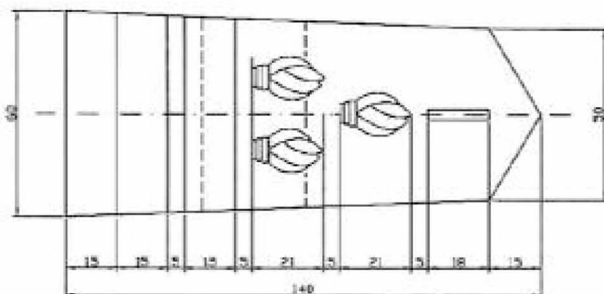
ВАТРОГАСАЦ
ПРИПРАВНИК

ВАТРОГАСАЦ

КОМАНДИР
ОДЕЉЕЊАЗАМЈЕНИК
КОМАНДИРА
ВОДА**245**

На основу члана 5. став 2. Закона о Жељезницама Републике Српске ("Службени гласник Републике Српске", бр. 58/01 и 101/03) и члана 58. Закона о министарствима ("Службени гласник Републике Српске", број 70/02), министар саобраћаја и веза доноси

ПРАВИЛНИК**О КОЧНИЦАМА ЖЕЉЕЗНИЧКИХ ВОЗИЛА (231)****I - ОПШТЕ ОДРЕДБЕ****Предмет овог правилника****Члан 1.**

1. Овај правилник садржи одредбе о кочницама и кочењу возова, возила и маневарских састава у Жељезницама Републике Српске (у даљем тексту: ЖРС) којима се обезбјеђује техничко и технолошко јединство у области кочне технике, а у складу с обавезама ЖРС у унутрашњем и међународном жељезничком саобраћају.

2. Кочнице и кочна опрема жељезничких возила предвиђени овим правилником морају одговарати прописима УИЦ, стандардима ЈУС, интерним Ж стандардима и другим техничким прописима који се односе на жељезничка возила и којима се обезбјеђује техничко јединство жељезнице.

Примјена овог правилника**Члан 2.**

1. Одредбе овог правилника примјењиваће се код свих врста и типова жељезничких возила уврштених под бро-

јем 44 ЖРС приликом израде нових и реконструкције постојећих возила, као и израде, експлоатације и одржавања кочних уређаја на територији Републике Српске.

2. Особље које ради на експлоатацији и одржавању кочница мора увијек поступати тако да сигурност саобраћаја не доведе у питање, без обзира на околности под којима обавља послове.

Задатак кочница**Члан 3.**

1. Кочнице имају задатак да смање брзину, односно да зауставе возила у покрету на прописаном зауставном путу, као и да осигурају возила од самопокретања.

2. Кочно дејство остварује се на сљедеће начине:

- притиском кочних уметака на точкове или дискове код ручних и ваздушних кочница, при чему се кинетичка енергија возила или воза претвара у рад трења;

- претварањем кинетичке енергије у електричну енергију, а ове у топлотну у отпорницама, или даље напајање контактне мреже код електродинамичке кочнице;

- претварањем кинетичке енергије у хидрауличну енергију код локомотива с хидрауличним преносником снаге, при кочењу хидродинамичком кочницом;

- претварањем кинетичке енергије у компресиони рад код парних машина или мотора с унутрашњим сагоријевањем;

- притиском магнета на шину код електромагнетне кочнице, при чему се кинетичка енергија претвара у рад трења;

- разним подметачима и ручним папучама код осигурања од самопокретања возила или дијела воза, при чему се дио масе возила преко ових средстава преноси на шину и тако образује сила трења;

- ручним папучама и колосијечним кочницама при заустављању, односно успоравању возила или маневарског састава који се крећу низ спуштаницу, при чему се кинетичка енергија претвара у силу трења између точка, ручне папуче и шине, односно на мјесту остваривања силе притиска колосијечне кочнице на бочне стране обруча или наплата моноблок точка.

Подјела кочница

Члан 4.

1. За кочење жељезничких возила користе се следеће кочнице:

а) кочнице са збијеним ваздухом директног дејства које се смију користити само као појединачне кочнице (кочно дејство на возило које има ову кочницу);

б) кочнице са збијеним ваздухом индиректног дејства, с могућношћу постепеног кочења и постепеног откочивања, које дјелују аутоматски код пражњења главног ваздушном вода. Индиректне или аутоматске кочнице су повезане главним водом у возу и њима се рукује с чела воза, тј. с једног мјеста у возу, па имају карактер продужне кочнице;

ц) електроваздушне кочнице код којих се ваздушним кочницама рукује електричним путем;

д) динамичке кочнице као појединачне кочнице вучних возила;

е) електромагнетне шинске кочнице за путничка кола великих брзина ($V > 160$ km/h);

ф) ручне, односно притврдне кочнице;

г) колосијечне кочнице које се уграђују у колосијек на спуштаницу, тј. не припадају кочници возила, а дјелују на тијело точка возила које треба успорити.

2. Кочнице са збијеним ваздухом аутоматског, тј. индиректног дејства, у даљем тексту називају се аутоматске кочнице.

Кочно-техничке величине

Члан 5.

1. Кочна сила (kN) јесте сила трења која се остварује између тарних елемената (кочног уметка и површине котрљања точка, или магнета и шине) и једнака је производу силе притиска и коефицијента трења. Величина кочне силе код сваког возила мора се ограничити до вриједности силе адхезије између точка и шине.

2. Кочна маса (t) представља појам којим се изражава ефикасност кочнице једног возила. Кочна маса утврђује се прорачуном или експериментом и исписује на свако возило за све режиме (врсте кочница) или положаје мјењача силе кочења.

3. Коченост возила представља однос укупне силе притиска свих кочних папуча на тачкове (кочних уметака на дискове сведено на обим точка у вожњи и сопствене масе возила, а изражава се у процентима. Коченост се мора за одређена возила држати у одређеним границама ради спречавања укочености тачкова.

4. Зауствани пут представља дужину пута коју возило, воз или маневарски састав пређе од тренутка завођења кочења па до заустављања.

5. Процент кочне масе јесте процентуални однос кочне масе и масе возила, а процент кочења јесте процентуални однос стварне кочне масе (SKM) воза и укупне масе воза ($Q + L$). Процент кочне масе возила, зависно од врсте и намене возила, дефинисан је у условима градње сваког возила (Упутство 232).

6. Потребна кочна маса воза (PKM) јесте она кочна маса воза која се мора обезбиједити с обзиром на елементе таблице кочења.

7. Таблице кочења прописују, зависно од максимално дозвољеног зауставног пута, потребне проценте кочења за разне мјеродавне нагибе пруге, брзине воза и врсте дејства кочнице (брзо и лагано дејство).

На Жељезницама Републике Српске су у примјени таблице кочења за:

- зауствани пут од 400 m за пружна возила и маневарске саставе;

- зауствани пут од 700 m, 1.000 и 1.500 m.

8. Прорачун ефикасности кочнице воза и маневарског састава, тј. израчунавање SKM, PKM и процента кочења дефинисани су Упутством о кочењу возова (Упутство 233).

9. У овом правилнику и припадајућим упутствима под дугачким и стрмим падовима подразумијевају се падови дужине 5 км и више, с нагибом у паду 15% и више.

II - УРЕЂАЈИ ЗА КОЧЕЊЕ

Ваздушне кочнице

Члан 6.

1. Аутоматске ваздушне кочнице усвојене су на Жељезницама у Републици Српској и у међународном саобраћају и уграђују се у сва жељезничка возила, а њихово једновремено дејство у возу обезбјеђује се продужним ваздушним водом.

2. Аутоматске ваздушне кочнице које се уграђују на жељезничка возила морају имати могућност постепеног кочења и постепеног откочивања и времена кочења и откочивања која одговарају брзом дејству, а код теретних кола и локомотива брзом и лаганом дејству. Лагано дејство кочнице означава се са G, а брзо дејство са P.

3. Директне (неаутоматске) ваздушне кочнице уграђују се по правилу на вучна возила, а изузетно и на вучена возила у саставу моторних возова.

4. Када су аутоматске кочнице откочене, у њиховом главном ваздушном воду влада притисак од 5 бара. Када су директне кочнице откочене, у њиховом ваздушном воду влада атмосферски притисак.

5. Возила код којих је уграђена аутоматска и директна кочница имају за сваку ову кочницу посебан ваздушни вод, али заједнички кочни цилиндер. Једна или друга кочница ставља се у дејство путем независног командног уређаја - кочника за сваку врсту кочнице.

6. Ваздушне кочнице сваког жељезничког возила морају имати карактеристике сходно прописима објава УИЦ 540-546.

7. Карактеристике и услови које морају испуњавати поједини кочни уређаји ваздушне кочнице возних средстава на Жељезницама Републике Српске дефинисани су Упутством 232 и одговарајућим објавама УИЦ.

8. Назив система кочнице возила одређује се према систему коме припада распоредник.

Електроваздушне кочнице

Члан 7.

1. Електроваздушна кочница представља ваздушну кочницу код које се електричним управљањем заводе процеси кочења и откочивања (ознака - ер).

2. Возила с електроваздушном кочницом могу се укључивати у састав возова с ваздушним кочницама без обзира на то да ли се кочницом воза преко кочника управља електроваздушно или само ваздушно.

3. У возу с мјешовитим саставом кочница (кола с електроваздушном и кола с ваздушном кочницом) ако је руковање кочницом електроваздушним путем, кола с ваздушним кочницама морају бити опремљена електричним проводницима.

4. Кочницама воза у случају електроваздушног, као и ваздушног управљања рукује се истим кочником.

Динамичке кочнице**Члан 8.**

1. Као допунска кочница ваздушној кочници код вучних возила може се предвидјети динамичка кочница, и то:

- противпритисна или репресивна кочница код парних локомотива и кочење мотором код локомотива с механичким преносником снаге;

- хидродинамичка кочница код дизел-локомотива с хидрауличким и хидромеханичким преносницима снаге (ознака - Н);

- електродинамичка кочница код електро и дизел-електричних локомотива (ознака - Е).

Ове врсте кочница примјењују се првенствено на пругама с дугачким падовима, чиме се штеде кочни умети и точкови локомотива.

2. Противпритисне кочнице употребљавају се код парних локомотива, код којих се парна машина претвара у компресор пребацивањем разводника у положај супротан од смјера кретања локомотиве. Код противпритисне кочнице и кочења мотором кинетичка енергија се претвара у компресиони рад који се користи за успорење или заустављање возила.

3. Хидродинамичка кочница примјењује се код локомотива с хидрауличким преносником снаге који има посебан дио у коме се кинетичка енергија претвара у хидрауличну преко лопатица турбине, а ова даље у топлоту.

4. Код електродинамичке кочнице приликом кочења вучни мотори мијењају режим рада, тј. раде као генератори и кинетичку енергију претварају у електричну. Овако произведена електрична енергија може бити у отпорницима претворена у топлоту (електродинамичка кочница без рекулације) или коришћена за напајање контактне мреже (електродинамичка кочница с рекулацијом).

Електромагнетне шинске кочнице**Члан 9.**

1. Електромагнетна шинска кочница (ознака - Мг) уграђује се на возила за брзине преко 160 km/h, код којих се захтијева велика ефикасност кочнице, а која се не може остварити ваздушном кочницом (трењем кочних уметака по површини точка или диска) због ограничења силе адхезије, већ је потребна допунска сила трења електромагнетне кочнице на шину. Ова се кочница употребљава као допунска кочница ваздушној кочници.

2. Електромагнетна шинска кочница ради на принципу привлачне силе електромагнета са шином. Ова сила проузрокује притисак између додирних површина улошка магнета и главе шине, а тиме за вријеме кретања и силу трења која се користи за кочење возила. Привлачна сила електромагнета производи се пропуштањем струје кроз навоје електромагнета. Кочна сила електромагнетне шинске кочнице, према томе, независна је од адхезионе силе између точка и шине. Електромагнетна шинска кочница назива се у даљем тексту електромагнетна кочница.

Ручне кочнице**Члан 10.**

1. Ручна кочница припада кочницама с трењем. Ручна сила се преноси преко ручице или точка окретањем у смјеру казaljке на сату, на вретено, ланац или челично уже и преко полужја на кочне уметке. Могућа су техничка рјешења код којих се умјесто ручне силе користи енергија опруге.

2. Када се ручна кочница уграђује на возила, поред ваздушне кочнице мора постојати могућност њиховог независног стављања у дејство. Дејство ручне кочнице ограничено је само на возило на коме се налази и одговара ваздушној кочници лаганог дејства.

3. Ако се на точак кочнице дјелује с платформе возила, онда се она назива ручна кочница, за разлику од притврдне кочнице код које се дјелује на точак искључиво са земље.

4. Ручна кочница вучног возила сматра се искључиво притврдном кочницом која служи за обезбјеђење возила од самопокретања.

Уређај за производњу збијеног ваздуха**Члан 11.**

1. Свако жељезничко вучно возило мора имати компресор за производњу збијеног ваздуха максималног притиска 8-10 бара. Компресор мора бити опремљен уређајима за аутоматско регулисање његовог рада.

2. За акумулацију збијеног ваздуха морају се на вучном возилу уградити главни резервоари (један или више) опремљени вентилом сигурности који ступа у дејство када притисак збијеног ваздуха буде већи од номиналног за 0,5 бара.

3. Поред уређаја за акумулацију збијеног ваздуха, морају се уградити и уређаји за његово пречишћавање, хлађење и сушење.

Командни уређај ваздушне кочнице**Члан 12.**

1. Свако вучно возило мора имати командни уређај кочнице. У командни уређај кочнице спада кочник (аутоматске и директне кочнице) с припадајућим манометрима за контролу притиска ваздуха.

Кочник аутоматске кочнице мора се уградити на сваком управљачком мјесту и мора обављати сљедеће функције:

- да пуни главни вод збијеним ваздухом,
- да одржава константан притисак у главном воду,
- да спроводи постепено кочење и постепено откочивање,
- да у случају потребе обезбједи брзо кочење.

Кочник мора имати могућност искључења његовог командног дејства. Услови и карактеристике кочника аутоматске кочнице дати су у објави УИЦ 541-03.

3. На вучним возилима код којих је поред аутоматске кочнице уграђена и директна кочница, мора се уградити и кочник директне кочнице. Овај кочник се уграђује поред кочника аутоматске кочнице.

4. Манометри за контролу притиска у главном резервоару, главном воду и кочном цилиндру морају се уградити на сваком управљачком мјесту.

Ваздушни кочни уређаји**Члан 13.**

1. Ваздушни кочни уређаји који се уграђују на жељезничка возила жељезница у Републици Српској морају одговарати обавезним одредбама одговарајућих објави УИЦ.

Због измјена и допуна које настају у току времена код објави УИЦ, овдје се не наводе њихови бројеви, поглавља и прилози.

2. Технички услови за израду и уградњу кочних уређаја код појединих жељезничких возила дати су у Упутству 232.

3. Продужно дејство аутоматске ваздушне кочнице воза остварује се повезивањем кочница појединих возила у возу главним ваздушним водом.

4. Свако возило мора имати могућност затварања главног ваздушног вода на оба краја помоћу чеоних слабина.

5. Спајање главних ваздушних водова свих возила у возу остварује се преко кочних спојница.

6. Код возила код којих се поред главног ваздушног вода уграђује и ваздушни вод за помоћне уређаје (тзв.

напојни вод за пнеуматско управљање вратима) мора се на поуздан начин онемогућити погрешно повезивање, тј. спајање главног ваздушног с напојним водом.

7. Свако новограђено возило мора имати ваздушну кочницу савременог типа (сходно објави УИЦ 540) с могућношћу искључења кочнице, при чему главни ваздушни вод остаје у функцији. Осим тога, мора постојати уређај за избор врсте кочнице, а код теретних кола још и уређај за промјену силе кочења.

8. Свако возило опремљено аутоматском ваздушном кочницом мора имати уграђен уређај за откочивање, тзв. откочник, који се може ручно ставити у дејство у случају препуњења кочнице, или потребе потпуног откочивања.

9. Путничка кола морају бити опремљена кочницом за случај опасности, а вучна, осим парних локомотива, још и уређајем за контролу будности машиновође и ауто-стоп уређајем, ако саобраћају на пругама које су опремљене ауто-стоп уређајима.

10. У процесу кочења ваздух под притиском улази у кочни цилиндар и на клипу се ствара сила притиска која се преко клипаче и кочног полужја преноси на папуче и на мјесто додира кочног уметка и точка, односно кочног уметка и диска у току кретања возила, трансформише у кочну силу.

У процесу откочивања кочни цилиндар мора имати опружни систем за враћање клипа и полужја у њихов полазни, тј. откочни положај.

11. Свако возило опремљено аутоматском ваздушном кочницом мора имати уграђен регулатор кочног полужја чији је задатак да одржава константно одстојање кочних уметака од површине налегања.

Сваки кочни цилиндар мора имати свој регулатор кочног полужја.

12. Код ваздушних кочница дозвољена је примјена кочних уметака од сивог лива или компонованих материјала, а код ваздушних кочница с дисковима кочних уметака од компонованог материјала. Кочни умети могу бити једноструки или двоструки, зависно од врсте возила и типа кочнице.

III - ОПРЕМАЊЕ ВОЗИЛА КОЧНИЦАМА

Заједничке одредбе

Члан 14.

1. Жељезничка возила морају бити опремљена ваздушним кочницама којима се рукује с једног централног мјеста путем командног уређаја - кочника. Ваздушна кочница сваког возила мора имати искључни уређај тако да возило и послје искључења кочнице може остати у возу укључено у главни ваздушни вод.

2. Путничка кола и моторни возови опремљени диск-кочницом, или кочницом с папучама, код којих преглед коћних уметака није могућ без канала због сложености конструкције, морају се опремити показивачким уређајима "закочено - откочено" с обје бочне стране возила ради омогућавања провере исправности кочнице.

3. Свако жељезничко возило, изузев одређеног броја теретних кола, мора имати уређај за ручно кочење којим се може кочити независно од уређаја ваздушне или неке друге кочнице.

Ручна кочница може сасвим или дјелимично користити полужје ваздушне кочнице.

4. Возила за превоз путника, као и возила поседнута особљем, морају бити опремљена уређајем за кочење у случају опасности. Помоћу њих ова лица стављају ваздушне кочнице у дејство. Ручице, тј. активатори кочнице за случај опасности морају бити смјештени на приступачним и лако уочљивим мјестима.

5. Приликом опремања жељезничких возила кочницама морају се поштовати услови дати у Упутство за израду, испитивање и пријем кочнице жељезничких возила (Упутство 232).

6. Поједине врсте жељезничких возила могу бити поред ваздушне кочнице опремљене и другим кочницама одређеног система из чл. 4. овог правилника.

7. Путничка кола и моторни возови опремљени кочницом велике ефикасности (ознака Р, с кочним уметцима од сивог лива, тј. с два степена притиска у кочном цилиндру - високи и ниски) морају на бочним странама имати уређај за контролу рада у високом степену, а у унутрашњости контролну сијалицу и манометар с повлачком казальком за контролу притиска у кочним цилиндрима.

Од ове контроле изузимају се ротациони уређаји уграђени на рукавац осовине.

Локомотиве

Члан 15.

1. Свака локомотива мора бити опремљена уређајем за производњу збијеног ваздуха (компресор), уређајем за хлађење, пречишћавање и сушење ваздуха, као и резервоарима за акумулацију збијеног ваздуха.

Компресор мора имати уређаје за регулацију свога рада и сигурносни вентил.

2. Све локомотиве морају се опремити аутоматском и директном ваздушном кочницом.

Возне локомотиве с техничком брзином већом од 100km/h морају имати ваздушну кочницу велике ефикасности -R и мјењач врсте кочнице лагано-брзо дејство којим се управља електричним путем.

3. Локомотиве предвиђене за саобраћај на жељезничким пругама које су опремљене ауто-стоп уређајима (АС-уређај) морају имати уређаје за аутоматско заустављање воза пред сигналом који показује сигнални знак "Стој".

4. У свакој управљачници или командном мјесту локомотиве мора постојати могућност стављања у дејство аутоматске кочнице на два мјеста независно једно од другог, путем кочника и славине за случај опасности.

5. Свака локомотива мора имати уграђену кочницу, која има намјену притврдне кочнице (осигурање од самопокретања).

6. Код дизел и електролокомотива, као допунске кочнице ваздушној кочници, могу се уградити хидро, односно електродинамичке кочнице.

7. Ради контроле будности машиновође за вријеме вожње, код дизел и електровучних возила обавезно мора бити уграђен уређај за контролу будности машиновође. Уређај будности мора радити на принципу повременог притискивања и отпуштања одређеног прекидача (ритмички тип). У случају да машиновођа не обавља прописане радње предвиђене канструкцијом овог уређаја, он ће ступити у дејство и активирати аутоматску кочницу.

8. На локомотивама се може уграђивати уређај за заштиту од проклизавања, који ради на принципу отпуштања ваздуха нижег притиска у кочне цилиндре у тренутку када нека од погонских осовина проклиза. Овим се изврши извјесно тренутно кочење ради спречавања проклизавања и када проклизавање престане, кочница се доводи у откочено стање.

Моторни возови

Члан 16.

1. Моторни возови морају бити опремљени ваздушном кочницом брзог дејства с уређајима за аутоматско подешавање кочне силе у зависности од оптерећења уколико нето маса износи 25% и више од сопствене масе возила.

2. Поред ваздушне кочнице, моторни возови могу имати и допунску динамичку или електромагнетну кочницу, као и директну ваздушну кочницу.

3. Ради повећања ефикасности рада кочнице при кочењу и откочивању, а које се састоји у скраћењу за-

уставног пута и смањењу трзања у возу, код моторних возова могу се применијени електровоздушне кочнице. Код ових кочница поред распоредника ваздушне кочнице уграђени су електромагнетни вентили који при кочењу стварају директан пут ваздуха од главног резервоара у кочне цилиндрице, а при откочивању испуштају ваздух из кочних цилиндара.

4. Све одредбе за локомотиве које се односе на уређаје за производњу збијеног ваздуха, његову акумулацију, регулацију, пречишћавање и сушење, као и одредбе у вези с уређајем будности машиновође и АС-уређајем, важе и за моторне возове.

5. Ради осигурања од самопокретања, моторни возови се опремају и ручним кочницама.

Путничка кола

Члан 17.

1. Путничка кола опремају се ваздушном, ручном и кочницом за случај опасности.

2. Путничка кола с обртним постољима за брзине до 160 km/h морају имати ваздушну кочницу велике ефикасности с могућношћу дејства у два положаја - Р и РИЦ.

Ако су путничка кола намијењена за брзине преко 160km/h, морају се опремити и допунском електромагнетном кочницом. Код ових кола мјењач врсте кочнице, осим положаја РИЦ и Р, има и положај Mg.

3. Поштанска, службена и друга путничка кола код којих користан терет може износити 10 и више тона морају имати ваздушну кочницу велике ефикасности с аутоматским подешавањем силе кочења у зависности од промене терета.

4. Ради заштите од клизања - блокирања тачкова при погоршаним условима адхезије, путничка кола с кочницом велике ефикасности морају се опремити уређајима за противклизну заштиту.

5. Путничка кола за приградски саобраћај способна за брзине до 120 km/h опремају се ваздушном кочницом Р (РИЦ) с процентом кочне масе од 120% и уређајима за аутоматско подешавање кочне силе према оптерећењу.

6. Путничка кола с двије осовине морају бити опремљена ваздушном кочницом брзог дејства Р, ручном кочницом и кочницом за случај опасности.

7. Код путничких, службених и пртљажних кола мора бити уграђена ручна кочница с тачком смјештеним на једном крају у унутрашњости кола.

Код поштанских кола тачак ручне кочнице мора се налазити на посебном стајалишту које је одвојено преградним зидом од радних просторија.

8. У унутрашњости путничких кола морају се налазити ручице за активирање ваздушне кочнице (кочница за случај опасности), које путници могу лако уочити и до њих доћи без пролаза кроз врата. Ручице морају бити означене одговарајућим написом.

9. У службеним и пртљажним колима, у одјелу за возовођу, и поштанским колима морају се уградити или ручице за кочење у случају опасности, или славине. Осим тога, мора бити уграђен и један манометар за контролу притиска у главном ваздушном воду.

10. Ручице за случај опасности, односно славине, које су приступачне путницима, морају се пломбирати.

Канап за пломбирање ручице мора имати јачину на кидање од 4 до 7 даN, а ручица се мора ставити у дејство (активирати) силом од 10 до 17 даN.

11. Уређај кочнице за случај опасности мора бити тако изграђен да га путници послје употребе не могу вратити натраг.

Ако је направа за механичко враћање у положај за дејство затворена у сандучићу, он мора бити прописно обиљежен.

12. Путничка кола с управљачницом, осим кочнице, морају имати и командни уређај с припадајућом опремом као управљачница сваког другог вучног возила.

Теретна кола

Члан 18.

1. Теретна кола морају имати ваздушну кочницу с мјењачем врсте кочнице "лагано-брзо", односно G-P мјењачем.

Одређени број теретних кола мора имати и ручну, односно притврдну кочницу, а у одређеним случајевима и кочницу за случај опасности.

2. Сва теретна кола за брзине до 100 km/h морају имати могућност промјене кочне силе у зависности од промјене оптерећања. То се остварује примјеном ручног мјењача силе кочења "празно-товарено", или аутоматског мјењача силе кочења "празно-товарено", или аутоматском континуалном промјеном силе кочења зависно од промјене оптерећења возила.

Ручни и аутоматски мјењачи силе кочења раде на принципу промјене преносног односа кочног полужја, а аутоматска континуална промјена силе кочења остварује се промјеном притиска у кочном цилиндру у зависности од промјене оптерећења кола.

3. Теретна кола за брзине до 120 km/h морају имати кочницу с аутоматском континуалном промјеном силе кочења у зависности од оптерећења.

4. Откочни уређај распоредника мора имати аутоматско дејство, тј. мора откочити кочницу возила послје краткотрајног потезања повлачне жице.

5. Сва теретна кола намијењена превозу ствари која захтијевају нарочите мјере опрезности или чијим се нарочитим уређајима за смјештај ствари мора пажљиво поступати, морају бити опремљена ручном кочницом. Ручна кочница код ових кола уграђује се на платформи за кочничара.

Од осталих теретних кола мора најмање 20% кола бити опремљено ручном кочницом којом се рукује с платформе или са земље. Удио кола из претходног става с ручном кочницом с вretenом за руковање са стајалишта за кочничара мора да износи најмање 10% од укупног теретног колског парка.

6. Теретна кола с ручном кочницом на платформи морају имати славине, односно вентиле за кочење у случају опасности, ради стављања у дејство ваздушне кочнице. Славина, односно вентил морају бити изграђени тако да се једино ручно могу ставити у дејство.

7. Изнад кочених тачкова теретних кола с дрвеним подом морају се поставити заштитни лимови против варница.

Специјална возила

Члан 19.

1. Пружна возила и приколице морају имати уређаје за кочење који омогућавају сигурно заустављање на зауставном путу дужине до 400 m.

Самоходно пружно возило мора поред ваздушне имати и ручну кочницу ради осигурања од самопокретања на најнеповољнијим падовима.

Ваздушни уређаји за кочење морају бити стандардног типа, као за остала жељезничка возила на жељезницама Републике Српске.

Приколице које су опремљене ваздушном кочницом умјесто ручне могу имати притврдну кочницу.

2. Колске дизалице (с обртним постољима или без њих) које у транспорту не користе посебне приколице за ослонац свога крака морају имати ваздушну кочницу и мјењач врсте кочнице G-P.

Колске дизалице с обртним постољима могу по потреби имати за свако обртно постоље уграђен посебан кочни цилиндер.

Посебни кочни цилиндри морају се уградити код обртних постоља с неједнаким оптерећењима по осовини. У случају да крак има могућност промјене смјера за вријеме транспорта у односу на обртна постоља, тако да

долази и до измјене оптерећења по осовини у свако обртно постоље мора се уградити одговарајући мјењач силе кочења. Приколица за ношење крака дизалице мора бити опремљена аутоматском кочницом са збијеним ваздухом, мјењачем врсте кочнице G-P и мјењачем силе кочења "празно-товарено".

Уколико у састав колске дизалице улази и приколица за ношење допунског контратега, и за њу важе прописи претходног става. Колске дизалице и њихове приколице морају се опремити ручном кочницом за руковање са земље. Дизалица која се креће сопственим погоном за време рада мора бити опремљена ручном кочницом којом се рукује из командне кабине.

Ова дизалица мора имати у командној кабини уграђену кочницу за случај опасности, као и одговарајући манометар за контролу притиска главног ваздушног вода.

3. Кола с парним котлом предвиђена за брзине до 100 km/h морају имати уграђену ваздушну кочницу опремљену мјењачем врсте кочнице, као и мјењачем силе кочења с два основна положаја "празно-товарено".

Двоосовинска кола с парним котлом предвиђена за брзине до 120 km/h, поред мјењача врсте кочнице, морају имати и аутоматску континуалну промјену силе кочења.

Код четворо или шестоосовинских кола с парним котлом предвиђених за брзине веће од 100 km/h мора се уградити кочница велике ефикасности. Сем тога, кола морају имати аутоматску континуалну промјену силе кочења.

4. Сњежне ралице морају бити опремљене ваздушном и ручном кочницом, као и мјењачем врсте кочнице G-P.

Сњежне ралице које имају командне кабине морају бити опремљене славином кочнице за случај опасности и контролним манометром за главни ваздушни вод.

5. Сњежна гртала морају бити опремљена ваздушном и ручном кочницом, као и мјењачем врсте кочнице "теретни-путнички", славином кочнице за случај опасности и манометром за контролу притиска у главном ваздушном воду.

6. Кола помоћног воза, санитарска кола, кола за раднике, алатна кола и магацин с помоћним краном за истовар, покретна радионица и електроенергетска кола морају бити опремљени ваздушном кочницом и ручном кочницом, кочницом за случај опасности и мјењачем врсте кочнице G-P.

Колска дизалица опрема се према одредбама члана 19. тачка 2. овог правилника.

7. Кола за испитивање стања колосијека морају бити опремљена ваздушном кочницом и мјењачким уређајем врсте кочнице G-P.

Ако су кола из претходног става с обртним постољима неједнаког броја осовина, свако обртно постоље мора имати свој кочни цилиндер. Оба система могу радити с једним распоредником, али независно један од другог.

Остала опрема кочнице ових кола мора одговарати одредбама члана 17. овог правилника.

8. Динамометарска кола морају бити опремљена кочницом велике ефикасности - R, као и осталом опремом из члана 17. овог правилника.

9. Остала специјална жељезничка возила с посебном намјеном, као кола самоистресивачи за тупанг или шљаку, двоосовинске и четвороосовинске цистерне за превоз пијаће воде и воде за напајање локомотива, кола за транспорт оксигенских, ацетиленских и других боца, кола за превоз свијетлећег глина, кола електровучних подстанци, као и друга кола с посебном намјеном морају бити опремљена кочницама предвиђеним за теретна кола брзине до 100 km/h.

10. Специјална кола за наставу, испитивање, флуорографисање и сл. с обртним постољима, предвиђена за саобраћај брзином већом од 100 km/h, морају бити опремљена кочницом велике ефикасности - R, као и осталом опремом из члана 17. овог правилника.

Натписи и ознаке који се односе на кочну опрему возила

Члан 20.

1. Жељезничка возила, зависно од врсте и типа кочне опреме која је на њима уграђена, морају имати исписане одговарајуће натписе и ознаке.

2. Начин означавања података из претходног става прописује се посебним стандардима и Упутством 90.

3. Ознака типа ваздушне кочнице исписује се на подужним носачима кола, односно на бочним странама локомотиве.

4. Врста кочнице исписује се на подужним носачима или мјењачима врсте кочнице код кола, а на бочним странама локомотиве.

5. Вриједности кочне масе ваздушне кочнице исписују се зависно од врсте возила и кочнице, и то:

- на бочним странама локомотива и моторних возова;

- на мјењачу врсте кочнице путничких кола ако су опремљена овим мјењачима, или поред натписа за врсту кочнице код кола без мјењача;

- на подужним носачима код кола с аутоматском континуалном промјеном силе кочења.

6. Вриједности кочне масе ручне кочнице исписује се зависно од тога да ли се њоме рукује с платформе или са земље (притврдна кочница).

7. Возила која су опремљена диск-кочницом, електроваздушном кочницом или само водом за електроваздушну кочницу, кочним умесима од компонованог материјала с високим коефицијентом трења, кочницом за случај опасности и брзачем пражњења главног вода добијају посебне ознаке према Упутству 232.

IV - ИСПИТИВАЊЕ КОЧНИЦА

Циљ и врсте испитивања кочница

Члан 21.

1. Кочнице жељезничких возила испитују се ради провјере исправности и утврђивања ефикасности послје уградње на жељезничка возила.

2. Код произвођача кочне опреме мора се организовати да контролно-пријемни орган ЖРС обави фазну и завршну - пријемну контролу кочне опреме. Испоручене кочне уређаје мора пратити увјерење о квалитету.

3. За квалитет дијелова и уређаја које произвођач кочне опреме добија од својих подиспоручилаца (коопераната) одговара произвођач кочне опреме који мора на захтев ЖРС или органа за технички преглед жељезничких возила обавити и поновна, допунска испитивања ове опреме.

4. Кочни уређаји уграђени на возило морају се испитати у мјесту и вожњи. Обим испитивања зависи од тога да ли је у питању прототип или возило из серије.

5. Код возила код кога је реконструисана кочница морају се извршити испитивања као код новог возила - прототипа.

6. Послије једногодишње експлоатације кочнице возила потребно је, приликом коначног пријема возила прије истека гарантног рока - суперколаудација, испитати кочнице возила.

7. Програми и мјерне листе за наведене врсте испитивања дати су у Упутству за израду, испитивање и пријем кочнице жељезничких возила (Упутство 232).

8. Провјера исправности кочница у експлоатацији назива се проба кочница и дефинисана је Упутством о кочењу возова (Упутство 233).

9. Испитивање кочница послје извршене оправке у радионицама дефинисано је у Упутству о одржавању кочница жељезничких возила (Упутство 245).

Увођење у примјену нових кочних уређаја

Члан 22.

1. Новоконструисани кочни уређаји не могу се примјењивати на возила жељезница у Републици Српској ако

претходно нису провјерени кроз типска испитивања. Ова испитивања се састоје од лабораторијских и експлоатационих испитивања прототипа и нулте серије уређаја, која могу трајати од шест до 60 мјесеци, зависно од врсте и сложености кочног уређаја. Типска испитивања обавља надлежна институција, а резултате испитивања оцјењује овлашћени орган из Правилника 201 уз учешће представника ЖРС, како је то дефинисано дијелом II Правилника 251.

2. Уколико се усваја нови кочни уређај за који је потребно допуштење за међународни саобраћај од Међународне уније жељезница - УИЦ, осим испитивања под тачком 1. овог члана, потребно је на захтјев УИЦ извршити јавна испитивања - демонстрацију пред Поткомисијом за кочнице УИЦ. За извршење и организацију ових испитивања одговорна је ЖРС.

3. Прије допуштења серијске примјене новог кочног уређаја на возилима жељезница у Републици Српској, потребно је обезбиједити технолошко-ремонтну документацију за његово одржавање.

Испитивање ради утврђивања кочне масе возила

Члан 23.

1. Кочна маса као израз ефикасности кочнице возила утврђује се:

- прорачуном, кад је возило опремљено кочницом лаганог дејства G;

- испитивањима у вожњи, кад је возило опремљено кочницом R, односно R.

2. Кочнице возила у вожњи испитују се или с појединачним возилом - метода одбацивања, или цијелим возом с искљученом кочницом локомотиве.

3. Ефикасност кочнице возила одређује се мјерењем зауставног пута послје брзог кочења за сваку врсту кочнице возила (P, R, R+Mg, P+N, P+E, R+N, R+E).

4. Услови и програми за испитивање из претходне тачке дати су у Упутству 232, а морају бити усаглашени с прописима објава УИЦ 544-1.

5. Испитивања у мјесту морају се извршити за све положаје врта кочнице возила или воза, а код теретних кола и за све положаје товарности, односно положаје мјењача силе кочења.

Код аутоматске континуалне промјене силе кочења треба обезбиједити подешавање уређаја за више товарности. Код аутоматског мјењача силе кочења "празно-товарно" треба такође вршити мјерења за оба положаја.

6. Произвођач возила, односно одговарајућа институција која врши испитивања и мјерења мора доставити органу који издаје техничку дозволу програм испитивања за конкретно возило на овјеру, а послје испитивања мора предати извјештај с резултатима испитивања ради оцјене поузданости кочнице возила за саобраћај.

7. За испитивања кочнице морају се користити савремене методе мјерења.

V - КОЧЕЊЕ ВОЗОВА

Надлежности и поступци

Члан 24.

1. Поступци у погледу руковања, провјеравања исправности, прорачуна и експлоатације кочница код возова ближе су прописани у Упутству о кочењу возова (Упутство 233).

2. Жељезнице Републике Српске морају организационо ријешити питање надзора над цјелокупном дјелатношћу везаном за кочнице на својој територији у погледу поштовања прописа који се односе на руковање, експлоатацију и одржавање, као и школовања особља.

3. Провјеравање исправности кочница у експлоатацији назива се проба кочница, а њихово одржавање у експлоатацији обавља се кроз периодичну провјеру исправности. Жељезнице Републике Српске одређују

теретне возове и станице у којима ће се обављати периодично испитивање кочнице теретних возова.

4. За исправност кочница моторних возова који се отпремају у саобраћај ван службе одговорна је јединица вуче у којој је, заједно с машиновођом, извршена проба кочнице.

5. За правилно заквачивање и прикључивање локомотиве за возну гарнитуру у техничком погледу одговоран је машиновођа.

6. Жељезничке транспортне организације морају прије почетка сваке зимске сезоне да организују поучавање особља у вези с кочењем возова у зимским условима при ниским температурама, како би извршило особље правовремено извршило припреме и предузело мјере предвиђене за ове услове.

Састављање возова


Члан 25.

1. Приликом састављања возова треба водити рачуна о томе да ли возила која се уврштавају у воз испуњавају услове у погледу врсте, типа и ефикасности кочнице за дотични воз.

2. При састављању возова могу се увршћивати само кола с исправном ваздушном кочницом, односно с исправним главним ваздушним водом.

3. Брзачи пражења главног вода морају бити укључени ако кола опремљена овим уређајима чине најмање 60% од укупног броја кола.

4. Ваздушне кочнице возила могу имати:

- брзо дејство: P, RIC, R, 

Mg, а код локомотиве и моторних возова могу још имати P + E, R + E, P + N и R + N;

- лагано дејство: G

- мјешовито дејство: R + G

5. Упутством о кочењу возова (Упутство 233) ближе се прописују услови за увршћивање кола и избор врсте кочнице код теретних и путничких возова.

6. Возови с превозом путника коче се кочницама брзог дејства. Положај мјењача врсте кочнице локомотиве зависи од дужине и брзине воза.

7. Теретни возови коче се кочницама брзог, лаганог или мјешовитог дејства. Мјењач врсте кочнице локомотиве остаје у положају G.

8. Теретни воз који се кочи дјелимично ваздушним, а дјелимично ручним кочницама сматра се да се кочи мјешовито. При том се ручно кочи мање од 1/2 укупног броја осовина.

9. Ручно кочење возова дозвољено је само у изузетним случајевима ако за то постоје техничко-саобраћајни разлози.

10. При састављању воза у полазној станици мора се обезбиједити потребан број ручних или притврдних кочница, или ручних папуча за обезбјеђење воза од самопокретања.

Прорачун ефикасности кочнице воза

Члан 26.

1. Код сваког воза мора бити обезбијеђено најмање толико исправних кочница колико је потребно да од укупне масе воза (Q + L), урачунавајући овдје и масе радних локомотива у служби и ван службе, буде кочен најмање онај дио (PKM) који одговара проценту кочења (p) за прописани зауставни пут, мјеродавни нагиб, врсту кочења и максималну брзину воза прописану редом вожње.

$$PKM = \frac{(Q+L) \times p}{100} \quad (t)$$

2. Ако је стварна кочна маса воза (SKM) већа или једнака потребној кочној маси (PKM), сматра се да је воз кочен и да су испуњени услови из претходне тачке.

У супротном, ако је SKM мања од PKM, потребно је одредити смањену брзину воза на основу стварног процента кочења Ps:

$$Ps = \frac{SKM}{Q+L} \times 100 (\%),$$

односно смањену масу воза (Q + L)s по обрасцу

$$(Q+L)s = \frac{SKM}{P} \times 100 (T)$$

3. Кочне масе возила добијене истовременим дејством ваздушних и допунских кочница H, E или Mg морају бити исписане на возилу, а узете се у израчунавање SKM само ако су укључене и ако је доказана њихова исправност.

4. Ако се возу с кочницама P брзине преко 65 km/h додају теретна кола с кочницама G, онда се вриједност кочне масе кола с кочницама G умањује фактором 0,8.

5. Као кочна маса ручне папуче код осигурања воза од самопокретања рачуна се бруто маса која пада на осовину осигурану ручном папучом, али не више од 10 t.

Провера исправности кочница

Члан 27.

1. Поступак којим се провјерава исправност кочница у возу назива се проба кочница.

2. Проба кочница је потпуна (ознака - A) када се испитује кочење и откочивање кочница свих возила с кочницама у возу, за разлику од скраћене пробе (Б, Ц и Д) код које се испитује кочење и откочивање кочница појединих возила у возу.

3. Скраћене пробе су:

- појединачне пробе (ознака - Б), код којих се испитује кочење и откочивање кочница кола додатих једном возу;

- прикључна проба (ознака - Ц), код које се испитује кочење и откочивање кочнице првог возила иза мјеста расквачивања и поновног заквачивања главног ваздушног вода;

- проба пролазности главног вода (ознака - Д), код које се испитује кочење и откочивање кочнице посљедњих кола с кочницом у возу. Код ове пробе машиновођа мора заводити процес кочења и откочивања преко кочника.

4. Пробу кочница изводе машиновођа и прегледни радник. Прегледни радник руководи пробом кочнице и одговоран је за њено извршење, као и за отклањање пријављених или утврђених недостатака. Пословним редом станице утврђује се који радници обављају дужност прегледног радника по редослиједу из Упутства 233.

5. Сигнални знаци, поступци и случајеви у којима се обављају поједине врсте пробе кочница прописани су у Упутству о кочењу возова (Упутство 233), односно у Правилнику 1.

VI - ОДРЖАВАЊЕ КОЧНИЦА

Општи услови

Члан 28.

1. Одржавање кочница жељезничких возила ближе је прописано у Упутству за одржавање кочница жељезничких возила (Упутство 245).

2. Кочнице на возилима одржавају се у оквиру планског и ванпланског одржавања возила, а називају се ревизија кочница.

3. Рокови планског одржавања кочне опреме усаглашени су с роковима одржавања возила из Правилника о одржавању жељезничких возила (Правилник 241).

4. Поступци оправке или ревизије кочних уређаја, као и нормативи материјала и времена дефинисани су једин-

ственом технолошко-ремонтном документацијом, која је усаглашена и овјерена на нивоу ЖРС.

5. Ваздушне резервоаре с карактеристиком $p \times V > 1000$ морају испитати овлашћена лица сходно прописима који важе за резервоаре под притиском (p - бар, V - dm³). Остали ваздушни резервоари одржавају се у радионицама, у оквиру одржавања кочне опреме, према одредбама Упутства 245.

Врсте ревизије кочница

Члан 29.

1. Ванредно одржавање кочница назива се ревизија кочница број 0 (РКО). РКО мора бити извршена код воза који је из било ког разлога упућен у радионицу на оправку. Сви недостаци на кочници морају бити отклоњени.

2. Планско одржавање кочница у радионицама, зависно од обима и рока, назива се:

- ревизија кочница бр. 1 (РК1),
- ревизија кочница бр. 2 (РК2),
- ревизија кочница бр. 3 (РК3).

Обим и рокови одржавања за поједине врсте ревизија кочнице дефинисани су за сваку врсту жељезничког возила Упутством 245.

Витални кочни уређаји

Члан 30.

1. Кочни уређаји који због сложености конструкције и функције захтијевају посебан третман при одржавању у погледу стручности особља, алата, технолошког поступка и начина испитивања називају се витални кочни уређаји.

2. Виталне кочне уређаје могу оправљати само радионице с посебним овлашћењима жељезничких транспортних организација, тзв. специјализоване радионице.

3. Сљедећи кочни уређаји сматрају се виталним:

- кочник;
- распоредник;
- брзач пражњења главног вода;
- централни испусни вентил кочнице за случај опасности;
- уређаји противклизне заштите;
- уређаји будности и АС-уређаји (ваздушни уређаји);
- кочни цилиндер с уграђеним регулатоном кочног полужја;
- мјерни вентил;
- уређаји за аутоматско континуално кочење;
- блок-цилиндер, регулатор, папуча;
- преносач притиска;
- осовински регулатор двостепене кочнице велике снаге;
- регулациони и други сигуросни електроваздушни вентили;
- регулатор кочног полужја.

Улога радионица

Члан 31.

1. Статус специјализоване радионице ЖРС даје се оној радионици која за оправку појединих виталних кочних уређаја задовољава сљедеће критеријуме:

- налази се у близини мјеста гдје се прерађује или оправља велики број кола;
- располаже технолошко-ремонтном документацијом, просторним капацитетима, машинама и алатима, и нису јој потребне нове инвестиције;
- располаже стручно оспособљеним радницима.

2. Организација рада специјализованих радионица и односи с другим радионицама које одржавају остале кочне уређаје морају се посебно прописати.

3. Остале радионице које одржавају кочнице возила, а немају статус специјализоване радионице, морају бити оспособљене за преглед и испитивање кочнице возила у смислу дијагностике стања.

Стручно оспособљавање радника за послове одржавања кочница

Члан 32.

1. На пословима одржавања и оправке виталних кочних уређаја могу да раде лица која су стручно оспособљена.

2. У складу са системом образовања радника везаних за безбједност жељезничког саобраћаја, на законом прописан начин, прописује се јединствен наставни план и програм оспособљавања радника за послове на одржавању и оправци кочница.

3. У Упутству 245 ближе су прописани услови за раднике и радионице који се баве одржавањем кочне опреме.

VII - ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Област примјене

Члан 33.

1. Жељезнице Републике Српске се морају организовано бринути о цјелокупној дјелатности везаној за кочнице на својој територији. У том погледу мора се обезбиједити поштовање прописа који се односе на изразу, експлоатацију и одржавање кочница.

2. Системске грешке на кочним уређајима, недостатак или непотпуност прописа из области кочница ЖРС ће благовремено анализирати и предузимати мјере за отклањање неправилности.

3. С овим правилником морају бити упознати сви радници на жељезницама у Републици Српској и у индустрији који се баве производњом, експлоатацијом и одржавањем кочница.

4. Код ванредних догађаја и удеса код којих се утврди или сумња да су проузроковани неисправношћу кочница мора се водити рачуна да се стање возила настало за вријеме удеса задржи све до доласка стручњака за кочнице.

Пратећа упутства

Члан 34.

1. Поједини аспекти кочне технике ближе су прописани следећим упутствима:

- Упутством за пројектовање, изразу, испитивање и пријем кочница жељезничких возова (Уп. 232);
- Упутством о кочењу возова (Уп. 233);
- Упутством за одржавање кочница жељезничких возила (Уп. 245);
- Упутством за руковање индуктивним ауто-стоп уређајима I 60 (Уп. 425);
- Упутством за уградњу, испитивање, пуштање у погон и одржавање локомотивског дијела ауто-стоп уређаја I 60 (Уп. 426);
- Упутством о маневрисању (Уп. 42).

За доношење ових упутстава надлежна је институција из члана 5. став 3. Закона о жељезницама у Републици Српској.

Тумачење овог правилника

Члан 35.

1. Аутентично тумачење одредаба овог правилника даје Министарство саобраћаја и веза Републике Српске.

2. Стручно тумачење одредаба овог правилника даје Сектор за возна средства ЖРС.

3. Под појмом вучно возило у овом правилнику треба подразумевати локомотиве и моторне возове.

Ступање на снагу овог правилника

Члан 36.

1. Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику Републике Српске", а примјењиваће се од 1. марта 2005. године.

Број: 04/340-1611/04
13. децембра 2004. године
Бања Лука

Министар,
Драган Шолаја, с.р.

246

На основу члана 5. став 2. Закона о Жељезницама Републике Српске ("Службени гласник Републике Српске", бр. 58/01 и 101/03) и члана 58. Закона о министарствима ("Службени гласник Републике Српске", број 70/02), министар саобраћаја и веза доноси

ПРАВИЛНИК

О ОДРЖАВАЊУ СИГНАЛНО-СИГУРНОСНИХ ПОСТРОЈЕЊА (400)

I - ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

1. Овим правилником прописују се технички услови које морају испуњавати сигнално-сигурносна постројења (у даљем тексту: СС-постројења) у експлоатацији и мјере које се морају предузети код одржавања ових постројења на пругама Жељезница Републике Српске (у даљем тексту: ЖРС) ради обезбјеђења њиховог исправног и позданог функционисања.

2. Овим правилником одређују се и рокови обавезног обиласка СС-постројења у циљу њиховог одржавања.

Члан 2.

1. Под одржавањем СС-постројења подразумијевају се све мјере које се морају предузимати ради отклањања недостатака и временске дотрајалости ових постројења у циљу трајног одржавања у исправном стању.

2. Отклањање недостатака и дотрајалости на СС-постројењима обавља се периодичним обиласком и прегледом ових постројења, мјерењем величина карактеристичних за њихову исправност, замјеном општењених и дотрајалих дијелова, чишћењем, подмазивањем, бојењем и штомбирањем објеката.

Дужина трајања сметњи на СС-постројењима

Члан 3.

1. У процесу одржавања СС-постројења приоритетни су радови око отклањања сметњи на овим постројењима, и то првенствено оних које угрожавају безбједност и редовитост жељезничког саобраћаја.

Вријеме трајања сметњи на СС-постројењима, рачунато од момента када је орган надлежан за отклањање сметњи обавијештен о насталој сметњи, не смије бити дуже од:

- а) на главним пругама I реда (ГI) три часа, а на пругама II реда (ГII) осам часова;
- б) на споредним пругама III реда (СIII) 16 часова.

Поdjела на главне и споредне пруге извршена је Прописом о категоризацији пруга (325).

У случају елементарних непогода, удеса, када наступе веће сметње или ако се ради о сметњама на СС-постројењима у неприступачним службеним мјестима, рокови из претходног става могу бити и дужи. Процјена степена општења и приједлог санације СС-постројења утврђују се посебним упутством који доноси ЖРС.

2. Када нема сметњи на СС-постројењима, надлежна служба ЖРС за одржавање организује периодичне обиласке и прегледе ових постројења у циљу утврђивања њихових недостатака и временске дотрајалости, као и отклањање уочених недостатака по одређеном плану.