност да наставе путовање неким другим превозним средством. Ово се посебно односи на случајеве када ће задржавање воза бити веће.

Подручно одељење за оперативне послове односно оперативни одсек мора упозорити станицу о очекиваном времену наставка вожње воза како би станица вршила потребна обавештавања путника о могућностима и условима даљег превоза који предвиђа железница.

Мере које се у овим случајевима предузимају од стране “Инфраструктуре железнице Србије” а.д. у станицама где су возови задржани је обавештавање путника, а у зимским условима експлоатације, ако у возу нема грејања и адекватан простор са грејањем како би се путницима обезбедило да буду у топлој и грејаном простору. Све друге мере које се предузимају у оваквим случајевима су у надлежности железничких превозника (обезбеђење аутобуског или другог вида превоза, освежења, храна и пиће и слично).

(б) – распуштање возова

5. Распуштање возова одређује, уз претходно одобрење Централног оперативног одељења, подручно одељење за оперативне послове или оперативни одсек на подручју своје надлежности. Није дозвољено да распуштање возова самовољно врше подручна одељења за оперативне послове или оперативни одсеци.
6. Распуштање воза мора бити благовремено најављено станици диспечерским наређењем којим треба да буде одређено и како се поступа са вучним возилом и особљем воза који се распушта.
Распуштање воза мора бити посебно најављено и железничком превознику који на то мора дати своју сагласност.
7. У вези одабира станице где ће воз бити распуштен треба водити рачуна о месним условима и локалним приликама како се због распуштања воза не би реметио рад и функционисање станице, секли токови путника, као и да не постоји потреба да се воз, због потребе функционисања станице дели на два или више делова. При одређивању места распуштања треба водити рачуна да се распуштањем возова не направе нова уска грла или закрче друга подручја односно у условима распуштања возова мора се омогућити редован саобраћај осталих возова.
8. Ако се распуштање возова предузима као оперативна мера код уских грла и закрчења мреже онда то треба чинити у станицама које су што ближе уској грлу и закрченом подручју како би се возови, чим се за то укаже могућност, што брже повлачили.
9. У вези одабира станице у којој ће се воз распусти треба поступати и према следећем:
 - ако се воз распушта одговорношћу или због потреба “Инфраструктура железнице Србије” а.д. треба бирати станицу која је што ближе депоу вучних возила

железничког превозника како би због распуштања воза железнички превозник морао да остварује што мање локомотивских километара

- ако се воз распушта по захтеву железничког превозника то треба у начелу урадити у станици по захтеву железничког превозника односно у начелу треба прихватити предлог железничког превозника, осим ако нема неких других разлога који би у вези с тим били отежавајући за извршење саобраћаја возова.
10. У вези распуштања возова мора се примењивати и следеће:
 - возови који у свом саставу имају опасан терет не смеје се распуштати, осим ако је то нужно неопходно када се морају претходно обезбедити услови за чување опасног терета од стране железничког превозника
 - теретни возови са војним транспортом или војни возови не смеју се распуштати ни под којим условима
 - теретни возови који у свом саставу имају бруто ороченог превоза односно пошиљке са обезбеђеним роком испоруке или лакокварљивим робама не смеју се распуштати
 - теретни возови чија су кола товарена живим животињама, могу се распуштати ако су претходно обезбеђени услови за храњење и појење живих животиња
 - распуштање теретних возова не треба вршити у путничким станицама или станицама на подручју градских средина или насељених места.
 11. После извршеног распуштања воза подручно одељење за оперативне послове односно оперативни одсек мора Централном оперативном одељењу проследити следеће податке:
 - станица у којој је воз распуштен
 - број воза који је распуштен и то стварни број воза и код воза
 - време када је воз распуштен у смислу датум и сат и минут
 - број кола у возу који је распуштен при чему се мора дати укупан број кола у возу и посебно страних кола и број наших кола
 - реон за који се упућује воз који је распуштен
 - врста брута у возу који је распуштен.
 12. Подручно одељење за оперативне послове односно оперативни одсек су дужни да одмах по покретању распуштеног воза обавесте Централно оперативном одељење о покретању воза из службеног места где је био распуштен и проследи следеће податке:
 - број воза којим је бруто после распуштања покренуто и то стварни број воза и код воза
 - време када је распуштен воз покренут у смислу датум, сат и минут покретања воза.
 13. За сваки распуштени воз мора се утврдити укупно време трајања распуштања воза при чему се то време утврђује:

- у случајевима када се воз одмах по доласку у станицу распушта - као разлика времена поласка воза са распуштеним брутом и времена доласка воза на распуштање
 - у случајевима да је одлука о распуштању воза донета за време бављења воза у станици – као разлика времена поласка воза са распуштеним брутом и времена када је наређено распуштање воза.
14. Организационе јединице оперативне службе за подручје своје надлежности у вези распуштених возова воде податке на обрасцу “Преглед распуштених возова на подручју _____” посебно по пругама. Узорак обрасца, који се штампа као књига формата А4, дат у Прилогу 11. овог Упутства.

Оперативне мере за обезбеђење саобраћаја возова у случајевима кварова и сметњи

Члан 34.

(а) – кварови и сметње на инфраструктурним постројењима

1. У случајевима настанка кварова и сметњи на инфраструктурним постројењима који утићу на уредност извршења саобраћаја организационе јединице оперативне службе морају одмах службама одржавања дати потребно обавештење и тражити од извршних служби отклањање кварова и довођење уређаја и постројења у стање да се обезбеђује неометан саобраћај возова.
2. До отклањања кварова подручна одељења за оперативне послове морају, зависно од врсте квара, предузимати мере да се, колико је то могуће, што мање ремети извршење реда вожње.
3. Подаци о насталим кваровима и сметњама у подручним оперативним одељењима воде се и посебној евиденцији сметњи и кварова која је у надлежности електротехничке делатности.

(б) – кварови и дефекти код вучних возила

4. Оперативне мере које треба предузимати у случајевима када је настао квар вучног возила, односно онеспособљавање вучног возила које је такве природе да се вучно возило може оспособити за наставак вожње, обухватају следеће:
 - обавештење о врсти квара мора од стране машиновође бити дато у времену не дужем од 10 минута на магистралним пругама односно 30 минута на регионалним и локалним пругама
 - воз са вучним возилом које је у стању квара чека на отвореној прузи док машиновођа не отклони квар и настави вожњу или док не изјави дефект вучног возила
 - воз са вучним возилом које је у стању квара се не покреће из станице док машиновођа не да обавештење о томе да је квар на вучном возилу отклоњен и да воз може наставити вожњу или док не изјави дефект вучног возила

- подручно одељење за оперативне послове или оперативни одсек само разматра могућности обезбеђења исправног вучног возила ако машиновођа не отклони неисправност и не може наставити вожњу воза, односно ако изјави дефект вучног возила, да би се могло брже одлучивати и ефикасније деловати у вези обезбеђивања исправног вучног возила.
5. Оперативне мере које треба предузимати у случајевима када је настао дефект вучног возила, односно онеспособљавање вучног возила које је такве природе да се вучно возило не може оспособити за наставак вожње, обухватају следеће:
- одмах по сазнању за настанак дефекта вучног возила потребно је обавестити железничког превозника који службу обавља код воза код којег је настао дефект вучног возила
 - у договору са железничким превозником обезбедити исправно вучно возило за односни воз, а са дефектним вучним возилом поступити према захтеву железничког превозника
 - ако се са железничким превозником у релативно кратком времену не може обезбедити исправно вучно возило Централно оперативно одељење ће одредити које вучно возило ће бити употребљено и од којег воза, независно од железничког превозника и о томе обавестити железничке превознике чија су вучна возила.
6. Осим тога, зависно од места настанка дефекта вучног возила потребно је предузимати и оперативне мере према следећем:
- пружити помоћ возу у што је могуће краћем времену тако што ће бити употребљена најближа расположива локомотива, првенствено од теретних возова, а ако се тиме не располаже, локомотива од воза за превоз путника, без обзира којем железничком превознику вучна возила припадају
 - воз са вучним возилом код којег је изјављен дефект вучног возила са отворене пруге у што је могуће краћем времену довучи или угурати у службено место ради ослобађања пруге за несметани саобраћај осталих возова
 - воз са вучним возилом код којег је изјављен дефект вучног возила се не покреће из станице док железнички превозник, не обезбеди исправно вучно возило.
7. Све организационе јединице оперативне службе су обавезне да воде образац “Дневни извештај о насталим дефектима вучних возила на подручју _____” о свим насталим дефектима вучних возила на припадајућем подручју. Ови извештаји морају садржати следеће податке:
- датум и време настанка дефекта вучног возила
 - број вучног возила које је остало у дефекту
 - број воза код којег је настао дефект вучног возила
 - железнички превозник чије је вучно возило остало у дефекту

- подаци о употребљеном помоћном вучном возилу (врста, број, којем железничком превознику припада)
 - последице односно настали поремећаји у саобраћају
8. Узорак обрасца “Дневни извештај о насталим дефектима вучних возила на подручју _____” дат је у Прилогу 12. овог Упутства.
9. У вези дефеката вучних возила примењују се и одредбе Наређења о обавезном пријављивању и евидентирању дефеката вучних возила (предмет бр. 285/02-590.01 од 15.08.02. године, ЖТП “Београд” – Сектор за СТП).

Оперативне мере за обезбеђење саобраћаја возова код прелазака нестандартних пошљака у друмском саобраћају преко пруге

Члан 35.

1. Нестандардне пошљке у друмском саобраћају које прелазе преко пруге односе се на друмске вангабаритне пошљке, на друмске пошљке са већом масом и на друмска возила са гусеницама.
 2. Ако је прелазак нестандартне пошљке у друмском саобраћају преко пруге најављен и планиран оперативне мере које треба предузимати у вези саобраћаја возова у тим случајевима обухватају следеће:
 - предузимати мере да се благовремено на месту преласка нестандартне пошљке у друмском саобраћају преко пруге обезбеди присуство шефа станице, шефа пружне деонице, шефа деонице контактне мреже, а према потреби и шеф СС деонице, као и предвиђених екипа извршних служби за одржавање инфраструктурних постројења
 - пратити саобраћај возова и предузимати мере да се обезбеди реализација планираног интервала за прелазак нестандартне пошљке у друмском саобраћају преко пруге
 - бити у контакту са представницима друмског саобраћаја или органима полиције који прате нестандартну пошљку у друмском саобраћају како би се у сарадњи са њима процењивало време наиласка нестандартне пошљке у друмском саобраћају на место прелаза
 - по преласку нестандартне друмске пошљке омогућити извршним службама да у што краћем времену инфраструктурна постројења врате у редовна стања
 - у време нередовног стања инфраструктурних постројења, зависно од месних услова и локалних прилика организовати саобраћај возова, али у обиму који не омета рад извршних служби у смислу довођења инфраструктурних постројења у редовно стање
 - у условима када настану поремећаји у вези планираног времена преласка нестандартне пошљке у друмском саобраћају преко пруге изнаћи ра-
- ционална решења уз што мање ремећење редовности саобраћаја возова.
3. Ако прелазак нестандартне пошљке у друмском саобраћају преко пруге није најављен и није планиран, а нестандартна пошљака у друмском саобраћају се налази пред местом укрштања железничке пруге и пута и о томе је обавештено подручно одељење за оперативне послове, оперативне мере које треба предузимати у вези саобраћаја возова у тим случајевима обухватају следеће:
- не дозвољавати прелазак нестандартне пошљке у друмском саобраћају преко пруге док се на месту преласка не обезбеди присуство шефа станице, шефа пружне деонице, шефа деонице контактне мреже, а према потреби и шефа деонице за одржавање сигнално-сигурносних уређаја, као и екипе извршних служби за одржавање инфраструктурних постројења за које они одреде да су потребне
 - пратити саобраћај возова и предузимати мере да се обезбеди погодан интервала за прелазак нестандартне пошљке у друмском саобраћају преко пруге уз што мање ремећење извршења саобраћаја возова
 - по преласку нестандартне пошљке у друмском саобраћају примењују се мере као када су нестандартне пошљке у друмском саобраћају биле најављене.
4. Ове оперативне мере предузимају се у одговарајућем облику и обиму и за случајеве када органи полиције најављују наилазак и прелазак преко пруге колоне друмских возила са приоритетом и под пратњом, када треба возове, без обзира на ранг воза, задржавати у суседним службеним местима, односно обезбедити да се аутоматски уређаји путних прелаза не укључују. У овим случајевима налози органа полиције морају се извршавати, а о чињеничном стању мора се одмах извештавати Централно оперативно одељење.
5. Ове оперативне мере предузимају и спроводе подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци на подручју своје надлежности у сарадњи са станицама, а Централно оперативно одељење надзире извршење.
6. Подаци у вези тока и свих активностима око прелазка нестандартних пошљака у друмском саобраћају преко пруге морају се евидентирати у бележник старијег односно саобраћајног диспечера односно организационе јединице оперативне службе.

Оперативне мере за обезбеђење саобраћаја возова у појединим сезонским условима експлоатације

Члан 36.

1. Оперативне мере за обезбеђење саобраћаја возова у појединим сезонским условима експлоатације обухватају следеће:
 - мере у периоду зимских услова експлоатације
 - мере у периоду високих летњих температура
 - мере у случајевима елементарних непогода

(а) – период зимских услова експлоатације

2. У зимским условима експлоатације, односно у периоду од 15. октобра до 15. априла наредне године (према потребама и пре односно после наведеног времена када то захтевају временске прилике – снег, мраз и слично) према потребама предузимају се оперативне мере за обезбеђење саобраћаја возова према следећем:
- према захтевима у саобраћај увести крстарице у складу са одредбама Оперативног плана за обезбеђење саобраћаја у зимским условима експлоатације и настанка елементарних непогода или према захтевима стручних односно извршних служби “Инфраструктура железнице Србије” а.д.. Делом Б Општег плана за обезбеђење саобраћаја у зимским условима експлоатације и настанка елементарних непогода мора бити одређено који железнички превозник обезбеђује крстарицу при чему прописани услови морају бити поштовани
 - поступати по мерама и налозима које је издао надлежни оперативни штаб
 - пратити кретање крстарица и других средстава за механизовано чишћење снега на прузи
 - пратити временске прилике на прузи и извештавати чланове оперативних штабова у складу са Планом обезбеђења саобраћаја у зимским условима експлоатације и других елементарних непогода
 - отказивати из саобраћаја поједине возове, поједине возове распуштати, а све у договору са железничким превозницима, како не би дошло до закрчења дела мреже
 - по насталим потребама, за поједина службена места одређивати да се у њима употребљава само главни пролазни колосек и да не постоји могућност састајања возова већ се службено место привремено проглашава отвореном пругом (обавезно смањење брзине на подручју службеног места у складу са прописима)
 - у условима одређене висине снежних падавина благовремено упозоравати железничке превознике о стању снежног покривача на прузи (врста и висина изнад ГИШ-а) како би железнички превозник вршио замене појединих возних средстава
 - према насталим месним условима или локалним приликама у условима високих сметова или наноса забрањивати отпрему односно саобраћај возова како не би настали случајеви заглављивања возова у сметовима или њиховог завејавања
 - одређивати смањење планираних маса возова или захтевати да се код појединих возова употребљавају по две локомотиве
 - свим насталим оперативним променама у вези организовања саобраћаја возова обавештавати сва службена места која учествују у регулисању саобраћаја
 - спроводити све оперативне мере за обезбеђење саобраћаја одређене од стране надлежног штаба за обезбеђење саобраћаја у зимским условима експлоатације

(б) – период високих летњих температура

3. У условима високих летњих температура према потребама предузимају се оперативне мере за обезбеђење саобраћаја возова према следећем:
- спроводити мере у вези смањења највећих дозвољених брзина на пругама или деловима пруга како то одреде пружне деонице или Секције за одржавање пруге у складу са одредбама Упутства о поступцима у вези лаганих вожњи на подручју “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
 - одређују се приоритети у отпреми појединих возова обзиром да због смањења брзина настају повећана закашњења возова и отежани обрт вучних возила
 - одређује се, у договору са железничким превозницима, да се поједини возови отпремају у закашњењу или пре времена да би се избегле ситуације да ти возови саобраћају у најтоплијем периоду дана
 - на деловима пруга са великим нагибима захтевати појачани надзор над стањем на прузи ради спречавања настанка пожара проузрокованих варницама из система кочења возова (ливени уметци) или од варнице са вучних средстава (дизел погон или спој пантографа и возног вода)
 - поједине теретне возове отпремати у ноћним условима када је, по правилу, температура у шини мања, а не у видним деловима дана када је температура у шини већа.
- Предузимање свих ових мера мора бити условљено претходним обавештавањем и договором са железничким превозницима.

(в) – случајеви елементарних непогода

4. У условима настанка елементарних непогода, у циљу очувања безбедности саобраћаја, предузимање мера се врши према следећем:

(а) - у случајевима невремена, олуја, јаког ветра, према потребама, до прегледа пруге и прописивања евентуалних услова за даље организовање саобраћаја, предузимају се превентивне мере:

- пратити смер кретања невремена, олује и најављивати наилазак невремена станицама како би се предузеле мере у циљу обезбеђења возила од самопокретања, извршило међусобно закрвачивање возила, постављање исклизница и скретница у редовне или заштитне положаје, предузети мере да се на поседнутим путним прелазима спусте путопрелазни браници како не би долазило до њиховог лома, а друмска возила повремено пропуштати, могућег пријема возова за превоз путника на колосеке где ће путници брже и лакше прећи из воза у заклоњене станичне просторе или на колосеке који су опремљени настрешницама
- задржавање возова у службеним местима за време док најтежи део невремена или олује не прође односно док се са пруге не добије извештај да нема опасности за возове

- обавестити и припремити екипе за отклањање могућих последица и обезбедити њихову мобилност за упућивање на место евентуално потребне интервенције
- предузимање других мера зависно од месних услова и локалних прилика које могу утицати на мањи обим могућих последица.

(б) - у случајевима поплава, бујица, високих водостаја водотокова у зони пруге према потребама, до прегледа пруге и прописивања евентуалних услова за даље организовање саобраћаја, предузимају се превентивне мере:

- обустављање саобраћаја возова и у вези с тим одређује се где возови чекају и о томе одмах извештавати железничке превознике
- смањење највећих дозвољених брзина на прузи односно ограничавање максималне брзине возова или увођење лаганих вожњи на појединим деловима пруга
- одредити употребу само одређених колосека
- према насталим потребама захтева од центра даљинског управљања електричном вучом искључење напона и уземљење возног вода.

(в) - у случајевима земљотреса, према потребама, до прегледа пруге и прописивања евентуалних услова за даље организовање саобраћаја, предузимају се превентивне мере:

- обустављање саобраћаја возова и у вези с тим одређује се где возови чекају и о томе одмах извештавати железничке превознике
- смањење највећих дозвољених брзина на прузи односно ограничавају максималне брзине возова
- забране употребе тунела, галерија, мостова, надвожњака, подвожњака и других објеката на прузи који могу бити оштећени у земљотресу до добијања извештаја о њиховом стању и расположивости.

Оперативне мере за обезбеђење саобраћаја возова у условима настанка пожара

Члан 37.

1. У ситуацијама када настану пожари поред отворене пруге предузимати следеће оперативне мере:
 - проверити да ли су о насталом пожару обавештене надлежне ватрогасне бригаде, односно према стању ствари извршити обавештавање заинтересованих о насталом пожару
 - зависно од обима пожара забранити отпрему возова на пругу односно међустанично растојање које је захваћено пожаром
 - ако је пожар мањег обима и нама директног отвореног пламена у зони колосека и широј зони слободног профила те не постоји опасност настанка штете на возним средствима саобраћај возова може бити организован при чему се стање мора проверавати пре проласка сваког воза

- забрањено је отпремати на међустанично растојање возове који у свом саставу имају нарочите пошилке, опасне терете, посебно запаљиве и експлозивне материје док се пожар не локализује
- ни под којим условима не смеју се отпремати у овим случајевима ни возови за превоз путника
- зависно од стања забранити саобраћај свих врста возова док се не изврши потпуна локализација пожара
- према насталим потребама тражити искључење напона у постројењима контактне мреже да би се обезбедили услови за гашење пожара, али употребу воде не дозвољавати док се не изврши обезбеђење зоне пожара (постављање мотки за уземљење).

2. На међустанично растојање на којем је у току пожар који угрожава пругу дозвољено је отпремати пружна возила са људством или опремом за гашење пожара при чему је возач пружног возила одговоран за правилно поступање и не сме дозволити да настане угрожавање пружног возила.

3. У условима када је пожар настао на возним средствима наложити да се воз заустави при чему је потребно то учинити тако да исти буде релативно лакше доступан друмским саобраћајницама (налагати да се воз не зауставља на мостовима или у тунелима), а ако је то на подручју службених места захтевати да се гарнитура постави на колосек који је лакше приступачан са друмских прилазних путева али што даље од станичних објеката или других возних средстава.

На електрифицираним пругама потребно је предузимати и то да се воз на којему је настао пожар смести на колосек који није електрициран. Ако то није могуће део воза који гори сместити између стубова односно портала контактне мреже и одмах захтевати искључење напона у постројењима контактне мреже.

Оперативне мере за обезбеђење саобраћаја возова у условима удара пловила у стубове моста или удара друмских возила у конструкције надвожњака

Члан 38.

1. У случајевима када настану случајеви да речна пловина ударе о стуб моста или када друмска возила ударе у конструкцију надвожњака на којему се налази пруга одмах се и мора обуставити саобраћај свих врста возова преко таквог објекта док стручне службе “Инфраструктура железнице Србије” а.д. не изврше технички преглед објекта и не дозволе његову употребу односно одреде услове под којима се објекат може употребљавати за потребе железничког саобраћаја.
2. О оваквим ситуацијама железнички превозници се морају одмах обавестити и истима се мора дати процена времена трајања прекида саобраћаја.
3. У вези са оперативним мерама које се морају примењивати у оваквим случајевима су:
 - извршити обавештавање свих заинтересованих
 - пратити излазак стручних екипа на терен и захтева-

ти да у што краћем року, колико је то могуће, дају процену о времену прекида саобраћаја

- предузимати мере задржавања возова, распуштања возова, давање приоритета возовима којима се доставља материјал за санацију штете и све друге оперативне мере у складу са одредбама овог Упутства.

Оперативне мере за обезбеђење саобраћаја возова за време блокаде пруге или штрајка

Члан 39.

1. Блокаде пруге или штрајкови могу бити најављени или ненајављени.
2. У случајевима када су блокаде пруге или штрајкови најављени организационе јединице оперативне службе морају о томе бити благовремено обавештене како би се могле предузимати мере које су унапред предвиђене и одређене у смислу да се измeste возна средстава, да се примењује привремена организација и регулисање саобраћаја, да се поштује и примењује прописани минимум процеса рада.
3. У случајевима када блокаде пруге или штрајкови нису најављени већ настају изненада и непланирано, организационе јединице оперативне службе предузимају све оне мере које је могуће примењивати у датим условима (распуштање возова, отпрема возова помоћним превозним путевима, отказивање возова из саобраћаја и слично) уз сарадњу са железничким превозницима. Притом лица која блокирају пругу односно штрајкују не доводећи у опасност.
4. У случајевима када настане штрајк особља или дела особља управљача инфраструктуре или железничких превозника и када је одређен минимум процеса рада предузимати мере да се минимум процеса рада извршава уредно и безбедно, а истовремено особљу или делу особља које не штрајкује у оперативном делу послова обезбедити да несметано извршава своје задатке у датим условима.
5. Организационе јединице оперативне службе за време блокада пруге или штрајка, без обзира да ли су блокада пруге или штрајк најављени или не, у вези предузимања оперативних мера не смеју сарађивати или поступати према захтевима штрајкачких одбора или учесника блокаде већ само по налозима стручних служби “Инфраструктура железнице Србије” а.д..

Оперативне мере за обезбеђење саобраћаја возова у ратним условима или условима терористичког напада

Члан 40.

1. У случајевима настанка ратног стања на подручју који је захваћен ратним дејствима саобраћај возова се организује према насталим околностима и тренутним приликама. У тим условима организационе јединице оперативне службе морају:

- организацију саобраћаја возова прилагодити месним условима и локалним приликама уз пуну оперативну сарадњу и координацију како организационих делова оперативне службе тако и у сарадњи са железничким превозником
- доследно и потпуно поступати према налозима стручних служби “Инфраструктура железнице Србије” а.д..

2. Оперативна служба нема право да самостално одлучује о привременом прекиду саобраћаја или о поновном успостављању саобраћаја у зонама ратних дејстава већ то чине стручне службе “Инфраструктура железнице Србије” а.д. у договори и по наређењима надлежних државних органа.
3. У ратним условима запослени у оперативној служби морају се обавезно придржавати степена тајности информација и података којима располажу, а које се односе на стање у вези организовања превоза и начин организације саобраћаја на подручју ратних дејстава, уз пуно уважавање и одредаба Правилник о заштити података и послова од значаја за одбрану земље.
4. У случајевима настанка терористичких напада оперативна служба има задатке око спровођења оперативних мера према следећем:
 - хитно и приоритетно предузети мере око обавештавања заинтересованих и свих оних служби које требају пружати помоћ унесрећенима
 - хитно и приоритетно организовати и координирати пружање потребне помоћи повређеним лицима
 - предузимати координативне мере око обезбеђења места напада и спречавања да настану и друге нове и теже неповољне последице (искључење напома и уземљење постројења контактне мреже, задржавање возова који се крећу према месту напада, преусмеравање возова на помоћне превозне путеве и слично зависно од тренутних околности, датих месних услова и локалних прилика).

Диспечерска наређења

Члан 41.

1. Диспечерска наређења су сва наређења која се дају од стране оперативне службе у смислу предузимања и извршења оперативних мера за обезбеђење саобраћаја, без обзира да ли их Централно оперативно одељење даје подручним одељењима за оперативне послове или подручна одељења за оперативне послове станицама, извршним организационим јединицама на прузи или оперативним одсецима. Диспечерским наређењима не сматрају се наређења и налози које диспечери на ТК-прузи дају ТК-станицама или особљу возова на прузи са телекомандом, а односе се на поступање у вези регулисања или извршења саобраћаја на пругама са телекомандом.
2. Диспечерска наређења се, по правилу, дају и примају телефоном као саопштења без обавезе доказног спо-

разумевања, али пријем диспечерских наређења треба бити потврђен.

3. Диспечерска наређења која се дају требају да садрже податке према следећем:
 - датум давања диспечерског наређења
 - време давања диспечерског наређења
 - податке којој организационој јединици се диспечерско наређење даје
 - број диспечерског наређења
 - садржај диспечерског наређења
 - име и презиме запосленог који је дао диспечерско наређење.
4. Потврде пријема диспечерских наређења требају да садрже податке према следећем:
 - број под којим је диспечерско наређење примљено
 - име и презиме запосленог који је примио диспечерско наређење.
5. Сва диспечерска наређења морају бити евидентирана. У вези евидентирања диспечерских наређења поступа се према следећем:
 - организационе јединице оперативне службе предају и пријем диспечерских наређења евидентирају у Дневнику диспечерских наређења
 - станице и диспечери на ТК-прузи који примају диспечерска наређења иста евидентирају у Телеграфско-телефонски дневник
 - остале извршне јединице које примају диспечерска наређења иста евидентирају у бележнике који се воде у тим јединицама.
 Диспечерска наређења морају бити евидентирана и онда када су дата путем средстава везе која обезбеђују доказно споразумевање.
6. Дневник диспечерских наређења, чији је узорак дат у Прилогу 13. овог Упутства, воде само организационе јединице оперативне службе. Овај образац се штампа у виду књиге формата А4 са 100 листова тако да је табела обрасца положена.
7. Код вођења Дневника диспечерских наређења треба водити рачуна да код предаје диспечерских наређења у организационој јединици која је предала диспечерско наређење рубрика “Јединица од које се прима” остаје празна, а код пријема диспечерских наређења у организационој јединици која је примила диспечерско наређење рубрика “Јединица којој се даје” остаје празна.

Транспортна ограничења

Члан 42.

(а) – опште одредбе

1. У условима када настану или могу настати уска грла односно закрчења делова мреже Централно оперативно одељење, самоиницијативно или на предлог подручних одељења за оперативне послове или оперативних одсека, предлаже објављивање транспортних ограничења у вези обима превоза теретних кола за одређено подручје.

2. Ограничења за обим превоза теретних кола се могу одредити као ограничења за теретна кола у отпреми, у приспећу или у транзиту за односно подручје где је уско грло или закрчење мреже, а све зависно од стања на подручју уског грла и закрчене мреже као и разлога таквог стања.
3. Ограничења у могућности превоза теретних кола се дају као:
 - ограничење броја товарених кола која се могу отпремати за или преко уског грла односно закрченог дела мреже (ограничава се број кола односно количина робе која се може утоварити и довозити на подручје уског грла и закрчене мреже) - контингетирање
 - забрана отпреме товарених кола из подручја уског грла и закрченог дела мреже а у вези с тим забрана доставе празних кола за утовар (забрањује се утовар кола)
 - забрана пријема и превоза свих врста кола за упутно подручје или транзит преко уског грла односно закрчене мреже
 - друга ограничења у смислу обезбеђеивања услова да део пруге код уског грла односно закрчене мреже може функционисати.
4. Коначну одлуку о увођењу транспортних ограничења у превозу теретних кола, на предлог Сектора за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури, после консултација и уз сагласност железничких превозника, доноси Генерални директор “Инфраструктура железнице Србије” а.д.. Ово се чини ако се процењује и очекује да ће ограничења трајати дуже од три дана.
5. Одлука о увођењу ограничења у превозу теретних кола објављује се као транспортно ограничење. Транспортно ограничење мора бити објављено посебним телеграмом и мора бити евидентирано у обрасцу “Преглед транспортних ограничења”. Обраду телеграма за транспортна ограничења и слање телеграма у надлежности су Централног оперативног одељења.
6. Када престану разлози који су захтевали увођење ограничења у превозу теретних кола објављено транспортно ограничење се мора опозвати. Одлуку о престанку важности транспортног ограничења доноси Генерални директор “Инфраструктура железнице Србије” а.д., на предлог Сектора за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури, после консултација и уз сагласност, са железничким превозницима.
7. Престанак важности и примене транспортног ограничења мора бити објављено посебним телеграмом на начин како је то објављено и увођење транспортног ограничења и таква транспортна ограничења се бришу (прецртавају) у обрасцу “Преглед транспортних ограничења”.
8. Увођење транспортног ограничења може захтевати односно тражити и корисник превозних услуга, власник индустријског колосека или индустријска

железница која се прикључује на јавну железничку инфраструктуру. Ово може да учини и железнички превозник. У овим случајевима они се морају дати и обавештење о томе како се поступа са успутним пошиљкама односно пошиљкама које су већ предате на превоз.

Захтев за увођење или опозивање транспортног ограничења мора се у овим случајевима дати писменим путем. Поступак објављивања и опозивања транспортног ограничења истоветан је поступцима када транспортно ограничење уводи или опозива “Инфраструктура железнице Србије” а.д..

9. Када треба увести неко транспортно ограничење прво се транспортно ограничење мора увести у унутрашњем саобраћају, а тек потом у међународном саобраћају.

Ово не важи ако увођење транспортног ограничења захтева корисник превозних услуга односно железнички превозник.

10. Транспортна ограничења могу, према насталим потребама, бити уведена и у путничком саобраћају, при чему се транспортна ограничења могу односити на ограничавање саобраћаја појединих возова за превоз путника или појединих врста возова за превоз путника, ограничења за поједине релације или делове превозног пута, ограничења за поједина службена места, ограничења за поједине периоде у току дана или слично.

11. Централно оперативно одељење мора водити евиденцију о свим транспортним ограничењима. Евиденција се води на обрасцу “Евиденција издатих транспортних ограничења” чији је узорак дат у Прилогу 14. овог Упутства.

Овај образац се штампа у виду књиге формата А4 са 100 листова тако да је табела обрасца положена.

(б) – ограничење броја товарених кола у отпреми за уско грло (контингентирање)

12. Коначну одлуку о ограничењу броја товарених кола у отпреми (контингентирање) за или преко уског грла и закрчене мреже доноси “Инфраструктура железнице Србије” а.д. после консултација и уз сагласност железничких превозника, а одлука о ограничењу броја товарених кола у отпреми (контингентирање) мора садржати следеће:

- место које се проглашава за уско грло и закрчени део мреже
- очекивано време трајања ограничења броја товарених кола у отпреми (контингентирања)
- врста робе чији се утовар контингентира,
- дневни број кола која се могу товарити за превоз за односно преко уског грла и закрченог дела мреже – величина контингента
- други подаци специфични за односно уско грло и закрчени део мреже.

13. Дневно контингентирање утовара кола односно одређивање броја кола која ће бити превежена за односно преко уског грла и закрченог дела мреже распоређује Централно оперативно одељење.

14. При одобравању дневних контингента Централно оперативно одељење треба се придржавати принципа да се контингенти додељују без дискриминације према појединим железничким превозницима и уз уважавање потреба коминтента.

15. У време док важи контингентирање све потребе утовара за односно преко уског грла и закрченог подручја железнички превозници дужни су да пријављују Централном оперативном одељењу са знаком количине и серије кола, врсту робе које треба превести за односно преко уског грла.

Ове потребе железнички превозници су дужни да пријаве посебним телеграмом Централном оперативном одељењу најкасније до 21.00 сати за наредни дан.

О одобреним контингентима односно броју кола која се може товарити и примати на превоз Централно оперативно одељење обавештава железничке превознике јединственим телеграмом најкасније до 9.00 сати за наредни дан.

16. Код увозних и транзитних пошиљака упућених директно за односно преко уског грла и закрченог дела мреже железнички превозник не тражи посебно одобрење за отпрему таквих кола иако важи контингентирање, али је у обавези да свакодневно најкасније до 21.00 сати посебним телеграмом извести Централно оперативно одељење о броју таквих кола примљених од суседних железница до 18.00 сати. Овај извештај служи и као једна од основа за одређивање контингента.

17. Уколико се утврди да је због увозних или транзитних пошиљака капацитет уског грла и закрченог дела мреже потпуно искоришћен у протеклих 5 дана, Централно оперативно одељење у договору са железничким превозницима може предложити и да се ограничи пријем увозних односно транзитних пошиљака, тако да се за потребе унутрашњег саобраћаја обезбеди 50% слободних капацитета уског грла и закрченог подручја.

И у овим случајевима контингенте одређује Централно оперативно одељење о чему морају бити обавештене стране железнице, железнички превозници и прелазне станице.

18. Железнички превозник је одговоран да се одобрени контингенти уредно поштују и у вези с тим је надлежан да предузима све мере око постављања контингентских листа на кола и контролише правилност поступка ограничавања утовара односно упучивања кола.

19. Једнако се поступа и када нека страна железница уведе контингентирање са подручја “Инфраструктура железнице Србије” а.д..

(в) – забрана доставе празних кола на утовар

20. У одређеним случајевима, да би смањио број товарених кола у отпреми Централно оперативно одељење, самоиницијативно или на предлог подручних одељења за оперативне послове или оперативних одсека, може предложити привремену забрану доставе празних кола на утовар за подручје уског грла и закљученог дела мреже.
21. Ако се донесе одлука о привременој забрани доставе празних кола на утовар тада се таква одлука мора објавити најкасније на 48 сати пре ступања на снагу.
22. Одлука о привременој забрани доставе празних кола на утовар мора садржати податке према следећем:
- манипулативно место, станицу, пругу, деоницу пруге и део мреже,
 - врста односно серија кола на коју се забрана односи
 - врста робе на коју се забрана односи
 - време трајања забране
23. Забрана доставе кола на утовар за исто манипулативно место, исту врсту кола и робе не може трајати више од 3 дана и не може се понављати у временским размацима краћим од 15 дана, осим у случајевима када је то оправдано и нужно, а што мора бити наведено и објашњено у одлуци о привременој забрани доставе празних кола на утовар.
24. О свим забранама доставе празних кола на утовар морају одмах бити упознати сви железнички превозници.

(г) – забрана пријема товарених кола

25. У случајевима таквих сметњи у извршењу саобраћаја која не обезбеђују функционисање уског грла и закљученог дела мреже може се одредити потпуна или делимична обустава пријема товарених кола на превоз за односно преко уског грла и закљученог дела мреже.
26. Забрану пријема товарених кола могу да траже и корисници превозних услуга односно власници индустријских железница или индустријских железница које се прикључују на мрежу јавне железничке инфраструктуре.
- Овакву забрану пријема товарених кола могу да траже и налажу и надлежни државни органи одговорни за промет роба, царинске поступке, здравствене услове и тако даље.
27. Одлука о привременој забрани пријема товарених кола мора садржати податке према следећем:
- манипулативно место, станицу, пругу, деоницу пруге и део мреже
 - врста односно серија кола на коју се забрана односи
 - врста робе на коју се забрана односи
 - време трајања забране
 - о поступцима са успутним пошиљкама.

28. О транспортном ограничењу морају одмах бити упознати железнички превозници, стране железнице и прелазне станице.
29. Централно оперативно одељење је у обавези да о свим примљеним транспортним ограничењима од страних железница одмах обавести железничке превознике и прелазне станице.

(д) – ограничење у вези саобраћаја возова за превоз путника

30. Када се транспортна ограничења уводе у вези саобраћаја возова за превоз путника иста морају бити железничком превознику благовремено најављена како би железнички превозник у оквиру својих послова предузео благовремене мере (обавештавање корисника превозних услуга, прилагођавање своје организације рада, благовременог престанка продаје возних карата или резервација, обезбеђење алтернативног начина организовања превоза и слично).
31. Транспортна ограничења у путничком саобраћају требају бити планирана и благовремено најављена, односно договорена са железничким превозником.
32. Поступци увођења и објаве транспортних ограничења као и поступци укидања транспортних ограничења су истоветни као и код теретног саобраћаја.

Привремене измене ранжирних задатака**Члан 43.**

1. Када дође до поремећаја у саобраћају возова због повећаног обима маневарског рада у ранжирним или распоредним станицама неки од ранжирних задатака може се привремено пренети на другу ранжирну или распоредну станицу.
2. Привремену измену ранжирних задатака одређује Централно оперативно одељење уз претходни договор подручних одељења за оперативне послове. Сагласност на привремену измену ранжирних задатака мора дати и железнички превозник како би он своју организацију рада прилагодио (измена вучних реона, обезбеђење маневарске локомотиве, измене места утовара или истовара и тако даље)
3. Привремена измена ранжирних задатака мора бити од стране Централног оперативног одељења објављена посебним телеграмом којим се описују измене ранжирних задатака и период време у којем се оне примењују. Са садржајем овог телеграма морају бити упознате и ранжирне и распоредне станице код којих настају измене ранжирних задатака и заинтересоване станице које упућују возове у те ранжирне и распоредне станице.
4. Подручна одељења за оперативне послове у вези привремених измена ранжирних задатака имају и следеће обавезе:
 - да врше појачани надзор над радом станица којима су одређене привремене измене ранжирних задатака како на тим деловима мреже не би настале друге

неуредности попут закрчења мреже, закрчења станице и слично

- да чим престану разлози због којих су извршене привремене измене ранжирних задатака од Централног оперативног одељења затраже укидање односно опозив привремених измена у ранжирним задацима.

Бележници и евиденције у оперативној служби

Члан 44.

(а) – бележник главног диспечера

1. Главни диспечер у Централном оперативном одељењу обавезан је да за сваку радну ситуацију води образац “Бележник главног диспечера”.
2. У обрасцу “Бележник главног диспечера” евидентирају се подаци за односну радну ситуацију по подручним одељењима за оперативне послове и оперативне одсеке, односно по пругама или деловима пруга, према следећем:
 - усвојени и објављени план саобраћаја возова
 - усвојене и објављене измене плана саобраћаја возова
 - подаци о предузетим оперативним мерама за обезбеђење уредног саобраћаја возова
 - подаци о насталим несрећама и незгодана
 - остали подаци од значаја за уредно извршење саобраћаја.
3. Узорак обрасца “Бележник главног диспечера” а.д. дат је у Прилогу 15. овог Упутства.
Овај образац се штампа као појединачни листови у погодном формату тако да постоји довољно простора за уписивање свих потребних података. Један образац се употребљава само за једну радну ситуацију.

(б) – бележник старијег диспечера и саобраћајног диспечера

4. У подручним одељењима за оперативне послове и у оперативним одсечима на радном месту старијег диспечера обавезно се за сваку радну ситуацију води образац “Бележник старијег диспечера”, а на радном месту саобраћајног диспечера “Бележник саобраћајног диспечера”.
5. У обрасцима “Бележник старијег диспечера” и “Бележник саобраћајног диспечера” евидентирају се подаци о свим насталим догађајима и предузетим оперативним мерама.
6. Бележници старијих диспечера и бележници саобраћајних диспечера прилагођавају се месним условима и локалним приликама у складу са потребама подручног одељења за оперативне послове односно оперативног одсека.

Изглед ових бележника одобрава Одељење за саобраћајне прописе у Сектору за саобраћајне послове и приступ јавној железничкој инфраструктури, на предлог подручног одељења за оперативне послове.

(в) – евиденција у вези превоза опасног терета

7. У Централном оперативном одељењу у вези превоза опасног терета води се, на радном месту главног диспечера превоза опасног терета, образац “Евиденција праћења кола товарених опасним теретом на подручју “Инфраструктура железнице Србије” а.д. који мора да садржи податке преме следећем:
 - број превоза ОМ
 - датум и време када је пошиљка пријављена и број диспечерског наређења
 - полазна станица и упутна станица
 - превозни пут
 - количина опасног товара у смислу број кола и мето маса терета
 - број за означавање опасности
 - број опасне материје (УН број)
 - пошиљалац и прималац
 - индивидуални бројеви кола товарених опасним теретом
 - време предаје пошиљке примаоцу.

Узорак обрасца, који се штампа као књига са 100 листова формата А3, дат је у Прилогу 16. овог Упутства.

8. У подручним одељењима за оперативне послове и оперативним одсечима води се евиденција о превозу опасног терета са подацима:
 - број превоза ОМ
 - датум и време када је пошиљка пријављена и број диспечерског наређења
 - количина опасног товара у смислу број кола и нето маса терета
 - број за означавање опасности
 - број опасне материје (УН број)
 - пошиљалац и прималац
 - индивидуални бројеви кола товарених опасним теретом
 - време предаје пошиљке примаоцу
 - датум и време преузимања пошиљке од суседне железнице, суседног одељења за оперативне послове или пошиљача
 - датум и време предаје пошиљке суседној железници, суседном одељењу за оперативне послове или примаоцу.

Узорак обрасца, који се штампа као књига са 100 листова формата А4, дат је у Прилогу 17. овог Упутства, при чему се половина табеле налази на левој страни, а половина на десној страни књиге.

(г) – остале евиденције

9. Осим евиденција прописаних одредбама овог Упутства у организационим јединицама оперативне службе морају се водити још и следеће евиденције:
 - Евиденција лаганих вожњи
 - Евиденција о привремено смањеним највећим допустеним брзинама у време високих летњих температура.

10. Детаљније одредбе о начину вођења евиденција из претходне тачке овог члана прописане су одредбама Упутства о поступцима у вези лаганих вожњи на подручју “Инфраструктура железнице Србије” а.д..

(д) – рокови чувања евиденција

11. Евиденције које се воде у организационим јединицама оперативне службе, а чије вођење је одређено одредбама овог Упутства, морају се чувати најмање три године.

VI. РЕАЛИЗОВАНИ САОБРАЋАЈ ВОЗОВА И ЕФЕКАТ РАДА ВОЗОВА

Дневни преглед возова који су саобраћали

Члан 45.

1. За сваки календарски дан односно за сваки радни период од 0.00 сати до 24.00 сати оперативна служба мора обезбедити дневни преглед свих возова који су саобраћали са њиховим основним подацима планираним редом вожње и стварно реализованим подацима. Овај докуменат мора бити састављен са посебном пажњом, мора се доследно водити рачуна да сви подаци у њему одговарају чињеничном стању, да буду тачни и проверљиви јер овај документ треба да представља основу за реализацију међусовних потраживања у вези накнада за приступ јавној железничкој инфраструктури којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д..
2. Дневни преглед возова који су саобраћали даје се за цело подручје “Инфраструктура железнице Србије” а.д., посебно по следећим врстама возова и то:
 - возови за превоз путника
 - локални путнички возови из система градске железнице “БГ-воз”
 - теретни возови
 - локомотивски возови
 - возови са празним путничким гарнитурама
 - возови за сопствене потребе.
3. Дневни преглед возова који су саобраћали мора садржати за сваки воз основне податке из материјала општег реда вожње и података који се односе на стварну реализацију саобраћаја тих возова, посебно по врстама возова из претходне тачке овог члана. Подаци који се морају налазити у прегледу возова који су саобраћали морају бити према следећем:

(а) – број воза

(б) – подаци из материјала општег реда вожње

- релација саобраћаја
- редовитост саобраћаја
- планирана маса воза
- планирана дужина воза
- врста вуче код воза

(в) – стварно реализовани подаци код воза

- код воза из програмског пакета “Железнички интегрални информациони систем” (ЖИИС)
 - стварна релација саобраћаја
 - железнички превозник
 - време поласка воза из полазне станице
 - време доласка воза у крајњу станицу
 - врста вуче код воза, а ако је мењана врста вуче треба навести делове превозног пута са појединим врстама вуче
 - број чворова у које је воз улазио, излазио или пролазио као и називи тих чворова
 - бруто маса воза
 - нето маса воза
 - дужина воза изражена у метрима, броју кола и броју осовина
 - број осовина товарених кола и број осовина празних кола у возу, код теретних возова и возова за сопствене потребе
 - број остварених возних километара, укупно на целом превозном путу, делимично по пругама на којима је воз саобраћао и по врстама вуче
 - број остварених брутотонских километара, укупно на целом превозном путу и делимично по пругама односно деловима пруга на којима је воз саобраћао и по врстама вуче код воза
 - број остварених нетотонских километара, укупно на целом превозном путу, делимично по пругама односно деловима пруга на којима је воз саобраћао и по врстама вуче код воза
 - посебности код воза, ако постоје
 - примедбе.
4. Узорак обрасца “Дневни преглед возова који су саобраћали” дат је у Прилогу 18. овог Упутства. Овај образац се саставља у програмском пакету Microsoft Office Excel или другом погодном програмском пакету и штампа на формату А4 као појединачни листови који се потом повезују за односни дан. Овим образцем не треба обухватати локалне путничке возове из система градске железнице “БГ-воз” јер се за локалне путничке возове из система градске железнице “БГ-воз” дневни подаци у вези саобраћаја локалних путничких возова из система градске железнице “БГ-воз” састављају према образцу “Дневни извештај о саобраћају локалних путничких возова из система градске железнице “БГ-воз” за дан _____”. Узорак тог обрасца дат је у Прилогу 19. овог Упутства и исти се штампа као појединачни листови формата А4.
5. У рубрици “чворови на превозном путу” уноси се број чворова и називи тих чворова кроз које је воз на превозном путу од полазне до крајње станице улазио, излазио односно пролазио. Под чворовима подразумевају се делови јавне железничке инфраструктуре где се више пруга стиче у више станица унутар дела мреже који се граничи одређеним службеним местима.

Преглед чворова на јавној железничкој инфраструктури којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д. одређен је одредбама Уредбе о методологији вредновања елемената за одређивање накнаде за коришћење железничке инфраструктуре (“Службени гласник Републике Србије” бр. 10/14) и наведен је у табели 1.

6. У рубрици “посебност код воза” уписују се подаци према следећем:

- код теретних возова да је воз у свом саставу имао нарочите пошилке, опасан терет, војни транспорт, да је био са прекораченом дужином, да је саобраћао са масом већом од планиране, да је продужавао возна времена или да је саобраћао по посебном режиму
- код возова за сопствене потребе разлози због којих је саобраћао воз за сопствене потребе и шта је превозено.

Табела 1.: Подручја чворова		
Редни број	Назив чвора	Гранична службена места укључена у састав чвора
1.	Београд	Батајница, Ресник, Јајинци и Овча
2.	Суботица	Наумовићево, км 184+582 - државна граница, Шебешић, Палић, Суботица Теретна и Суботица Фабрика
3.	Нови Сад	Петроварадин и Сајлово
4.	Лапово	Лапово Варош, Лапово, Баточина
5.	Ниш	Трупале, Црвени Крст, Ћеле Кула и Међурово
6.	Панчево	Панчево Главна станица, Распутница 2А, Панчево Варош и Панчево Војловица

7. За возове који до 24.00 сати не заврше вожњу у рубрици “време доласка воза у крајњу станицу” уписује се текст који гласи: “Наставља вожњу”.

За возове који су пре 0.00 сати започели вожњу (вожњу започели у претходном дану) у рубрици “време поласка воза из полазне станице” уписује се текст који гласи “Наставља вожњу”.

8. За возове који су распуштени, а потом вожњу нису завршили до 24.00 сати, у рубрици “време доласка воза у крајњу станицу” уписује се цртица, а у рубрици “примедбе” уписује се текст који гласи “Воз распуштен у станици _____”.

За возове који после распуштања наредног дана настављају вожњу дневном прегледу возова који су саобраћали за наредни дан у рубрици “време поласка воза из полазне станице” уписује се цртица, а у рубрици “примедбе” уписује се текст који гласи “Распуштени воз наставља вожњу из станице _____”.

За возове који су покренути после 0.00 сати и током односног дана били у некој станици распуштени, а истог дана вожњу завршили до 24.00 сати рубрике “време поласка воза из полазне станице” и “време доласка воза у крајњу станицу” редовно се попуњавају, а у рубрици “примедбе” уписује се текст који гласи “Воз био распуштен у станици _____”.

9. За подељене возове као планирани подаци код воза наводе се подаци који су материјалом реда вожње предвиђени за основни воз.

10. За међународне теретне возове који се увode у саобраћај под оперативним бројевима који су објављени у Саобраћајно-транспортним одредбама уз ред вожње, део Б – Теретни саобраћај (према врсти воза, релацији саобраћаја и граничном прелазу), као планирани подаци за воз наводе се подаци оног воза чији се елементи реда вожње користе, ако у Саобраћајно-транспортним одредбама уз ред вожње, део Б – Теретни саобраћај нису прописане највеће дозвољена масе и дужине ових возова.

11. Уколико је код неког воза локомотива употребљавана као помоћна локомотива и уколико је због тога воз чекао, у рубрици “примедбе” мора бити наведено време у којем је воз био без локомотиве и у којем службеном месту је воз због тога чекао.

У рубрици “примедбе” код воза код којег је вучно возило остало у дефекту мора се навести којом локомотивом, од којег воза и којег железничког превозника је пружена помоћ.

12. Оперативни одсеци податке за дневни преглед возова који су саобраћали достављају подручним одељењима за оперативне послове најкасније до 3.00 сати за претходни дан.

13. Подручна одељења за оперативне послове су обавезна да податке за дневни преглед возова који су саобраћали за своје подручје укључујући и подручје оперативних одсека утврде најкасније до 4.00 сати за претходни календарски дан и до тог времена потребне податке морају доставити Централном оперативном одељењу.

14. Централно оперативно одељење је у обавези да свакодневно најкасније до 6.00 сати обједини све примљене податке подручних одељења за оперативне послове и сачини дневни преглед свих возова који су саобраћали претходног дана за подручје “Инфраструктура железнице Србије” а.д. са подацима како је одређено одредбама овог Упутства.

15. У достављеним односно израђеним дневним прегледима возова који су саобраћали нису дозвољене било какве исправке, измене или допуне материјала од стране оперативне службе.

Уколико се утврде грешке у материјалима дневних прегледа возова који су саобраћали грешке се морају посебно пријавити Централном оперативном одељењу, а оно о томе обавештава Одељење за план, анализу и ванредна превозења које врши исправке, уз претходну проверу података и о чему сачињава белешку.

16. Дневни прегледи возова који су саобраћали морају се чувати у Централном оперативном одељењу у штампаном (писаном) облику и у електронском облику у форматима XLS и PDF.

17. Централно оперативно одељење је у обавези да дневне прегледе возова који су саобраћали у електронском облику обавезно доставља и Одељењу за услуге коришћења инфраструктуре и Одељењу за план, анализу и ванредна превозења.

18. На захтев представника железничког превозника Централно оперативно одељење може железничком превознику дати извод из дневног прегледа возова који су саобраћали али такав извод мора садржати само податке које се односе на тог железничког превозника.

Није дозвољено железничким превозницима давати било какве податке у вези саобраћаја возова који се односе на другог железничког превозника. Подаци о раду железничких превозника имају статус “пословна тајна”.

Утврђивање ефекта рада возова

Члан 46.

1. У оперативној служби свакодневно се мора утврдити ефекат рада возова за претходни календарски дан односно претходни 24-сатни период са трајањем од 0.00 сати до 24.00 сати.

Ефекат рада возова утврђује се за сваки календарски дан, без обзира да ли је радни рад, дан викенда (субота или недеља), дан државних или верских празника.

2. Елементи ефекта рада возова се посебно утврђује за возове за превоз путника, посебно за теретне возове и посебно за возове који саобраћају за сопствене потребе.

3. Ефектом рада возова морају бити обухваћени сви возови који су саобраћали у протеклих 24.00 сати и до 24.00 сати завршили вожњу на подручју за које се утврђује и евидентира рад возова. Ефектом рада возова за односни дан обухватају се и возови који су распуштени до 24.00 сата у делу који се односи на пропутовани део.

Возови који до 24.00 сати не заврше вожњу на подручју за које се утврђује ефекат рада возова обухватају се ефектом рада возова за наредни дан. Исто се односи и на возове који су били распуштени па су вожњу наставили пре 24.00 сати али вожњу нису завршили до 24.00 сата.

4. Рад возова утврђује се на основу:

- стварног графика саобраћаја возова (или возографа ако се он употребљава),
- анализа возова примљених у подручним одељењима за оперативне послове или оперативним одсецима од станица
- података које станице дају подручним одељењима за оперативне послове или оперативним одсецима телефонским путем.

5. Ефекат рада возова утврђује се посебно за сваку организациону јединицу оперативне службе односно посебно за ниво сваког подручног одељења за оперативне послове и оперативног одсека и збирно за подручје Централног оперативног одељења односно за цело подручје “Инфраструктура железнице Србије” а.д..

Подаци за ефекат рада возова у подручним одељењима за оперативне послове и у оперативним одсецима

морају се водити и тако да се ефекат рада возова може одредити и по пругама односно деловима пруга које припадају односној организационој јединици оперативне службе.

6. Оперативни одсеци и издвојени део Одељења за оперативне послове Београд (оперативно прати саобраћај локалних путничких возова из система градске железнице “БГ-воз”) су обавезни да ефекат рада возова за подручје своје надлежности утврђују најкасније до 3.00 сати за претходни календарски дан и до тог времена потребне податке морају доставити свом надређеном подручном одељењу за оперативне послове.

7. Подручна одељења за оперативне послове су обавезни да ефекат рада возова за своје подручје укључујући и подручје оперативних одсека утврде најкасније до 4.00 сати за претходни календарски дан и до тог времена потребне податке морају доставити Централном оперативном одељењу.

8. Централно оперативно одељење је у обавези да свакодневно најкасније до 6.00 сати обједини све примљене податке подручних одељења за оперативне послове и оперативних одсека и утврди укупни ефекат рада возова за претходни дан за подручје “Инфраструктура железнице Србије” а.д..

9. Ефекат рада возова утврђује се на обрасцима према следећем:

- подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци ефекат рада возова за своје подручје утврђују на обрасцу “Ефекат рада возова” чији је узорак дат у Прилогу 20. овог Упутства.
- Централно оперативно одељење ефекат рада возова утврђује на обрасцу “Укупни ефекат рада возова за “Инфраструктура железнице Србије” а.д. чији је узорак дат у Прилогу 21. овог Упутства. Ова два обрасца се штампају на појединачним листовима формата А3 који се потом повезују у књиге са по 31 листа тако да једна књига садржи податке на месечном нивоу.

10. Издвојени део Одељења за оперативне послове Београд (оперативно прати саобраћај локалних путничких возова из система градске железнице “БГ-воз”), осим што потребне податке за ефекат рада возова даје Одељењу за оперативне послове Београд, сачињава и посебан извештај о раду за локалне путничке возове из система градске железнице “БГ-воз” за потребе Дирекције за јавни градски превоз града Београда, на обрасцу чији је узорак дат у Прилогу 19. овог Упутства.

Показатељи рада возова у оквиру ефекта рада возова

Члан 47.

1. Ефекат рада возова који су остварили вожњу обухвата утврђивање:

- појединачних показатеља рада за сваки воз
- просечних показатеља рада за све возове.

2. Појединачни показатељи рада за сваки воз обухватају следеће податке:

(а) - код возова за превоз путника:

- број воза за превоз путника
- број остварених возних километара [возни километри]
- стварно време путовања воза [минути]
- закашњење воза у поласку [минути]
- закашњење воза у путу [минути]

(б) - код теретних возова

- број теретног воза број остварених возних километара [возни километри]
- стварно време путовања воза [у минутима]
- закашњење воза у поласку [минути]
- закашњење воза у путу [минути]
- бруто маса воза [тона]
- нето маса воза [тона]
- број остварених брутотонских километара [брутотонски километри]
- број остварених нетотонских километара [нетотонски километри]

(в) - код осталих возова

(1) - локомотивски возови

- број локомотивског воза
- број остварених возних километара [возни километри]

(2) - возови за сопствене потребе

- број воза за сопствене потребе
- број остварених возних километара [возни километри]
- нето маса воза [тона]
- бруто маса воза [тона]
- број остварених нетотонских километара [нетотонски километри]
- број остварених брутотонских километара [брутотонски километри]

3. Просечни показатељи рада утврђују се само за возове за превоз путника и за теретне возове те обухватају следеће податке:

(а) - код возова за превоз путника:

- просечно закашњење возова за превоз путника у поласку [минути]
- просечно закашњење возова за превоз путника у путу на 100 возних километара [минути]
- просечна комерцијална брзина возова за превоз путника [km/h]

(б) - код теретних возова

- просечно закашњење теретних возова у поласку [минути]
- просечно закашњење теретних возова у путу на 100 возних километара [минути]
- просечна маса теретног воза [тона]
- просечна комерцијална брзина теретних возова [km/h]

Просечним подацима у ефектру рада возова не обухватају се локомотивски возови, возови који превлаче празне путничке гарнитуре и возови за сопствене потребе.

Начини утврђивања појединих показатеља рада возова у оквиру ефекта рада возова

Члан 48.

1. Возни километри воза утврђују се за пропутовану релацију на основу збирних удаљености између полазне и крајње станице воза објављених у књижицама реда вожње у табели “Преглед највећих допуштених брзина, удаљености службених места и просторни размаци”. Удаљености између службених места односно њихов збир као пропутована релација, исказују се у километрима и десетим деловима километра. Код возова из међународног саобраћаја као пропутована релација сматра се и део пруге од прелазне станице до километарског положаја државне границе. Дужине ових делова пруге такође су објављене у књижицама реда вожње.
2. Стварно време путовања воза утврђује се као разлика времена стварног доласка воза у крајњу станицу и времена стварног поласка воза из полазне станице.
3. Закашњење воза у поласку је разлика између стварног времена поласка воза и времена поласка воза према реду вожње и сматрају се:
 - закашњења из полазне станице воза код свих врста возова који се покрећу из станица на мрежи “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
 - закашњења у поласку из прелазне станице код међународних возова који долазе на мрежу “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
4. Закашњење воза у путу је разлика између закашњења воза у доласку у крајњу станицу воза и закашњења воза у поласку из полазне станице воза. Као крајње станице сматрају се:
 - крајње станице возова код возова који вожњу завршавају на мрежу “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
 - прелазне станице код међународних возова који одлазе са мреже “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
5. Стварна времена путовања и закашњења у ефекту саобраћаја возова исказују се у минутима.
6. Бруто маса воза и нето маса воза код појединих врста возова утврђује се према следећем:
 - код возова који не мењају састав током путовања - на основу података из анализе воза
 - код возова који мењају састав током путовања и то:
 - код сабирних возова као половина збира најмање и највеће бруто масе односно нето масе остварене током путовања воза, на основу података које даје крајња станица воза на основу увида у пропратне исправе воза
 - код директних возова са делимичном прерадом или деоничких возова који остављају или узимају бруто

- у међустаници стварне промене које настају у станици промене састава воза, на основу анализа воза. Бруто масе возова и нето масе возова у ефекту саобраћаја возова исказују се у тонама.
7. Брутотонски километри односно нетотонски километри код воза утврђује се када се бруто маса воза односно нето маса воза помножи са бројем возних километара код воза.
 8. Просечна маса теретних возова израчунава се када се збир брутонских километара свих теретних возова обухваћених ефектом рада возова подели са збиром возних километара тих теретних возова.
 9. Комерцијална брзина возова израчунава се када се збир возних километара свих возова односно врсте обухваћених ефектом рада возова подели са збиром стварних времена путовања тих возова и то помножи са 60 да би се податак изразио у km/h.
 10. Просечно закашњење возова у путу на 100 возних километара утврђује се када се збир закашњења возова у путу односно врсте возова помножи са 100 и подели са збиром остварених возних километара тих возова.
 11. Код возова који су распуштени у вези утврђивања ефекта рада возова поступа се према следећем:
 - за воз који је распуштен и неће наставити и завршити вожњу односног дана елементи за ефекат рада возова утврђују се као да је воз у станици распуштања завршио вожњу
 - за воз који наставља вожњу после распуштања наредног дана елементи за ефекат рада возова утврђују се као да је станица распуштања полазна станица воза
 - за воз који је био распуштен и завршио вожњу односног дана елементи за ефекат рада се узимају као код возова који нису били распуштани.

VII. ПОКАЗАТЕЉИ ОБИМА И КВАЛИТЕТА РАДА У ОПЕРАТИВНОЈ СЛУЖБИ

Утврђивање обима и квалитета рада у оперативној служби

Члан 49.

1. Утврђивање обима и квалитета рада у оперативној служби обухвата утврђивање следећих показатеља и то:
 - број и структура возова који је саобраћао, број и структура возова који је отказан и број и структура возова који је распуштен
 - остварени возни километри
 - остварене бруто масе возова и дужине возова
 - растојања на којима су саобраћали возови
 - остварени нето и бруто рад
 - врсте вуче код возова
 - закашњења возова
 - остварене комерцијалне брзине возова
 - број теретних кола на подручју железничке инфра-

структуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д.

- неостварени обим рада.

- 2.. Утврђивање обима и квалитета рада у оперативној служби врши се на основу података из:
 - стварних графикана
 - дневних прегледа возова који су саобраћали
 - ефекта рада возова
 - података из програмског пакета “Железнички интегрални информациони систем” (ЖИИС)
 - других евиденција које се воде у оперативној служби и података станица.
3. Обим и квалитет рада у оперативној служби утврђује се за сваки радни период односно сваки календарски дан у времену од 0.00 сати до 24.00 сати.
4. На основу утврђених података за дневни обим и квалитет рада утврђују се исти показатељи и за недељне, десетодневне, месечне, тромесечне, полугодишње и годишње периоде.
5. Код утврђивања обима и квалитета рада у оперативној служби посебно се утврђују поједини показатељи по појединим врстама возова и укупно за све возове. Показатељи рада по појединим врстама возова обухватају следеће врсте возова:
 - возови за превоз путника
 - теретни возови
 - локомотивски возови
 - возови са празним путничким гарнитурама
 - возови за сопствене потребе.
6. Код утврђивања обима и квалитета рада у оперативној служби на нивоу целе јавне железничке инфраструктуре треба посебно имати у виду да се воз који је саобраћао кроз више подручних одељења за оперативне послове или оперативних одсека у свим анализама посматрају као један воз.
7. Утврђивање обима и квалитета рада у оперативној служби врши Централно оперативно одељење у сарадњи са организационим јединицама Сектора за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури чији се делокруг рада односи на приступ железничкој инфраструктури и пословима реда вожње.

Утврђивање броја и врсте возова који су саобраћали

Члан 50.

1. Утврђивање броја и врсте возова који су саобраћали обухвата утврђивање укупног броја возова који су саобраћали и броја возова по појединим врстама возова (структура возова) из дневног прегледа возова.
2. Утврђивање броја и врсте возова који су саобраћали односи се и на и анализу којом се морају обухватити следећа питања:
 - који редовни возови за превоз путника нису саобраћали и који су узроци њиховог изостанка из саобраћаја

- који редовни теретни возови нису саобраћали и који су узроци њиховог изостанка из саобраћаја.
3. Овај показатељ обухвата и утврђивање колико возова уопште није саобраћало, а планом саобраћаја возова је био планиран и објављен њихов саобраћај при чему је потребно утврдити и разлоге таквог стања.
 4. Утврђивање броја и врсте возова који су саобраћали мора се вршити укупно за све железничке превознике и за сваког железничког превозника посебно посматрано по врстама возова које су дате у дневном прегледу возова који су саобраћали.
 5. За детаљније анализе утврђени подаци о броју и врстама возова који су саобраћали упоређују се са подацима о планираном броју возова према материјалу општег реда вожње, као и у односу на план саобраћаја возова.
 6. Овом анализом утврђује се и оцена - степен реализације саобраћаја возова који обухвата следеће:
 - степен извршења плана саобраћаја возова који представља процентуални однос броја возова који је саобраћао у односу на број возова који је био обухваћен планом саобраћаја возова
 - степен извршења општег реда вожње који представља процентуални однос броја возова који је саобраћао у односу на број возова који је предвиђен материјалом општег реда вожње.
 7. Утврђивање броја и структуре возова који су саобраћали врши се на обрасцу “Број и врсте возова који су саобраћали” који садржи податке о броју возова и врстама возова који су саобраћали посматрано по железничким превозницима и збирно, а у посебном прегледу податке о редовним возовима који су били планирани да саобраћају али нису саобраћали са навођењем разлога таквог стања.
- Узорак обрасца је дат у Прилогу 22., а исти се штампа као појединачни лист формата А4.

Утврђивање остварених возних километара

Члан 51.

1. Утврђивање остварених возних километара, као показатеља рада, обухвата:
 - утврђивање укупно остварених возних километара свих врста возова на целој мрежи пруга јавне железничке инфраструктуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
 - утврђивање остварених возних километара по пругама при чему то мора бити омогућено како по појединим пругама тако и по појединим врстама пруга (магистралним, регионалним, локалним и манипулативним)
 - утврђивање остварених возних километара по врстама возова
 - утврђивање остварених возних километара по врстама вуче

- утврђивање остварених возних километара према железничким превозницима.
2. За детаљније анализе потребно је да буде омогућено да се утврђивање остварених возних километара утврђује и једновремено по више критеријума наведених у тачки 1 овог члана.

Утврђивање просечне бруто маса код возова

Члан 52.

1. Просечна бруто маса возова обухвата просечну бруто масу једног воза на његовом путу од полазне до крајње станице.
2. Просечна бруто маса воза утврђује се када се укупни брутотонски километри који су остварени код возова поделе са укупно оствареним возним километрима тих истих возова.
3. Просечне бруто масе воза морају се утврђивати посебно за теретне возове и за возове за сопствене потребе. Овај показатељ треба да се утврђује и за возове за превоз путника, локомотивске возове, возове са празним путничким гарнитурима и укупно за све врсте возова као и посебно према железничким превозницима.
4. Просечне бруто масе возова упоређује се са планираним просечним бруто масама возова које се утврђује на основу материјала општег реда вожње.
5. Овај показатељ, по врстама возова и по железничким превозницима, даје се у обрасцу “Поједини показатељи за возове” који је дат у Прилогу 23 овог Упутства и који се штампа као посебан лист формата А4 обострано.

Утврђивање просечне дужине возова

Члан 53.

1. Просечна дужина возова обухвата просечну дужину једног воза на његовом путу од полазне до крајње станице.
2. Просечна дужина возова изражава се у метрима, броју кола која су у саставу воза и броју осовина код воза.
3. Просечна дужина возова утврђује се када се укупна дужина свих возова, исказана у одговарајућем показатељу, подели са бројем возова.
4. Просечна дужина возова који су саобраћали, изражена у метрима, упоређује се са просечним планираним највећим дужинама возова која се утврђује на основу материјала општег реда вожње.
5. Овај показатељ, по врстама возова и по железничким превозницима, даје се у обрасцу “Поједини показатељи за возове”, а треба бити омогућено да се ови подаци селекују и анализирају и по различитим другим критеријумима (по појединим пругама, по појединим врстама пруга, врстама возова, врстама вуче) уважавајући и прописане начине изражавања дужине возова.

Утврђивање просечног растојања саобраћаја возова**Члан 54.**

1. Просечно растојање саобраћаја возова обухвата просечно растојање на којем је саобраћао један воз на његовом путу од полазне до крајње станице.
2. Просечно растојање саобраћаја воза утврђује се када се укупни возни километри који су остварени код возова поделе са бројем возова који су саобраћали.
3. Просечно растојање саобраћаја возова морају се утврђивати посебно за теретне возове и за локомотивске возове.
Овај показатељ треба посебно да се утврђује и за возове за превоз путника, возове са празним путничким гарнитурама, возове за сопствене потребе и збирно за све врсте возова или према потребама анализа и захтевима, као и посебно према железничким превозницима.
4. Просечно растојање саобраћаја возова упоређује се са планираним просечним растојањем саобраћаја возова које се утврђује на основу материјала општег реда вожње.
5. Овај показатељ, по врстама возова и по железничким превозницима даје се у обрасцу “Поједини показатељи за возове“, а треба бити омогућено да се ови подаци селектују и анализирају једновремено и по различитим другим критеријумима (по појединим пругама, по појединим врстама пруга, врстама возова, врстама вуче).

Утврђивање оствареног нето и бруто рада**Члан 55.**

1. Утврђивање нето и бруто рада обухвата утврђивање обима реализованих нетотонских и брутотонских километара код возова према следећем:
 - код возова за превоз путника, локомотивских возова и возова са празним путничким гарнитурама утврђује се само остварени брутотонски километри
 - код теретних возова и возова за сопствене потребе утврђује се нетотонски километри и брутонски километри.Нетотонски километри код возова за превоз путника, локомотивских возова и возова са празним путничким гарнитурама се не утврђују.
2. Укупно остварени рад у брутонским километрима на мрежи или делу мреже представља збир остварених брутотонских километара код свих врста возова.
3. Утврђивање обима остварених нетотонских и брутотонских километара, као показатеља рада, мора обухватити:
 - утврђивање укупно остварених нетотонских и брутотонских километара свих врста возова на целој мрежи пруга јавне железничке инфраструктуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

- утврђивање остварених нетотонских и брутотонских километара по пругама при чему то мора бити омогућено како по појединим пругама тако и по појединим врстама пруга (магистралним, регионалним, локалним и манипулативним)
 - утврђивање остварених нетотонских и брутотонских километара по врстама возова
 - утврђивање остварених нетотонских и брутотонских километара по врстама вуче
 - утврђивање остварених нетотонских и брутотонских километара према железничким превозницима.
4. Утврђивање обима остварених нетотонских и брутотонских километара мора се вршити тако да се могу сачињавати различите анализе које подразумевају и једноремено секетовање података по различитим критеријумима.

Утврђивање врсте вуче код возова**Члан 56.**

1. У вези врсте вуче код возова потребно је утврђивати број и структуру возова који је саобраћао са аспекта врсте вуче код возова у смислу да ли је за вучу возова употребљавана електрична вуча или дизел вуча и на којим пругама.
2. У вези утврђивања врсте вуче код возова потребно је утврђивати и:
 - број возова на електрифицираним пругама који је саобраћао са електровучом,
 - број возова на електрифицираним пругама који је саобраћао са дизел вучом
 - број возова код којих је технолошки основано мењана врста вуче због преласка са електрифициране пруге на неелектрифицирану пругу односно обрнуто
 - број возова код којих је изузетно на електрифицираним пругама за вучу возова употребљавана дизел вуча.
3. Ови подаци утврђују се на основу дневног прегледа возова који су саобраћали и утврђује се према врстама возова али и укупно за све возове који су саобраћали, а према потребама посебно и по железничким превозницима.
Такође мора бити омогућено да се ови подаци селектују по врстама возова, по пругама или према врстама пруга.
4. Подаци о врстама вуче код возова утврђују се на обрасцу “Врста вуче код возова на подручју “Инфраструктура железнице Србије“ а.д. чији је узорак дат у Прилогу 24. Упутства. Овај образац штампа се на појединачним листовима формата А4.
5. За детаљније анализе утврђени подаци о врсти вуче код возова који су саобраћали упоређују се са подацима о планираним врстама вуче код возова према материјалу општег реда вожње.

Утврђивање закашњења возова**Члан 57.**

1. Утврђивање закашњења возова мора се вршити за сваки за сваки воз који је саобраћао на јавној железничкој инфраструктури којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д., односно морају се утврђивати одступања стварног саобраћаја воза у односу на ред вожње тог воза.
2. Утврђивање закашњења возова, као показатеља рада, мора обухватити:
 - утврђивање укупних закашњења свих врста возова на целој мрежи пруга јавне железничке инфраструктуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
 - утврђивање закашњења возова по пругама при чему то мора бити омогућено како по појединим пругама тако и по појединим врстама пруга (магистралним, регионалним, локалним и манипулативним)
 - утврђивање закашњења возова по врстама возова
 - утврђивање закашњења возова по врстама вуче
 - утврђивање закашњења возова према железничким превозницима.
3. Утврђивање закашњења возова обухвата и утврђивање узрока настанка закашњења возова при чему основно раздвајање узрока закашњења треба раздвајати закашњена настала одговорношћу управљача јавне железничке инфраструктуре и закашњена настала одговорношћу железничког превозника.
Закашњења настала одговорношћу управљача јавне железничке инфраструктуре морају бити детаљније утврђивана те анализирани узоци настанака тих закашњења (лагане вожње, сметње и кварови на инфраструктурним постројењима, неправилности у регулисању саобраћаја, затвори пруге, извођење радова на инфраструктурним постројењима, временске неприлике и непогоде, настанак несреће или незгоде, виша сила и слично).
4. Посебно морају бити анализирана закашњења возова и морају се утврђивати узроци у следећим случајевима:

(а) – код возова за превоз путника

- код међународних возова и даљинских возова у унутрашњем саобраћају ако су закашњења већа од 30 минута
- код путничких возова ако су закашњења већа од 15 минута

(б) – код теретних возова

- код међународних возова закашњења већа од 90 минута
- код теретних возова у унутрашњем саобраћају већа од 60 минута

(в) – код локомотивских возова и возова са празним путничким гарнитурама

- у оним случајевима када је закашњење локомотивског воза или воза са празном путнич-

ком гарнитуром имало директног утицаја на отпрему воза за превоз путника код којег је односно вучно возило или путничка гарнитура била у служби или закашњење је локомотивског воза имало утицаја на отпрему теретног воза.

5. Директор Сектора за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури мора испоставити саобраћајне примедбе у случајевима закашњања:
 - за закашњења возова већа од 15 минута чији узрок оперативно није могао бити јасно утврђен
 - за закашњења возова већа од 15 минута када је узрок насталог закашњења у пропустима железничких радника који су запослени у “Инфраструктура железнице Србије” а.д..
6. Организационе јединице оперативне службе дужне су да у вези закашњења возова воде евиденције и то:
 - појединачно за возове чији саобраћај су, према одредбама овог Упутства, дужне да прате, према пругама односно деловима пруга и према узроцима
 - глобално према основним врстама возова, у смислу возови за превоз путника и теретни возови.
7. Подаци о закашњењима возова који у себе укључују и узроке настанка закашњења обавезно морају свакодневно бити достављани и железничким превозницима који треба да да сагласност на презентоване податке.

Комерцијалне брзине возова**Члан 58.**

1. Комерцијалне брзине возова утврђује се посебно за возове за превоз путника и посебно за теретне возове.
2. Утврђивање комерцијалних брзина, као показатеља рада, осим по врстама возова мора обухватити:
 - утврђивање комерцијалних брзина возова по пругама при чему то мора бити омогућено како по појединим пругама тако и по појединим врстама пруга (магистралним, регионалним, локалним и манипулативним)
 - утврђивање комерцијалних брзина возова по врстама возова
 - утврђивање комерцијалних брзина возова по врстама вуче
 - утврђивање комерцијалних брзина возова према железничким превозницима
3. Анализа комерцијалних брзина возова мора обухватати и поређење стварно осварених комерцијалних брзина са комерцијалним брзинама возова који су предвиђене материјалом реда вожње.

Утврђивање броја теретних кола који се налази на подручју јавне железничке инфраструктуре**Члан 59.**

1. Централно оперативно одељење, на основу података које добија од подручних одељења за оперативне по-

словес, мора за сваки календарски дан утврдити број теретних кола који се налазио на подручју железничке инфраструктуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д. тако што се број теретних кола утврђује у 24.00 сати за протекли 24-сатни период односно дан.

2. Број теретних кола на подручју јавне железничке инфраструктуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д. у 24.00 сати обухвата број теретних кола утврђен на крају претходног дана који је:

- повећан за број теретних кола која су тог дана до 24.00 сати примљена од суседних железница, са индустријских железница, са индустријских колосека и из колских радионица примљена на подручје јавне железничке инфраструктуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
- смањен за број теретних кола која су тог дана до 24.00 сати предата суседним железницама, индустријским железницама, на индустријске колосеке и у колске радионице са подручја јавне железничке инфраструктуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д..

3. Подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци промет кола по службеним местима (пријем на мрежу и предаја са мреже) морају утврдити и предати Централном оперативном одељењу најкасније до 4.00 сати за претходни дан.

4. Централно оперативно одељење број теретних кола на подручју јавне железничке инфраструктуре којом управља “Инфраструктура железнице Србије” а.д. за претходни дан мора утврдити свакодневно до 6.00 сати.

5. Подручна одељења за оперативне послове и оперативни одсеци податке о броју пријемљених и предатих кола од других субјеката за своје подручје утврђују по станицама, субјектима и збирно на обрасцу “Промет теретних кола са другим субјектима на подручју одељења за оперативне послове” чији је узорак дат у Прилогу 25. овог Упутства.

6. Централно оперативно одељење податке о броју примљених и предатих кола од других субјеката по подручним одељењима за оперативне послове и оперативним одсецима субјектима и збирно на обрасцу “Промет теретних кола на подручју “Инфраструктура железнице Србије” а.д. чији је узорак дат у Прилогу 26. овог Упутства.

7. Обрасци који се односе на промет кола штампају се као појединачни листови формата А4.

Утврђивање неоствареног обима рада

Члан 60.

1. Централно оперативно одељење мора свакодневно утврдити и приказати неостварени обим рада који подразумева обим саобраћаја возова који је, кроз план саобраћаја возова, био планиран и могао је бити

реализован али није реализован због отказивања возова, распуштања возова, уведених транспортних ограничења проузрокованих захтевима железничких превозника или корисника превозних услуга, настанка несрећа или незгода и других разлога због којих је саобраћај био у прекиду или је извршаван у смањеном обиму односно није реализован саобраћај возова у складу са утврђеним планом саобраћаја возова.

2. Неостварени обим рада исказује се кроз следеће показатеље:

- број возова који није саобраћао
- број возова који је саобраћао на скраћеним релацијама
- број неостварених возних километара
- број неостварених нетонских километара
- број неостварених брутотонских километара

3. Подаци о неоствареном обиму рада дају се кроз дневни оперативни извештај.

Дневни оперативни извештај

Члан 61.

1. Централно оперативно одељење је у обавези да свакодневно за претходни календарски дан (период од 0.00 до 24.00 сати) саставља дневни оперативни извештај “Инфраструктура железнице Србије” а.д..

2. Дневни оперативни извештај мора садржати податке према следећем:

- број возова који је саобраћао по врстама возова и по железничким превозницима
- број возова који није саобраћао или је мењана релација саобраћаја, а њихов саобраћај је био планиран и то по врстама возова и по железничким превозницима
- број распуштених возова по врстама возова и по железничким превозницима
- показатељи рада и то: возни километри, нетонски километри, брутотонски километри, број теретних кола на мрежи, закашњење возова у поласку и закашњење возова на 100 возних километара
- карактеристична закашњења возова (возови за превоз путника више од 30 минута, а теретни возови више од 120 минута)
- подаци у вези несрећа, незгода, осталих неправилности и карактеристичних кварова.

3. Дневни оперативни извештај се доставља руководним органима стручних служби “Инфраструктура железнице Србије” и запосленима за које се то посебно одреди.

4. Дневни оперативни извештај се саставља у писаној форми у једном примерку који се чува у Централном оперативном одељењу, а свима заинтересованим се доставља електронском поштом у PDF формату.

5. Узорак обрасца “Дневни оперативни извештај” дат је у Прилогу 27. овог Упутства. Овај образац штампа се као појединачни образац формата А4.

VIII. ОСТАЛИ ПОСЛОВИ У ОПЕРАТИВНОЈ СЛУЖБИ

Контрола извршења реда вожње

Члан 62.

1. Контрола извршења реда вожње у оперативној служби врши се увидом у стварни графикон саобраћаја возова и утврђени план саобраћаја возова.
2. Контрола извршења реда вожње врши се прегледом стварног графика саобраћаја возова и притом се проверава и утврђује:
 - да ли су саобраћали сви возови који су утврђени планом саобраћаја возова
 - да ли је у регулисању саобраћаја поштован ранг возова
 - да ли су поштована возна времена и времена бављења возова
 - да ли је било и да ли су оправдани случајеви задржавања возова пред улазним или заштитним сигнаlima
 - да ли су остварене везе и сачекивања возова које су одређене одредбама Саобраћајно-транспортном упутству уз ред вожње, део А – Путнички саобраћај
 - да ли су кварови и сметње на сигнално-сигурносним уређајима, телекомуникационим потројењима или постројењима контактне мреже имали и колики је утицај био на редовитост саобраћаја
 - да ли је правилно поступано код затвора пруге и колосека односно да ли је било чекања возова и који су разлози таквих неправилности
 - да ли је правилно поступано у вези регулисања саобраћаја возова који су саобраћали са прекораченом дужином, код возова који су у свом саставу имали нарочите пошилке или војне транспорте
 - да ли је правилно поступано када су у питању распуштања возова
 - да ли је у случајевима настанка несреће или незгоде или у случајевима других прекида саобраћаја рационално поступано са возовима у смислу њиховог задржавања, отпреме помоћним превозним путем, да ли је помоћном возу обезбеђен највиши ранг.
3. Ако се прегледом стварног графика саобраћаја возова утврде прекорачена или продужена времена бављења појединих возова у службеним местима, а није извршено правдање тог продуженог бављења или се то не може закључити из стварног графика, а није предвиђено ни одредбама у вези веза и сачекивања у Саобраћајно-транспортном упутству уз ред вожње, део А – Путнички саобраћај, потребно је са односном станицом, утврдити разлоге таквог стања и зашто није уредно извршено правдање током вођења стварног графика саобраћаја возова.
4. Ако се прегледом стварног графика саобраћаја возова утврде продужена времена вожње или бављења на отвореној прузи код појединих возова, а није извршено правдање тог продуженог времена вожње или

бављења на отвореној прузи, потребно је, са железничким превозником, утврдити разлоге таквог стања и зашто није уредно извршено правдање током вођења стварног графика саобраћаја возова.

5. Уколико се из расположивих података из стварног графика саобраћаја не могу утврдити сва стања, временна или неки други подаци оперативна служба мора тражити детаљније податке и посебна објашњења од извршних служби “Инфраструктура железница Србије” а.д. или железничких превозника.
6. Послови контроле извршења реда вожње обављају се у подручним одељењима за оперативне послове. Ови послови не обављају се у оперативним одсецима већ те послове за подручје оперативних одсека обављају надлежна подручна одељења за оперативне послове.
7. У подручним одељењима за оперативне послове који у оквиру систематизације послова и радних задатака имају запосленог који се бави контролом извршења реда вожње, а у подручним одељењима за оперативне послове који немају систематизовано такво радно место ове послове обавља Шеф одељења за оперативне послове.
8. За уочене неправилности и неуредности Шеф одељења за оперативне послове мора испоставити саобраћајне примедбе оној организационој јединици којој припада запослени који је направио неправилност или неуредност. Ако се саобраћајне примедбе испостављају железничком превознику то се мора чинити преко Сектора за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури.
9. Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури има право да у појединим случајевима изврши накнадну контролу извршења реда вожње и правилно поступање у подручном одељењу за оперативне послове.

Преглед (ревизија) пропратних исправа воза

Члан 63.

1. Преглед (ревизија) пропратних исправа воза у оперативној служби се не врши за возове железничких превозника.
2. У подручним одељењима за оперативне послове преглед (ревизија) пропратних исправа воза врши се само за возове који су саобраћали за сопствене потребе, укључујући и возове који су саобраћали за сопствене потребе на подручју подређених оперативних одсека.
3. Преглед (ревизија) пропратних исправа воза обухвата преглед путног листа, теретнице, извештаја о саставу и кочењу воза, општих налога и других делова пропратних исправа воза и притом се проверава и утврђује:
 - да ли је воз у полазној станици правилно припремљен

- да ли је воз састављен по принципима саобраћајно-транспортног упутства уз ред вожње
 - да ли је воз правилно састављен у односу на уврштавање тешких и лаких кола, уврштавање нарочитих пошилака, уврштавања кола са опасним теретом и друго
 - да ли је маса, дужина и број осовина код воза у складу са материјалом реда вожње и општим прописима,
 - да ли је правилно утврђена коченост воза односно однос потребне и стварне кочне масе воза,
 - да ли је распоред дејствујућих кочница код воза правилан
 - број и кочна маса ручних и притврдних кочница код воза
 - да ли је правилно примењен одговарајући проценат кочења и услов за обезбеђење воза од самопокретања
 - да ли је правилно евидентирано извршење потпуне пробе кочница или скраћених проба кочница
 - да ли је правилно вршено задуживање налога у путном листу
 - да ли су правилно вршена правдања у одељку II путног листа
 - да ли су у путном листу правилно попуњени подаци у вези особља код воза
 - утврдити које су примедбе уписане у путном листу
 - да ли је путни лист правилно закључен.
4. Уколико се приликом прегледа пропратних исправа воза утврде одступања, проверавају се одобрење и сагласности којима је дозвољено извршено одступање од прописаних одредби или поступака.
5. “Инфраструктура железнице Србије” а.д. може прихватити да се врши преглед (ревизија) пропратних исправа воза ако неки железнички превозник то посебно захтева и ако “Инфраструктура железнице Србије” а.д. са тим железничким превозником ове послове посебно договори и уговори. У тим случајевима послови прегледа (ревизије) пропратних исправа воза врши се само за возове тог железничког превозника.
6. Преглед (ревизија) пропратних исправа воза за железничке превознике врши се на исти начин као и преглед (ревизија) пропратних исправа воза која се врши код возова за сопствене потребе.
7. Детаљније одредбе о поступцима са пропратним исправама воза железничких превозника, начинима указивања на неправилности, неуредности и пропусте или могућа угрожавања безбедности саобраћаја, одређују се и договарају са железничким превозником кроз уговор о обављању послова прегледа (ревизије) пропратних исправа воза за односног железничког превозника.
- У вези са тим, кроз уговор о обављању послова прегледа (ревизије) пропратних исправа воза за односног железничког превозника одређује се и место где ће се вршити преглед (ревизија) пропратних исправа воза, ко ће то вршити и други потребни детаљи.

8. Када се неправилности, неуредности и пропусти или могућа угрожавања безбедности саобраћаја утврде у пропратним исправама возова за сопствене потребе испостављају се саобраћајне примедбе оној организационој јединици чији запослени није правилно и прописно поступао.
9. У подручним одељењима за оперативне послове који у оквиру систематизације послова и радних задатака имају запосленог који се бави контролом извршења реда вожње, а у подручним одељењима за оперативне послове који немају систематизовано такво радно место ове послове обавља Шеф одељења за оперативне послове.

Послови у вези несрећа и незгода

Члан 64.

(а) – послови у вези истражних материјала

1. У подручним одељењима за оперативне послове сакупљају се сви иследни материјали за настале несреће и незгоде, врши се њихов преглед и провера уредности и комплетности материјала те се материјали даље прослеђују заинтересованим субјектима уз задржавање једног примерка истражног материјала.
2. Истражни материјали код којих се утврде недостаци, неправилности или неуредности враћају се комисији за истрагу ради отклањања тих недостатака, неправилности или неуредности.
3. У подручним одељењима за оперативне послове ове послове обављају:
 - запослени који се бави пословима у вези истрага несрећа, незгода или других појава којима се угрожава безбедност саобраћаја, ако су таква радна места систематизована у подручном одељењу за оперативне послове
 - Шеф одељења за оперативне послове, ако у подручном одељењу за оперативне послове нису систематизована радна места која се обављају пословима у вези истрага несрећа, незгода или других појава којима се угрожава безбедност саобраћаја.
4. У оперативним одсецима Пожаревац и Лапово ови послови се не обављају већ се ови послови извршавају у надлежним подручним одељењима за оперативне послове односно за оперативни одсек Пожаревац у Одељењу за оперативне послове Београд, а за оперативни одсек Лапово у Одељењу за оперативне послове Ниш.

(б) – послови у вези опреме за истражне комисије

5. У свим организационим јединицама оперативне службе мора се вршити стални надзор над опремом за рад истражних комисија која је додељена односној организационој јединици. Морају се предузимати мере да та опрема за рад истражних комисија сваког тренутка буде комплетна и у потпуности расположива за употребу (напуњене батерије ручне светиљке, електронског фотоапарата, диктафона, празна меморија

фотоапарата, атестирана опрема која подлеже периодичном атестирању и тако даље).

(в) – заједничке одредбе

- Детаљније одредбе о начинима извршења свих ових послова у вези несрећа и незгода прописане су одредбама Упутства о поступцима у случају настанка несрећа, незгода и других појава од значаја за безбедност железничког саобраћаја на подручју “Инфраструктура железнице Србије” а.д..

Дневне оперативне анализе

Члан 65.

- У свим организационим јединицама оперативне службе обавезно је да се сваког радног дана организују дневне оперативне анализе како би се представници свих заинтересованих стручних или извршних јединица “Инфраструктура железнице Србије” а.д. упознали са дневним стањем у извршењу саобраћаја и одредиле мере које треба спровести у наредном радном периоду.
- На дневним оперативним анализама морају посебно да се разматра следеће:
 - настале несреће и незгоде, случајеви угрожавања безбедности саобраћаја и мере које су предузете
 - редовитост саобраћаја возова и извршења реда вожње, са посебним освртом на узроке ремећења реда вожње односно разлога закашњења возова
 - обим извршеног рада и анализа појединих показатеља рада
 - распуштање возова и сметње при превозу
 - стања расположивости, кварови и сметње на инфраструктурним постројењима, посебно они који имају утицаја на безбедност и редовитост саобраћаја возова
 - стања расположивости, кварови и сметње на возним средствима који су имали утицаја на редовитост саобраћаја возова
 - неизвршени послови и обавезе из претходних периода
 - задаци за наредни период.
- Дневне оперативне анализе у Централном оперативном одељењу одржавају се сваког радног дана са почетком у 10.00 сати.
Дневне оперативне анализе у осталим организационим јединицама оперативне службе одржавају се у време које одреди Шеф подручног одељења за оперативне послове, односно за оперативне одсеке Шеф надређеног одељења за оперативне послове, при чему се одређују и места одржавања дневне оперативне анализе.
- У подручним одељењима за оперативне послове где не постоје услови за одржавање дневних оперативних анализа (просторне удаљености појединих служби,

ограничене могућности доласка и слично) потребно је да се уместо дневних оперативних анализа успостављају, у време које одреди Шеф подручног одељења за оперативне послове, телефонске консултације представника заинтересованих служби и делатности, путем којих се обавештавају о чињеничном стању и договарају мере које се морају предузимати у наредном периоду.

- У случајевима хитних потреба или нередовних ситуација може бити одређено да се дневне оперативне анализе одржавају и у дане викенда (суботе и недеље), дане државних празника или друге нерадне дане. Ово одређује Директор Сектора за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури.
- Са дневних оперативних анализа морају се сачињавати записници где се констатује који запослени су били на дневној оперативној анализи, која су отворена питања и проблеми и који су закључци донети односно обавезе дате појединим организационим јединицама. Ови записници се састављају само у електронском облику и то у PDF формату, а заинтересованима достављају електронском поштом.
Са записником из става првог ове тачке морају бити упознати руководни запослени на нивоу “Инфраструктура железнице Србије” а.д. односно на нивоу железничког чвора зависно на којем нивоу је дневна анализа одржавана.

Седмичне оперативне анализе

Члан 66.

- У свим организационим јединицама оперативне службе обавезно је да се сваког понедељка одржавају седмичне (недељне) анализе рада којима обавезно присуствују руководни радници припадајућих организационих јединица.
- На седмичним (недељним) оперативним анализама разматрају се иста питања као на дневним оперативним анализама али детаљније, комплексније и на нивоу целе седмице.
- Седмичне оперативне анализе у “Инфраструктура железнице Србије” а.д. одржавају се, по правилу, са почетком у 14.00 сати, а у железничким чворовима у време које одреди Шеф Секције за саобраћајне послове.
- Са седмичних (недељних) анализа састављају се записници у којима се дају потребни подаци којима се осликава оперативно функционисање чвора односно основни подаци о обиму и квалитету рада са закључцима и обавезама према организационим јединицама као и роковима за њихово извршење.
- У вези састављања и достављања записника са седмичних (недељних) анализа поступа се на истоветан начин као и са записницима са дневних оперативних анализа.

Периодичне анализе и извештаји**Члан 67.**

1. Централно оперативно одељење сачињава недељне, декадне, месечне, тромесечне, шестомесечне и годишње анализе ефеката рада возова те обима и квалитета рада оперативне службе. У овим анализама подаци се морају упоређивати најмање са истим подацима из претходне две године.
2. Стручне службе “Инфраструктура железнице Србије” а.д. могу одредити да се, периодично или према потребама, израђују и друге анализе, уколико за тим настану потребе, при чему се у тим случајевима мора ближе одредити садржај и детаљност тих анализа.
3. Све анализе се као извештаји достављају свим заинтересованим субјектима у “Инфраструктура железнице Србије” а.д. у писаном облику или путем електронске поште у PDF формату.
4. Периодичне анализе и разне извештаје које се израђују на нивоу оперативне службе и њених организационих јединица, организационе јединице оперативне службе не достављају субјектима изван “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
У случајевима када је то потребно, односно када се извештаји достављају субјектима изван “Инфраструктура железнице Србије” а.д., то чини Генерални директор “Инфраструктура железнице Србије” а.д..

Исправност података**Члан 68.**

1. У свим организационим јединицама оперативне службе мора се трајно посебна пажња обраћати на тачност и уредност вођења свих евиденција и бележника.
2. У случајевима да се уоче нетачности, нелогичности или било какве неисправности у подацима, подаци се морају проверавати и према потребама исправљати. Код исправљања података претходно уписане податке треба прецртати таласастом линијом тако да остану видљиви, а изнад прецртаних податка исписати исправне податке и то парафирати.
3. Пре издавања наређења или било каквих налога потребно је проверавати чињенично стање како би се издавала наређења која су правилна и у складу са прописима.
4. Ако се саопште подаци или изда наређење које не одговара чињеничном стању или које није у складу са прописима лице које је примило саопштење или наређење и уочило нетачности или неправилност дужно је да на то одмах укаже и тражи исправљање података.
Нетачно наређење се ни под којим условима не сме извршити па и ако се изда у писаном облику. Такво наређење се мора доставити Директору Сектора за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури ради решавања.

Посебна обавеза оперативне службе**Члан 69.**

1. Саобраћајни диспечери, старији диспечери, диспечери на ТК-пругама, главни диспечери и главни диспечер за превоз опасних роба су обавезни да сваку неправилност и неуредност у раду извршних јединица “Инфраструктура железнице Србије” а.д., као и за свако непоступање железничких превозника по налозима и захтевима оперативне службе евидентирају и захтевају утврђивање разлога и одговорности настанка.
2. За неправилности, неуредности у раду и немаран однос према вршењу послова оперативне службе морају се утврђивати узроци и разлози таквих стања, као и појединачна одговорност те предузимање мера за трајно отклањање неправилности и неуредности у раду.

Обавезе станица према оперативној служби**Члан 70.**

1. Станице у односу на оперативну службу имају обавезе да:
 - по одласку сваког воза обавесте надлежну организациону јединицу оперативне службе о времену одласка воза ради вођења података у стварном графикау саобраћаја возова
 - по отпреми воза из полазне станице односно станице промене састава анализу воза дају и надлежном подручном одељењу за оперативне послове односно оперативном одсеку
 - извештавају о свим неуредностима и одступањима, кваровима или сметњама, несрећама и незгодама, као и о свим другим дешавањима која имају или могу имати за последицу угрожавање безбедности и редовитости извршења саобраћаја возова, односно који захтевају и претпостављају потребу предузимања оперативних мера за уредно извршење саобраћаја возова
 - одмах и ажурно извршавају све налоге и задатке које изда надлежна организациона јединица оперативне службе и предузму све мере како би се наложено квалитетно и прописно извршило.
2. Сви подаци које станице морају давати организационим јединицама оперативне службе морају се давати сукцесивно и ажурно, према времену настанка и дешавања, а не са задршком, групно, једном у току смене или само при крају смене и слично.
3. Станице су одговорне за тачност података које дају.

IX. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ**Прелазне одредбе****Члан 71.**

1. Ово Упутство ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у Службеном гласнику Железнице Србије.

2. Ступањем на снагу овог Упутства престаје примена:

- Правилника о јединственој организацији и раду оперативне службе на Југословенским железницама 3 („Службени гласник ЗЈЖ“ бр. 5/90) који је у складу са одредбама члан 152. став 2. Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник Републике Србије“ бр. 104/13, 66/15 - др.закон и 92/15) Одлуком Одбора директора “Инфраструктура железница Србије“ а.д. бр. 4/2015-81-17 од 29.12.15. године прихваћен као интерни акт “Инфраструктура железница Србије“ а.д.
- Упутство о јединственој организацији и раду оперативне службе на подручју ЖТП “Београд“ (предмет бр. 1778 од 30.10.91. године) (“Службени гласник ЖТП Београд“ бр. 10/91)
- Наредба о појединим поступцима у вези оперативног планирања и оперативног регулисања саобраћаја (предмет бр. 15/08-1932 од 04.09.08. године, Сектор за саобраћајне послове)
- свих дописа, објашњања и тумачења у вези рада оперативне службе који су испостављени од правних претходника “Инфраструктура железница Србије“ а.д.

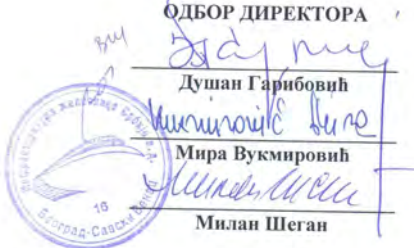
3. Рад и функционисање оперативне службе “Инфраструктура железнице Србије“ а.д. мора бити у свему

усаглашено са одредбама овог Упутства најкасније у року од три месеца од дана почетка примене овог Упутства.

Завршне одредбе**Члан 72.**

1. Поступак доношења измена и допуна овог Упутства истоветан је поступку доношења основног текста Упутства.
2. Ово Упутство објављује се и у електронском облику, у PDF формату, на службеној интернет страници “Инфраструктура железнице Србије“ а.д..
3. За тумачење овог Упутства надлежан је Одбор директора “Инфраструктура железнице Србије“ а.д..

ОДБОР ДИРЕКТОРА
Душан Гарибовић
Мира Вукмировић
Милан Шеган



ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ, ИСПРАВКЕ И ТУМАЧЕЊА

[illegible]

ПРИЛОГ 1.**ПРЕГЛЕД ПОДРУЧЈА ДЕЛОВАЊА ОРГАНИЗАЦИОНИХ ЈЕДИНИЦА ОПЕРАТИВНЕ СЛУЖБЕ
НА ПОДРУЧЈУ “ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ” А.Д.****1. ОДЕЉЕЊЕ ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ БЕОГРАД**

Одељење за оперативне послове Београд има надлежност над пругама и деловима пруга према следећем:

- Београд – Савски Мост - Нови Београд – Батајница - км 21+236 - (Нова Пазова)
- Београд – Ресник – Младеновац - Мала Плана – км 89+552 – (Велика Плана)
- Раковица – Распутница К/К1 - Јајинци - км 12+045 – (Бели Поток)
- Београд – Београд Дунав – Панчевачки Мост
- Београд Центар - Нови Београд
- Београд Центар – Распутница “Г”
- Београд Центар – Панчевачки Мост – Овча - км 15+247 – (Панчево главна станица)
- Београд Ранжирна – Распутница Б - Распутница К/К1 - Ресник
- Београд Ранжирна – Остружница – Батајница
- Београд Ранжирна – Распутница Р – Раковица
- Топчидер – Савски Мост
- Овча – Падинска Скела
- све остале везне пруге београдског чвора.

Одељење за оперативне послове Београд које је надређено Оперативном одсеку Пожаревац има надлежност и над пругама и деловима пруга према следећем:

- (Јајинци) - км 12+045 – Бели Поток – Мала Крсна
- Мала Крсна – Велико Орашје - км 41+625 – (Велика Плана)

Одељење за оперативне послове Београд које је надређено делу Оперативног одсека Лапово за део мреже северно од станице Лапово има надлежност и над деловима пруга односно пругама према следећем:

- (Мала Плана) – км 89+552 – Велика Плана - Лапово
- (Велико Орашје) - км 41+625 – Велика Плана
- Марковац – Свилајнац – Ресавица
- Распутница Лапово Варош – Лапово Ранжирна - Лапово

2. ОДЕЉЕЊЕ ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ РУМА

Одељење за оперативне послове Рума има надлежност над пругама и деловима пруга према следећем:

- (Батајница) - км 21+236 – Нова Пазова – Рума – Шид – км 121+950, државна граница – (Tovarnik, HŽ)
- (Инђија) – км 0+955 - Голубинци
- Стара Пазова - км 41+837 – (Инђија)
- Рума – Шабац – Доња Борина – Зворник Град
- Доња Борина – км 0+800, државна граница - (Zvornik Novi, ŽRS)
- Шид – Сремска Рача Нова – км 26+052, државна граница – (Dvorovi, ŽRS)

3. ОДЕЉЕЊЕ ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ НОВИ САД

Одељење за оперативне послове Нови Сад има надлежност над пругама и деловима пруга према следећем:

- (Стара Пазова) - км 41+837 – Инђија - Нови Сад – Врбас - км 121+328 (Јовћенац)
- Нови Сад – Нови Сад Ранжирна - Сајлово
- Нови Сад – Оджаци - Каравуково - км 75+724 – (Богојево)
- Каравуково – Бач
- Нови Сад – Римски Шанчеви - Фаркаждин – км 74+728 – (Орловат)
- Римски Шанчеви – Бечеј
- Гајдобра – Бачка Паланка
- Петроварадин – Беочин
- Врбас - км 66+005– (Бечеј)
- све остале везне пруге у оквиру новосадског железничког чвора

4. ОДЕЉЕЊЕ ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ СУБОТИЦА

Одељење за оперативне послове Суботица има надлежност над пругама и деловима пруга према следећем:

- (Врбас) – км 127+328 - Ловћенац – Суботица – км 184+582, државна граница – (Kelebia, MAV)
- (Erdut, HŽ) – км 41+076, државна граница – Богојево - Суботица
- Суботица – Хоргош – км 159+713, државна граница – (Roesce, MAV)
- Сомбор – Кула - км 36+713 – (Врбас)
- Суботица – Сента - км 38+188 – (Чока)
- Хоргош - Кањижа
- Сомбор – Апатин Фабрика
- Суботица – Суботица Фабрика
- све остале везне пруге у оквиру суботичког железничког чвора и на подручју триангле у Сенти

5. ОДЕЉЕЊЕ ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ ЗРЕЊАНИН

Одељење за оперативне послове Зрењанин има надлежност над пругама и деловима пруга према следећем:

- (Овча) – км 15+247 – Панчево главна станица – Вршац – км 98+314, државна граница – (Stamora Moravita, CFR)
- Панчево главна станица – Зрењанин – Кикинда – Банатско Велико Село - км 14+423, државна граница – (Jimbolia, CFR)
- Панчево главна станица – Панчево Војловица
- Банатско Милошево – Чока – км 38+188 – (Сента)
- Зрењанин – Сечан - Вршац – Бела Црква
- све остале везне пруге у оквиру зрењаниског и панчевачког железничког чвора као и на подручју триангле код Орловата

6. ОДЕЉЕЊЕ ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ ЗАЈЕЧАР

Одељење за оперативне послове Зајечар има надлежност над пругама и деловима пруга према следећем:

- (Црвени Крст) - км 3+735 – Матејевац – Зајечар – Прахово Пристаниште
- (Бродица) – км 178+052 – Мајданпек – Рготина – Распутница 2
- Распутница 1 – Распутница 3

7. ОДЕЉЕЊЕ ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ НИШ

Одељење за оперативне послове Ниш има надлежност над пругама и деловима пруга према следећем:

- (Грејач) - км 233+934 – Трупале – Ниш – Прешево – км 400+452, државна граница – (Tabanovci, MŽ)
- Ниш – Димитровград – км 103+930, државна граница – (Kalotina Zapad, BDŽ)
- Дољевац – Косаничка Рача - км 84+400
- Трупале – Ниш Ранжирна – Распутница Мост – Међурово
- Ниш Ранжирна – Црвени Крст
- Распутница Мост – Ниш
- све остале везне пруге у оквиру нишког железничког чвора

Одељење за оперативне послове Ниш које је надређено Оперативном одсеку Лапово за део мреже јужно од станице Лапово има надлежност и над деловима пруга односно пругама према следећем: према следећем:

- Лапово – Сталаћ – Грејач - км 233+934 – (Трупале)
- Параћин – Стари Поповац

8. ОДЕЉЕЊЕ ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ КРАЉЕВО

Одељење за оперативне послове Краљево има надлежност над пругама и деловима пруга према следећем:

- (Лапово) - км 0+905 – Баточина – Краљево – Рудница - км 162+584, административна линија – Лешак – Звечан - Косовска Митровица Север
- (Сталаћ) - км 1+000 – Дедина - Краљево – Драгачево - км 106+200 - (Пожега)

9. ОДЕЉЕЊЕ ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ ПОЖЕГА

Одељење за оперативне послове Пожега има надлежност над пругама и деловима пруга према следећем:

- (Ресник) - км 0+825 – Бела Река - Пожега – Врбница – км 287+438, државна граница – (Bijelo Polje, ŽICG)
- спојни колосек станице Пожега

10. ОПЕРАТИВНИ ОДСЕК ЛАПОВО

Оперативни одсек Лапово има надлежност над пругама и деловима пруга према следећем:

- Марковац – Ресавица
- Параћин – Стари Поповац

Оперативни одсек Лапово који је подређен Одељењу за оперативне послове Београд за део мреже северно од станице Лапово има ограничену надлежност и над деловима пруга односно пруга према следећем:

- (Мала Плана) – км 89+552 – Велика Плана - Лапово
- (Велико Орашје) - км 41+625 – Велика Плана
- Распутница Лапово Варош – Лапово Ранжирна - Лапово

Оперативни одсек Лапово који је подређен Одељењу за оперативне послове Ниш за део мреже јужно од станице Лапово има ограничену надлежност и над деловима пруга односно пруга према следећем:

- Лапово – Сталаћ – Грејач - км 233+934 – (Трупале)
- Распутница Ћуприја – Ћуприја - Параћин

11. ОПЕРАТИВНИ ОДСЕК ПОЖАРЕВАЦ

Оперативни одсек Пожаревац има надлежност над пругама и деловима пруга према следећем:

- Мала Крсна – Пожаревац – Бродица – км 178+052 – (Мајданпек)
- Смедерево - Мала Крсна

Оперативни одсек Пожаревац који је подређен Одељењу за оперативне послове Београд има ограничену надлежност и над пругама и деловима пруга према следећем:

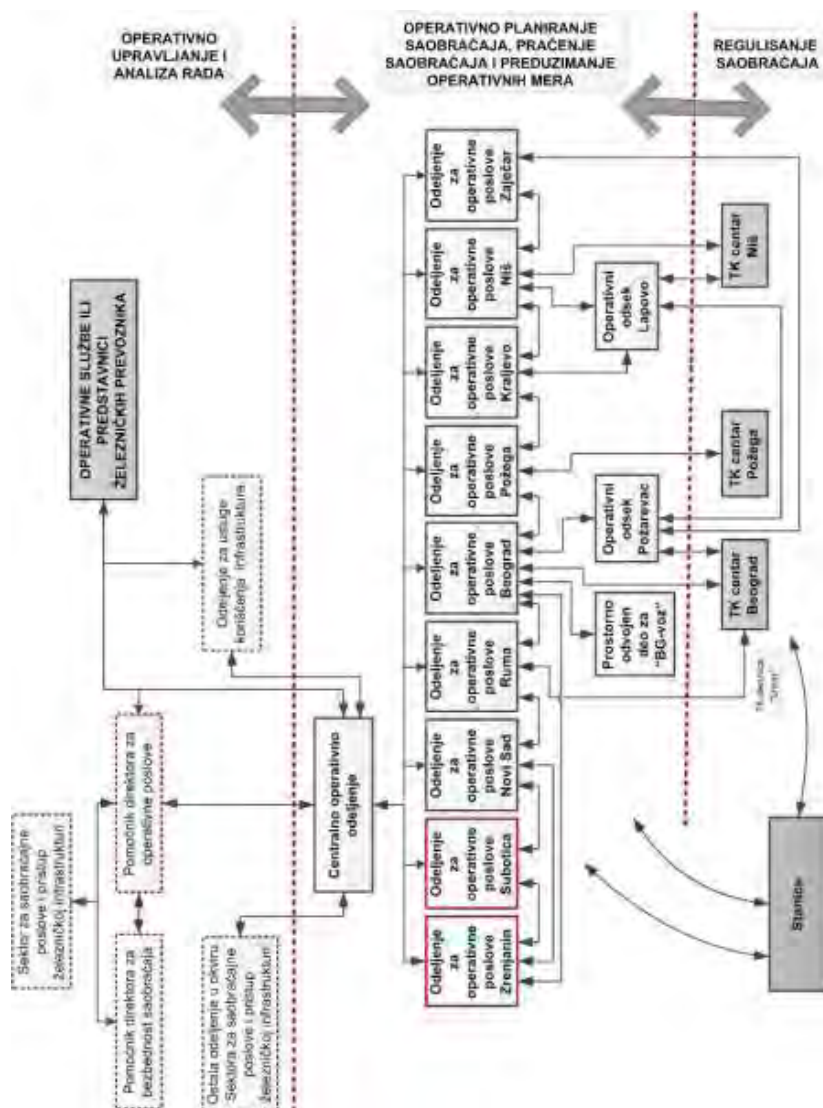
- (Јајинци) - км 12+045 – Бели Поток – Мала Крсна
- Мала Крсна – Велико Орашје - км 41+625 – (Велика Плана)

Легенда:

- **(Велика Плана)** – назив службеног места наведен италиком (косим) словима у загради значи да је то подручје искључиво
- **км 45+569** – стационажа која представља границу подручја надлежности организационе јединице оперативне службе

ПРИЛОГ 2.

**ОСНОВНИ ШЕМАТСКИ ПРИКАЗ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ОПЕРАТИВНЕ
СЛУЖБЕ И КОМУНИКАЦИЈА ИЗМЕЂУ ОРГАНИЗАЦИОНИХ
ЈЕДИНИЦА
НА ПОДРУЧЈУ “ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ А.Д.**



ПРИЛОГ 3.

**ПРЕГЛЕД ТЕЛЕФОНСКИХ ПРИКЉУЧАКА КОЈИМА РАСПОЛАЖУ ОРГАНИЗАЦИОНЕ ЈЕДИНИЦЕ
ОПЕРАТИВНЕ СЛУЖБЕ “ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ” А.Д.**

Организациона јединица оперативне службе	Радно место	Број телефонског прикључка на мрежи			Који телефони су укључени у регистрофон и који регистрофон
		ЖАТ	Фиксна мрежа	Мобилна мрежа	
Сектор за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури	Помоћник директора сектора за оперативне послове	899/321	011/3618271	064/8106446	-
Централно оперативно одељење	Начелник Централног оперативног одељења	899/2031	011/3618240	064/8106209	-
	Главни диспечер	899/2131 899/2030		064/8106210	-
	Главни диспечер за превоз опасних роба	899/16-40 899/16-41	011/2687-225	064/807-2956	-
	Шеф одељења	899/1421	011/2577043	064/8106212	-
Одељење за оперативне послове Београд	Старији диспечер	899/1041	011/2577171	064/8106213	ЖАТ и фиксна мрежа
	Саобраћајни диспечер	899/1541			
	Саобраћајни диспечер “БГ- воз”	899/5441	011/3616800	064/8162799	ЖАТ и фиксна мрежа
	ТК-деоница “ЈУГ 1”	899/1141	011/2577043	-	
	ТК-деоница “ЈУГ 2”	899/1241		-	
	ТК-деоница “Обилазна пруга”	896/131		-	
Одељење за оперативне послове Рума	ТК-деоница “Срем”	899/1341		-	
	Шеф одељења	855/374	022/4722223	064/8106223	-
	Старији диспечер	855/372		064/8106224	ЖАТ и фиксна мрежа
Одељење за оперативне	Шеф одељења	800/271	021/442184	064/8106221	-

послове Нови Сад	Старији диспечер	800/261 800/250		064/8106216	ЖАТ и фиксна мрежа
Одељење за оперативне послове Суботица	Шеф одељења	800/104	024/559460	064/8106216	-
	Старији диспечер	800/105		064/8106217	-
Одељење за оперативне послове Зрењанин	Шеф одељења	023/563930 ЖАТ 119	023/530924	064/8356673	-
	Старији диспечер	023/563930 ЖАТ 158		064/8106227	ЖАТ и мобилна мрежа
Одељење за оперативне послове Зајечар	Шеф одељења	/55/321	019/423133	064/8106234	-
	Старији диспечер	855/121	019/425999	064/8106235	-
Одељење за оперативне послове Ниш	Шеф одељења	888/321	018/4246778	064/8106237	ЖАТ и фиксна мрежа
	Старији диспечер	888/411	018/4249520	064/8106238	
	Саобраћајни диспечер	888/5040		064/8454617	
	ТК-деоница “Север”	888/470		-	
	ТК-деоница “Југ”	888/101		-	
		888/201 888/5031		-	
Одељење за оперативне послове Краљево	Шеф одељења	866/321	036/333227	064/8452580	Фиксна мрежа
	Старији диспечер	866/331	036/312089	064/8106242	
Одељење за оперативне послове Пожега	Шеф одељења	844/221	031/3816267	064/4106230	ЖАТ и фиксна мрежа
	Старији диспечер	844/231		064/8106231	
	ТК-деоница “Север”	888/241		-	
	ТК-деоница “Југ”	888/271		-	
Оперативни одсек Пожаревац	Старији диспечер	835/341	012/227357	064/8427087	-
	Саобраћајни диспечер	865/370		064/8106215	-
Оперативни одсек Лапово	Старији диспечер	877/380	034/850245	064/8452545	-
	Саобраћајни диспечер			064/8452551	-

ПРИЛОГ 4.

**НАДЛЕЖНОСТ ПОДРУЧНИХ ОДЕЉЕЊА ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ У ВЕЗИ ОПЕРАТИВНИХ
КОМУНИКАЦИЈА СА ОПЕРАТИВНИМ СЛУЖБАМА УПРАВЉАЧА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ
ЖЕЛЕЗНИЦА СУСЕДНИХ ДРЖАВА**

Организациона јединица оперативне “Инфраструктура железнице Србије” а.д.	Прелазна станица	Суседна железница	Оперативне службе управљача железничке инфраструктуре суседних железница	
			Телефонски број	е-маил адреса
Рума	Шид	ХЖ	Винковци: +385 32 308 928 Загреб: +385 1 3783331	vinkovacki@hrinfra.hr gl.dispecer.prometa@hrinfra.hr
	Брасина	ЖРС	Зворник Нови: +387 56 260 206	sarantihomir@hotmail.com
Суботица	Богојево	ХЖ	Винковци: +385 32 308 928 Загреб: +385 1 3783331	vinkovacki@hrinfra.hr gl.dispecer.prometa@hrinfra.hr
	Суботица Хоргош	МАН	Будапест: +361511 4458	beres.barna@mav.hu
Зрењанин	Киkinda	ЦФР	Јимболиа: +3590040256361079 Темисоара: +3590040723252269	cornelumiechit@yahoo.com -
	Вршац		Стамора Моравита: +3590040256397347	aexl3sz@yahoo.vom
Ниш	Димитровград	БДЖ	Софија: +4000359293232	st-dispsf@rail-infra.bg
	Прешево	МЖ	Скопје: +38922449200	-
Пожега	Врбница	ЖИЦГ	Подгорица: +382441269 ЖАТ веза 79-12-69	-

ПРИЛОГ 5.

**УЗОРАК ОБРАСЦА
“ПРАЋЕЊЕ САОБРАЋАЈА ВОЗОВА ЗА ПРЕВОЗ ПУТНИКА”**



Централно оперативно одељење

ПРАЋЕЊЕ САОБРАЋАЈА ВОЗОВА ЗА ПРЕВОЗ ПУТНИКА
ЗА ДАН _____

Смер: југ/исток – Београд – север/запад

(А) – РЕДОВИТОСТ САОБРАЋАЈА ВОЗОВА

Број воза	Станица	Време по реду вожње		Закашњење воза		Разлог одступања од реда вожње	Продужење времена		
		дол.	пол.	дол.	пол.		лагана вожња	дужа вожња	продужена биљења
410	Београд	-	21,20						
	Батајница	-	21,48						
	Стара Пазова	22,01	22,02						
	Рума	22,23	22,24						
	Шид	23,50	(0,25)						
340	Београд	-	21,50						
	Батајница	-	22,18						
	Стара Пазова	22,29	22,30						
	Нови Сад	23,14	23,18						
	Врбас	0,03	0,04						
	Суботица	1,39	(2,16)						

(Б) – ИЗОСТАЈАЊЕ ВОЗОВА КОЈИ СУ ТРЕБАЛИ ДА САОБРАЋАЈУ

Број воза	Железнички превозник	Релација изостајања	Разлог изостајања	Начин превоза путника	Напомене

ПРИЛОГ 6.

**УЗОРАК ОБРАСЦА
“ПРАЋЕЊЕ САОБРАЋАЈА ТЕРЕТНИХ ВОЗОВА”**



Централно оперативно одељење

ПРАЋЕЊЕ САОБРАЋАЈА ТЕРЕТНИХ ВОЗОВА
ЗА ДАН _____

Смер: север/запад – Београд – југ/исток

(А) – РЕДОВИТОСТ САОБРАЋАЈА ВОЗОВА

Број воза	Релација саобраћаја	Станица	Време по реду возње		Закашње ње воза		Разлог одступања од реда возње	Примедбе
			дол.	пол.	дол.	пол.		
42801		Шинд	(17,20)	19,20				
		Рума	-	20,14				
		Батајница	20,57	20,59				
		Београд Панжирна	22,02	-				
45623		Суботица	(19,41)	21,41				
		Врбас	23,48	0,12				
		Нови Сад Ранжирна	0,54	1,30				
		Батајница	3,01	3,13				
		Београд Ранжирна	4,08	-				

(Б) – ИЗОСТАЈАЊЕ ВОЗОВА КОЈИ СУ ТРЕБАЛИ ДА САОБРАЋАЈУ

Број воза	Железнички превозник	Релација изостајања	Разлог изостајања	Врста брута	Како ће бити отпремљено брута	Напомене

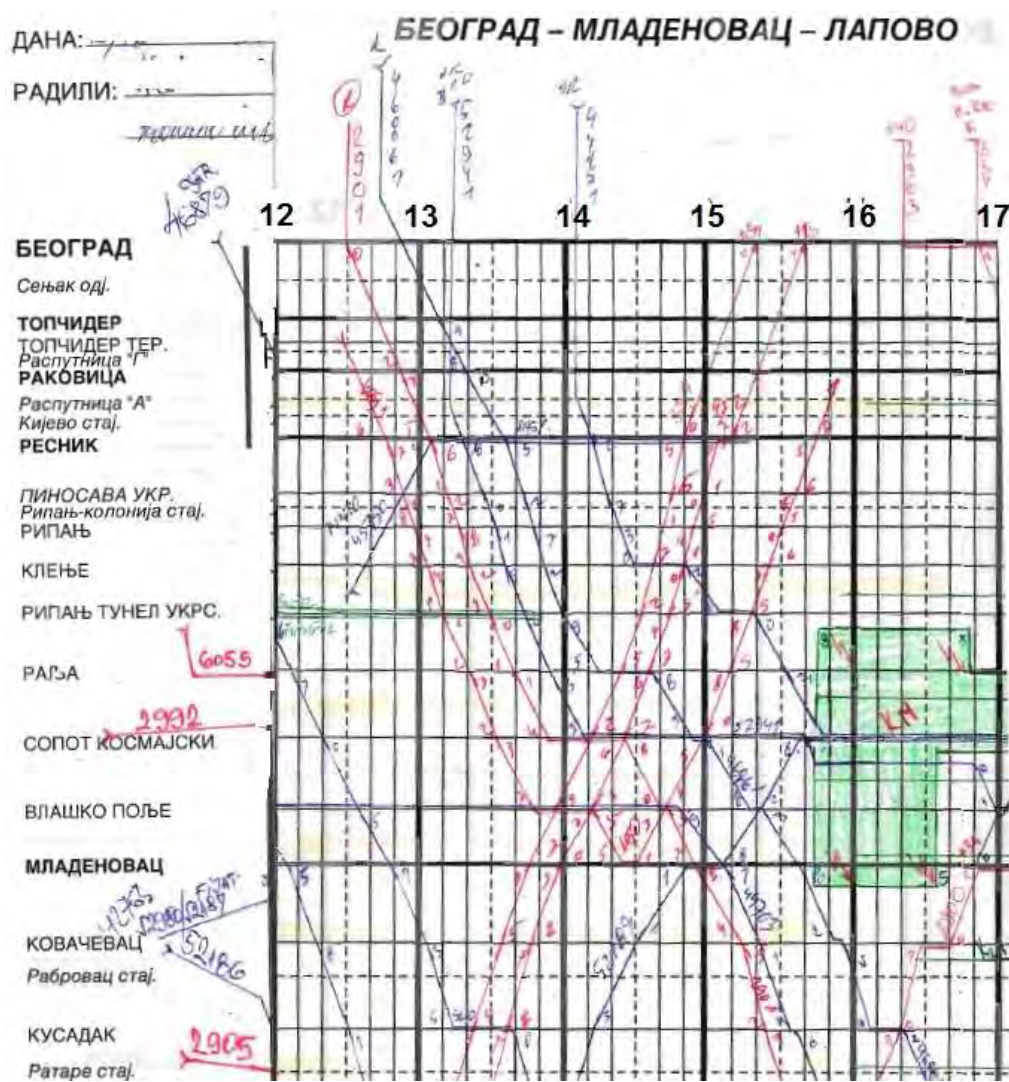
ПРИЛОГ 7.

ПРЕГЛЕД СТАНИЦА КОЈЕ СУ ОБАВЕЗНЕ ДА ДАЈУ ПОДАТКЕ
О МЕТЕОРОЛОШКИМ УСЛОВИМА

<i>Секција за саобраћајне послове</i>	<i>Станице која редовно треба да даје податке о метеоролошким условима</i>	<i>Примедбе</i>
Београд	Београд, Београд Ранжирна, Земун, Батајница, Овча, Ресник, Младеновац	
Рума	Стара Пазова, Рума, Шид, Шабац, Брасина	
Нови Сад	Нови Сад Ранжирна, Инђија, Врбас, Сремски Карловци, Оджаци, Римски Шанчеви	
Суботица	Бачка Топола, Суботица, Сента, Сомбор, Богојево	
Зрењанин	Ковачица, Зрењанин, Бечеј, Кикинда, Банатско Милошево	
Панчево	Панчево главна станица, Вршац,	
Пожаревац	Смедерево, Мала Крсна, Пожаревац	
Зајечар	Сврљиг, Књажевац, Зајечар, Прахово Пристаниште, Бор теретна, Мајданпек	
Ниш	Ниш Ранжирна, Лесковац, Ристовац, Бела Паланка, Димитровград, Прокупље	
Лапово	Велика Плана, Лапово Ранжирна, Сталаћ, Алексинац	
Краљево	Краљево, Крушевац, Чачак, Крагујевац, Рашка	
Ужице	Вреоци, Ваљево, Пожега, Ужице, Прибој, Пријепоље теретна, Врбница	
Косово Поље	Лешак, Звечан	

ПРИЛОГ 8.

ПРИМЕР ДЕЛА СТВАРНОГ ГРАФИКОНА САОБРАЋАЈА ВОЗОВА



ПРИЛОГ 9.

УЗОРАК ОБРАСЦА “ПРЕГЛЕД ОДРЕЂЕНИХ ЗАТВОРА ПРУГЕ“

Инфраструктура
компаније Србије п.д.

Организациона јединица _____

**ПРЕГЛЕД
ОДРЕЂЕНИХ ЗАТВОРА ПРУГА ИЛИ
КОЛОСЕКА**

Започет: _____ Завршен: _____

<i>Редни број</i>	<i>Део пруге који се затвара за саобраћај (међустанично растојање, службено место)</i>	<i>Детаљнији подаци о месту затвора пруге или колосека</i>	<i>Разлог затварања пруге или колосека (врста радова)</i>	<i>Датум и време трајања затвора или колосекан</i>	<i>Телеграм који је одређен затвор пруге</i>		<i>Напомене</i>
					<i>број</i>	<i>датум</i>	

ПРИЛОГ 10.

УЗОРАК ОБРАСЦА
“ПРЕГЛЕД ПОДАТАКА О НАСТАЛИМ НЕСРЕЋАМА ИЛИ НЕЗГОДАМА”



Организациона јединица _____

**ПРЕГЛЕД
ПОДАТАКА О НАСТАЛИМ НЕСРЕЋАМА И
НЕЗГОДАМА НА ПОДРУЧЈУ**

Започет: _____ Завршен: _____

Дана _____ у _____ сати организациона јединица _____ је _____ пријавила следеће:		
Врста несреће или незгоде		
Време настанка	датум	
	сат и минут	
Место настанка	назив пруга	
	километарски положај	
	међустанично растојање или назив службеног места	
Воз или возови који су учествовали	бројеви возова	
	железнички превозници	
	бројеви вучних возила и власништво	
	бројеви вучених возила и власништво	
Опис несреће или незгоде		
Истражна комисија	ниво истражује комисије	
	време активирања комисије	
	време доласка комисије на место несреће или незгоде	
	време завршетка рада	

Обавештавање у вези настале несреће или незгоде	запослени у “Инфраструктури железнице Србије“ а.д. који су обавештени	
	време обавештавања запослених	
	обавештавање железничких превозника	
	време обавештавања железничких превозника	
Последице несреће или незгоде	усмрћена лица	
	повређена лица	
	трајање прекида саобраћаја	
	основни опис настале материјалне штете на инфраструктурним постројењима	
	основни опис настале материјалне штете на возним средствима и власништво тих возних средстава	
	закашњења возова	
	преглед возова отпремљених помоћним превозним путем	
	преглед отказаних возова	
Употреба помоћног воза	време тражења	
	који се помоћни воз активира	
	време покретања	
	време доласка на место интервенције	
	интервенција почета	
	интервенција завршена	
	време одласка помоћног воза са места интервенције	
	време повратка у домицил	
Остала употребљена механизација	врста механизације	
	коме припада	
	трајање ангажовања	
Напомене и примедбе		

ПРИЛОГ 11.

УЗОРАК ОБРАСЦА “ПРЕГЛЕД РАСПУШТЕНИХ ВОЗОВА“



Организациона јединица _____

ПРЕГЛЕД
РАСПУШТЕНИХ ВОЗОВА НА ПОДРУЧЈУ

Започет: _____ Завршен: _____

[illegible]

ПРИЛОГ 13.

УЗОРАК ОБРАСЦА “ДНЕВНИК ДИСПЕЧЕРСКИХ НАРЕЂЕЊА”



Организациона јединица _____

Д Н Е В Н И К
ДИСПЕЧЕРСКИХ НАРЕЂЕЊА

Започет: _____ Завршен: _____

Датум	Време	Предаја диспечерског наређења			Пријем диспечерског наређења		
		Јединица којој се даје	Број предаје	Садржај диспечерског наређења	Име и презиме	Јединица од које се прима	Број пријема

ПРИЛОГ 15.

УЗОРАК ОБРАСЦА
“БЕЛЕЖНИК ГЛАВНОГ ДИСПЕЧЕРА”



Централно оперативно одељење

БЕЛЕЖНИК ГЛАВНОГ ДИСПЕЧЕРА
ЗА РАДНУ СИТУАЦИЈУ ДАНА _____ У ПЕРИОДУ ОД ____ ДО ____ САТИ

ЗАТВОРИ ПРУГА И КОЛОСЕКА					
<i>(а) – предвиђени затвори пруга</i>					
Број и датум телеграма	Између службених места	Планирано време затвора	Остварено време затвора	Поремећаји у саобраћају возова	Примедбе
<i>(б) – непредвиђени (оперативно одобрени) затвори пруга</i>					
На чији захтев се одобрава	Између службених места	Планирано време затвора	Остварено време затвора	Поремећаји у саобраћају возова	Примедбе

МЕЂУНАРОДНИ ТЕРЕТНИ САОБРАЋАЈ					
Прелазна станица	Улаз	Изназ	<i>Карго возови</i>		
Суботица (МAB)			<i>смер</i>	<i>број возова</i>	
Богојево (ХЖ)			север – југ		
Кикинда (ЦФР)			север Београд		
Вршац (ЦФР)			Београд – југ		
Димитровград (БДЖ)			југ – север		
Прешево (МЖ)			југ – Београд		
Ђенерал Јанковић (МЖ)			Београд – север		
Пријеполје Теретна			УКУПНО КАРГО ВОЗОВА		
Шид (ХЖ)					
Брасина (ЖРС)					
УКУПНО					

1. ОДЕЉЕЊЕ ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ БЕОГРАД						
Саобраћај возова						
Релације	Планиран и возови	Саобраћају возови	Отказани возови	Распуштени возови	Диспозиције за возове	Примедбе
Београд – Рума – Шид						
Шид – Рума – Београд						

Београд – Нови сад – Суботица							
Суботица – Нови сад – Београд							
Београд – Панчево							
Панчево – Београд							
Београд- Мала Крсна							
Мала Крсна – Београд							
Београд – Младеновац- Лапово							
Лапово – Младеновац - Београд							
Београд – Пожега							
Пожега - Београд							
Чвор Београд							
				Стање на инфраструктурним постројењима		Распуштени возови	
						Станица	воз
							број кола
Предузимање оперативних мера							
2. ОДЕЉЕЊЕ ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ РУМА							
Саобраћај возова							
Релације	Планирани возови		Саобраћају возови		Отказани возови	Распуштени возови	Диспозиције за возове
Рума – Шид							
Рума – Београд							
Шид - Товарник							
Рума – Зворник							
Рума – Нови Сад							
Размена са суседним железницама				Стање на инфраструктурним постројењима		Распуштени возови	
Прелазна станица		реализација		најава			
		воз.	кола	воз.	кола	Станица	воз
Шид (ХЖ)	улаз						
	излаз						
Брасина (ЖРС)	улаз						
	излаз						
Предузимање оперативних мера							
3. ОДЕЉЕЊЕ ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ НОВИ САД							
Саобраћај возова							
Релације	Планиран	Саобраћају	Отказани	Распуштени	Диспозиције	Примедбе	

Кикинда- Суботица								
Суботица - Кикинда								
Бела Црква - Вршац – Зрењанин								
Зрењанин – Вршац – Бела Црква								
чвор Панчево								
Размена са суседним железницама			Стање на инфраструктурним постројењима			Распуштени возови		
Прелазна станица	реализација		најава			Станица		
	воз.	кола	воз.	кола				
Вршац (ЦФР)	улаз							
	излаз							
Кикинда (ЦФР)	улаз							
	излаз							
Хоргош (МАН)	улаз							
	излаз							
Предузимање оперативних мера								
6. ОПЕРАТИВНИ ОДСЕК ПОЖАРЕВАЦ								
Саобраћај возова								
Релације	Планиран и возови	Саобраћају возови	Отказани возови	Распуштени возови	Диспозиције за возове	Примедбе		
Смедерево – Мала Крсна								
Мала Крсна - Смедерево								
Мала Крсна – Пожаревац - Мајданпек								
Мајданпек – Пожаревац – Мала Крсна								
МалаКрсна – Лапово								
Лапово – Мала Крсна								
			Стање на инфраструктурним постројењима			Распуштени возови		
						Станица		
						воз		
						број кола		
Предузимање оперативних мера								
7. ОДЕЉЕЊЕ ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ ЗАЈЕЧАР								
Саобраћај возова								
Релације	Планиран и возови	Саобраћају возови	Отказани возови	Распуштени возови	Диспозиције за возове	Примедбе		
Зајечар – Ниш								

Ниш – Зајечар							
Зајечар Прахово							
Пристаниште Прахово							
Пристаниште - Зајечар							
Зајечар- Мајданпек							
Мајданпек – Зајечар							
Бор Теретна – Прахово							
Прахово – Бор Теретна							
				Стање на инфраструктурним постројењима		Распуштени возови	
						Стани ца	воз
							број кола
Предузимање оперативних мера							
8. ОДЕЉЕЊЕ ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ НИШ							
Саобраћај возова							
Релације	Планиран и возови	Саобраћај у возови	Отказани возови	Распуштени возови	Диспозициј е за возове	Примедбе	
Ниш – Прешево							
Прешево – Ниш							
Ниш – Димитровград							
Димитровград – Ниш							
Ниш – Куршумлија							
Куршумлија – Ниш							
Ниш – Лапово							
Лапово – Ниш							
Ћвор Ниш							
Размена са суседним железницама				Стање на инфраструктурним постројењима		Распуштени возови	
Прелазна станица	реализација		најава			Стани ца	воз
	воз.	кола	воз.	кола			
Прешево (МЖ)	улаз						
	излаз						
Димитровг рад (БДЖ)	улаз						
	излаз						
Предузимање оперативних мера							
9. ОПЕРАТИВНИ ОДСЕК ЛАПОВО							
Саобраћај возова							

ПРИЛОГ 17.

УЗОРАК ОБРАСЦА “ЕВИДЕНЦИЈА О ПРАЋЕЊУ КОЛА ТОВАРЕНИХ ОПАСНИМ ТЕРЕТОМ НА ПОДРУЧЈУ ОДЕЉЕЊА ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ



Организациона јединица _____

Е В И Д Е Н Ц И Ј А
ПРАЋЕЊА КОЛА ТОВАРЕНИХ ОПАСНИМ ТЕРЕТОМ НА ПОДРУЧЈУ
ОДЕЉЕЊА ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ _____

Започета: _____ са ОМ број _____

Завршена: _____ са ОМ број _____

[illegible]

ПРИЛОГ 18.

УЗОРАК ОБРАСЦА
“ДНЕВНИ ПРЕГЛЕД ВОЗОВА КОЈИ СУ САОБРАЋАЛИ”

БРОЈ ВОЗА ПО МАТЕРИЈАЛУ РЕДА ВОЖЊЕ		наводе се возови према растућем редоследу бројева → → → → →						
Подаци према материјалу општег реда вожње	релација саобраћаја							
	редовитост саобраћаја							
	планирана маса воза							
	планирана дужина воза							
	врста вуче код воза							
Подаци према стварној реализацији саобраћаја	код воза из “ЖИИС”-а							
	стварна релација саобраћаја							
	да ли воз саобраћа на планирани дан							
	железнички превозник							
	време поласка воза из полазне станице							
	време доласка воза у крајњу станицу							
	закашњење воза	у полазној станици						
		у крајњој станици						
		на 100 возних километара						
	врста вуче код воза	да ли је мењана у односу на ред вожње						
		на којим деловима превозног пута је мењана вуча						
	чворови на превозном путу	број чворова						
		називи чворова						
	стварна бруто маса воза							
	стварна нето маса воза							
	дужина воза	у метрима						
		у броју кола						
		у осовинама						
	број осовина товарних кола							
	број осовина празних кола							
	остварени возни километри	укупно на целом превозном путу						
		делимично по пругама						
		са електровучом						
са дизел вучом								
остварени брутотонски киломатари	укупно на целом превозном путу							
	делимично по пругама							
	са електровучом							
	са дизел вучом							
остварени	укупно на целом							

	нетонски киломатари	превозном путу							
		делимично по пругама							
		са електровучом							
		са дизел вучом							
	посебност код воза								
Напомене и примедбе									

ПРИЛОГ 19

УЗОРАК ОБРАСЦА
“ДНЕВНИ ИЗВЕШТАЈ О САОБРАЋАЈУ ЛОКАЛНИХ ПУТНИЧКИХ
ВОЗОВА ИЗ СИСТЕМА ГРАДСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ “БГ-ВОЗ”



Одељење за оперативне послове Београд

ДНЕВНИ ИЗВЕШТАЈ О САОБРАЋАЈУ ЛОКАЛНИХ
ПУТНИЧКИХ ВОЗОВА ИЗ СИСТЕМА ГРАДСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ
“БГ-ВОЗ” ЗА ДАН _____

(а) – број остварених полазака и возних километара

Редни број	Релација саобраћаја возова	Број остварених полазака	Растојање	Број возних километара
1.				
2.				
3.				
4.				
Укупно				

(б) – закашњења возова

Редни број	Број воза	Закашњење	
		Минута	Узрок
1.			
2.			
3.			
Укупно			

(ц) – изостали поласци

Редни број	Број воза	Релација изостанка из саобраћаја	Узрок
1.			
2.			
3.			
Укупно из саобраћаја изостало возова			

(д) – дефекти електромоторних гаритура

Редни број	Број воза	Број електромоторне гарнитуре која је дефектирала	Место дефекта електромоторне гарнитуре
1.			
2.			
3.			
Укупно дефектирало електромоторних гаритура			

ПРИЛОГ 21. – УЗОРАК ОБРАСЦА УКУПНИ ЕФЕКАТ РАДА ВОЗОВА ЗА “ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ”
А.Д.

УКУПНИ ЕФЕКАТ РАДА ВОЗОВА ЗА “ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ А.Д.
ЗА ДАН _____

[illegible]

ПРИЛОГ 22.

УЗОРАК ОБРАСЦА
“БРОЈ И ВРСТЕ ВОЗОВА КОЈИ СУ САОБРАЋАЛИ”

 БРОЈ И ВРСТЕ ВОЗОВА КОЈИ СУ САОБРАЋАЛИ НА ПОДРУЧЈУ _____ У ПЕРИОДУ _____						
<i>Железнички превозник</i>	<i>Возови за превоз путника</i>	<i>Терет ни возови</i>	<i>Локомотивс ки возови</i>	<i>Возови са празним путничким гарнитурама</i>	<i>Возови за сопствен е потребе</i>	<i>Укупно</i>
“Србија воз“ а.д.						
“Србија карго“ а.д.						
“Инфраструк тура железнице Србије“ а.д.						
Свега						

Б. ПРЕГЛЕД РЕДОВНИХ ВОЗОВА КОЈИ НИСУ САОБРАЋАЛИ

<i>Врста воза</i>	<i>Број воза</i>	<i>Железнички превозник</i>	<i>Разлог изостанка из саобраћаја</i>
Редовни возови за превоз путника			
Редовни теретни возови			

ПРИЛОГ 23.

УЗОРАК ОБРАСЦА
“ПОЈЕДИНИ ПОКАЗАТЕЉИ ЗА ВОЗОВЕ”

						
ПОЈЕДИНИ ПОКАЗАТЕЉИ ЗА ВОЗОВЕ						
ПРОСЕЧНА БРУТО МАСА ВОЗОВА						
Железнички превозник	Возови за превоз путника	Теретни возови	Локомотивски возови	Возови са празним путничким гарнитурама	Возови за сопствене потребе	Укупно
“Србија воз” а.д.						
“Србија карго” а.д.						
“Инфраструктура железнице Србије” а.д.						
Свега						
ПРОСЕЧНА ДУЖИНА ВОЗОВА (а) - у метрима						
Железнички превозник	Возови за превоз путника	Теретни возови	Локомотивски возови	Возови са празним путничким гарнитурама	Возови за сопствене потребе	Укупно
“Србија воз” а.д.						
“Србија карго” а.д.						
“Инфраструктура железнице Србије” а.д.						
Свега						
(б) - у броју кола						
“Србија воз” а.д.						
“Србија карго” а.д.						
“Инфраструктура железнице Србије” а.д.						
Свега						
(ц) - у броју осовина						
“Србија воз” а.д.						
“Србија карго” а.д.						
“Инфраструктура железнице Србије” а.д.						
Свега						
ПРОСЕЧНА РАСТОЈАЊА САОБРАЋАЈА ВОЗОВА						
Железнички превозник	Возови за превоз путника	Теретни возови	Локомотивски возови	Возови са празним путничким гарнитурама	Возови за сопствене потребе	Укупно
“Србија воз” а.д.						
“Србија карго” а.д.						

“Инфраструктура железнице Србије“ а.д.						
Свега						
ПРОСЕЧНА БРУТО МАСА ВОЗОВА						
<i>Железнички превозник</i>	<i>Возови за превоз путника</i>	<i>Теретни возови</i>	<i>Локомотивс ки возови</i>	<i>Возови са празним путничким гарнитурама</i>	<i>Возови за сопствене потребе</i>	<i>Укупно</i>
“Србија воз“ а.д.						
“Србија карго“ а.д.						
“Инфраструктура железнице Србије“ а.д.						
Свега						
ПРОСЕЧНА НЕТО МАСА ВОЗОВА						
<i>Железнички превозник</i>	<i>Возови за превоз путника</i>	<i>Теретни возови</i>	<i>Локомотивс ки возови</i>	<i>Возови са празним путничким гарнитурама</i>	<i>Возови за сопствене потребе</i>	<i>Укупно</i>
“Србија воз“ а.д.						
“Србија карго“ а.д.						
“Инфраструктура железнице Србије“ а.д.						
Свега						

ПРИЛОГ 24.

УЗОРАК ОБРАСЦА
“ВРСТА ВУЧЕ КОД ВОЗОВА НА ПОДРУЧЈУ “ИНФРАСТРУКТУРА
ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ А.Д.

 ВРСТА ВУЧЕ КОД ВОЗОВА НА ПОДРУЧЈУ “ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ а.д. ЗА ДАН _____						
<i>Врста возова</i>	<i>Електрифицирана пруга</i>		<i>Неелектрифицирана пруга</i>	<i>Вуча међана у складу са опремљеношћу пруге</i>	<i>На електрифицираној прузи изузетно дизел вуча</i>	<i>Укупно</i>
	<i>електро вуча</i>	<i>дизел вуча</i>	<i>дизел вуча</i>			
Возови за превоз путника						
Теретни возови						
Локомотивски возови						
Возови са празним путничким гарнитурама						
Возови за сопствене потребе						
Свега						

ПРИЛОГ 25.

УЗОРАК ОБРАСЦА
“ПРОМЕТ ТЕРЕТНИХ КОЛА СА ДРУГИМ СУБЈЕКТИМА НА ПОДРУЧЈУ
ОДЕЉЕЊА ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ“

								
ПРОМЕТ ТЕРЕТНИХ КОЛА СА ДРУГИМ СУБЈЕКТИМА НА ПОДРУЧЈУ ОДЕЉЕЊА ЗА ОПЕРАТИВНЕ ПОСЛОВЕ _____ ЗА ДАН _____								
<i>Промет кола</i>		<i>Станице</i>						Укупно кола
ПРЕДАЈА КОЛА	суседним железницама							
	индустријским железницама							
	индустријским колсосцима							
	колским радионицама							
	Свега							
ПРИЈЕМ КОЛА	од суседних железница							
	са индустријских железница							
	са индустријских колсока							
	из колских радионица							
	Свега							
САЛДО								

ПРИЛОГ 26.

УЗОРАК ОБРАСЦА
“ПРОМЕТ ТЕРЕТНИХ КОЛА СА ДРУГИМ СУБЈЕКТИМА НА ПОДРУЧЈУ
“ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ А.Д.

 ПРОМЕТ ТЕРЕТНИХ КОЛА СА ДРУГИМ СУБЈЕКТИМА НА ПОДРУЧЈУ “ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ А.Д. ЗА ДАН _____								
Промет кола		Подручно одељење за оперативне послове						Укупно кола
БРОЈ ТЕРЕТНИХ КОЛА ПРЕТХОДНОГ ДАНА ⇒								
ПРЕДАЈА КОЛА	суседним железницама							
	индустријским железницама							
	индустријским колосцима							
	колским радионицама							
	Свега							
ПРИЈЕМ КОЛА	од суседних железница							
	са индустријских железница							
	са индустријских колсоека							
	из колских радионица							
	Свега							
САЛДО								
БРОЈ ТЕРЕТНИХ КОЛА НА МРЕЖИ “ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ ЗА ДАН _____ ⇒								

ПРИЛОГ 27.

УЗОРАК ОБРАСЦА
“ДНЕВНИ ОПЕРАТИВНИ ИЗВЕШТАЈ”

 Централно оперативно одељење ДНЕВНИ ОПЕРАТИВНИ ИЗВЕШТАЈ ЗА ДАН _____						
САОБРАЋАЈ ВОЗОВА						
Железнички превозник	Број возова који је саобраћао					Укупно
	Возови за превоз путника	Теретни возови	Локомотивски возови	Возови са празним путничким гарнитурама	Возови за сопствене потребе	
“Србија воз” а.д.						
“Србија карго” а.д.						
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.						
Укупно						
Број возова који је био планиран, а није саобраћао / мењана релација						
“Србија воз” а.д.	/	/	/	/	/	/
“Србија карго” а.д.	/	/	/	/	/	/
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.	/	/	/	/	/	/
Укупно	/	/	/	/	/	/
Број распуштених возова						
“Србија воз” а.д.						
“Србија карго” а.д.						
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.						
Укупно						
ПОКАЗАТЕЉИ РАДА						
		Возови за превоз путника	Теретни возови	Остали возови	Укупно	
Возни километри						
Брутотонски километри						
Нетотонски километри						
Комерцијална брзина						
Број теретних кола на мрежи						
Просећно закашњене возова	у поласку					
	на 100 воз. км					
КАРАКТЕРИСТИЧНА ЗАКАШЊЕЊА ВОЗОВА (возови за превоз путника више од 30 минута, а теретни возови више од 120 минута)						
ПРЕГЛЕД НЕСРЕЋА, НЕЗГОДА, ОСТАЛИХ НЕПРАВИЛНОСТИ И КАРАКТЕРИСТИЧНИХ КВАРОВА						