

***Suvestinė redakcija nuo 2009-07-17 iki 2010-09-30***

*Įsakymas paskelbtas: Žin. 1996, Nr. [98-2251](#), i. k. 0962210ISAK00000297*

**LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTRO**

**Į S A K Y M A S**

**DĖL TECHNINIO GELEŽINKELIŲ NAUDOJIMO NUOSTATŲ PATVIRTINIMO**

1996 m. rugsėjo 20 d. Nr. 297  
Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (Žin., 2004, Nr. [72-2489](#)) 17 straipsnio 3 dalimi:

*Preambulės pakeitimai:*

*Nr. [3-170](#), 2009-04-29, Žin., 2009, Nr. 51-2037 (2009-05-07), i. k. 1092210ISAK0003-170*

**ĮSAKAU:**

1. Patvirtinti Techninio geležinkelių naudojimo nuostatus.
2. Įpareigoti specialios paskirties akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ generalinį direktorių S. Labutį parengti reikalingų Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų punktų taikymo organizacinius tvarkomuosius dokumentus.
3. Pavesti Valstybinei geležinkelių inspekcijai kontroliuoti, kaip vykdomas šis įsakymas.

**SUSISIEKIMO MINISTRAS**

**JONAS BIRŽIŠKIS**

## TECHNINIO GELEŽINKELIŲ NAUDOJIMO NUOSTATAI

|                                                                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I SKYRIUS. BENDROSIOS NUOSTATOS. PAGRINDINĖS SĄVOKOS. BENDROSIOS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO DARBUOTOJŲ PAREIGOS ..... | 4  |
| I skirsnis. BENDROSIOS NUOSTATOS.....                                                                              | 4  |
| II skirsnis. PAGRINDINĖS SĄVOKOS.....                                                                              | 4  |
| III skirsnis. BENDROSIOS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO DARBUOTOJŲ PAREIGOS.....                                          | 7  |
| II SKYRIUS. STATINIAI IR ĮRENGINIAI.....                                                                           | 8  |
| IV skirsnis. BENDROSIOS NUOSTATOS. GABARITAI .....                                                                 | 8  |
| V skirsnis. KELIO STATINIAI IR ĮRENGINIAI.....                                                                     | 10 |
| 5.1. Bendrosios nuostatos.....                                                                                     | 10 |
| 5.2. Kelio planas ir profilis.....                                                                                 | 10 |
| 5.3. Sankasa, viršutinė kelio konstrukcija, kelio statiniai .....                                                  | 11 |
| 5.4. Bėgiai ir iešmai .....                                                                                        | 11 |
| 5.5. Geležinkelių sankirtos, pervažos ir prijungimai .....                                                         | 14 |
| 5.6. Kelio ir signaliniai ženklai.....                                                                             | 15 |
| VI skirsnis. LOKOMOTYVŲ IR VAGONŲ ŪKIŲ STATINIAI IR ĮRENGINIAI.                                                    |    |
| VANDENTIEKIS IR KANALIZACIJA .....                                                                                 | 16 |
| VII skirsnis. STOČIŲ STATINIAI IR ĮRENGINIAI.....                                                                  | 16 |
| VIII skirsnis. SIGNALIZACIJOS BEI RYŠIŲ STATINIAI IR ĮRENGINIAI .....                                              | 18 |
| 8.1. Signalai.....                                                                                                 | 18 |
| 8.2. Automatinė ir pusiau automatinė kelio blokuotė .....                                                          | 20 |
| 8.3. Elektrinė iešmų ir signalų centralizacija .....                                                               | 21 |
| 8.4. Eismo valdymo centralizacija.....                                                                             | 21 |
| 8.5. Automatinė lokomotyvo signalizacija ir autostopai.....                                                        | 21 |
| 8.6. Rakinamoji iešmų ir signalų sąryšio įranga.....                                                               | 22 |
| 8.7. Stoties blokuotė.....                                                                                         | 22 |
| 8.8. Mechanizuotųjų ir automatizuotųjų skirstomųjų kalmelių įrenginiai .....                                       | 22 |
| 8.9. Automatinė pervažų signalizacija ir automatiniai užtvarai .....                                               | 23 |
| 8.10. Automatinės sistemos, įspėjančios apie artėjančią traukinį .....                                             | 23 |
| 8.11. Ašidėžių įkaičio matavimo prietaisai .....                                                                   | 23 |
| 8.12. Kelio užtvarai.....                                                                                          | 23 |
| 8.13. Ryšiai.....                                                                                                  | 23 |
| 8.14. Skaičiavimo ir informacijos sistema .....                                                                    | 24 |
| 8.15. Signalizacijos ir ryšių linijos .....                                                                        | 24 |
| 8.16. Techninė signalizacijos ir ryšių įrenginių priežiūra .....                                                   | 25 |
| IX skirsnis. ELEKTROS TIEKIMO ĮRENGIMAI IR ĮRENGINIAI .....                                                        | 26 |
| X skirsnis. STATINIŲ IR ĮRENGINIŲ APŽIŪRA IR REMONTAS .....                                                        | 28 |
| 10.1. Statinių ir įrenginių apžiūra .....                                                                          | 28 |
| 10.2. Statinių ir įrenginių remontas .....                                                                         | 28 |
| III SKYRIUS. RIEDMENYS.....                                                                                        | 29 |
| XI skirsnis. BENDROSIOS NUOSTATOS.....                                                                             | 29 |
| XII skirsnis. AŠIRAČIAI .....                                                                                      | 30 |
| XIII skirsnis. STABDŽIAI IR AUTOMATINĖS SANKABOS.....                                                              | 32 |
| XIV skirsnis. TECHNINĖ RIEDMENŲ PRIEŽIŪRA IR REMONTAS.....                                                         | 33 |
| 14.1. Bendrosios nuostatos.....                                                                                    | 33 |
| 14.2. Techninė lokomotyvų, dyzelinių ir elektrinių traukinių priežiūra ir remontas.....                            | 33 |
| 14.3. Techninė vagonų priežiūra ir remontas .....                                                                  | 34 |

|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| 14.4. Geležinkelio riedmenų ir konteinerių registras.....                     | 35 |
| IV SKYRIUS. TRAUKINIŲ EISMO ORGANIZAVIMAS .....                               | 35 |
| XV skirsnis. TRAUKINIŲ EISMO GRAFIKAS .....                                   | 35 |
| XVI skirsnis. STOTYS IR KELSKYROS .....                                       | 36 |
| XVII skirsnis. STOTIES TECHNINĖS VEIKLOS.....                                 | 36 |
| ORGANIZAVIMAS .....                                                           | 36 |
| 17.1. Bendrosios nuostatos.....                                               | 36 |
| 17.2. Iešmų naudojimas .....                                                  | 37 |
| 17.3. Manevravimas.....                                                       | 38 |
| 17.4. Traukinių formavimas .....                                              | 41 |
| 17.5. Traukinių stabdžiai .....                                               | 42 |
| 17.6. Traukinių paranga ir priežiūra .....                                    | 44 |
| 17.7. Lokomotyvų prikabinimas prie traukinio sąstato .....                    | 44 |
| XVIII skirsnis. TRAUKINIŲ EISMAS .....                                        | 45 |
| 18.1. Bendrosios nuostatos.....                                               | 45 |
| 18.2. Traukinių priėmimas .....                                               | 46 |
| 18.3. Traukinių išleidimas .....                                              | 47 |
| 18.4. Signalizacijos ir ryšių priemonės, reguliuojančios traukinių eismą..... | 50 |
| 18.5. Traukinių eismo tvarka.....                                             | 50 |
| 18.6. Lokomotyvų valdymas .....                                               | 52 |
| 18.7. Veiksmai traukiniui sustojus tarpstotyje .....                          | 53 |
| 18.8. Lengvųjų riedmenų eismas .....                                          | 55 |

# I SKYRIUS. BENDROSIOS NUOSTATOS. PAGRINDINĖS SĄVOKOS. BENDROSIOS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO DARBUOTOJŲ PAREIGOS

## I skirsnis. BENDROSIOS NUOSTATOS

1.1. Techninio geležinkelių naudojimo nuostatai (toliau — Nuostatai) nustato 1520 mm pločio vėžės geležinkelių veiklos pagrindus, pagrindinių statinių, įrenginių ir riedmenų matmenis, reikalavimus, priežiūros normas ir traukinių eismo organizavimo bei signalizavimo principus.

Visi geležinkelių transporto darbuotojai privalo laikytis šių Nuostatų. Jie taip pat privalomi kitų valstybių geležinkelininkams, pagal tarpvalstybinius susitarimus atliekantiems savo pareigas Lietuvos Respublikos geležinkeliuose.

Tikslus Nuostatų vykdymas garantuoja ritmingą geležinkelių transporto darbą, saugų traukinių eismą ir darbų saugą.

1.2. Susisiekimo ministerija tvirtina Lietuvos Respublikos geležinkelio transporto kodekse numatytus aktus, geležinkelių infrastruktūros, riedmenų bei konteinerių priežiūros ir remonto taisykles bei kitus geležinkelių transporto veiklą reglamentuojančius aktus.

1.3. Geležinkelio valdytojas tvirtina jo kompetencijai priskiriamus norminius techninius dokumentus, geležinkelių darbo technologijas, veiklos tvarkas bei reglamentus, darbų saugos instrukcijas.

1.4. Visos taisyklės, instrukcijos, direktyviniai nurodymai, nustatantys geležinkelių įrenginių ir riedmenų techninį naudojimą, projektavimą, statybą bei gamybą, turi atitikti šių Nuostatų reikalavimus.

1.5. Nuostatai gali būti pakeisti tik susisiekimo ministro įsakymu.

## II skirsnis. PAGRINDINĖS SĄVOKOS

2.1. *Apsauginis **aklakis*** — aklakis, neleidžiantis riedmenims patekti į traukinių eismo maršrutus.

2.2. *Automatinė lokomotyvo signalizacija kaip savarankiška signalizacijos priemonė (toliau — **ALS**)*, kai tarpstočiuose traukiniai važiuoja pagal lokomotyvo šviesoforo signalus.

2.3. *Lokomotyvo **brigada*** — darbuotojų grupė, valdanti lokomotyvą, dyzelinį ar elektrinį traukinį. Lokomotyvo brigadą sudaro mašinistas ir jo padėjėjas, o garvežiuose dar ir kūrikas.

2.4. *Stoties **budėtojas*** — darbuotojas, vienvaldiškai tvarkantis traukinių atvykimą, išvykimą, nustatantis riedmenų eismo tvarką pagrindiniais ir atvykimo bei išvykimo keliais, o kur nėra manevrų tvarkdario — ir visais kitais stoties keliais. Stoties budėtojas savo pamainoje yra stoties viršininko padėjėjas.

2.5. *Neintensyvus **eismas*** — toks eismas, kai traukinių eismo grafike nustatyta mažiau kaip 8 poros keleivinių ir prekių traukinių per parą.

2.6. *Intensyvus **eismas*** — toks eismas, kai traukinių eismo grafike yra daugiau kaip 50 porų keleivinių ir prekių traukinių dvikeliuose ir 24 poros vienkeliuose ruožuose per parą.

2.7. *Ypač intensyvus **eismas*** — toks eismas, kai traukinių eismo grafike yra daugiau kaip 100 porų keleivinių ir prekių traukinių dvikeliuose ir 48 poros vienkeliuose ruožuose per parą.

2.8. *Pakrovos **gabaritas*** — skersinis kontūras (statmenas kelio ašiai), kuriame, neišeidamas už jo ribų, turi tilpti į atvirus riedmenis pakrautas krovinys (įskaitant pakuotę ir tvirtinimą), riedmenims stovint tiesiame horizontaliame kelyje.

2.9. *Riedmenų **gabaritas*** — skersinis kontūras (statmenas kelio ašiai), kuriame, neišeidami už jo ribų, turi tilpti pakrauti ir tušti riedmenys, esantys tiesiame horizontaliame kelyje.

2.10. *Statinių artumo **gabaritas*** — skersinis kontūras (statmenas kelio ašiai), į kurio vidų

neturi išsikišti nė viena statinių ir įrenginių dalis. Išimtis — su riedmenimis besiliečiantys įrenginiai (veikiantys vagonų stabdikliai, vandens kolonėlių alkūnės pilant vandenį, kontaktiniai laidai su tvirtinimo detalėmis ir kt.).

2.11. **Iešmas**—įrenginys, nukreipiantis važiuojančius riedmenis iš vieno kelio į kitą. Jį sudaro rėminiai bėgiai, smailės, iešmo perjungimo įtaisas, kryžmės (su slankiąja arba neslankiąja šerdimi), atlankos, gretbėgiai ir jungiamieji keliai.

2.12. **Apsauginis iešmas**— iešmas, neleidžiantis riedmenims išvažiuoti į traukinio atvykimo ar išvykimo maršrutą.

2.13. **Centralizuotasis iešmas**— iešmas, kurio smailės (jei kryžmė su slankiąja šerdimi, tai ir šerdis) perjungiamos iš centralizacijos posto.

2.14. **Necentralizuotasis iešmas**—iešmas, kurio smailės perjungiamos rankiniu iešmo įtaisu.

2.15. **Besrovis intarpas**— kontaktinės pakabos elementas, kuris paprastai yra be įtampos.

2.16. **Skirstomasis kalnelis**—specialus įrenginys sąstatui išformuoti ir suformuoti.

2.17. **Pagrindiniai keliai**— tarpstočių ir stočių keliai — tiesioginė tarpstočių kelių, dažniausiai per iešmus einančių tiesiai, tąsa.

2.18. **Privažiuojamieji keliai**—geležinkelio keliai, skirti krovinių siuntėjui (gavėjui) aptarnauti, sujungti su viešojo naudojimo geležinkeliais.

2.19. **Stoties keliai**— visi stotyje esantys keliai: pagrindiniai, atvykimo, išvykimo, kaupiamieji, skirstymo, krovimo, depo (lokomotyvų ir vagonų), apsauginiai aklakeliai, jungiamieji (jungiantys atskirus stoties kelynus, vedantys į konteinerių punktus, degalų sandėlius, bazes, skirstomąsias platformas, vagonų valyklas, plovykles, dezinfekcijos bei riedmenų remonto punktus ir kt.) bei kiti keliai, kurių paskirtis nustatoma pagal atliekamą darbą.

2.20. **Atšakinis kelias**— kelias, į kurį įvažiuojantys riedmenys per iešmą pasuka į šoną.

2.21. **Stabdymo kelias**— nuotolis, kurį traukinys nuvažiuoja nuo stabdymo pradžios iki sustojimo. Stabdymo kelias priklauso nuo staigiojo, paprastojo ar pakopinio stabdymo.

2.22. **Kelskyra**— tarpstočių vieta, kurioje yra įrenginių traukinių eismui reguliuoti (kelio postas, tarpstočių šviesoforai ruožuose su automatine blokuote, blokuojamųjų ruožų ribos, kai automatinė lokomotyvo signalizacija naudojama kaip savarankiška signalizacijos priemonė).

2.23. **Kryžmėženklis**—skaitmuo, rodantis kryžmės šerdies pločio ir ilgio santykį (1/6,1/9,1/11,1/18,1/22).

2.24. **Lokomotyvas**— bendrasis traukos riedmenų pa-vadinimas (šilumvežis, elektrovezis ir kt.).

2.25. **Ilga nuokalnė** — nuokalnė, kurios parametrai yra šie:

| Nuolydis          | Ilgis           |
|-------------------|-----------------|
| 0,008—0,010       | 8 km ar daugiau |
| 0,010—0,014       | 6 km ar daugiau |
| 0,014—0,017       | 5 km ar daugiau |
| 0,017—0,020       | 4 km ar daugiau |
| 0,020 ar statesnė | 2 km ar daugiau |

2.26. **Nuolydis** — kelio išilginio profilio dalis, sudaranti kampą su horizonto linija. Nuolydis, kuriuo traukinys važiuoja į kalną, vadinamas įkalne, o nuolydis, kuriuo važiuoja į pakalnę, — nuokalnė.

2.27. **Lemiamasis nuolydis** — stačiausias (įskaitant ir kreivių pasipriešinimą) nuolydis, kurio ilgis ne mažesnis už stabdymo kelią.

2.28. **Eismo pertrauka**— kelio, statinių remonto ir statybos darbams atlikti skirtas laikas,

kai nutraukiamas traukinių eismas visame tarpstotyje arba tam tikruose tarpstočio ar stoties keliuose.

2.29. **Pervaža**— geležinkelių susikirtimo su automobilių keliais tame pačiame lygyje vieta.

2.30. **Iešmų postas** — vienas ar keli necentralizuotieji iešmai, kuriuos perjungia iešmininkas.

2.31. **Kelio postas** — kelskyra, neturinti šalutinių kelių (ruožuose su pusiau automatine blokuote — blokuojamasis postas, vienkeliuose tarpstočiuose — dvikelio intarpo prijungimo postas ir kt.).

2.32. **Papildomasis postas**— privažiuojamojo kelio prijungimo vieta tarpstotyje. Papildomasis postas — ne kelskyra.

2.33. **Stoties centralizacijos postas** — stoties patalpa, kurioje centralizuotai perjungiami iešmai ir šviesoforai.

2.34. **Oro protarpis** — gretimų ruožų kontaktinio tinklo sujungimo elementas, izoliuojantis juos vieną nuo kito.

2.35. **Riedmenys** — traukos priemonės (lokomotyvai), vagonai, dyzeliniai ir elektriniai traukiniai, automotrisės bei specialios paskirties mechanizmai.

2.36. **Lengvieji riedmenys**—tai lengvosios drezinos, elektrifikuotų ruožų riedbokščiai, kelio vagonėliai, kelio matuojamieji, defektoskopiniai ir kiti vežimėliai bei riedmenys, kuriuos gali nukelti nuo bėgių jais besinaudojantys darbuotojai.

2.37. **Specialieji riedmenys** — tai geležinkelio bėgiais riedantys sniegvaliai, skaldvaliai, balastuotuvai, kelio klotuvai, kėlimo kranai, drezinos ir kt.

2.38. **Blokuojamasis ruožas**—tarpstočio, kuriame įrengta automatinė blokuotė, dalis, kurią riboja tarpstočio šviesoforai arba tarpstočio ir stoties šviesoforai. Taip pat tarpstočio, kuriame traukinių eismas reguliuojamas automatine lokomotyvo signalizacija kaip savarankiška signalizacijos priemone, dalis.

2.39. **Manevrinis sąstatas** — grupė vagonų, prie kurių prikabinas manevrinis lokomotyvas.

2.40. **Signalas**— nustatytas regimasis ženklas arba garsų derinys įsakymui perduoti.

2.41. **Paprastasis stabdymas** — stabdymas palengva mažinant greitį ar sustabdant traukinį iš anksto nustatytoje vietoje.

2.42. **Staigusis stabdymas** — traukinio stabdymas išimtiniais atvejais, kai panaudojama didžiausia stabdymo jėga, staiga išleidus orą iš stabdžių vamzdyno.

2.43. **Stotelė** —tarpstotyje įrengta vieta keleiviams išlipti iš traukinio ir įlipti į jį.

2.44. **Stotis**— geležinkelio infrastruktūros dalis. Ją sudaro kelių, pastatų, statinių ir įrenginių kompleksas, užimantis tam tikrą žemės sklypą ir skirtas traukiniams priimti, išformuoti, išleisti ir praleisti; keleiviams, bagažo ar krovinių siuntėjams (gavėjams) aptarnauti.

2.45. **Stumtuvas**— lokomotyvas traukiniui pastumti (padėti traukiančiajam lokomotyvui) tam tikruose tarpstočiuose arba jų atkarpose.

2.46. **Tarpstotis** — geležinkelio linijos atkarpa, esanti tarp dviejų stočių, kelio postų arba kelio posto ir stoties.

2.47. **Kontaktinis tinklas** — įrenginių sistema elektros energijai iš traukos pastočių perduoti riedmenims.

2.48. **Traukinys** — suformuotas ir sukabinas vagonų sąstatas su vienu ar keliais veikiančiais lokomotyvais, lokomotyvas be vagonų, automotrisė ar sunkioji drezina, turinti atitinkamus signalus ir numerį.

2.49. **Keleivinis traukinys**— iš keleivinių vagonų suformuotas traukinys, vežantis keleivius, paštą ir bagažą.

2.50. **Ilgasis keleivinis traukinys**—traukinys, kurio ilgis viršija maksimalų geležinkelio valdytojo nustatytą keleivinių traukinių ilgį.

2.51. **Prekinis keleivinis traukinys** — prekinių ir keleivinių vagonų traukinys, vežantis krovinius ir keleivius.

2.52. **Ilgasis prekinis traukinys** — traukinys, kurio sąstatas ilgesnis negu nustatytas šiam ruožui pagal grafiką.

2.53. *Pašto ir bagažo traukinys*—iš keleivinių vagonų suformuotas traukinys paštui ir bagažui vežti.

2.54. *Sunkusis prekinis traukinys*—traukinys, kurio svoris 100 ar daugiau tonų viršija nustatytą pagal grafiką visų serijų lokomotyvams.

2.55. *Refrigeratoriais traukinys*—traukinys, suformuotas iš refrižeratorinių vagonų.

2.56. *Ūkinis traukinys*—traukinys, skirtas stoties arba tarpstočio kelio, kelio statinių, ryšių, elektros tiekimo įrenginių priežiūrai ir remontui atlikti.

2.57. *Darbų vadovas*—pareigūnas, vadovaujantis kelių, statinių ir įrenginių statybos, remonto bei krovimo darbams.

2.58. *Manevrų vadovas*—darbuotojas, tiesiogiai vadovaujantis visiems manevruose dalyvaujantiems asmenims. Be jo nurodymo manevruojančio lokomotyvo mašinistas neturi teisės pradėti važiuoti.

2.59. *Keleiviniai vagonai* — vagonai keleiviams, paštui ir bagažui vežti, restorano vagonai, sanitariniai, tarnybiniai, tyrimo ir matavimo laboratorijos bei kiti specialūs keleiviniai vagonai.

2.60. *Prekiniai vagonai* — vagonai kroviniams vežti: dengtieji, platforminiai, cisterniniai vagonai, pusvagoniai; specialios paskirties kroviniams vežti vagonai: bunkeriniai pusvagoniai, ledaininiai, izoterminiai vagonai, grūdvežiai, transporteriniai, konteinerių ir kiti vagonai.

2.61. *Kelio ženklas* — ženklas, žymintis nuotolį, kelio profilį, tam tikrų kelio statinių ir įrenginių vietas.

2.62. *Signalinis ženklas* — nustatytas regimasis ženklas, reiškiantis įsakymą ar nurodymą: riboženklis, ženklas, žymintis stočių ribas, švilpimo, elektros srovės išjungimo ar įjungimo vietas ir kt.

2.63. *Traukinio ženklas* — signalinis ženklas traukiniams, lokomotyvams ir kitiems riedmenims ženklininti.

### III skirsnis. BENDROSIOS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO DARBUOTOJŲ PAREIGOS

3.1. Kiekvienas darbuotojas, kurio darbas susijęs su traukinių eismu, pagal savo pareigas yra atsakingas už šių Nuostatų vykdymą ir eismo saugumą.

Kiekvienas vadovas privalo kontroliuoti, kaip jam pavaldūs geležinkelių transporto darbuotojai vykdo Nuostatus.

3.2. Geležinkelių transporto darbuotojai turi:

3.2.1. tenkinti keleivių ir krovinių vežimo poreikius;

3.2.2. užtikrinti visišką keleivių saugumą geležinkelio stotyse ir traukiniuose, suteikti jiems būtinus patogumus, kultūringai aptarnauti;

3.2.3. saugoti geležinkelio turtą ir vežamus krovinius;

3.2.4. visais atvejais, kai gresia pavojus žmonių gyvybei arba saugiam eismui, imtis priemonių traukiniui sustabdyti, o radę netvarkingus statinius ar įrenginius bei riedmenis, keliančius pavojų saugiam eismui, nedelsiant imtis priemonių gedimui pašalinti;

3.2.5. dirbti tvarkingai apsirengę, dėvėti nustatytą pareigybės uniformą arba specialius darbo drabužius, naudotis darbų saugos priemonėmis;

3.2.6. būti mandagūs ir paslaugūs visiems asmenims, besinaudojantiems geležinkelių transportu; reikalauti, kad ir jie tiksliai laikytųsi tam tikrų geležinkelių transporto taisyklių;

3.2.7. laikytis nustatytų darbų saugos, priešgaisrinės saugos ir gamybinės sanitarijos taisyklių bei instrukcijų. Už jų vykdymą atsakingi darbuotojai ir jų vadovai;

3.2.8. saugoti aplinką nuo užteršimo.

3.3. Asmenys, priimami pareigoms, susijusioms su traukinių eismu, pagal Valstybinės geležinkelio inspekcijos prie SM (toliau — Inspekcija) patvirtintą sąrašą turi išlaikyti egzaminus, o vėliau periodiškai turi būti tikrinama, kaip jie moka:

Techninio geležinkelių naudojimo nuostatus (TNN);

Geležinkelių eismo taisykles (ET);

Geležinkelių signalizacijos taisyklės (ST);

Drausmės statutą;

instrukcijas ir kitus dokumentus, nustatančius darbuotojų pareigas;

darbų saugos taisykles ir instrukcijas.

Visi kiti darbuotojai turi žinoti šiame skyriuje numatytas bendrąsias geležinkelių transporto darbuotojų pareigas, mokėti darbų saugos ir gamybinės sanitarijos taisykles bei pareigines instrukcijas.

Geležinkelių transporto darbuotojai, kuriems skiriamos papildomos pareigos, susijusios su traukinių eismu, prieš pradėdami jas eiti, privalo išlaikyti egzaminus.

Priimant į darbą tam tikroms pareigoms, žinias ir pakartotinių egzaminų tvarką nustato Inspekcija.

3.4. Asmenys, norintys geležinkelių transporte eiti pareigas, susijusias su traukinių eismu, privalo pasitikrinti sveikatą medicinos įstaigoje, kuri nustato, ar jie tinkami šioms pareigoms. Vėliau šie darbuotojai sveikatą tikrinasi periodiškai Sveikatos ministerijos nustatyta tvarka.

Jaunesniems kaip 18 metų asmenims neleidžiama dirbti lokomotyvų, elektrinių ir dyzelinių traukinių, automotrisų, bėginių kranų mašinistais ir jų padėjėjais, garvežių kūrėkais, autodrezinų vairuotojais ir jų padėjėjais, traukinių tvarkdariais, stočių, postų, kelynų ir skirstomųjų kalnelių budėtojais, skirstomojo kalnelio ir stoties budėtojo operatoriais, traukinių konduktoriais ir derintojais bei jų padėjėjais, ratstabdininkais, signalininkais, centralizacijos postų operatoriais, iešmininkais, kelio, tiltų ir tunelių meistras, kelio brigadininkais, apeiviais, kelio darbininkais, pervažininkais, signalizacijos įrenginių ir skirstomojo kalnelio įrengimų elektromechanikais bei elektromonteriais, vagonų tikrintojais remontininkais, vagonų tikrintojais, traukinių viršininkais (mechanikais brigadininkais), vagonų palydovais, meistras ir darbininkais, remontuojančiais neatkabintus vagonus, techninės vagonų priežiūros punktų operatoriais, traukinių elektromechanikais, elektros tiekimo ruožų meistras ir elektromechanikais, kontaktinio tinklo ir aukštosios įtampos linijų elektromonteriais, kontaktinio tinklo remonto ir techninės priežiūros darbininkais, refrižeratorinių traukinių ir sekcijų mechanikais, defektoskopinių ir kelmačių vagonų derintojais, kelio mašinų ir mechanizmų mašinistais, defektoskopinių vežimėlių operatoriais, kelio matavimo operatoriais ir jų padėjėjais.

3.5. Pašaliniams draudžiama įeiti į lokomotyvų, elektrinių ar dyzelinių traukinių, automotrisų, drezinų ir kitų eismo priemonių kabinas, taip pat į patalpas, kuriose perjungiami signalai bei valdomi kiti įrenginiai, susiję su eismo saugumu.

Tik įpareigotieji darbuotojai turi teisę valdyti lokomotyvus, elektrinius ir dyzelinius traukinius, automotris, autodrezinas ir kitas eismo priemones, perjungti signalus, iešmus, naudotis aparatais, mechanizmais ir kitais su eismo saugumu susijusiais įrenginiais.

Geležinkelių transporto darbuotojams, nustatyta tvarka atliekantiems gamybinę praktiką, leidžiama valdyti lokomotyvus, elektrinius ir dyzelinius traukinius, automotris, drezinas ir kitas eismo priemones, perjungti signalus, iešmus, naudotis aparatais ir mechanizmais tik prižiūrint atsakingiems darbuotojams.

3.6. Geležinkelių transporto darbuotojams draudžiama dirbti neblaiviems, apsvaigusiems nuo narkotinių bei toksinių medžiagų.

Darbuotojai, pastebėti darbe neblaivūs, apsvaigę nuo narkotinių ar toksinių medžiagų, nedelsiant nušalinami nuo darbo, jiems skiriamos drausminės nuobaudos.

3.7. Geležinkelių transporto darbuotojai, pažeidę šiuos Nuostatus, traukiami drausminėn arba baudžiamojon atsakomybėn pagal įstatymus.

## **II SKYRIUS. STATINIAI IR ĮRENGINIAI**

### **IV skirsnis. BENDROSIOS NUOSTATOS. GABARITAI**

4.1. Geležinkelio statiniai ir įrenginiai visada turi būti tvarkingi. Asmenų, atsakingų už statinių ir įrenginių priežiūrą, svarbiausia pareiga—tinkamai prižiūrėti statinius ir įrenginius bei garantuoti ilgą jų naudojimo laiką.

Už statinių ir įrenginių būklę atsakingi juos naudojantys darbuotojai bei struktūrinių padalinių vadovai, kurių žinioje yra šie statiniai bei įrenginiai. Kiekvienas darbuotojas pagal tarnybines pareigas turi žinoti statinių ir įrenginių būklę, mokėti jų naudojimo taisykles, nuolat tikrinti tuos statinius ir įrenginius ir garantuoti gerą techninę priežiūrą bei remonto kokybę.

4.2. Statiniai, įrenginiai, mechanizmai ir įrengimai turi atitikti patvirtintus projektus ir technines sąlygas.

Statiniai, įrenginiai, mechanizmai ir įrengimai turi turėti techninius pasus, kuriuose pateikiami svarbiausi jų techniniai ir eksploataciniai duomenys.

Pagal leistiną eismo greitį, keleivių ir krovinių vežimo mastą geležinkelių linijos skirstomos į kategorijas. Linijų kategorijas ir jų statinių bei įrenginių techninius reikalavimus nustato geležinkelio valdytojas.

Geležinkelių statiniai ir įrenginiai turi atitikti traukinių greičius:

| Kelio kategorija         |                      | I   | II  | III | IV | V  | VI |
|--------------------------|----------------------|-----|-----|-----|----|----|----|
| Didžiausias greitis km/h | keleivinių traukinių | 140 | 120 | 100 | 80 | 50 | 25 |
|                          | prekinių traukinių   | 90  | 80  | 80  | 70 | 40 | 25 |

Ruožuose, kuriuose keleiviniai traukiniai važiuoja didesniu kaip 140 km/h greičiu, papildomus reikalavimus statiniams bei įrenginiams nustato geležinkelio valdytojas. Keisti statinių ir įrenginių konstrukcijas leidžiama tik gavus pareigūnų, turinčių teisę tvirtinti šių statinių ir įrenginių projektus, leidimą.

Pagrindinių statinių ir įrenginių klasifikavimą, periodiškų remontų terminus ir priežiūros normas nustato geležinkelio valdytojas.

4.3. Priėmimo komisijos priima naudoti naujai pastatytus ir rekonstruotus statinius, įrenginius, įrengimus ir linijas pagal Respublikines statybos normas—įmonių, pastatų ir kitų statinių priėmimo naudoti taisykles (RSN 124\*—94) ir geležinkelio valdytojo patvirtintas geležinkelių transporto objektų ir privažiuojamųjų kelių priėmimo naudoti taisykles.

Naujai įrengtus bei rekonstruotus statinius, įrenginius leidžiama naudoti tik patvirtintus techninius dokumentus, kurie nustato jų darbo tvarką, garantuoja saugias darbo sąlygas ir eismo saugumą (stoties knygos, darbų saugos instrukcijos), bei patikrinus jais besinaudojančių darbuotojų žinias.

4.4. Geležinkelių viešojo naudojimo ir privažiuojamųjų kelių (nuo prijungimo vietos iki savininkų teritorijos) statiniai ir įrenginiai turi atitikti standarto nustatytus statinių artumo S gabarito reikalavimus.

Statiniai ir įrenginiai, esantys savininkų teritorijose ir tarp pramonės ir transporto įmonių teritorijų (taip pat ir geležinkelio valdytojo), turi atitikti standarto nustatytus pastatų SP gabaritų reikalavimus. S ir SP gabaritų būtina laikytis projektuojant, tiesiant ir rekonstruojant geležinkelius, privažiuojamuosius kelius, jų statinius ir įrenginius, elektrifikuojant ar tiesiant papildomus kelius, taip pat naudojant visus statinius ir įrenginius, kuriems anksčiau buvo taikyti šie gabaritai.

Statinių ir įrenginių gabaritų patikrinimo ir negabaritinių vietų šalinimo tvarką nustato statinių artumo gabarito taikymo instrukcijos.

Atliekant statybos ir kitus darbus, draudžiama pažeisti statinių ir įrenginių gabaritų.

4.5. Dvikelių tarpstočių tiesiuose ruožuose atstumas tarp kelių ašių turi būti ne mažesnis kaip 4100 mm.

Esant trimis keliams atstumas tarp antrojo ir trečiojo kelių ašių turi būti ne mažesnis kaip 5000 mm.

Stotyse atstumas tarp gretimų kelių ašių tiesiuose ruožuose turi būti ne mažesnis kaip

4800 mm, antraeiliuose ir prekių barų keliuose — ne mažesnis kaip 4500 mm. Jei stočių pagrindiniai keliai yra kraštiniai, geležinkelio valdytojo leidimu atstumas tarp jų ašių gali būti 4100 mm. Atstumas tarp ašių kelių, skirtų krovinių perkrovimui iš vieno vagono į kitą, gali būti 3600 mm.

Tarpstočiuose ir stotyse horizontalų atstumą kreivėse tarp gretimų kelių ašių ir tarp kelio ašies ir pastato nustato statinių artumo gabaritų instrukcija.

4.6. Į atvirus riedmenis pakrautas kroviny (įskaitant pakrovimo ir tvirtinimo įtaisus) turi tilpti nustatyto pakrovos gabarito ribose. Jei į atvirus riedmenis pakrauti kroviniai netelpa pakrovos gabarito ribose, jie vežami geležinkelio valdytojo nustatyta tvarka.

Masinio krovinių krovimo vietose (privažiuojamuosiuose keliuose, jūrų ir upių uostuose, perkrovimo stotyse) pakrovos gabaritui patikrinti įrengiami gabarito vartai.

Prie geležinkelio kroviniai turi būti sukrauti ir sutvirtinti nepažeidžiant statinių artumo gabarito.

Kroviniai (išskyrus dozatoriumi iškrautą balastą kelio darbams), kurių aukštis nuo bėgio galvutės paviršiaus yra ne didesnis kaip 1200 mm, turi būti ne arčiau kaip 2,0 m nuo kraštinio bėgio galvutės išorinės briaunos, o kai kroviny aukštesnis kaip 1200 mm — ne arčiau kaip 2,5 metro.

4.7. Draudžiama šalia geležinkelio kelio palikti (laikyti) bet kokius įrenginius, mechanizmus, transporto priemones arčiau kaip 2,5 metro nuo kraštinio bėgio galvutės išorinės briaunos.

*Papildyta punktu:*

Nr. [3-323](#), 2009-07-10, *Žin.*, 2009, Nr. 84-3544 (2009-07-16), i. k. 1092210ISAK0003-323

## **V skirsnis. KELIO STATINIAI IR ĮRENGINIAI**

### **5.1. Bendrosios nuostatos**

5.1.1. Geležinkelio kelių konstrukcija ir jų būklė turi garantuoti saugų ir sklandų traukinių eismą didžiausiais greičiais, nustatytais tam tikrame ruože.

5.1.2. Kelių ruožų, kelio remonto stočių ir kitų kelio ūkio padalinių išdėstymas ir jų techninė įranga turi sudaryti sąlygas gerai kelių, statinių ir įrenginių priežiūrai bei remontui, kad būtų garantuotas saugus traukinių eismas nustatytais didžiausiais greičiais.

5.1.3. Šiuose Nuostatuose neišvardytus reikalavimus, kuriuos turi atitikti statinių ir įrenginių konstrukcijos, jų naudojimas bei priežiūra, nustato geležinkelio valdytojas.

### **5.2. Kelio planas ir profilis**

5.2.1. Geležinkelio kreivių spinduliai, tiesių ruožų ir kreivių sujungimas, nuolydžių dydis ir profilio dalių sujungimas vertikalioje plokštumoje turi atitikti patvirtintą linijos planą ir profilį.

5.2.2. Stotys paprastai turi būti statomos horizontaliose aikštelėse; tam tikrais atvejais leidžiama jas statyti nuolaidžiose aikštelėse, ne didesnio kaip 0,0015 nuolydžio; esant sudėtingoms topografinėms sąlygoms, galima ir didesnio, bet neviršijant 0,0025 nuolydžio.

Naujai pastatytų ir rekonstruotų stoties atvykimo ir išvykimo kelių, kuriuose numatoma manevruoti ir atkabinti lokomotyvus nuo vagonų, išilginis profilis turi būti su priešpriešiniais nuolydžiais į iešmynų pusę. Jis turi atitikti projektavimo normas ir neleisti vagonams ir sąstatams (be lokomotyvų) savaime pajudėti iš vietos.

Kad vagonai patys neišriedėtų į kitus kelius, turi būti įrengiami apsauginiai aklakeliai, apsauginiai iešmai, verstukai arba aklasmailės.

Jei naujai statomų stočių keliai turi nuolydį, turi būti sudarytos sąlygos pajudėti iš vietos nustatyto svorio traukiniams.

5.2.3. Stotys, atskiri jų kelynai, skirstymo keliai turi būti tiesiami tiesiuose ruožuose. Esant sudėtingoms topografinėms sąlygoms, jie gali būti tiesiami ne mažesnio kaip 1500 m spindulio kreivėse. Ypač sunkiomis sąlygomis leidžiama spindulį sumažinti iki 600 m.

5.2.4. Geodeziniais matavimo prietaisais periodiškai turi būti tikrinami pagrindinių, stoties ir esančių geležinkelio balanse privažiuojamųjų kelių planas ir profilis.

5.2.5. Pagal Kelių tarnybos užsakymus kelių planą ir profilį tikrina, reikiamus techninius dokumentus rengia specializuotos projektinės organizacijos ar grupės.

5.2.6. Kiekviename kelių ruože turi būti:

visų ruože esančių kelio ūkio statinių ir įrenginių, kuriais važinėja geležinkelio valdytojo lokomotyvai, brėžiniai ir aprašymai, reikiami standartai ir normos, stočių schemas ir planai;

visų pagrindinių ir stoties kelių, skirstomųjų kalnelių bei privažiuojamųjų kelių išilginiai profiliai.

5.2.7. Skirstomųjų kalnelių įkalnės ir nuokalnės, kaupiamųjų ir skirstymo kelių išilginiai profiliai tikrinami ne rečiau kaip kartą per trejus metus. Kitų kelių išilginiai profiliai tikrinami ne rečiau kaip kartą per 10 metų. Atsižvelgiantį patikrinimo rezultatus, numatomi konkretūs profilio taisymo darbai ir jų atlikimo terminai. Ruožų, kuriuose atliekama kelio rekonstrukcija arba kiti planą ir profilį keičiantys darbai, planas ir išilginis profilis tikrinami tuoj pat užbaigus darbus. Planą ir išilginį profilį tikrina, reikiamus dokumentus rengia darbus atlikusi organizacija. Parengti dokumentai perduodami kelių ruožo viršininkui, o jeigu darbai buvo atlikti stoties teritorijoje, tai ir stoties viršininkui.

5.2.8. Stotyse ir tarpstočiuose pradėti statyti naujus objektus, plėsti, perkelti ar nugriauti esamus statinius ir įrenginius galima tik pagal projektą, suderintą su geležinkelio valdytoju. Organizacija, užbaigusi darbą, parengia ir pateikia kelių ruožo bei stoties viršininkams atliktų darbų dokumentus. Be jų draudžiama priimti ir naudoti tiek naujus, tiek rekonstruotus objektus.

### **5.3. Sankasa, viršutinė kelio konstrukcija, kelio statiniai**

5.3.1. Tiesiuose kelio ruožuose sankasos viršaus plotis turi būti ne mažesnis kaip 5,5 m vienkeliuose ruožuose, 9,6 m — dvikeliuose ruožuose, ne mažesnis kaip 5,0 m drenuojančių gruntų vienkeliuose ruožuose ir 9,1 m — dvikeliuose ruožuose. Minimalus sankasos kelkraščio plotis iš abiejų kelio pusių turi būti ne mažesnis kaip 0,4 metro.

Kreivėse, kurių spindulys mažesnis kaip 2000 m, sankasa platinama pagal nustatytas normas.

Tiesiant naujus geležinkelius arba antruosius kelius, sankasos viršaus plotis turi atitikti statybos normų ir taisyklių reikalavimus.

Vandens išsiliejimo vietose sankasos briauna turi būti aukščiau už maksimalią bangą ne mažiau kaip 0,5 m.

5.3.2. Tiesiuose kelio ruožuose geležinkelio vėžės plotis tarp vidinių (darbo) bėgių galvučių briaunų turi būti lygus 1520 mm. Esamų linijų vėžės plotis gali būti 1524 mm tol, kol bus pertvarkytas į 1520 mm plotį.

Vėžės plotį kreivėse, taip pat leistinus nuokrypius nuo normų kreivėse ir tiesiuose kelio ruožuose nustato geležinkelio valdytojas.

5.3.3. Abu bėgiai tiesiuose ruožuose turi būti tame pačiame lygyje. Leidžiama, kad visoje tiesaus kelio atkarpoje vienas bėgis ne daugiau kaip 6 mm būtų aukščiau už kitą.

Atsižvelgiant į kreivės spindulį ir traukinių važiavimo greitį, išorinio bėgio pakylą kreivėse nustato kelių tarnybos viršininkas, remdamasis kelių ruožų atliktais skaičiavimais ir siūlymais.

Leidžiamus bėgių aukščio nuokrypius nuo nustatytų normų tiesiuose kelio ruožuose ir kreivėse nustato geležinkelio valdytojas.

Pakyla negali būti didesnė kaip 150 mm.

Jeigu apskaičiuotoji pakyla yra didesnė už leidžiamą, jos aukštį nustato geležinkelio valdytojas.

5.3.4. Ypač didelių ir svarbių kelio statinių sąrašą, taip pat besideformuojančios ir nuo sudėtingų inžinerinių ir geologinių sąlygų priklausančios sankasos priežiūros tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

Į geležinkelio valdytojo patvirtintą sąrašą įrašyti tiltai ir tuneliai aptveriami kontroliniais gabaritų įrenginiais, įrengiama įspėjamoji signalizacija bei atitveriamieji šviesoforai.

Prie kelio statinių, vadovaujantis geležinkelio valdytojo nustatytais normomis, turi būti priešgaisrinių, išimtiniais atvejais — apžiūros priemonių.

Remiantis galiojančiomis skaičiavimo normomis ir instrukcijomis, visi tiltai klasifikuojami pagal apkrovą.

5.3.5. Kelių ir statinių būklės nuolatinei kontrolei naudojami kelmačiai ir defektoskopiniai vežimėliai, defektoskopijos laboratorijos, tiltų, tunelių, kelių ir gabaritų tikrinimo stotys.

#### **5.4. Bėgiai ir iešmai**

5.4.1. Pagrindinių ir stočių kelių bėgiai ir iešmai pagal galią ir būklę turi atitikti naudojimo sąlygas (eismo intensyvumą, ašių apkrovas, traukinių greitį).

Bėgių ir iešmų nuodylos normas nustato geležinkelio valdytojas.

5.4.2. Iešmai privalo turėti šiuos kryžmėženklus:

a) pagrindiniuose ir keleivinių traukinių atvykimo ir išvykimo keliuose — ne didesnius kaip 1/11;

b) kryžminiai ir vieniniai iešmai už kryžminių, kaip jų tąsa — ne didesnius kaip 1/9;

c) iešmai, per kuriuos keleiviniai traukiniai važiuoja tik tiesiuoju keliu, gali turėti 1/9 (leidžiamas keleivinių traukinių eismas, nukreiptas į ašakinį kelią per iešmus su 1/9 kryžmėženkliais, jei jiems pakeisti į iešmus su 1/11 kryžmėženkliais, būtina rekonstruoti stoties iešmyną, bet šiuo metu to padaryti nėra galimybės);

d) prekinį traukinių atvykimo ir išvykimo keliuose — ne didesnius kaip 1/9, simetriniai iešmai — ne didesnius kaip 1/6 kryžmėženklus.

Pagrindiniuose keliuose prieš visų iešmų smailes turi būti apsauginiai tašai.

Stotyse, kuriose traukiniai prasilenkia nesustodami, kryžminiai iešmai ir bėgių sankryžos į stočių pagrindinius kelius ir visi iešmai; stočių pagrindinius kelius kreivėse gali būti naujai įtaisomi, jei, juos įtaisius, nereikia apriboti nustatyto traukinių greičio.

Prie centralizuotųjų iešmų įrengiami sniego valymo arba tirpdymo įrenginiai.

5.4.3. Draudžiama važiuoti per iešmus ir bėgių sankryžas, kai:

a) iešmų smailės ir slankiosios kryžmių šerdys atsiskyrusios nuo trauklių;

b) smailė atsitraukusi nuo rėminio bėgio arba slankioji šerdis atsitraukusi nuo atlankos 4 mm ar daugiau, matuojant ties smailių ir bukos kryžmės šerdies pirmąją traukle, o smailos kryžmės šerdies — šerdies gale;

c) smailė arba slankioji šerdis ištrupėjusi tiek, kad ant jos gali užvažiuoti rato antbriaunis, ir visais atvejais, kai ištrupos yra:

1) 200 mm ar didesnės — pagrindiniuose keliuose,

2) 300 mm ar didesnės — atvykimo ir išvykimo keliuose,

3) 400 mm ar didesnės — kituose stoties keliuose;

d) smailė nusėdusi žemiau rėminio bėgio, o slankioji šerdis yra žemiau atlankos 2 mm ar

daugiau, matuojant toje vietoje, kur smailės arba slankiosios šerdies galvutės plotis siekia 50 mm ar daugiau;

e) atstumas tarp kryžmės šerdies ir gretbėgio galvutės darbinių briaunų mažesnis kaip 1472 mm;

f) atstumas tarp gretbėgio ir atlankos galvučių darbinių briaunų didesnis kaip 1435 mm;

g) lūžusi smailė arba rėminis bėgis;

h) lūžusi kryžmė (šerdis, atlanka arba gretbėgis);

i) nutrūkęs gretbėgių varžtas vieno varžto įdėkle arba abu varžtai dviejų varžtų įdėkle.

Jei rėminių bėgių, smailių, atlankų ir kryžmių šerdžių vertikali nuodyla didesnė už leistiną normą, jų naudojimo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

5.4.4. Pagrindinių, atvykimo bei išvykimo kelių bėgiai ir iešmai defektoskopiniais vagonais tikrinami pagal kelių ruožo viršininko patvirtintą grafiką:

pagrindinių kelių — ne rečiau kaip kartą per mėnesį;

atvykimo bei išvykimo kelių — ne rečiau kaip kartą per tris mėnesius.

Kol bus pašalinti pavojingi bėgių ir iešmų defektai, traukinių eismo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

Bėgių tikrinimo defektoskopiniais vežimėliais periodiškumą nustato geležinkelio valdytojas, atsižvelgdamas į eismo intensyvumą, bėgių ir kelių būklę.

5.4.5. Iešmai ir bėgių sankryžos stotyse įtaisomos ir išimamos geležinkelio valdytojo leidimu. Iešmai turi būti prijungti prie atitinkamos sąryšio įrangos. Naujai įtaisytus ar rekonstrukcijos metu pakeistus iešmus bei bėgių sankryžas stotyse ir iešmus tarpstočiuose priima naudoti tik geležinkelio valdytojo paskirta komisija.

Laikinais neprijungtus prie sąryšio įrangos iešmus komisija gali priimti, o geležinkelio valdytojas turi nustatyti iešmų tikrinimo bei priežiūros ir smailių tvirtinimo tvarką.

5.4.6. Kontrolinius užraktus turi turėti šie necentralizuotieji iešmai:

a) traukinių priėmimo ir išleidimo kelių;

b) apsauginiai;

c) vagonų su kategoriniais krovniais stovėjimo kelių;

d) avarinių ir gaisrinių traukinių stovėjimo kelių;

e) apsauginių aklakelių;

f) defektoskopijos vagonų, kelmačių ir kelio mašinų stovėjimo kelių.

Slankiosios kryžmių šerdys ir iešmai (išskyrus esančius skirstomuosiuose kalneliuose ir kaupiamuosiuose keliuose), taip pat centralizuotieji ir turintys kontrolinius užraktus, turi turėti kengės, leidžiančias juos užrakinti kabinamosiomis spynomis. Šios kengės turi garantuoti smailių prigludimą prie rėminio bėgio, o slankiosios kryžmės šerdies — prie atlankos. Didesnis kaip 3 mm tarpelis neleistinas.

5.4.7. Necentralizuotieji iešmai turi turėti uždegamąsias arba nešviečiamąsias rodykles. Kurie iešmai turi turėti rodykles, nurodoma Stoties knygoje.

Rodyklių neturi iešmai, įjungti į elektrinę centralizaciją, ir tie, kurie yra kaupiamojo kelyno nuokalnės iešmyne.

5.4.8. Kelių ruožai prižiūri ir remontuoja iešmus ir bėgių sankryžas, stato, prižiūri ir remontuoja iešmų rodykles, aklasmailes, ratstabdžių mestuvus, lankstinius užraktus. Čia esančius signalizacijos įrenginius prižiūri ir remontuoja Automatikos ir ryšių ruožai.

## **5.5. Geležinkelių sankirtos, pervažos ir prijungimai**

5.5.1. Geležinkelio linijų sankirtos, geležinkelių susikirtimai su automobilių keliais, troleibusų linijomis ir miesto gatvėmis įrengiami vadovaujantis statybos normomis ir taisyklėmis.

Draudžiama organizuoti troleibusų eismą veikiančiose pervažose. Organizuoti autobusų eismą veikiančiose pervažose galima tik geležinkelio valdytojo leidimu.

5.5.2. Viešojo naudojimo geležinkelių susikirtimo su automobilių keliais tame pačiame lygyje ir važiavimo po kelio statiniais vietas nustato geležinkelio valdytojas.

Draudžiama nenustatytose vietose kirsti geležinkelį transporto priemonėms ir savaeigėms mašinoms bei ginti gyvulius. Ar laikomasi šių reikalavimų, kontroliuoja:

- a) tarpstočiuose — kelių ruožo darbuotojai;
- b) stotyse — kelių ruožo ir stočių darbuotojai.

5.5.3. Atsižvelgiant į traukinių ir automobilių transporto eismo intensyvumą, pervažos skirstomos į keturias kategorijas.

Pervažų kategoriją, priežiūros ir naudojimo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

Visos I ir II kategorijos pervažos turi turėti elektros apšvietimą, o III ir IV kategorijos, — esančios ruožuose su išilginėmis elektros tiekimo linijomis arba turinčios kitus netoliese esančius nuolatinis elektros tiekimo šaltinius. Pravažiuojantiems traukiniams apžiūrėti gali būti naudojama prožektorių įranga. Už pervažų apšvietimą atsakingi Elektros tiekimo ruožai.

5.5.4. Pervažos skirstomos į reguliuojamas ir nereguliuojamas.

Reguliuojamosios pervažos turi signalizacijos įrenginius, įspėjančius transporto priemonių vairuotojus apie artėjančius traukinius, arba yra prižiūrimos pervažininkų.

Pervažų signalizacijos įrenginiams iš automobilių kelio pusės gali būti įrengiama baltos šviesos galvutė.

Pervažos, neturinčios signalizacijos įrenginiu ir neprižiūrimos pervažininkų, priskiriamos prie nereguliuojamųjų.

Leidžiama įrengti naujas pervažas be signalizacijos įrenginių tik neintensyvaus eismo ruožų pagrindiniuose keliuose.

Geležinkelio valdytojo nustatyta tvarka pervažininkų prižiūrimose pervažose turi būti įrengtas tiesioginis telefono ryšys su artimiausia stotimi arba postu, radijo ryšys su traukinių lokomotyvų mašinistais, o ruožuose, kuriuose įrengta eismo valdymo centralizacija, — su traukinių tvarkdariai.

Automatikos ir ryšių ruožai yra atsakingi už pervažų signalizacijos, automatinį užtvarų, telefono ir radijo ryšių gerą veikimą ir jų priežiūrą.

5.5.5. Pervažos turi turėti tipinę grindinį ir prievažas, aptvertas stulpeliais arba turėklais. Pervažų prieigose turi stovėti įspėjamieji ženklai:

iš geležinkelio pusės — signalinis švilptelėjimo ženklas, reikalaujantis, kad lokomotyvo mašinistas duotų garso signalą;

iš automobilių kelio pusės — Kelių eismo taisyklėse numatyti ženklai.

Prieš blogai matomą nereguliuojamąją pervažą iš geležinkelio pusės turi būti pastatytas dar vienas signalinis švilptelėjimo ženklas. Jų pastatymo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

Elektrifikuotose linijose iš abiejų pervažos pusių turi būti pastatyti gabarito vartai, kurių angos aukštis būtų ne didesnis kaip 4,5 metro.

5.5.6. Transporto priemonėms, kurių plotis su kroviniu ar be jo didesnis kaip 5 m, lėtaeigėms mašinoms bei mechanizmams važiuoti per pervažą galima tik kelių ruožo viršininkui leidus ir stebint kelio meistriui arba brigadininkui, o elektrifikuotuose ruožuose, kai transporto priemonės aukštis kartu su vežamu kroviniu didesnis kaip 4,5 m, — ir dalyvaujant elektros tiekimo ruožo atstovui.

5.5.7. Pervažininkas turi užtikrinti traukinių ir visų transporto priemonių, važiuojančių per pervažą, saugumą, laiku atidaryti ir uždaryti pervažą, duoti reikiamus signalus, stebėti važiuojančių traukinių būklę. Pastebėjęs gedimą, keliantį pavojų saugiam eismui ir žmonių saugumui, pervažininkas privalo imtis priemonių traukiniui sustabdyti. Jei nėra signalinio ženklo, ženklinančio traukinio galą, pervažininkas apie tai turi pranešti stoties budėtoju, o ruožuose, kuriuose įrengta eismo valdymo centralizacija, — traukinių tvarkdariai.

5.5.8. Elektros tiekimo, vandentiekio ir ryšių linijos, naftotiekiai ir dujotiekiai bei kitokie antžeminiai ir požeminiai įrenginiai gali kirsti geležinkelių tik geležinkelio valdytojo leidimu. Tokių susikirtimų vietose turi būti pastatyti specialūs apsaugos įrenginiai, garantuojantys saugų ir nenutrūkstamą traukinių eismą. Tokių įrenginių projektai turi būti suderinti su geležinkelio

valdytoju.

5.5.9. Privažiuojamųjų geležinkelio kelių tiesimo, rekonstravimo, prijungimo prie viešojo naudojimo geležinkelių ir jų priėmimo naudoti tvarką nustato Susisiekimo ministerija.

Kai tiesiami antrieji keliai, kapitališkai remontuojami statiniai ir įrenginiai, statomos naujos kelskyros ir pan., laikinai išimti ir įtaisyti iešmus tarpstočiuose galima tik geležinkelio valdytojo leidimu.

5.5.10. Įrengiant geležinkelių sankirtas tame pačiame lygyje, prijungiant privažiuojamuosius ir jungiamuosius kelių prie tarpstočių ir stočių pagrindinių kelių, turi būti įrengti apsauginiai aklakeliai arba iešmai.

Tose vietose, kur privažiuojamieji ir jungiamieji keliai prijungiami prie atvykimo bei išvykimo ir kitų stoties kelių, turi būti įrengti apsauginiai aklakeliai ar iešmai, verstukai arba aklasmilės, neleidžiančios riedmenims savaime išriedėti į stoties kelių ir tarpstočius.

Apsauginių aklakelių naudingasis ilgis turi būti ne mažesnis kaip 50 metrų.

Tarpstočiuose, kuriuose yra ilgų nuokalnių, taip pat tokius tarpstočius ribojančiose stotyse pagal geležinkelio valdytojo patvirtintus projektus įrengiami apsauginiai aklakeliai.

5.5.11. Dvikelių ruožų tarpstočiuose iešmai traukiniams, važiuojantiems taisyklinguoju keliu, turi būti įrengiami pasmailiui. Išimtiniais atvejais, kai ypač sudėtingos jungiamųjų kelių prieigos, geležinkelio valdytojo leidimu iešmai gali būti įrengiami priešmailiui.

5.5.12. Pagrindinių ar atvykimo bei išvykimo kelių supynimą leidžia tik geležinkelio valdytojas.

## **5.6. Kelio ir signaliniai ženklai**

5.6.1. Prie pagrindinių kelių statomi signaliniai ir kelio ženklai. Prie iešmų ir kitose kelių sujungimo vietose statomi riboženkliai. Pageležinkelėje ir sankasoje esantiems įrenginiams paženklinėti statomi specialieji ženklai.

Signaliniai ženklai statomi dešinėje kelio pusėje eismo kryptimi, o kelio ženklai — dešinėje kelio pusėje kilometrų didėjimo kryptimi ne arčiau kaip 3100 mm nuo kraštinio kelio ašies.

Iškasose kelio ženklai statomi ne arčiau kaip 5700 mm nuo kraštinio kelio ašies. Elektrifikuotuose ruožuose signaliniai ir kelio ženklai gali būti tvirtinami prie kontaktinio tinklo atramų, išskyrus tas, prie kurių pritvirtintos šviesoforų galvutės, kompleksinės transformatorių pastotės ir kontaktinio tinklo skyrikliai ir iškrovikliai.

Riboženkliai statomi tarpukelės viduryje, kur atstumas tarp jungiamųjų kelių ašių lygus 4100 mm. Stoties keliuose, kuriais nevažinėja T gabarito riedmenys, riboženklus leidžiama palikti ten, kur atstumas tarp kelių lygus 3810 mm. Krovimo keliuose su pasiaurinta tarpukele riboženkliai statomi ten, kur tarpukelės plotis lygus 3600 mm.

Kreivėse šie atstumai nustatomi pagal statinių artumo gabaritų instrukciją.

Signalinių, kelio ir specialiųjų ženklų standartą tvirtina geležinkelio valdytojas.

## **VI skirsnis. LOKOMOTYVŲ IR VAGONŲ ŪKIŲ STATINIAI IR ĮRENGINIAI. VANDENTIEKIS IR KANALIZACIJA**

6.1. Lokomotyvų depų, techninės lokomotyvų priežiūros punktų, dirbtuvių, rengyklų ir kitų lokomotyvų ūkio statinių ir įrenginių išdėstymas ir techninė įranga turi garantuoti nustatytus traukinių eismo mastus, efektyvų lokomotyvų naudojimą, aukštą techninės priežiūros ir remonto kokybę, medžiagų sąnaudų mažinimą, geras ir saugias darbo sąlygas.

6.2. Vagonų depų, techninės vagonų priežiūros punktų, vagonų valyklų bei kitų vagonų ūkio įrenginių ir statinių išdėstymas ir techninė įranga turi garantuoti nustatytus traukinių eismo mastus, kokybišką remontą ir techninę priežiūrą, racionalų materialinių resursų naudojimą, geras ir saugias darbo sąlygas.

Keleivių ir techninių stočių parangos depai turi turėti reikiamos technologinės įrangos ir mechanizmų, tinkamai parengiančių keleivinius vagonus reisui.

6.3. Vandens tiekimo ir paruošimo įrenginiai nuolat turi tiekti geros kokybės vandenį lokomotyvams, traukiniams, geležinkelio stotims bei įmonėms.

Kanalizacijos įrenginiai, laikantis sanitarinių normų, turi garantuoti geležinkelio padalinių ir gyvenviečių nutekamųjų vandenų valymą ir nuleidimą.

6.4. Geležinkelio valdytojo nustatytoje vietoje visada turi būti paruošti:

- a) avariniai traukiniai — traukinių eismui atkurti ir riktų bei avarių padariniams likviduoti;
- b) automotrisės, drezinos ir automobiliai — kelio ir elektros tiekimo įrenginiams atstatyti;
- c) automobiliai, lauko avarinės komandos — ryšiui atkurti;
- d) gaisriniai traukiniai ir ugniagesių komandos — gaisrams gesinti.

Draudžiama kitiems riedmenims užimti kelius, skirtus avarinių ir gaisrinių traukinių, automotrisių ir drezinų, atliekančių atstatomuosius darbus, nuolatiniam stovėjimui.

## **VII skirsnis. STOČIŲ STATINIAI IR ĮRENGINIAI**

7.1. Stočių kelių tinklas, techninė įranga turi garantuoti saugų traukinių eismą, traukinių atvykimo ir išvykimo, krovinių bei bagažo krovimo, sąstatų ir vagonų parangos laiko normas, aukštą darbo kultūrą ir saugias darbo sąlygas.

Keleivių pastatai, statiniai ir įrenginiai turi būti išvaizdūs, garantuoti greitą, patogų ir saugų keleivių aptarnavimą.

Keleiviams išeiti į peronus įrengiamos požeminės perėjos arba tiltai.

Stotyse, kur pėsčiųjų perėjos ir geležinkelis yra tame pačiame aukštyje, turi būti pastatytos rodyklės ir perspėjamieji ženklai, prireikus — įrengta automatinė signalizacija.

Stočių rūmuose turi būti automatinė bilietų palikimo ir pardavimo sistema, bilietų spausdintuvai ir automatai, nešulių saugyklos, traukinių išvykimo rodyklės, informacijos įrenginiai ir kt.

Tarpstočiuose esančiose stotelėse turi būti peronai su pastogėmis arba paviljonais.

Krovimo įrenginiai turi garantuoti krovinių saugumą, krauti saugiai.

7.2. Tarnybiniuose pastatuose ir darbo patalpose turi būti tinkamos darbo sąlygos.

Stoties budėtojo tarnybinėse patalpose leidžiama įrengti tik valdymo ir tikrinimo prietaisus, automatizuotos budėtojo darbo vietos aparatūrą, centralizuoto apšvietimo valdymo ir distancinio sekcijų jungiklių valdymo pultus.

Keleivius ir krovinių siuntėjus bei gavėjus aptarnaujančių darbuotojų patalpos turi būti patogioje vietoje.

Draudžiama patalpas, skirtas keleiviams aptarnauti, užimti kitiems reikalams.

7.3. Mišriuose keleivinių ir prekinių traukinių eismo ruožuose peronų aukščio ir atstumo nuo kelio ašies normos tiesėse tokios:

- |                 |                                 |
|-----------------|---------------------------------|
| aukštas peronas | a) 1100 mm virš bėgio galvutės, |
|                 | b) 1920 mm nuo kelio ašies;     |
| žemas peronas   | c) 200 mm virš bėgio galvutės,  |
|                 | d) 1745 mm nuo kelio ašies.     |

Kreivėse šie atstumai nustatomi pagal statinių artumo gabarito instrukciją.

Leistini tokie nurodytų matmenų pakitimai:

- |                            |                      |
|----------------------------|----------------------|
| aukštis —                  | didinamas iki 20 mm, |
|                            | mažinamas iki 50 mm; |
| atstumas nuo kelio ašies — | didinamas iki 30 mm, |
|                            | mažinamas iki 25 mm. |

Remontuojant kelius ir peronus, draudžiama keisti nustatytus atstumus.

7.4. Stočių postai, skirti iešmininkams, aptarnaujantiems iešmus ir signalus, turi būti pastatyti taip, kad matytųsi šie iešmai ir keliai.

Išimtis — elektrinės centralizacijos postai (išskyrus skirstomųjų kalnelių postus).

7.5. Stočių centralizacijos ir iešmų postuose turi būti geležinkelio valdytojo nustatyta norma inventoriaus: signalizavimo priemonių, įrankių ir medžiagų.

Prie iešmų postų turi būti įrengtas lauko skambutis.

7.6. Skirstomojo kalnelio darbui organizuoti turi būti įrengta šviesoforų signalizacija, iešmų centralizacija, automatinė lokomotyvo signalizacija, dokumentų persiuntimo įrenginiai, mechanizuoti ir automatizuoti vagonų skirstymo įrenginiai, radijo bei garsinis stoties ryšiai pokalbiams su manevrinių lokomotyvų mašinistais, derintojais ir kitais darbuotojais.

Nuo iešmų, įjungtų į skirstomojo kalnelio centralizaciją, sniegas turi būti valomas mechanizuotai.

Stotyse, kuriose yra automatizuotieji ir mechanizuotieji skirstomieji kalneliai, turi būti dirbtuvės arba mechanizuotos aikštelės kalnelių techninei įrenginių apžiūrai ir remontui.

7.7. Visose didelėse skirstymo, keleivių ir prekių stotyse turi būti tvarkdarių, manevrų ir kitokie vidaus radijo ryšiai, garsinis stoties ryšys manevravimo nurodymams perduoti, taip pat manevrų tvarkdarių, stoties budėtojų, traukinių derintojų, manevrinių lokomotyvų mašinistų, techninės ir komercinės priežiūros punktų, prekių barų, konteinerių aikštelių ir kelio darbuotojų, naudojančių kelio mašinas ir sniegvalius, pokalbiams dėl vagonų remonto traukiniuose, saugaus manevravimo ir kt.

Skirstymo ir didelės prekių stotys turi turėti automatizuoto valdymo sistemas, ryšių linijas su skaičiavimo centru, įrenginius važtos dokumentams priimti ir transportuoti, centralizuotą apžiūrinių ir remontuojamų sąstatų atitvaros sistemą, o keleivinės stotys — ryšius keleiviams informuoti.

7.8. Įrenginiai keleiviams aptarnauti, kelynai, atvykimo, išvykimo, manevriniai, krovimo keliai ir keliai, kuriuose atliekama techninė riedmenų priežiūra, paranga ir remontas, prekių barų, konteinerių aikštelių, skirstomųjų platformų ir svarstyklių, iešmų teritorijos, vietos, kuriose stočių budėtojai sutinka traukinius, sandėliai, kiti keliai ir punktai turi būti apšviesti.

Apšvietimas turi atitikti Valstybinio visuomenės sveikatos centro nustatytas normas, garantuoti nenutrūkstamą saugų traukinių eismą ir manevravimą, keleivių saugumą įlipant ir išlipant iš vagonų ir saugų aptarnaujančiojo personalo darbą bei krovinių apsaugą. Nedidelėse stotyse turi būti sekciniai lauko apšvietimo jungikliai apšvietimui išjungti, kai krovimo ir kituose stoties keliuose nemanevruojama ir neatliekami krovimo darbai.

Keleivinių traukinių stotelėse turi būti apšviečiamos keleivių patalpos ir peronai, kur keleiviai įlipa ir išlipa iš vagonų.

Apšvietimas neturi kliudyti matyti regimųjų signalų.

## **VIII skirsnis. SIGNALIZACIJOS BEI RYŠIŲ STATINIAI IR ĮRENGINIAI**

### **8.1. Signalai**

8.1.1. Signalai reikalingi darniam ir saugiam traukinių eismui, sėkmingam manevravimui užtikrinti.

Signalas yra įsakymas, kurį būtina besąlygiškai vykdyti. Geležinkelių transporto darbuotojai turi daryti viską, kad būtų įvykdyti visi signalo reikalavimai.

Draudžiamąjį šviesoforo signalą pravažiuoti draudžiama.

Būtina sustoti, jei užgesę šviesoforų žiburiai (išskyrus įspėjamuosius, esančius ruožuose, kuriuose nėra automatinės blokuotės, atitveriamuosius, antrinius), netikslūs arba nesuprantami šviesoforų ar kitų signalizavimo priemonių rodmenys.

Išimtiniais atvejais tik šių Nuostatų ir Geležinkelių eismo taisyklių nustatyta tvarka leidžiama pravažiuoti draudžiamąjį šviesoforo signalą (nesuprantamą arba užgesusį).

8.1.2. Traukinių eismui reguliuoti naudojamos šios pagrindinės spalvos:

- a) žalia — leidžiama važiuoti didžiausiu greičiu;
- b) geltona — sumažinti greitį;
- c) raudona — draudžiama važiuoti.

Manevrams reguliuoti galima naudoti dar ir šias spalvas:

balta— leidžiančią manevruoti;

mėlyną— draudžiančią manevruoti.

Stotyse ir tarpstočiuose draudžiama naudoti raudonos, geltonos ir žalios spalvos reklamas, šviestuvus, trukdančius tinkamai suprasti signalus.

8.1.3. Geležinkelių transporte naudojami signalai, nurodyti Geležinkelių signalizacijos taisyklėse.

Signalinių įrenginių formą, konstrukciją ir matmenis tvirtina geležinkelio valdytojas.

Signalinių stiklų ir lęšių spalva turi atitikti standartus.

Šviesoforai yra nuolatiniai signaliniai įrenginiai.

8.1.4. Raudoni, geltoni ir žali įleidžiamųjų, tarpstočio, saugos, atitveriamųjų šviesoforų signaliniai žiburiai turi būti aiškiai matomi iš besistartinančio traukinio lokomotyvo kabinos dieną ir naktį tiesiuose kelio ruožuose ne mažesniu kaip 1000 m atstumu.

Šie žiburiai kreivėse, taip pat įspėjamųjų šviesoforų žiburiai ruožuose, kuriuose nėra automatinės blokuotės, bei šviesoforų juostiniai žiburiai turi būti aiškiai matomi ne mažesniu kaip 400 m atstumu. Labai raižytoje vietovėje (kalnai, gilios iškasos) šie žiburiai turi būti aiškiai matomi ir mažesniu kaip 400 m, bet ne mažesniu kaip 200 m atstumu.

Išleidžiamųjų ir maršruto šviesoforų žiburiai pagrindiniuose keliuose turi būti aiškiai matomi ne mažesniu kaip 400 m atstumu, šalutiniuose keliuose — ne mažesniu kaip 200 m atstumu.

Išimtiniai ir manevrų šviesoforų žiburiai turi būti aiškiai matomi ne mažesniu kaip 200 m atstumu.

8.1.5. Prieš įleidžiamuosius, tarpstočio ir saugos šviesoforus įrengiami įspėjamieji šviesoforai.

Ruožuose, kuriuose įrengta automatinė blokuotė, kiekvienas tarpstočio šviesoforas kito, prieš jį stovinčio šviesoforo, atžvilgiu yra įspėjamasis.

Dvikeliuose ruožuose, kuriuose automatinė lokomotyvo signalizacija netaisyklinguotu keliu naudojama kaip savarankiška signalizacijos priemonė, įspėjamųjų šviesoforų prieš įleidžiamuosius galima nestatyti.

Ruožuose, kuriuose įrengta automatinė blokuotė su triženkle signalizacija, atstumas tarp gretimų šviesoforų turi būti ne mažesnis už šiai vietai nustatytą stabdymo kelią, kai keleivinis traukinys važiuoja maksimaliu, bet ne didesniu kaip 120 km/h, o prekinis — ne didesniu kaip 80 km/h greičiu ir kai naudojamas paprastas stabdymas. Jei stabdoma staigiai, atstumas tarp gretimų šviesoforų turi būti ne mažesnis už stabdymo kelią, įskaitant laiką, numatytą automatinei lokomotyvo signalizacijai ir autostopams įsijungti. Visais atvejais šis atstumas neturi būti mažesnis kaip 1000 metrų.

Geležinkelio valdytojo įsakymu ruožuose, kuriuose anksčiau įrengta automatinė blokuotė su triženkle signalizacija, atstumas tarp kai kurių šviesoforų gali būti mažesnis už stabdymo kelią. Prie tokio šviesoforo stiebo, taip pat prie įspėjamojo, esančio prieš jį, įrengiamos šviečiamosios rodyklės. Stotyse šviečiamosios rodyklės naudojamos tada, kai, važiuojant pagrindiniu keliu, atstumas tarp gretimų šviesoforų (įleidžiamųjų, maršruto, išleidžiamųjų) mažesnis už stabdymo kelią.

Ruožuose, kuriuose įrengta automatinė blokuotė su triženkle signalizacija ir kuriuose keleiviniai traukiniai važiuoja didesniu kaip 120 km/h greičiu arba prekiniai traukiniai — didesniu kaip 80 km/h greičiu, nustatytu didžiausiu greičiu, esant žaliai lokomotyvo šviesoforo žiburiui, jiems leidžiama važiuoti su sąlyga, kad, pasikeitus žaliai lokomotyvo šviesoforo žiburiui į geltoną, atliekant paprastąjį stabdymą, traukinys bus sustabdytas prieš draudžiamąjį tarpstočio šviesoforo signalą.

Ruožuose, kuriuose nėra automatinės blokuotės, atstumas tarp įspėjamųjų ir pagrindinių šviesoforų turi būti ne mažesnis už šiai vietai numatytą stabdymo kelią, kai traukinys važiuoja nustatytu didžiausiu greičiu ir staigiai stabdomas.

8.1.6. Šviesoforai statomi dešinėje traukinių eismo krypties pusėje arba kabinami virš

atitinkamo kelio ašies.

Tarpstočiuose, kur numatytas traukinių eismas netaisyklinguoju keliu, atitveriamieji ir jų įspėjamieji šviesoforai prieš pervažas traukiniams, važiuojantiems netaisyklinguoju keliu, gali būti statomi ir kairėje traukinių eismo krypties pusėje.

Šviesoforai statomi taip, kad, žiūrint iš traukinio lokomotyvo kabinos, jų signalų nebūtų galima supainioti su gretimų kelių šviesoforų signalais.

Jei, laikantis statinių artumo gabarito, nėra galimybės įrengti šviesoforą dešinėje traukinių eismo krypties pusėje, tai geležinkelio valdytojo leidimu jis gali būti įrengtas kairėje:

a) įleidžiamieji ir jų įspėjamieji šviesoforai — atvykstantiems į stotį netaisyklinguoju keliu traukiniams, grįžtantiems iš tarpstočio stumtuvams, ūkiniams traukiniams;

b) įleidžiamieji šviesoforai, — kai traukiniai važiuoja netaisyklinguoju keliu pagal lokomotyvo šviesoforo signalus, organizavus dvipusį eismą vienu iš dvikelio ruožo kelių;

c) laikinieji įleidžiamieji, tarpstočio šviesoforai, — kol tiesiamas antrasis kelias;

d) dvikelių ruožų tarpstočio ir įleidžiamieji šviesoforai, — kai įjungta abipusė kiekvieno kelio automatinė blokuotė.

8.1.7. Ruožuose, kuriuose įrengta kelio blokuotė, naudojami šviesoforai su nuolat šviečiančiais žiburiais. Geležinkelio valdytojo leidimu tam tikruose kelio ruožuose šviesoforai gali būti išjungiami.

8.1.8. Esant gedimui, leidžiamasis šviesoforo signalas turi automatiškai persijungti į draudžiamąjį, o įspėjamųjų šviesoforų į tokį, kuris rodo, jog pagrindinio šviesoforo signalas važiuoti draudžia.

8.1.9. Ruožuose, kuriuose įrengta automatinė blokuotė, tarpstočio šviesoforo nuolatinis signalas yra leidžiamasis, o įleidžiamųjų, maršruto ir išleidžiamųjų — draudžiamasis.

Ruožuose, kuriuose įleidžiamieji, maršruto ir išleidžiamieji šviesoforai perjungti į automatinį režimą traukiniams važiuoti per stotį be sustojimo, nuolatiniai jų signalai yra leidžiamieji.

Ruožuose, kuriuose nėra automatinės blokuotės, įleidžiamųjų, maršruto, išleidžiamųjų ir tarpstočio šviesoforų nuolatiniai signalai yra draudžiamieji.

Nuolatinę saugos šviesoforų signalizaciją nustato geležinkelio valdytojas.

8.1.10. Įleidžiamieji šviesoforai turi būti įrengti ne arčiau kaip 50 m nuo pirmutinio iešmo smailių (jei priešsmailinis eismas) arba nuo riboženklio (jei pasmailinis eismas).

Elektrifikuotuose ruožuose įleidžiamieji šviesoforai ir signaliniai ženklai "Stoties riba" turi būti statomi prieš oro protarpus (nuo tarpstočio pusės), skiriančius tarpstočio ir stočių kontaktinius tinklus.

8.1.11. Prie kiekvieno traukinių išvykimo kelio turi stovėti išleidžiamasis šviesoforas.

Grupei kelių, išskyrus tuos, kuriais traukiniai važiuoja nesustodami, leidžiama statyti bendruosius išleidžiamuosius ir maršruto šviesoforus.

Bendrieji išleidžiamieji ir maršruto šviesoforai turi turėti kelrodžius, rodančius kelio, iš kurio išvyksta traukinys, numerį.

8.1.12. Ruožuose, kuriuose įrengta automatinė blokuotė, tarpstočio šviesoforai statomi prie blokuojamųjų ruožų ribos, o ruožuose su pusiau automatine blokuote — prie tarpstočių postų.

8.1.13. Traukinių atvykimo ir išvykimo maršrutų iešmai turi būti susieti su įleidžiamųjų, išleidžiamųjų ir maršruto šviesoforų signalais.

8.1.14. Tarpstočio pagrindinio kelio atšakų iešmai turi būti susieti su kelio blokuotės arba elektrinės krivūlinės sistemos įrenginiais taip, kad įjungti artimiausiojo tarpstočio šviesoforo arba išleidžiamąjo šviesoforo leidžiamąjį signalą arba išimti krivulę būtų įmanoma tik tada, kai iešmas nukreiptas į pagrindinį kelią (nuolatinė iešmo padėtis).

8.1.15. Ruožų, kuriuose įrengta automatinė ar pusiau automatinė blokuotė, stotyse, kurių pagrindiniais, atvykimo ir išvykimo keliais numatomas traukinių eismas be sustojimų, įleidžiamieji ir maršruto šviesoforai turi signalizuoti, jog traukinys važiuoja nesustodamas. Šių

kelių išleidžiamieji šviesoforai turi būti stiebiniai.

8.1.16. Nuolatinų signalinių ženklų išdėstymo schemas, maršrutų lenteles tvirtina geležinkelio valdytojas. Nuolatinės signalvietės parenka geležinkelio valdytojo skirta komisija.

## **8.2. Automatinė ir pusiau automatinė kelio blokuotė**

8.2.1. Paprastai tarpstočiuose įrengiama kelio blokuotė, o kai kuriuose ruožuose — automatinė lokomotyvo signalizacija kaip savarankiška signalizacijos priemonė.

8.2.2. Automatinės ir pusiau automatinės kelio blokuotės įrenginiai neturi leisti:

įjungti leidžiamųjų išleidžiamąjį arba tarpstočio šviesoforų signalų, kol užimtas jų ribojamas ruožas (tarpstotis);

persijungti signalui tol, kol pagrindinis elektros maitinimas persijungia į atsarginį, ir atvirkščiai.

8.2.3. Vienkeliuose tarpstočiuose, kuriuose įrengta automatinė ar pusiau automatinė kelio blokuotė, signalai turi būti tarp savęs susiję taip, kad, vienoje stotyje įjungus išleidžiamąjį šviesoforo signalą, nebūtų įmanoma įjungti kaimyninės stoties išleidžiamųjų ir tarpstočio šviesoforų signalų, išleidžiančių į šį tarpstotį priešingos krypties traukinius. Lygiai taip tarp savęs turi būti susiję signalai ir dvikeliuose tarpstočiuose, kuriuose įrengta automatinė ar pusiau automatinė blokuotė, kai vienas kelias skiriamas dvipusiam traukinių eismui.

8.2.4. Visų tarpstočių, kuriuose įrengta automatinė blokuotė, šviesoforų signalai, traukiniui įvažiuojant į blokuojamuosius ruožus ar sutrikus šių ruožų bėgių grandinėms, turi automatiškai persijungti į draudžiamuosius signalus.

8.2.5. Ruožuose, kuriuose įrengta kelio blokuotė, stočių įrenginiai turi turėti raktinę krivulę ūkiniams traukiniams, o ruožuose su pusiau automatine blokuote — ir raktinę krivulę stumtuvui, jei šis grįžta iš tarpstočio į stotį.

Išimtiniais atvejais geležinkelio valdytojo nustatyta tvarka raktinė krivulė, skirta ūkiniam traukiniui, gali būti naudojama dyzeliniam traukiniui, jei jis grįžta iš tarpstočio (užkonservuotos stoties) atgal į išvykimo stotį

Vienkeliuose ruožuose su automatine kelio blokuote ir dvikeliuose tarpstočiuose su abipuse kiekvieno kelio automatine blokuote, kur dažnai manevruojama išvažiuojant manevriniam sąstatui už stoties ribų, automatinės blokuotės įrangą galima papildyti sujungtais su ja manevrų šviesoforais.

*Punkto pakeitimai:*

Nr. [486](#), 1998-12-14, Žin., 1998, Nr. 113-3169 (1998-12-24), i. k. 0982210ISAK00000486

8.2.6. Stotyse, esančiose ruožuose, kuriuose įrengta automatinė ar pusiau automatinė kelio blokuotė, turi būti įrenginiai:

a) neleidžiantys įjungti įleidžiamąjį šviesoforo leidžiamąjį signalo, kai į užimtą kelią parengtas maršrutas;

b) garantuojantys iešmų ir kelių laisvumo kontrolę.

Geležinkelio valdytojo leidimu šių įrenginių stotyse gali ir nebūti.

8.2.7. Stotyse, esančiose ruožuose, kuriuose įrengta pusiau automatinė kelio blokuotė, gali būti įrenginių, leidžiančių:

a) išjungti išvykimo maršrutuose izoliuotųjų iešmų bėgių grandinių kontrolę, joms sugedus;

b) pakartotinai įjungti išsijungusį išleidžiamąjį šviesoforą, jei traukinys jo nepravažiavo.

Automatinė blokuotė turi būti papildyta automatine lokomotyvo signalizacija ir eismo kontrolės sistemos įrenginiais.

8.2.8. Ruožuose, kuriuose įrengta automatinė blokuotė, traukinių eismo stebėtuvai traukiniui tvarkdariui turi rodyti nustatytą eismo kryptį (vienkeliuose ruožuose), blokuojamųjų ruožų, pagrindinių ir atvykimo bei išvykimo kelių užimtumą stotyse; kartoti įleidžiamųjų ir išleidžiamųjų šviesoforų signalus.

## **8.3. Elektrinė iešmų ir signalų centralizacija**

8.3.1. Elektrinės centralizacijos įrenginiai turi garantuoti:

a) abipusį iešmų ir signalų blokavimą;

b) ieško atlenkimo kontrolę ir tuo pačiu metu šviesoforo, atitveriančio šį maršrutą, leidžiamojo signalo persijungimą į draudžiamąjį;

c) iešmų padėties, kelių ir iešmų sekcijų užimtumo kontrolę pagal valdymo aparato rodmenis;

d) maršrutinį arba pavienį iešmų ir signalų valdymą, manevravimą pagal manevrų signalus;

e) iešmų perjungimą į vietinį valdymą.

8.3.2. Elektrinės centralizacijos įrenginiai neturi leisti:

a) įjungti leidžiamojo įleidžiamojo šviesoforo signalo, jei maršrutas paruoštas į užimtą kelią;

b) perjungti iešmų po riedmenimis;

c) įjungti leidžiamojo šviesoforo signalo, atitinkančio šį maršrutą, jei iešmai neperjungti į reikiamą padėtį ir neišjungti leidžiamieji pavojų maršrutų šviesoforų signalai;

d) perjungti maršrute esančio iešmo;

e) įjungti pavojojo maršruto šviesoforo leidžiamojo signalo, jei įjungtas leidžiamasis atitveriančio parengtą maršrutą šviesoforo signalas.

8.3.3. Centralizuotųjų iešmų pavaros turi:

a) garantuoti smailės prigludimą prie rėminio bėgio ir slankiosios kryžmės šerdies — prie atlankos, kai iešmų smailės yra kraštutinėse padėtyse;

b) neleisti užrakinti iešmo smailių ir slankiosios kryžmės šerdies, kai tarp prigludusios smailės ir rėminio bėgio arba šerdies ir atlankos yra 4 mm ar didesnis tarpas;

c) atitraukti kitą smailę nuo rėminio bėgio ne mažiau kaip 125 mm.

Iešmų ir šviesoforų valdymo aparato rankenėlės ir mygtukai, atsižvelgiant į jų paskirtį, gali skirtis spalva ir forma arba būti skirtingose vietose.

#### **8.4. Eismo valdymo centralizacija**

8.4.1. Eismo valdymo centralizacijos įrenginiai turi:

a) leisti valdyti iš vieno punkto ruože esančių stočių ir tarpstočių iešmus ir signalus;

b) kontroliuoti iešmų padėtį ir jų užimtumą;

c) kontroliuoti tarpstočių, stoties kelių ir priešstočio bei užstočio blokuojamųjų ruožų užimtumą;

d) kartoti įleidžiamųjų, maršruto ir išleidžiamųjų šviesoforų rodmenis;

e) garantuoti galimybę perduoti stočių iešmus ir signalus atsarginiam valdymui, priimant ir išleidžiant traukinius bei manevruojant, arba galimybę perduoti tam tikrus iešmus vietiniam valdymui tik manevruojant;

f) atitikti reikalavimus, keliamus elektrinei centralizacijai ir automatinei blokuotei.

8.4.2. Naujai įrengiamos eismo valdymo centralizacijos sistemos turi leisti traukinių tvarkdarius keisti traukinių eismo kryptį, esant netikram blokuojamųjų ruožų užimtumui.

#### **8.5. Automatinė lokomotyvo signalizacija ir autostopai**

8.5.1. Automatinės lokomotyvo signalizacijos šviesoforo signalai turi atitikti kelio šviesoforo, prie kurio artinasi traukinys, signalus.

Važiuojant tik pagal lokomotyvo šviesoforo signalus, šviesoforas turi signalizuoti taip, kad mašinistas žinotų apie priekyje esančių blokuojamųjų ruožų laisvumą arba užimtumą.

Lokomotyvo šviesoforai įrengiami lokomotyvo (elektrinio ar dyzelinio traukinio) valdymo kabinose ir signalizuoja mašinistui ir jo padėjėjui. Automatinė lokomotyvo signalizacija turi turėti autostopus, mašinisto budrumo ir traukinių greičio kontrolės įrenginius.

Automatinės lokomotyvo signalizacijos kelio įrenginiai turi būti stoties pagrindiniuose, atvykimo bei išvykimo keliuose, kuriais traukiniai važiuoja nestodami arba į kuriuos atvyksta ir iš kurių išvyksta keleiviniai traukiniai.

8.5.2. Autostopai turi automatiškai sustabdyti traukinį, esant draudžiamajam lokomotyvo šviesoforo signalui.

#### **8.6. Rakinamoji iešmų ir signalų sąryšio įranga**

8.6.1. Rakinamoji iešmų ir signalų sąryšio įranga turi garantuoti abipusį iešmų ir signalų rakinimą.

8.6.2. Kontroliniai iešmų užraktai turi:

- a) leisti ištraukti raktą tik tada, kai iešmas užrakintas;
- b) leisti užrakinti iešmą (smailei gerai prigludus prie rėminio bėgio) tik tokioje padėtyje, kuri nurodyta ant ištraukto iš užrakto rakto;
- c) neleisti užrakinti iešmo, kai tarp prispaustos smailės ir rėminio bėgio yra 4 mm ar didesnis tarpas.

Draudžiama vienoje stotyje naudoti tos pačios serijos kontrolinius užraktus, o didelėse stotyse — iešmyne ir gretimų rajonų iešmų postuose.

### **8.7. Stoties blokuotė**

8.7.1. Stoties blokuotė turi garantuoti:

- a) stoties budėtojui galimybę kontroliuoti, ar postų darbuotojai taisyklingai parengė traukinių atvykimo, išvykimo ir vidinius maršrutus;
- b) iešmų ir signalų, perjungiamų skirtinguose postuose, abipusį rakinimą.

### **8.8. Mechanizuotųjų ir automatizuotųjų skirstomųjų kalnelių įrenginiai**

8.8.1. Mechanizuotųjų ir automatizuotųjų skirstomųjų kalnelių įrenginiai turi garantuoti nenutrūkstamą ir saugų sąstatų išformavimą nustatytu greičiu.

Kiekvienos stabdomosios pozicijos galingumas turi atitikti nustatytą atkabų riedėjimo nuo kalnelio greitį ir garantuoti saugų vagonų skirstymą.

Visi mechanizotojo skirstomojo kalnelio iešmai, esantys sąstatų skirstymo maršrutuose, turi būti įjungti į elektrinę arba automatinę kalnelio centralizaciją.

8.8.2. Elektrinė kalnelio signalizacija turi garantuoti:

- a) individualųjį iešmų valdymą;
- b) iešmų, per kuriuos vagonai rieda pasmailiui, ir apsauginių iešmų elektrinį blokavimą;
- c) iešmų padėties ir iešmų sekcijų užimtumo kontrolę valdymo pulte.

Elektrinė kalnelio centralizacija neturi leisti perjungti iešmų po riedmenimis.

8.8.3. Automatinė kalnelio centralizacija be reikalavimų, keliamų elektrinei kalnelio centralizacijai, turi garantuoti ir:

- a) automatinį nukreipiamosios zonos iešmų valdymą, atkabų riedėjimo metu, dirbant pagal programuotąjį arba atskirų maršrutų režimą;
- b) automatinę iešmo sangrąžą į kontroliuojamąją padėtį prieš įvažiuojant atkabai į izoliuotąją iešmų sekciją, atsiradus kliūčių tarp smailės ir rėminio bėgio iešmo perjungimo metu;
- c) galimybę skirstymo metu pereiti prie individualiojo iešmų valdymo.

8.8.4. Automatizuotųjų skirstomųjų kalnelių įrenginiai be reikalavimų, keliamų mechanizuotiesiems kalneliams su automatine kalnelio centralizacija, turi garantuoti ir:

- a) sąstatų užstūmimo ant kalnelio ir skirstymo valdymą bei kontrolę;
- b) automatinį atkabų riedėjimo greičio reguliavimą;
- c) sąstatų skirstymo rezultatų kontrolę;
- d) pasikeitimą informacija su skirstymo stoties informacine planavimo sistema.

### **8.9. Automatinė pervažų signalizacija ir automatiniai užtvarai**

8.9.1. Automatinė pervažų signalizacija turi pradėti signalizuoti į automobilių kelio pusę, o automatiniai užtvarai uždaryti pervažą prieš tiek laiko, kad, traukiniui artėjant, transporto priemonės spėtų išvažiuoti iš jos.

Automatinė pervažų signalizacija turi signalizuoti, o automatiniai užtvarai turi būti uždaryti tol, kol visas traukinys pervažiuos pervažą.

Kai tarpstotyje yra nesergimosios pervažos su įrengta signalizacija, vienoje iš stočių turi būti pervažų signalizacijos veikimo kontrolės įranga.

### **8.10. Automatinės sistemos, įspėjančios apie artėjančią traukinį**

8.10.1. Stotyse, kuriose įrengta elektrinė iešmų ir signalų centralizacija, ir tarpstočiuose, kuriuose įrengta automatinė kelio blokuotė, vadovaujantis geležinkelio valdytojo patvirtintais planais įrengiamos automatinės signalizacijos sistemos, įspėjančios keliuose dirbančius žmones apie

artėjantį traukinį.

### **8.11. Ašidėžių įkaičio matavimo prietaisai**

8.11.1. Važiuojančiuose traukiniuose įkaičiusiems ašidėžėms automatinio bekontaktio būdu nustatyti, lokomotyvo mašinistui ir į priekyje esančią stotį arba traukinių tvarkdarius informacijai perduoti įrengiami specialūs įrenginiai.

Šių įrenginių išdėstymo, naudojimo ir techninės priežiūros tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

### **8.12. Kelio užtvarai**

8.12.1. Kelio užtvarai (verstukai arba aklašmailės) turi neleisti traukiniams ir riedmenims išriedėti iš kelių, kuriuose jie įrengti.

Verstukai turi turėti kelio užtvarų rodykles.

### **8.13. Ryšiai**

8.13.1. Visuose ruožuose turi būti traukinių tvarkdario, stočių budėtojų, bendrasis stočių, kelių ruožo, iešmininkų ryšiai ir traukinių radijo ryšiai. Ruožuose su automatine blokuote ir intensyviu traukinių eismu, taip pat visuose elektrifikuotuose ruožuose turi būti energijos tvarkdario ryšys.

Intensyvaus traukinių eismo ruožuose, kuriuose įrengta automatinė blokuotė ir nutiestos kabelinės ryšių linijos, papildomai turi veikti tarpstočio telefono ir tarnybiniai elektromechanikų ryšiai.

Taip pat turi būti bilietų tvarkdario, informaciniai (duomenims perduoti į Skaičiavimo centrą), vietiniai ir kiti ryšiai, reikalingi saugiam traukinių eismui garantuoti, bilietams pardavinėti bei kitų padalinių darbui organizuoti.

8.13.2. Traukinių eismui organizuoti naudojami traukinių tvarkdario, stočių budėtojų ir operatyvūs remonto darbų radijo ryšiai.

Traukinių radijo ryšys turi garantuoti nenutrūkstamą ir patikimą abipusį traukinių lokomotyvų mašinistų ryšį su:

- a) traukinių tvarkdarius — visame ruože;
- b) ribojančių tarpstotį stočių budėtojais;
- c) kitų lokomotyvų, esančių tame pačiame tarpstotyje, mašinistais.

Traukinių lokomotyvų mašinistai, naudojantys ultratrumpųjų bangų (toliau — UTB) diapazono radijo stotis, turi turėti ryšį su pervažininkais, remonto darbų vadovais ir signalininkais, traukiniuose esančiais sukarintos apsaugos šauliais, depo budėtojais, perone esančiais stočių darbuotojais, mašinisto padėjėju, kai šis išeina iš lokomotyvo kabinos, keleivinio traukinio viršininku.

Stoties radijo ryšiai turi garantuoti abipusį ryšį ryšių tinkluose:

manevravimo ir skirstomojo kalnelio, traukinių dokumentų skyriaus, techninės lokomotyvų ir vagonų priežiūros punktų, komercinės vagonų priežiūros punktų, konteinerių aikštelių, techninių priemonių (signalizacijos įrenginių, ryšių, kelių, kontaktinio tinklo ir kt.) priežiūros ir remonto brigadų.

Operatyvus remonto darbų radijo ryšys naudojamas intensyvaus eismo ruožų remonto darbams vadovauti.

Techninės sąlygas ir šio radijo ryšio naudojimo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

Draudžiama skirtinguose stoties manevravimo rajonuose naudoti vienodus radijo dažnius. Kiekvienas stoties manevravimo rajonas ir jame dirbantis lokomotyvas turi turėti atskirą radijo dažnį.

Garsinis stoties ryšys naudojamas nurodymams dėl traukinių eismo ir manevravimo perduoti. Garsinio stoties ryšio įrenginiai turi garantuoti gerą girdimumą kelyne. Šie įrenginiai turi veikti kryptingai ir kelti kuo mažesnę triukšmą, girdimą už geležinkelio teritorijos.

Keleiviams informuoti naudojami garsiakalbiai.

Ryšio įrenginiai turi būti visą laiką įjungti, garantuoti nenutrūkstamą ryšį, turėti įjungimo

kontrolę.

Traukinių ir stočių radijo ryšiai didelėse stotyse ir eismo valdymo ruožuose privalo turėti automatinės pokalbių registravimo sistemas. Šios sistemos įrengiamos ir naudojamos geležinkelio valdytojo nustatyta tvarka.

8.13.3. Draudžiama traukinių tvarkdario, iešmininkų ir visų rūšių radijo ryšius naudoti pokalbiams, nesusijusiems su traukinių eismu.

Į iešmininkų ryšio tinklą leidžiama įjungti tik iešmininkų ir stoties budėtojų telefonus.

Į traukinių tvarkdario ryšio tinklą leidžiama įjungti tik stoties budėtojų, manevrų tvarkdarius, operatorių, lokomotyvų tvarkdarius, energijos tvarkdarius, automatikos ir ryšių ruožų budinčiųjų inžinierių telefonus. Geležinkelio valdytojo leidimu eismo valdymo centralizacijos ruožuose į traukinių tvarkdario ryšio liniją galima įjungti pervažininkų telefonus.

Stotyse, kuriose nėra eismo tarnybos darbuotojų arba kai jie budi ne visą parą, į traukinių tvarkdario ryšį leidžiama įjungti stočių viršininkų, signalizacijos įrenginių elektromechanikų ir elektromonterius telefonus, įrengtus jų butuose.

Į traukinių tvarkdario ryšį tarpstočiuose leidžiama laikinai įjungti drezinų (sustojusių) vairuotojų, avarinių ir gaisrinių traukinių viršininkų, signalizacijos ir ryšių elektromechanikų, kelio atstatomųjų bei kontaktinio tinklo darbų vadovų kilnojamosius telefonus.

Į stočių budėtojų ryšio liniją leidžiama įjungti tik stoties budėtojų telefonus, o automatinės blokuotės ruožuose — tarpstočio ryšio ir pervažininkų telefonus.

#### **8.14. Skaičiavimo ir informacijos sistema**

8.14.1. Skaičiavimo ir informacijos sistema turi garantuoti:

- a) duomenų įvedimą, perdavimą, apdorojimą ir saugojimą;
- b) skaičiavimo rezultatų pateikimą laiku;
- c) planavimą, operatyvų geležinkelio įmonių apskaitos ir statistikos tvarkymą;

Techniniai ir programiniai įrenginiai turi būti nuolat įjungti ir tvarkingi, garantuoti duomenų patikimumą ir tikrumą.

Terminalai ir kita įranga prie geležinkelio skaičiavimo ir informacijos sistemos prijungiama vadovaujantis geležinkelio valdytojo patvirtintais dokumentais.

#### **8.15. Signalizacijos ir ryšių linijos**

8.15.1. Atstumas nuo signalizacijos ir ryšių orinės linijos laidų žemiausio nusvirimo taško iki žemės, kai nusvirimas maksimalus, turi būti ne mažesnis kaip 2,5 m tarpstočiuose, 3 m — stotyse, 5,5 m susikirtimuose su automobilių keliais (esančiose linijose, kol jos bus pertvarkytos, leistinas 4,5 m atstumas).

Atstumas nuo linijų laidų žemiausio nusvirimo taško iki bėgio galvutės, kai kertami geležinkelio keliai, turi būti ne mažesnis kaip 7,5 m. Elektrifikuoto geležinkelio ruožo negali kirsti signalizacijos ir ryšių orinės linijos. Jos turi būti klojamos kabeliu po žeme.

8.15.2. Sugedus signalizacijos ir ryšių linijoms, jų taisymo eilės tvarka turi būti tokia:

- a) traukinių tvarkdario ryšio;
- b) kelio blokuotės, energijos tvarkdario, stočių budėtojų ir iešmininkų ryšių;
- c) distancinio elektros tiekimo valdymo;
- d) tolimojo ryšio;
- e) kitų signalizacijos ir ryšių.

8.15.3. Signalizacijos ir ryšių statiniai bei įrenginiai turi būti apsaugoti nuo pavojingo traukos srovės veikimo, elektros tiekimo linijų ir žaibų išlydžių.

#### **8.16. Techninė signalizacijos ir ryšių įrenginių priežiūra**

8.16.1. Signalizacijos įrenginiai, kuriais sudaromi įvairūs sąryšiai, traukinių ir stočių radijo ryšio aparatai turi būti uždaryti ir plombuoti. Atplombuoti ir atidaryti šiuos įrenginius gali tik automatikos, ryšių ir elektros tiekimo tarnybos įgaliotas darbuotojas, iš anksto apie tai įrašęs nustatytos formos Stoties kelių, iešmų, automatikos, ryšių ir kontaktinio tinklo įrenginių apžiūros žurnale (toliau — Apžiūros žurnalas).

Už signalizacijos ir radijo ryšių aparatų plombų sugadinimą atsako darbuotojai, kurie šiais aparatais naudojasi (stočių budėtojai, iešmininkai, centralizacijos postų operatoriai, lokomotyvų mašinistai ir kt.).

8.16.2. Automatikos ir ryšių ruožai privalo turėti ruožuose esančių signalizacijos ir ryšių įrenginių brėžinius ir aprašymus, reikiamus standartus ir normas.

Tipinę signalizacijos įrenginių techninę dokumentaciją tvirtina geležinkelio valdytojas.

8.16.3. Laikinais pakeisti signalizacijos įrenginių sąryšį leidžiama tik geležinkelio valdytojo įsakymu.

8.16.4. Atliekant planinius darbus, kai įrenginiai perkeliami, pertvarkomi, remontuojami, bandomi, kai prietaisai ir signalizacijos įrenginiai keičiami ar atliekami kiti darbai, sutrikdant nustatytą sąryšį, ar laikinai nutraukiamas jų veikimas, turi būti numatyti minimalūs terminai minėtiems darbams atlikti. Draudžiama atlikti šiuos darbus negavus stoties budėtojo sutikimo ir neįrašius apie tai Apžiūros žurnale.

Eismo valdymo centralizacijos ruožuose tokius darbus atlikti galima tik traukinių tvarkdariui leidus.

Kai įrenginiai yra toli nuo stoties budėtojo patalpos, įrašas apie įrenginių įjungimą ar apie laikiną jų išjungimą nenumatytiems gedimams pašalinti gali būti pakeistas telefonograma, kurią stoties budėtojas įrašo Apžiūros žurnale. Ją vėliau pasirašo darbų vadovas.

Pakeisti ar išjungti tam tikrus signalizacijos įrenginius ir prietaisus, kai nesutrikdomas nustatytasis sąryšis, galima stoties budėtojui (eismo valdymo centralizacijos ruožuose — traukinių tvarkdariui) leidus, neįrašant apie tai į Apžiūros žurnalą.

Bandyti veikiančius signalizacijos įrenginius galima stoties budėtojui leidus ir jam prižiūrint, o eismo valdymo centralizacijos ruožuose — traukinių tvarkdariui leidus.

8.16.5. Signalinių prietaisų apšvietimas turi garantuoti aiškų signalų matomumą. Atsakingi už apšvietimą:

- a) automatikos ir ryšių ruožų viršininkai — šviesoforų ir kelrodžių;
- b) stočių viršininkai — stotyse uždegamųjų iešmų rodyklių, kelio užtvarų įrangos ir vandens kolonėlių rodyklių;
- c) tam tikrų struktūrinių padalinių viršininkai — signalinių prietaisų, esančių lokomotyvų, vagonų, kelio ir kitų ūkių keliuose;
- d) Elektros tiekimo ruožai — už elektros tiekimą signalizavimo priemonėms apšviesti stoties keliuose.

8.16.6. Automatikos ir ryšių ruožų darbuotojai turi garantuoti normalų šviesoforų ir kelrodžių žiburių matomumą.

Elektromechanikas, pakeitęs šviesoforų lempas, privalo patikrinti šviesoforų žiburių matomumą.

Vyresnysis elektromechanikas privalo ne rečiau kaip kartą per mėnesį patikrinti iš lokomotyvo kabinos tarpstočių ir stočių pagrindinių kelių šviesoforų žiburių matomumą, automatikos ir ryšių ruožo viršininkas — ne rečiau kaip kartą per ketvirtį.

Automatinę lokomotyvo signalizaciją ir ryšius lokomotyvo kabinoje tikrina automatikos ir ryšių ruožo viršininkas su lokomotyvų depo viršininku arba jų pavaduotojais ne rečiau kaip kartą per ketvirtį.

Pagal automatikos, ryšių ir elektros tiekimo bei lokomotyvų tarnybų viršininkų patvirtintą grafiką laboratorijos vagonas periodiškai tikrina automatinę lokomotyvo signalizaciją ir traukinių radijo ryšius.

Automatikos, ryšių ir elektros tiekimo bei Lokomotyvų tarnybos drauge organizuoja tikrinimo rezultatų svarstymą ar aptarimą, numato būdus nustatytiems trūkumams šalinti.

8.16.7. Signalizacijos, kelio ir elektros tiekimo įrenginių ir riedmenų techninės priežiūros tvarką bei normas, garantuojančias nenutrūkstamą ir patikimą bėgių grandinių veikimą, nustato geležinkelio valdytojas.

8.16.8. Darbuotojai, naudojantys signalizacijos ir ryšių įrenginius, turi mokėti su jais dirbti. Prieš pradėdami savarankiškai dirbti, jie privalo išlaikyti egzaminus. Vėliau jų žinios periodiškai tikrinamos.

Už savo pavaldinių mokymą ir periodišką žinių tikrinimą yra atsakingas tiesioginis viršininkas.

## **IX skirsnis. ELEKTROS TIEKIMO ĮRENGIMAI IR ĮRENGINIAI .**

9.1. Elektros tiekimo įrenginiai turi garantuoti:

a) nenutrūkstamą nustatyto svorio traukinių eismą nustatytais greičiais ir intervalais tarp traukinių pagal galiojančius traukinių eismo reikalavimus;

b) patikimą signalizacijos, ryšių ir skaičiavimo technikos įrenginių maitinimą kaip I kategorijos vartotojams;

c) patikimą elektros tiekimą visiems geležinkelių transporto vartotojams pagal geležinkelio valdytojo nustatytą kategoriją.

Periodiškas elektros tiekimo įrengimų ir įrenginių patikrinimas ir jų parametrų matavimas pagal geležinkelio valdytojo patvirtintą grafiką turi būti atliekamas laboratorijos vagonais su diagnostikos prietaisais.

Šių reikalavimų neatitinkančiuose ruožuose, kol jie bus pertvarkyti, geležinkelio valdytojo leidimu galima tiekti elektrą kaip II kategorijos vartotojams.

Kai atsarginis automatinės ir pusiau automatinės blokuotės įrenginių maitinimo šaltinis yra akumuliatorių baterija, signalizacijos įrenginių ir pervažų signalizacijos darbas turi būti garantuojamas ne trumpiau kaip 8 val., jei elektros maitinimas pastarąsias 36 val. nebuvo išjungtas.

Ruožuose, kuriuose įrengta automatinė blokuotė, pagrindinės elektros tiekimo sistemos perjungimas į atsarginę ir atvirkščiai neturi trukti ilgiau kaip 1,3 sekundės.

9.2. Esant kintamajai srovei bet kuriame blokuojamajame ruože elektrinių riedmenų imtuvuose srovės įtampa turi būti ne žemesnė kaip 21 kV ir ne aukštesnė kaip 29 kV.

Geležinkelio valdytojo leidimu tam tikruose ruožuose kintamosios srovės įtampa gali būti ne žemesnė kaip 19 kV.

Signalizacijos įrenginiuose nominali kintamosios srovės įtampa — 115, 230 arba 380 V. Nuokrypiai nuo nustatytų normų leidžiami j mažesnę pusę ne daugiau kaip 10 proc., o į didesnę — ne daugiau kaip 5 proc.

9.3. Elektros tiekimo įrenginiai turi būti apsaugoti nuo trumpųjų jungimų, viršįtampių ir perkrovų.

9.4. Tarpstočiuose ir stotyse kontaktinio tinklo laidai virš bėgio galvutės turi kabėti ne žemiau kaip 5750 mm, o pervažose — ne žemiau kaip 6000 mm.

Išimtiniais atvejais ruožų, elektrifikuotų kintamąja srove, keliuose, kuriuose nenumatytas riedmenų stovėjimas, inžinerinių statinių ribose, taip pat tarpstočiuose šis atstumas gali būti sumažintas iki 5675 mm.

Kontaktinis laidas virš bėgio galvutės turi kabėti ne aukščiau kaip 6800 mm.

9.5. Ten, kur yra inžinerinių statinių, kintamąja srove elektrifikuotuose ruožuose atstumas tarp srovę praleidžiančių pantografo dalių bei turinčių įtampą kontaktinio tinklo dalių ir statinių bei riedmenų įžemintų dalių turi būti ne mažesnis kaip 350 mm. Ypatingais atvejais geležinkelio valdytojo leidimu šie atstumai gali būti sumažinti.

9.6. Tarpstočiuose ir stotyse atstumas tarp kraštinio kelio ašies ir kontaktinio tinklo atramų vidinio krašto turi būti ne mažesnis kaip 3100 mm.

Išimtiniais atvejais (kol nerekonstruotos esamos elektrifikuotos linijos ar tiesiamos ypač sunkiomis sąlygomis naujos) šis atstumas gali būti ne mažesnis kaip 2450 mm stotyse ir 2750 mm tarpstočiuose.

Šių matmenų privaloma laikytis tiesiuose kelio ruožuose. Kreivėse šie atstumai didinami

pagal gabaritą, nustatytą kontaktinio tinklo atramoms.

Kontaktinio tinklo atramos, šviesoforai ir signaliniai ženklai turi būti statomi taip, kad šviesoforų signalai ir signaliniai ženklai būtų gerai matomi.

9.7. Visi metaliniai statiniai (tiltai, viadukai, atramos), prie kurių tvirtinamos kontaktinio tinklo dalys, kontaktinio tinklo izoliatorių detalės, pritaikomos prie gelžbetoninių atramų, gelžbetoninių ir nemetalinių statinių, atskirai stovinčios metalinės konstrukcijos (vandens kolonėlės, šviesoforai, tiltų ir viadukų dalys ir kt.), esančios arčiau kaip 5 m nuo kontaktinio tinklo dalių, turinčių įtampą, turi būti įžemintos arba turėti apsauginio išjungimo įtaisus.

Visi metaliniai statiniai, kuriuose dėl kintamosios srovės kontaktinio tinklo poveikio gali indukuotis gyvybei pavojinga įtampa, turi būti įžeminti.

Viadukuose, ant pėsčiųjų tiltų, esančių virš elektrifikuotų kelių, turi būti įtaisyti apsaugos skydai, o žmonių ėjimo vietose — ištisinis grindinys, saugantis įtampą turinčias kontaktinio tinklo dalis.

9.8. Kontaktinis tinklas, automatinės kelio blokuotės ir išilginės elektros tiekimo linijos, perduodančios aukštesnę kaip 1000 V įtampą, oro protarpiais, besroviais intarpais ir sekcijų izoliatoriais turi būti padalytos į atskirus ruožus (sekcijas).

Kontaktinio tinklo atramos, pastatytos oro protarpių galuose, turi būti nudažytos kitomis (skiriamosiomis) spalvomis. Draudžiama tarp šių atramų sustoti elektriniams riedmenims su pakeltu pantografu.

9.9. Kontaktinio tinklo, automatinės kelio blokuotės ir išilginių elektros tiekimo linijų ir sekcijų maitinimo schema turi būti patvirtinta geležinkelio valdytojo. Schemos ištraukos pridedamos prie Stoties knygos.

9.10. Elektrinių riedmenų depuose, rengyklose bei keliuose, kuriuose apžiūrimi elektrinių riedmenų stogo įrenginiai, kontaktinio tinklo skyriklius perjungia lokomotyvų depo darbuotojai.

Kiti sekcijų skyrikliai perjungiami energijos tvarkdario įsakymu.

Kontaktinio tinklo skyriklių, automatinės blokuotės ir išilginių elektros tiekimo linijų jungiklių ir skyriklių perjungimo, užrakintų skyriklių pavarų raktų saugojimo tvarką, užtikrinančią nenutrūkstamą elektros tiekimą ir saugų darbą, nustato geležinkelio valdytojas.

Distanciniu būdu perjungiamus sekcijų skyriklius energijos tvarkdario įsakymu leidžiama perjungti ir apmokytiems kitų tarnybų darbuotojams.

9.11. Orinių, aukštesnės kaip 1000 V įtampos, elektros tiekimo linijų, maitinančių automatinės blokuotės ir eismo valdymo centralizacijos įrenginius, atstumas tarp žemiausio laido nusvirimo taško ir žemės paviršiaus turi būti ne mažesnis kaip:

- a) 6 m — tarpstočiuose;
- b) 5 m — sunkiai prieinamose vietose;
- c) 7 m — geležinkelio ir automobilių kelių sankirtose, stotyse ir gyvenvietėse.

Rekonstruojant aukštosios įtampos elektros tiekimo linijas, laidų pakabinimo gabaritas turi būti pertvarkytas pagal nurodytus matmenis.

Orinėms, aukštesnės kaip 1000 V įtampos, elektros tiekimo linijoms kertant geležinkelį, atstumas tarp laidų žemiausio nusvirimo taško ir bėgio galvutės paviršiaus turi būti ne mažesnis kaip 7,5 m. Elektrifikuotuose ruožuose šis atstumas nustatomas, atsižvelgiant į linijos įtampą, vadovaujantis elektros įrenginių taisyklėmis.

## **X skirsnis. STATINIŲ IR ĮRENGINIŲ APŽIŪRA IR REMONTAS**

### **10.1. Statinių ir įrenginių apžiūra**

10.1.1. Statinių, įrenginių ir tarnybinių techninių pastatų apžiūrą atlieka stočių, depų, ruožų viršininkai, kurių žinioje jie yra, taip pat juos naudojantys darbuotojai nuostatų ir instrukcijų nustatyta tvarka ir terminais.

Aukščiausiųjų klasių stočių viršininkai arba jų pavaduotojai kartu su vyresniuoju kelio

meistru ir vyresniuojų elektromechaniku, o kitose stotyse — su kelio meistras ir signalizacijos įrenginių elektromechanikais vieną kartą per mėnesį privalo apžiūrėti jų žinioje esančių stočių pagrindinius, atvykimo, išvykimo kelius, iešmus. Apžiūros metu rasti gedimai surašomi į Apžiūros žurnalą, kuriame nurodoma, iki kada tuos gedimus reikia pašalinti. Ši komisija visus kitus stočių ir privažiujamuosius kelius tikrina kartą per ketvirtį.

10.1.2. Geležinkelio valdytojo struktūrinių padalinių vadovai privalo reguliariai tikrinti pavaldžių padalinių ūkio būklę, darbo ir gamybos drausmę bei daryti viską, kad būtų garantuota gera statinių ir įrenginių būklė, tinkama technologija, saugus eismas ir darbų sauga.

Generalinis direktorius ne rečiau kaip vieną kartą per metus kartu su tarnybų ir struktūrinių padalinių vadovais apžiūri statinius, įrenginius, tarnybinius techninius pastatus, tikrina, kaip laikomasi technologijos, drausmės ir eismo saugumo geležinkelio stotyse, Lokomotyvų ir Vagonų depuose, Automatikos ir ryšių ruožuose, kituose struktūriniuose geležinkelio padaliniuose.

## **10.2. Statinių ir įrenginių remontas**

10.2.1. Statiniai ir įrenginiai turi būti remontuojami nepažeidžiant traukinių eismo grafiko, garantuojant saugų eismą ir darbų saugą.

Didelio masto remonto ir statybos darbams atlikti eismo grafike numatomos pertraukos arba apribojamas traukinių greitis.

Geležinkelio valdytojo nustatyta tvarka traukinių eismo grafike privaloma numatyti 1 — 2 valandų eismo pertraukas kelio, statinių, kontaktinio tinklo ir signalizacijos įrenginių priežiūros darbams atlikti.

Atliekant kelio, signalizacijos ir ryšių įrenginių, kontaktinio tinklo bei kitų statinių ir įrenginių remonto darbus laiku, nenumatytu traukinių eismo grafike, traukinių eismas tarpstočiuose neturi būti nutraukiamas.

Jei šiems darbams atlikti būtina eismo pertrauka, tai jų pradžios ir pabaigos tikslų laiką nustato Eismo tarnyba kartu su darbų vadovu bei darbus atliekančiomis tarnybomis. Nustatytos formos leidimą darbams atlikti duoda geležinkelio valdytojas.

Atliekant darbus, kuriems eismo grafike numatytos pertraukos, arba kai atliekami darbai, dėl kurių nutraukiamas traukinių eismas, darbų vadovas privalo palaikyti nuolatinį ryšį (telefono arba radijo) su traukinių tvarkdariu.

Ruožuose, kuriuose traukinių eismo grafike eismo pertraukos numatytos tamsiu paros metu, darbų vadovas privalo pasirūpinti, kad darbų vieta būtų apšviesta.

10.2.2. Skirstomojo kalnelio kelių, iešmų, mechanizmų, automatikos ir kitų įrenginių techninės priežiūros ir remonto darbams atlikti geležinkelio valdytojo nustatyta tvarka skiriamos 0,7 — 1,5 valandos pertraukos. Jas skiria stoties viršininkas. Dėl eismo pertraukos stoties viršininkui prieš 24 valandas pateikiamos nustatytos formos paraiškos.

10.2.3. Bet kokia kliūtis eismui tarpstotyje ar stotyje (vieta, prieš kurią būtina sustoti), taip pat pavojinga eismui darbų vieta, prieš kurią reikia sustoti arba sumažinti greitį, turi būti iš abiejų pusių paženklinta signaliniais ženklais, nesvarbu, laukiama traukinio (manevruojančio sąstato) ar ne.

Draudžiama:

a) pradėti darbus nepaženklus signaliniais ženklais kliūtis arba eismui pavojingos darbų vietos;

b) nuimti signalinius ženklus, ženklinančius kliūtį arba darbų vietą, kol nepašalinta kliūtis, galutinai neužbaigti darbų, nepatikrintas kelias, kontaktinio tinklo būklė ir gabaritas. Kliūčių ir darbų vietų ženklinimo signaliniais ženklais tvarką nustato Geležinkelių signalizacijos taisyklės.

10.2.4. Darbų vadovas kilnojamiesiems signaliniams ženklams pastatyti ir kelio darbų vietai paženklinti iš brigados darbuotojų skiria signalininkus, išlaikiusius reikiamus egzaminus. Signalininkas privalo nešioti geltoną galvos apdangalą.

Atliekant darbus ilgame kelio ruože (ilgesniame kaip 200 m), taip pat mažo spindulio kreivėse, įdubose, iškasose, kitose blogo signalų matomumo vietose bei intensyvaus traukinių eismo ruožuose, darbų vadovas privalo palaikyti ryšį (telefono arba radijo) su darbuotojais,

budinčiais prie darbų vietą ženklinančių signalinių ženklų. Signalininkai ir darbų vadovas turi turėti nešiojamąsias radijo stotis. Ryšiui tarp signalininkų ir darbų vadovo nutrūkus, papildomai skiriama signalininkų, kurie turi stovėti taip, kad vienas kitą matytų.

10.2.5. Draudžiama be stoties budėtojo sutikimo ir darbų vadovo išankstinio Įrašo Apžiūros žurnale stoties keliuose atlikti darbus, kurių vietos turi būti paženklintos signaliniais ženklais, reikalaujančiais sustoti arba sumažinti greitį.

Ruožuose, kuriuose įrengta eismo valdymo centralizacija, tokie darbai atliekami anksčiau nurodyta tvarka, bet tik traukinių tvarkdariui sutikus. Kai tokie darbai atliekami kontaktiniame tinkle išjungiant įtampą, bet nepažeidžiant kelių ir kelio statinių, įrašas apie darbo pradžią ir pabaigą gali būti pakeistas, minėtame žurnale užregistravus nustatytos formos telefonogramą, darbų vadovo perduotą stoties budėtojui (ruožuose, kuriuose įrengta eismo valdymo centralizacija, — traukinių tvarkdariui). Darbus užbaigus, stoties budėtojas įrenginius įjungia remdamasis darbų vadovo įrašu Apžiūros žurnale arba jo perduota telefonograma. Ją, įrašytą į žurnalą, vėliau pasirašo pats darbų vadovas.

10.2.6. Nutraukti eismą dėl darbų vienkelio ruožo tarpstotyje, viename ar abiejuose dvikelio ruožo keliuose leidžia geležinkelio valdytojas.

10.2.7. Apie numatomą eismo nutraukimą vienkelio ruožo tarpstotyje, viename ar abiejuose dvikelio ruožo keliuose eismo tarnybos viršininkas ne vėliau kaip prieš parą praneša atitinkamiems darbų vadovams.

Eismas tarpstotyje arba tam tikruose keliuose nutraukiamas prieš darbų pradžią ir vėl leidžiamas jiems pasibaigus traukinių tvarkdario įsakymu.

Draudžiama pradėti darbus tol, kol darbų vadovas negavo traukinių tvarkdario įsakymo (raštu, telefonograma ar telegrama) dėl eismo nutraukimo tarpstotyje arba tam tikruose keliuose ir kol darbų vieta nebus paženklinta atitinkamais signaliniais ženklais.

10.2.8. Eismas tarpstotyje ar tam tikruose keliuose leidžiamas tik po to, kai gautas kelių ruožo viršininko arba jo įgalioto darbuotojo, užimančio ne žemesnes kaip kelio meistro pareigas, pranešimas raštu, telegrama arba telefonograma, kad kelio ar kelio statinių darbai yra baigti ir kad nėra kliūčių nenutrūkstamam ir saugiam traukinių eismui, nesvarbu kokia organizacija šiuos darbus atliko.

Signalizacijos ir ryšių įrenginiai įjungiami gavus automatikos ir ryšių ruožo darbuotojo, užimančio ne žemesnes kaip elektromechaniko pareigas, nustatytos formos pranešimą, o elektros tiekimo — energijos tvarkdario.

### **III SKYRIUS. RIEDMENYS**

#### **XI skirsnis. BENDROSIOS NUOSTATOS**

11.1. Riedmenys turi būti techniškai tvarkingi, garantuoti nenutrūkstamą darbą, saugų eismą ir darbų saugą.

Svarbiausia asmenų, atsakingų už riedmenų priežiūrą ir remontą, pareiga — saugoti riedmenis nuo gedimų ir garantuoti nustatytą jų naudojimo laiką.

Keleiviniai traukiniai, suformuoti iš vagonų, turinčių CMV konstrukcijos vežimėlius, gali važiuoti ne didesniu kaip 120 km/h greičiu.

Papildomi reikalavimai riedmenims, važiuojantiems didesniu kaip 140 km/h greičiu, išdėstyti geležinkelio valdytojo instrukcijoje.

11.2. Naujai gaminamų riedmenų pagrindiniai techniniai duomenys tvirtinami SM nustatyta tvarka, o pradėdami naudoti riedmenys turi atitikti Lietuvos Respublikos norminių aktų reikalavimus.

11.3. Visų vagono dalių patvarumas, tvirtumas ir techninė būklė turi garantuoti saugų ir sklandų traukinių eismą geležinkelio valdytojo nustatytu didžiausiu greičiu.

Prekiniai vagonai, kuriuose nėra stabdžio aikštelių, turi turėti specialius laiptelius ir turėklus.

11.4. Pradėjus naudoti riedmenis, mazgus ir jų detales bei konstrukcijas galima keisti tik geležinkelio valdytojo leidimu.

11.5. Riedmenų gabaritas turi atitikti standarto reikalavimus.

11.6. Nauji arba kapitališkai suremontuoti riedmenys, prieš pradedant juos naudoti, turi būti išbandyti ir priimti iš gamyklos geležinkelio valdytojo nustatyta tvarka.

11.7. Visi riedmenys privalo turėti aiškius skiriamuosius ženklus ir užrašus: geležinkelio valdytojo ženklą LG, vagono numerį (visi vagonai), gamyklos lentelę su pagaminimo data ir vieta, visų rūšių remonto atlikimo datą ir vietą, taros svorį. Taip pat turi būti nurodoma:

a) ant lokomotyvų, dyzelinių ir elektrinių traukinių — konstrukcinis greitis, serija, depo, kuriame riedmenys įregistruoti, pavadinimas; turi būti lentelės ir užrašai apie rezervuarų, kontrolinių prietaisų ir katilo apžiūrą;

b) ant keleivinių, dyzelinių ir elektrinių traukinių vagonų — vietų skaičius ir vagono klasė;

c) ant prekių vagonų — kėlimo galia (krovumas), tūris. Kiti ženklai ir užrašai ant riedmenų daromi geležinkelio valdytojo nustatyta tvarka.

11.8. Kiekvienas lokomotyvas, vagonas, dyzelinis bei elektrinis traukinys turi turėti techninį pasą, kuriame įrašomi svarbiausi techniniai ir eksploataciniai duomenys.

11.9. Lokomotyvuose, dyzeliniuose ir elektriniuose traukiniuose turi būti įrengtos radijo stotys ir greitmačiai, registruojantys geležinkelio valdytojo nustatytus duomenis.

Radijo stotis lokomotyvuose įrengia lokomotyvų gamyklos arba depai.

Lokomotyvuose, elektriniuose ir dyzeliniuose traukiniuose, važinėjančiuose ruožais su automatine blokuote, turi būti įrengta automatinė lokomotyvo signalizacija, o važinėjančiuose ruožais be automatinės blokuotės — mašinisto budrumo kontrolės įrenginiai.

Traukinių lokomotyvuose įmontuojama įrenginių, signalizuojančių apie traukinio stabdžių vamzdžio trūkį.

Kiekviename elektrinio ir dyzelinio traukinio valdymo pulte turi būti įrenginys, automatiškai sustabdantis traukinį, jei mašinistas dėl kokių nors priežasčių negalėtų jo valdyti.

Keleiviniai lokomotyvai turi turėti elektrinių orinių stabdžių valdymo įrenginius.

Manevrinių lokomotyvų mašinisto kabinoje turi būti vagonų atkabinimo įrenginiai, o lokomotyvai, valdomi vieno mašinisto, taip pat turi turėti ir antrą valdymo pultą.

11.10. Specialiųjų ir lengvųjų riedmenų techninius reikalavimus, techninės priežiūros ir naudojimo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

11.11. Kitų žinybų riedmenys turi atitikti šių Nuostatų reikalavimus. Tokių riedmenų eismo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

## XII skirsnis. AŠIRAČIAI

12.1. Aširačių apžiūros, tikrinimo, remonto ir formavimo tvarką nustato geležinkelio valdytojo patvirtinta instrukcija. Kiekvieno aširačio ašis turi turėti aiškų ženklą, rodantį formavimo ir išsamaus patikrinimo laiką bei vietą, taip pat priėmimo, formuojant aširatį, žymą.

Aširačiai ženklinami vadovaujantis ženklinimo taisyklėmis.

Aširačiai nustatyta tvarka turi būti apžiūrimi ir tikrinami po riedmenimis, paridenti po vagonais, registruojami žurnaluose arba pasuose.

12.2. Atstumas tarp neapkrauto aširačio rato vidinių briaunų turi būti lygus 1440 mm. Traukinių, kurių greitis didesnis kaip 120, bet ne didesnis kaip 140 km/h, lokomotyvų ir vagonų minėtas atstumas gali būti 3 mm didesnis arba 1 mm mažesnis, o traukinių, kurių greitis neviršija 120 km/h,— 3 mm didesnis arba 3 mm mažesnis.

12.3. Draudžiama naudoti riedmenis su aširačio ašies, ratlankio, disko arba rato stebulės įtrūkimu, smailiu rantu ant rato antbriaunio, taip pat kitaip nusidėvėjusiais bei apgadintais aširačiais, dėl ko sutrinka kelio ir riedmenų sąlytis,

a) kai traukinio greitis didesnis kaip 120 km/h, bet ne didesnis kaip 140 km/h:

1) lokomotyvų, dyzelinių ir elektrinių traukinių bei keleivinių vagonų ratlankio riedėjimo paviršius (pavaža) nusidėvėjęs daugiau kaip 5 mm;

2) antbriaunio storis didesnis kaip 33 mm arba mažesnis kaip 28 mm; lokomotyvų — matuojant 20 mm atstumu nuo antbriaunio viršūnės, kai antbriaunio aukštis 30 mm; o riedmenų, kurių antbriaunio aukštis 28 mm, — matuojant 18 mm atstumu nuo antbriaunio viršūnės;

b) kai traukinio greitis ne didesnis kaip 120 km/h:

1) lokomotyvų, taip pat dyzelinių ir elektrinių traukinių bei tolimųjų traukinių keleivinių vagonų ratlankio riedėjimo paviršius (pavaža) nusidėvėjęs daugiau kaip 7 mm; dyzelinių ir elektrinių traukinių, vietinių bei priemiestinių traukinių keleivinių vagonų — daugiau kaip 8 mm; refrižeratorinių bei prekinų vagonų — daugiau kaip 9 mm;

2) antbriaunio storis didesnis kaip 33 mm arba mažesnis kaip 25 mm: lokomotyvų — matuojant 20 mm atstumu nuo antbriaunio viršūnės, kai antbriaunio aukštis 30 mm; riedmenų, kurių antbriaunio aukštis 28 mm, — matuojant 18 mm atstumu nuo antbriaunio viršūnės;

c) vertikalus antbriaunio nudilimas didesnis kaip 18 mm, matuojant specialiu šablonu;

d) lokomotyvų, dyzelinių ir elektrinių traukinių, taip pat tenderių ir vagonų su ritininiais ašidėžių guoliais ratlankio paviršiaus iščiuoža (įdauža) didesnė kaip 1 mm, o tenderių ir vagonų su slydimo guoliais — didesnė kaip 2 mm;

e) keleivinių vagonų aširačių riedėjimo paviršiaus metalo sąslankos, storesnės kaip 0,5 mm, o prekinų — storesnės kaip 1 mm.

Tarpinėje stotyje vagonų aširačiuose aptikus metalo sąslankų, didesnių už leistinas normas, vagonų aširačiai keičiami ta pačia tvarka kaip ir 3. 2. 4 punkte.

12.4. Kelionės metu pastebėjus vagonų, išskyrus dyzelinių ir elektrinių traukinių variklinių vagonų arba tenderių su ritininiais ašidėžių guoliais, ratlankio paviršiuje iščiuožą (įdaužą), gilesnę kaip 1, bet ne gilesnę kaip 2 mm, leidžiama tokį vagoną (tenderį) neatkabinus nuo traukinio (keleiviniams traukiniams važiuojant ne didesniu kaip 100 km/h, prekiniais — ne didesniu kaip 70 km/h greičiu) nuvežti iki artimiausio techninės priežiūros punkto, kuriame keičiami aširačiai.

Kai vagonų, išskyrus dyzelinių ir elektrinių traukinių variklinių vagonų, ratlankio paviršiaus iščiuoža gilesnė kaip 2, bet ne gilesnė kaip 6 mm, o lokomotyvų ir dyzelinių bei elektrinių traukinių variklinių vagonų — gilesnė kaip 1, bet ne gilesnė kaip 2 mm, traukiniui 15 km/h greičiu leidžiama važiuoti iki artimiausios stoties, kurioje aširatis turi būti pakeistas, o esant gilesnei kaip 6, bet ne gilesnei kaip 12 mm ir atitinkamai gilesnei kaip 2, bet ne gilesnei kaip 4 mm — 10 km/h greičiu. Kai vagono arba tenderio ratlankio paviršiaus iščiuoža gilesnė kaip 12 mm, o lokomotyvų arba dyzelinių ir elektrinių traukinių variklinių vagonų — gilesnė kaip 4 mm, traukiniui leidžiama važiuoti 10 km/h greičiu, pakabinus ar kitaip užblokavus aširatį. Šiuo atveju lokomotyvas turi būti atkabintas nuo traukinio, o sugadinto aširačio stabdžių cilindrai ir traukos elektros variklis (variklių grupė) išjungti.

Prikabinant prekinus vagonus prie keleivinių traukinių, aširačių priežiūros normos turi atitikti keleiviniams traukiniams nustatytas normas.

### **XIII skirsnis. STABDŽIAI IR AUTOMATINĖS SANKABOS**

13.1. Riedmenys turi turėti automatinius stabdžius, o keleiviniai vagonai ir lokomotyvai dar ir elektrinius orinius stabdžius.

Riedmenų automatiniai stabdžiai turi būti prižiūrimi vadovaujantis nustatytomis normomis, lengvai valdomi ir patikimi įvairiomis naudojimo sąlygomis, garantuoti sklandų stabdymą ir traukinio sustabdymą, kai atsijungia stabdžių vamzdynas, nutrūksta oro tiekimas arba atlenkiamas stabdas (skubaus stabdymo rankenėlė).

Riedmenų automatiniai stabdžiai turi veikti taip, kad, staigiai stabdant, traukinys sustotų stabdymo kelio atkarpoje, nustatytoje remiantis geležinkelio valdytojo patvirtintais skaičiavimais.

13.2. Automatiniai prekinų vagonų stabdžiai, atsižvelgiant į vagonų svorį ir kelio profilį, turi

patikimai veikti bet kuriuo stabdymo režimu.

Stabdai įtaisomi ir plombuojami keleivinių vagonų, dyzelinių ir elektrinių traukinių vagonų angainėse ir pačiuose vagonuose.

13.3. Lokomotyvai, keleiviniai, dyzelinių ir elektrinių traukinių vagonai turi turėti rankinius stabdžius.

Riedmenų rankiniai stabdžiai turi būti prižiūrimi remiantis nustatytomis normomis, o jų spaudimas turi atitikti nustatytus ir geležinkelio valdytojo patvirtintus skaičiavimus.

13.4. Visos svirtinės stabdžių pavaros dalys turi turėti apsauginius įtaisy, kad jos, atsikabinusios ar lūžusios, nenukristų ant kelio arba neišsikištų už gabarito ribų.

13.5. Riedmenys turi turėti automatines sankabas.

13.6. Atstumas tarp automatinės sankabos ašies ir bėgių galvučių paviršiaus turi būti:

- a) lokomotyvų, tuščių keleivinių ir prekinų vagonų — ne didesnis kaip 1080 mm;
- b) lokomotyvų ir keleivinių vagonų su žmonėmis — ne mažesnis kaip 980 mm;
- c) prekinų vagonų (pakrautų) — ne mažesnis kaip 950 mm.

Atstumą tarp suremontuotų riedmenų automatinės sankabos ašies ir bėgių galvučių paviršiaus nustato geležinkelio valdytojas. Tas atstumas turi užtikrinti naudojimo normų laikymąsi, esant didžiausiai nuodylai ir apkrovai.

13.7. Leistinas aukščio skirtumas tarp automatinių sankabų išilginių ašių ne didesnis kaip:

- a) prekinio traukinio — 100 mm;
- b) tarp prekinio traukinio lokomotyvo ir pirmojo pakrauto vagono—110 mm;
- c) keleivinio traukinio, važiuojančio iki 120 km/h greičiu,— 70 mm;
- d) keleivinio traukinio, važiuojančio 121 — 140 km/h greičiu,—50mm;
- e) tarp keleivinio traukinio lokomotyvo ir pirmojo vagono — 100mm.

13.8. Keleivinių vagonų automatinės sankabos turi turėti vertikalaus poslinkio ribotuvus.

13.9. Už automatinių sankabų techninę būklę ir tinkamą vagonų sukabinimą atsakingas vagonų tikrintojas, kuris, prieš išleisdamas traukinį, techniškai apžiūri sąstatą.

13.10. Už tinkamą vagonų prikabinimą prie traukinio stotyse, kuriose nėra vagonų tikrintojų, taip pat manevruojant visose stotyse atsakingas manevrų vadovas.

13.11. Už tinkamą lokomotyvo ir traukinio pirmojo vagono sukabinimą atsakingas lokomotyvo mašinistas.

13.12. Traukinio lokomotyvą atkabina ir prikabina prie sąstato (taip pat atskiria, sujungia ir pakabina stabdžių žarnas, atsuka ir užsuka galinius čiaupus) lokomotyvų brigados darbuotojai.

13.13. Traukinio lokomotyvą nuo keleivinio sąstato, turinčio elektrinį šildymą, lokomotyvų brigados darbuotojas atkabina tik tada, kai traukinio elektromechanikas išjungia vagonų aukštosios įtampos elektrinio valdymo jungtis. Elektrinio šildymo grandys išjungiamos, nuleidus elektrovežio pantografą arba išjungus šilumvežio srovės tiekimo įtaisą.

## **XIV skirsnis. TECHNINĖ RIEDMENŲ PRIEŽIŪRA IR REMONTAS**

### **14.1. Bendrosios nuostatos**

14.1.1. Draudžiama naudoti riedmenis su gedimais, keliančiais pavojų saugiam eismui, taip pat prie traukinio prikabinti prekinus vagonus, kurių būklė negarantuoja vežamų krovinių saugumo.

Neleidžiama prie traukinio prikabinti keleivinių vagonų su šildymo, elektros, vėdinimo prietaisų gedimais, pažeidžiančiais normalias keleivių vežimo sąlygas.

Riedmenų techninės būklės reikalavimus, techninės priežiūros ir remonto tvarką nustato Susisiekimo ministerija.

14.1.2. Techninės riedmenų priežiūros ir remonto sistemą, tarpremontinės ridos normas bei remonto periodiškumą nustato Susisiekimo ministerija.

Riedmenų remonto ir priežiūros technologiją tvirtina geležinkelio valdytojas.

14.1.3. Už techninės riedmenų priežiūros ir remonto kokybę bei saugų eismą atsakingi techninę priežiūrą ir remontą atliekantys darbuotojai, gamyklų, depų, dirbtuvių ir techninės priežiūros punktų meistrai, viršininkai.

#### **14.2. Techninė lokomotyvų, dyzelinių ir elektrinių traukinių priežiūra ir remontas**

14.2.1. Techninę lokomotyvų ir dyzelinių bei elektrinių traukinių būklę nuolat privalo tikrinti lokomotyvų, techninės priežiūros punktų, kompleksinių ir specializuotų brigadų darbuotojai techninės priežiūros metu, taip pat periodiškai kontroliuoti depo, lokomotyvų tarnybos vadovaujantys darbuotojai.

14.2.2. Techninės priežiūros metu tikrinama:

a) mazgų ir detalių būklė bei nustatytų matmenų atitikimas;

b) stabdžių ir automatinės sankabos įrenginių veikimas, matavimo, signalizacijos bei eismo saugumo kontrolės prietaisų būklė.

14.2.3. Draudžiama išleisti lokomotyvus traukiniams traukti, dyzelinius ir elektrinius traukinius į reisą, jei yra bent vienas šių gedimų:

a) neveikia garso signalas;

b) neveikia oriniai, elektriniai oriniai, rankiniai stabdžiai arba kompresoriai;

c) sugedęs arba išjungtas bent vienas šilumvežio traukos elektros variklis;

d) sugedęs dyzelio šaldytuvo, traukos elektros variklio ar lygintuvo vėdintuvas;

e) neveikia automatinis stabdiklis, automatinė lokomotyvo signalizacija ar mašinisto budrumo kontrolės prietaisai;

f) neveikia greitmatis ir registravimo prietaisai;

g) sugedę traukinių ar manevrų radijo ryšio įrenginiai;

h) sugedusios automatinės sankabos;

y) sugedusi smėlio tiekimo sistema;

j) sugedęs prožektorius, rėmsijės žibintas, neapšviesti kontrolės ir matavimo prietaisai;

k) įtrūkusi lingės apkaba, pakaba ar pagrindinis lakštas, lūžęs lingės lakštas;

l) įtrūkęs ašidėžės korpusas;

m) sugedęs ašidėžės arba traukos elektros variklio ašinis guolis;

n) sugedę įrenginiai, kurie numatyti pagal konstrukciją neleisti detalėms nukristi ant kelio, arba jų visai nėra;

o) įtrūkęs arba nulūžęs bent vienas traukos elektros variklio krumplinės pavaros krumplys;

p) netvarkingas krumplinės pavaros gaubtas, dėl ko gali ištekti tepalas;

r) sugedusi aukštosios įtampos kameros apsauginė blokuotė;

s) sugedęs srovės imtuvas;

t) sugedusios gaisro gesinimo priemonės;

u) sugedę trumpųjų jungimų, perkrovų ir viršįtampių saugos, avarinio dyzelio stabdymo įrenginiai;

v) dyzelyje atsirado bildesys ar pašalinis garsas;

z) sugedęs garvežio vandens tiekimo prietaisas, netvarkingas apsauginis vožtuvas, vandens lygio matuoklė, varva pro katilo ugniadėžės kontrolinį kamštį;

aa) elektriniai įrenginiai be apsaugos gaubtų;

ab) sugedę abiejų langų valytuvai;

ac) sugedęs telefono ryšys tarp dyzelinių ir elektrinių traukinių priekinės ir galinės kabinų.

14.2.4. Geležinkelių riedmens valdytojas ne rečiau kaip kartą per 12 mėnesių privalo įvertinti kiekvieno valdomo geležinkelių riedmens, išskyrus vagoną, techninę būklę.

*Punkto pakeitimai:*

Nr. [3-170](#), 2009-04-29, *Žin.*, 2009, Nr. 51-2037 (2009-05-07), i. k. 1092210ISAK0003-170

14.2.5. Automatinė lokomotyvo signalizacija, stabdikliai ir traukinių radijo ryšiai turi būti periodiškai apžiūrimi, tikrinami ir reguliuojami patikros punktuose.

14.2.6. Lokomotyvuose, dyzeliniuose ir elektriniuose traukiniuose įrengti manometrai ir

apsauginiai vožtuvai turi būti plombuoti, o garvežių katilų kontroliniai kamščiai pažymėti žymekliais.

14.2.7. Lokomotyvuose, dyzeliniuose bei elektriniuose traukiniuose turi būti plombuoti aparatai ir prietaisai, registruojantys elektros energijos ir degalų sunaudojimą.

14.2.8. Lokomotyvų, dyzelinių bei elektrinių traukinių elektriniai saugos įtaisai, gaisro gesinimo priemonės, gaisrinė signalizacija ir automatika, manometrai, apsauginiai vožtuvai, oro rezervuarai bei garvežių garo katilai turi būti tikrinami geležinkelio valdytojo nustatytais terminais.

14.2.9. Lokomotyvų brigadų sudėtį ir lokomotyvų, dyzelinių bei elektrinių traukinių priežiūros tvarką nustato geležinkelio valdytojas, atsižvelgdamas į lokomotyvų, dyzelinių bei elektrinių traukinių serijas.

14.2.10. Esant elektrinei ar dyzelinei traukai, viena lokomotyvo brigada techniškai gali valdyti kelis lokomotyvus arba nuolat sujungtas sekcijas, valdomas iš vienos kabinos.

14.2.11. Vienas mašinistas dyzelinį bei elektrinį traukinį arba traukinio lokomotyvą gali valdyti tik tada, kai yra automatinis stabdiklis traukiniui sustabdyti (jei mašinistas negalėtų jo valdyti).

Geležinkelio valdytojas nustato tvarką, kaip vienas mašinistas gali valdyti lokomotyvą.

14.2.12. Draudžiama depo keliuose palikti veikiančius lokomotyvus, dyzelinius bei elektrinius traukinius be priežiūros tų darbuotojų, kurie moka jų priežiūros taisykles ir išmano, kaip juos stabdyti, o stoties keliuose — be mašinisto arba jo padėjėjo.

14.2.13. Kiekvieno kietuoju kuru kūrenamo garvežio kibirkščių gesintuvai arba gaudikliai turi būti tvarkingi.

### **14.3. Techninė vagonų priežiūra ir remontas**

14.3.1. Techninė vagonų priežiūra ir remontas atliekami techninės vagonų priežiūros punktuose bei vagonų depuose. Techninės vagonų priežiūros metu tikrinama:

- a) mazgų ir detalių būklė, jų nusidėvėjimas bei matmenys;
- b) techninė važiuoklių (vežimėlių) būklė;
- c) stabdžių ir automatinų sankabų veikimas;
- d) techninė kėbulų būklė;
- e) stabdžio aikštelių, specialiųjų laiptelių ir turėklų tvarkingumas;
- f) įrenginių, neleidžiančių riedmenų detalėms nukristi ant kelio, būklė.

Draudžiama naudoti keleiviams ir kroviniams vežti netvarkingus vagonus, neatlikus jų techninės priežiūros. Apie vagonų tinkamumą turi būti įrašyta specialiame žurnale.

14.3.2. Jei į stotis, kuriose nėra techninės vagonų priežiūros punktų, atvaromi tušti vagonai pakrovai arba krauti, kuriuos po iškrovos šiose stotyse numatoma pakrauti, vagonai turi būti apžiūrėti, o prireikus ir suremontuoti artimiausiuose techninės vagonų priežiūros punktuose, esančiuose prieš pakrovimo stotį.

14.3.3. Kiekvienoje traukinių formavimo ir išformavimo stotyje, taip pat traukinių eismo grafiko numatytose stotyse kiekvienas vagonas turi būti techniškai apžiūrėtas. Prireikus sugedęs vagonas turi būti suremontuotas neatkabintas nuo sąstato.

Traukinio formavimo stoties budėtojas, suformavęs traukinį, perduoda jį techninei apžiūrai. Apžiūros rezultatai įrašomi specialiame žurnale.

14.3.4. Stotyse, kuriose nėra techninės vagonų priežiūros punktų, prieš prikabinant vagoną prie traukinio, turi būti atlikta jo techninė apžiūra ir jis turi būti parengtas nuvažiuoti iki artimiausios stoties, kurioje yra techninės vagonų priežiūros punktas.

Techninės vagonų priežiūros tvarką šiose stotyse nustato geležinkelio valdytojas.

14.3.5. Techninės vagonų priežiūros punktų darbuotojai privalo laiku ir tiksliai pagal technologiją bei traukinių eismo grafiką techniškai apžiūrėti vagonus, o prireikus ir suremontuoti.

Minėtų punktų darbuotojai atsakingi už jų parengtų vagonų saugų eismą traukiniuose geležinkelio valdytojo nustatytuose ruožuose.

#### **14.4. Geležinkelio riedmenų ir konteinerių registras**

14.4.1. Geležinkelių transporte naudojami riedmenys ir konteineriai registruojami geležinkelio riedmenų ir konteinerių registre, kuriame kaupiama informacija apie juos. Registravimo bei informacijos, įrašomos į registrą, kaupimo ir keitimo tvarką nustato Susisiekimo ministerija.

### **IV SKYRIUS. TRAUKINIŲ EISMO ORGANIZAVIMAS**

#### **XV skirsnis. TRAUKINIŲ EISMO GRAFIKAS**

15.1. Traukinių eismo organizavimo pagrindas yra eismo grafikas, apimantis visų geležinkelio padalinių darbą. Jo laikymasis yra vienas iš svarbiausių geležinkelio darbo kokybės rodiklių. Traukinių eismo grafiką tvirtina geležinkelio valdytojas.

Svarbiausia visų geležinkelio darbuotojų, kurių darbas susijęs su traukinių eismu, pareiga — laikytis traukinių eismo grafiko.

Stotys, depai, traukos pastotės, techninės priežiūros punktai ir kiti padaliniai, susiję su traukinių eismu, privalo garantuoti traukinių eismą pagal grafiką.

Jei dėl technikos gedimo arba stichinių nelaimių buvo pažeistas traukinių eismo grafikas, visų tarnybų darbuotojai privalo imtis operatyvių priemonių, kad vėluojantys keleiviniai ir prekiniai traukiniai vėl važiuotų pagal grafiką, garantuojant jų saugų eismą.

15.2. Traukinių eismo grafikas privalo:

- a) tenkinti keleivių ir krovinių vežimo poreikius;
- b) garantuoti saugų traukinių eismą;
- c) užtikrinti efektyvų ruožų ir stočių pajėgumų naudojimą bei nustatytą lokomotyvų brigadų nenutrūkstamo darbo trukmę;
- d) leisti atlikti kelio, kelio statinių, elektros tiekimo, signalizacijos ir ryšių įrenginių priežiūrą ir remontą.

15.3. Traukinius skiria ir atšaukia geležinkelio valdytojas.

15.4. Kiekvienas eismo grafike numatytas traukinys turi turėti numerį. Traukiniams, važiuojantiems iš pietų į šiaurę ir iš vakarų į rytus, suteikiami lyginiai numeriai, o priešingos krypties — nelyginiai.

Eismo grafike nenurodytiems traukiniams numeriai suteikiami prieš jiems išvykstant.

Traukinių tvarkdarys, skirdamas kiekvieną eismo grafike nenumatytą traukinį, paskelbia jo važiavimo tvarką.

Traukinio formavimo stotyje kiekvienas traukinys ženklina ne tik numeriu, bet ir indeksu. Jis nesikeičia tol, kol neatvykstama į išformavimo stotį.

15.5. Traukiniai pagal pirmumą skirstomi į:

a) neeilinius — avariniai ir gaisriniai traukiniai, sniegvaliai; lokomotyvai be vagonų, automotrisės ir sunkiosios autodrezinos eismui atkurti ir gaisrams gesinti.

b) eilinius; šie pagal pirmumą skirstomi taip:

tarptautiniai ekspresai,  
vietiniai ekspresai,  
tarptautiniai greitieji,  
vietiniai greitieji,  
kiti keleiviniai traukiniai,  
pašto ir багаžo,  
kariniai ešelonai,  
prekiniai keleiviniai,  
prekiniai,  
ūkiniai traukiniai ir  
lokomotyvai be vagonų.

c) traukinius, skiriamus išimtiniais atvejais. Jų eilės tvarka nustatoma prieš juos skiriant.

15.6. Darbuotojų, kurių darbas susijęs su traukinių eismu, patalpose ir I — III klasių stočių rūmuose turi būti laikrodžiai. Elektrinių sieninių ir lauko laikrodžių įrengimas, taisymas ir priežiūra pavedami automatikos, ryšių ir elektros tiekimo tarnybos darbuotojams.

## **XVI skirsnis. STOTYS IR KELSKYROS**

16.1. Stotys geležinkelių linijas dalija į tarpstočius, kuriuose organizuojamas traukinių eismas.

Tarpstočiuose, kuriuose traukinių eismui organizuoti naudojama automatinė arba pusiau automatinė blokuotė, įrengiamos kelskyros: kelio postai, automatinės blokuotės tarpstočio šviesoforai, blokuojamųjų ruožų ribos, kai automatinė lokomotyvo signalizacija naudojama kaip savarankiška signalizacijos priemonė.

16.2. Stoties ribos yra:

a) vienkeliuose ruožuose — įleidžiamieji šviesoforai;

b) dvikeliuose ruožuose — atskirai kiekvienam pagrindiniam keliui — iš vienos pusės įleidžiamasis šviesoforas, iš kitos — signalinis ženklas "Stoties riba", statomas ne arčiau kaip 50 m nuo paskutinio iešmo smailių arba riboženklis. Dvikeliuose ruožuose, kuriuose įrengta dvipusė automatinė blokuotė, kiekvieno pagrindinio kelio stoties riba yra įleidžiamieji šviesoforai.

16.3. Kiekviena stotis ar stotelė privalo turėti pavadinimą, o kelskyra — numerį. Stoties pavadinimas privalo būti ant pagrindinio ir šoninių stoties pastato fasadų, prireikus ir keleivinių peronų galuose.

16.4. Geležinkelių keliai skirstomi į tarpstočių pagrindinius, stočių kelius (tarp jų pagrindinius stotyse) bei specialios paskirties. Visi keliai, esantys stoties teritorijoje, išskyrus perduotus kitoms žinyboms bei organizacijoms, yra stoties viršininko žinioje.

16.5. Kiekvienas stoties kelias, iešmas, centralizacijos ir iešmų postas, o tarpstočiuose kiekvienas pagrindinis kelias turi turėti numerį.

Vienoje stotyje draudžiama tais pačiais numeriais žymėti kelius, iešmus ir postus. Jei stotis turi kelis kelynus, tai vieno kelyno kelių neleidžiama žymėti tais pačiais numeriais.

Kelių ir iešmų numeravimo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

## **XVII skirsnis. STOTIES TECHNINĖS VEIKLOS ORGANIZAVIMAS**

### **17.1. Bendrosios nuostatos**

17.1.1. Stoties techninės veiklos organizavimo, techninių įrenginių naudojimo tvarka nurodoma Stoties knygoje.

Stoties knygoje išdėstyti reikalavimai privalomi visiems stotyje dirbantiems geležinkelio tarnybų darbuotojams.

17.1.2. Stoties knygą rengia stoties viršininkas, vadovaudamasis geležinkelio valdytojo parengtais nurodymais, šiais Nuostatais, Geležinkelių signalizacijos taisyklėmis bei Geležinkelių eismo taisyklėmis.

Aukščiausiųjų ir pirmos klasės stočių Stoties knygas tikrina Eismo saugumo tarnyba, derina lokomotyvų depo, vagonų depo, automatikos ir ryšių, elektros tiekimo bei kelių ruožų viršininkai, o tvirtina eismo tarnybos viršininkas. Visų kitų stočių Stoties knygas tikrina eismo revizorius, derina ruožų viršininkai, o tvirtina apygardos viršininkas. Prie Stoties knygos pridėjama stoties schema ir, atsižvelgiant į vietos sąlygas, reikiamos instrukcijos. Stoties knygos išrašai turi būti stoties budėtojo, manevrų tvarkdario, kelynų, skirstomųjų karnelių, iešmų postų, lokomotyvų depo budėtojų, vagonų tikrintojų patalpose. Išrašuose išdėstoma šiems darbuotojams privaloma darbo organizavimo ir techninių įrenginių naudojimo tvarka.

## 17.2. Iešmų naudojimas

17.2.1. Apsauginiai, pagrindinių ir atvykimo bei išvykimo kelių iešmai privalo būti nuolatinėje padėtyje. Turi būti tokia nuolatinė iešmų padėtis:

a) vienkelių ruožų stočių pagrindiniuose keliuose — kiekviename stoties gale pirmutiniai iešmai nukreipti į skirtingus kelius;

b) dvikelių ruožų stočių pagrindiniuose keliuose — pirmutiniai iešmai nukreipti į atitinkamus pagrindinius kelius;

c) visi kiti iešmai, esantys stočių ir tarpstočių pagrindiniuose keliuose, išskyrus apsauginių aklakelių iešmus, nukreipti į atitinkamus pagrindinius kelius;

d) apsauginių aklakelių iešmai nukreipti į šiuos aklakelius.

17.2.2. Necentralizuotųjų, neįjungtų į iešmų, signalų ir maršrutų sąryšį, iešmų, nukreipiančių į stoties kelius, skirtus avariniams ir gaisriniais traukiniais, vagonams su sprogstamaisiais ir nuodingaisiais krovniais ir kt., nuolatinę padėtį nustato stoties viršininkas.

17.2.3. Neintensyvaus eismo stotyse, kuriose dviejuose iešmų postuose dirba vienas iešmininkas arba kur nenumatyti eismo tarnybos darbuotojai, vienkelių ruožų pagrindiniuose keliuose pagrindinių iešmų nuolatinę padėtį nustato eismo tarnybos viršininkas.

17.2.4. Maršrutų lentelėse nuolatinė iešmų padėtis nurodoma pliuso ženklu. Necentralizuotųjų iešmų nuolatinė padėtis nurodoma ir Stoties knygoje bei jos išrašuose.

Nuolatinė iešmo padėtis nurodyta ant iešmų stovų ir elektrinės centralizacijos iešmų pavarų gaubtų.

17.2.5. Iešmai į kitą padėtį gali būti perjungiami, kai:

a) rengiami traukinių atvykimo ir išvykimo maršrutai;

b) manevruojama;

c) užimami keliai riedmenimis;

d) stoties keliuose signaliniais ženklais rengiamasi ženklinti kliūtis ir darbų vietas;

e) valomi, tikrinami ir remontuojami iešmai. Centralizuotųjų iešmų perjungti į nuolatinę padėtį nebūtina, išskyrus aklasmailes bei apsauginių aklakelių iešmus.

Jie į nuolatinę padėtį turi persijungti automatiškai arba juos turi perjungti stoties budėtojas.

17.2.6. Tarpstotyje įtaisytas iešmas priskiriamas vienai iš tarpstotį ribojančių stočių arba toje vietoje įrengiamas postas. Techninė šio iešmo priežiūra, apsauga, raktų saugojimo tvarka nurodoma Stoties, kuriai priklauso iešmas, knygoje.

17.2.7. Kiekvienas iešmų ir signalų perjungimo postas turi būti tik vieno darbuotojo žinioje, ir tik jis atsakingas už iešmų bei signalų perjungimą ir saugų eismą:

a) stoties centralizacijos postas — stoties budėtojo;

b) vykdomasis postas — centralizacijos posto operatoriaus;

c) iešmų postas — iešmininko;

d) mechanizuotojo ir automatizuotojo skirstomojo kalnelio centralizacijos postas — budinčiojo operatoriaus arba kalnelio budėtojo.

Tam tikrose stotyse vienam iešmininkui leidžiama dirbti dviejuose iešmų postuose, o stoties budėtojui — aptarnauti tam tikrus iešmus ir postus. Tokių iešmų ir postų aptarnavimo tvarka nurodoma Stoties knygoje.

Stotyse, esančiose ruožuose, kuriuose įrengta eismo valdymo centralizacija, už iešmų ir signalų perjungimą atsakingas traukinių tvarkdarys.

17.2.8. Eismo valdymo centralizacijos ir stoties centralizacijos postuose, be traukinių tvarkdaryų ir stočių budėtojų, gali būti skiriami dirbti ir centralizacijos postų operatoriai.

17.2.9. Traukinių atvykimo ir išvykimo maršrutų iešmai, taip pat ir apsauginiai iešmai turi būti rakinami.

Rengiant traukinių atvykimo arba išvykimo maršrutą, centralizuotuosius iešmus perjungia stoties budėtojas arba jo nurodymu — centralizacijos posto operatorius; necentralizuotuosius iešmus perjungia ir užrakina iešmininkas arba stoties budėtojas, jei jis juos perjungia.

17.2.10. Necentralizuotųjų iešmų, neįjungtų į rakinamąjį iešmų ir signalų sąryšį ir rakinamų atvykimo ir išvykimo maršrutuose, raktai turi būti saugomi pas stoties budėtoją, o įjungtų į rakinamąjį iešmų ir signalų sąryšį — iešmų posto vykdomajame blokuotuve arba stoties budėtojo blokuotuve.

Į rakinamąjį iešmų ir signalų sąryšį neįjungtų tarpstočių, tarpinių stočių atvykimo ir išvykimo kelių, kuriuose stovi sąstatai (be lokomotyvų) arba pavieniai vagonai, užrakintų iešmų raktai turi būti saugomi pas stoties budėtoją. Kitų svarbesnių iešmų (nukreipiančių į vagonų su sprogstamaisiais, nuodingaisiais kroviniais, avarinių ir gaisrinių traukinių stovėjimo kelių, sąvažas tarp pagrindinių kelių, apsauginius aklakelius ir pan.) raktų laikymo tvarka nurodoma Stoties knygoje.

17.2.11. Manevruojant iešmus į reikiamą padėtį pagal manevrų vadovo nurodymą perjungia iešmininkas.

Manevruojant stotyse, kuriose įrengta elektrinė iešmų ir signalų centralizacija, iešmus perjungia stoties budėtojas arba centralizacijos posto operatorius. Jeigu iešmai iš centralizuotojo valdymo perjungiami į vietinį arba necentralizuotieji iešmai neperjungiami iešmininko, manevruojant tokius iešmus perjungti leidžiama derintojams, konduktoriams, lokomotyvų brigadų darbuotojams, kelynų ir stočių budėtojams, stočių viršininkams, krovinių priėmėjams, lokomotyvų ir vagonų depų bei kitiems darbuotojams.

Iešmų, kuriuos manevruojant leidžiama perjungti kitiems darbuotojams, numeriai, tų iešmų perjungimo tvarka nurodomi Stoties knygoje.

Darbuotojas, prieš perjungdamas centralizuotąjį iešmą, Geležinkelių eismo taisyklių nustatyta tvarka turi patikrinti, ar ant iešmo ir kelyje iki riboženklio nėra riedmenų.

17.2.12. Kelių, automatikos ir ryšių ruožų darbuotojai gali pradėti remontuoti iešmus tik stoties budėtojui leidus. Užbaigę darbus, remontininkai apie iešmų būklę informuoja stoties budėtoją Geležinkelių eismo taisyklių nustatyta tvarka.

17.2.13. Stoties iešmai, tarp jų kitoms žinyboms priklausančių kelių prijungimo iešmai yra stoties viršininko žinioje. Stočių ir kitų padalinių viršininkai privalo rūpintis, kad jų žinioje esantys iešmai būtų švarūs ir techniškai tvarkingi.

17.2.14. Iešmus valo, tepa, prisuka ir susidėvėjusius varžtus keičia:

a) necentralizuotųjų iešmų — juos perjungiantys iešmininkai;

b) centralizuotųjų iešmų — kelių ruožo darbuotojai. Visų iešmų techninę priežiūrą ir tikrinimą atlieka kelių ruožo darbuotojai. Necentralizuotuosius iešmus perjungiantys iešmininkai tikrina techninę iešmų būklę (smailių prigludimą, nusėdimą, ištrupėjimą, varžtų laisvumą).

Necentralizuotųjų iešmų, kurių neperjungia iešmininkai, techninės būklės tikrinimo, valymo, tepimo, pavienių varžtų prisukimo ir keitimo tvarka nurodoma Stoties knygoje.

### **17.3. Manevravimas**

17.3.1. Stoties keliuose turi būti manevruojama tik pagal vieno darbuotojo — stoties budėtojo, manevrų tvarkdario, skirstomojo kalnelio arba kelyno budėtojo — nurodymą, o ruožuose, kuriuose įrengta eismo valdymo centralizacija, — traukinių tvarkdario.

Tarpinėje stotyje, kurioje nėra stoties budėtojo, manevrams vadovauja konduktorius, derintojas arba darbuotojas, kuriam pavestas šis darbas.

Stoties knygoje nurodomos kiekvieno šių darbuotojų pareigos.

17.3.2. Manevrų metu nurodymai perduodami radijo ryšiu, prireikus — garsiniu stoties ryšiu. Suggedus radijo ryšiams arba jų neturint, leidžiama signalus perduoti rankiniais signalizavimo prietaisais.

17.3.3. Manevruojančiojo lokomotyvo mašinistui draudžiama pradėti važiuoti tol, kol pats negavo manevrų vadovo nurodymo radijo arba garsiniu stoties ryšiais bei rankiniais signalizavimo prietaisais. Prieš išvažiuodamas į centralizuotųjų iešmų manevrų maršrutus, mašinistas, be manevrų vadovo nurodymo ar signalo, dar turi pasitikrinti, ar manevrų šviesoforo signalas yra leidžiamasis, o važiuodamas į necentralizuotųjų iešmų manevrų maršrutus, privalo gauti iešmininko signalą arba

pranešimą (radijo, garsiniu stoties ryšiais), kad iešmai manevrams parengti. Jei manevrų šviesoforų nėra, prieš važiuodamas per centralizuotuosius iešmus, mašinistas turi gauti ir stoties budėtojo pranešimą (radijo, garsiniu stoties ryšiais arba per manevrų vadovą), kad iešmai manevrams parengti.

Stoties elektrinės centralizacijos iešmus perjungus į vietinį valdymą, važiuoti per šiuos iešmus į parengtą manevrų maršrutą leidžiama tik pagal darbuotojo, kuriam pavesta juos perjungti, signalą arba nurodymą.

Pagrindiniai reikalavimai, kaip naudotis radijo ir garsiniu stoties ryšiais manevruojant, nurodomi Geležinkelių eismo taisyklėse.

17.3.4. Draudžiama manevruoti greičiu, didesniu kaip:

a) 60 km/h — važiuojant laisvu keliu vieniniam lokomotyvui arba traukiant vagonus su įjungtais ir nustatyta tvarka patikrintais automatiniais stabdžiais;

b) 40 km/h — lokomotyvui traukiant vagonus laisvu keliu;

c) 25 km/h — stumiant vagonus laisvu keliu, taip pat manevruojant su avariniais ir gaisriniais traukiniais;

d) 15 km/h — važiuojant su vagonais, kuriuose yra žmonių, taip pat esant krovinių apačios ir šono 4-to, 5-to ir 6-to laipsnio negabaritiškumui;

e) 5 km/h — manevruojant postūmiais ir vagonų atkabai artėjant prie kitos atkabos užkalnio kelyne;

f) 3 km/h — lokomotyvams (su vagonais ar be jų) privažiuojant prie vagonų.

17.3.5. Riedmenų važiavimo greitis per vagonų svarstyklės, atsižvelgiant į svarstyklių konstrukciją, nurodomas Stoties knygoje.

17.3.6. Vagonų stūmimo į kalnelį greičius, esant tam tikriems kalnelio šviesoforų signalams, ir sąlygas, garantuojančias eismo ir riedmenų saugumą, atsižvelgiant į skirstomųjų kalnelių techninę įrangą ir vietos sąlygas, nustato geležinkelio valdytojas.

17.3.7. Ypač atsargiai, laikantis Geležinkelių eismo taisyklių nustatytos tvarkos, reikia manevruoti postūmiais ir leisti nuo kalnelio vagonus su tam tikrų rūšių krovinių (pagal geležinkelio valdytojo patvirtintą sąrašą), refrižeratorinius vagonus ir sekcijas.

17.3.8. Išvažiuoti manevriniam sąstatui į tarpstotį už stoties ribų vienkeliuose ruožuose ir netaisyklinguoju dvikelio ruožo keliu galima tik leidus traukinių tvarkdariui ir gavus kaimyninės stoties budėtojo sutikimą.

Stoties budėtojas leidžia manevriniam sąstatui išvažiuoti už stoties ribų taisyklinguoju dvikelio ruožo keliu tik gavęs traukinių tvarkdario sutikimą.

17.3.9. Nuolaidžiuose stoties keliuose, iš kurių vagonai gali išriedėti į tarpstotį, manevruojama tik pastačius lokomotyvą iš nuokalnės pusės, jei reikia, su įjungtais ir išbandytais vagonų automatiniais stabdžiais.

Jei negalima pastatyti lokomotyvo iš nuolydžio pusės, manevruojama vagonų atstūmimais. Šiuo atveju manevrinio sąstato vagonų automatiniai stabdžiai turi būti įjungti ir patikrinti.

Manevravimo tvarką, garantuojant saugų eismą stotyse, turinčiose tokius kelius, nustato Geležinkelių eismo taisyklės. Ji nurodoma ir Stoties knygoje.

17.3.10. Skirstomuosius kalnelius turinčiose stotyse manevravimo tvarka nustatoma geležinkelio valdytojo patvirtintoje instrukcijoje.

Manevruoti postūmiais ir leisti nuo skirstomojo kalnelio draudžiama:

a) vagonus, kuriuose yra žmonių, išskyrus vagonus su palydovais (komandomis), lydinčiais krovinių;

b) vagonus su krovinių, reikalingais ypatingo atsargumo (tokių krovinių sąrašą rengia geležinkelio valdytojas);

c) šono ir apačios 4-to, 5-to ir 6-to laipsnio, viršaus 3-čio laipsnio negabaritiškumo krovinių pakrautus platforminius vagonus bei pusvagonius, transporterinius vagonus;

d) neveikiančius lokomotyvus, dyzelinius bei elektrinius traukinius, refrižeratorinių traukinių

sąstatas, keleivinius vagonus, bėginius kranus;

e) vagonus ir specialiuosius riedmenis, turinčius užrašą "Nuo kalnelio nepaleisti".

Aukščiau nurodytieji riedmenys nuo skirstomojo kalnelio gali būti nuleidžiami tik prikabinti prie manevrinio šilumvežio.

17.3.11. Visais atvejais per skirstomuosius kalnelius draudžiama vežti pakrautus ir tuščius 12 ar daugiau ašių transporterinius vagonus, pakrautus 120 t krovumo sukabinamojo tipo transporterinius vagonus su viena ar dviem tarpinėmis platformomis, riedmenis su specialiu ženklu ir užrašu, kurių formą ir užrašymo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

17.3.12. Riedmenys stoties keliuose turi stovėti tarp riboženklių.

Traukinių sąstatai be lokomotyvo, vagonai, specialieji riedmenys, stovintys stoties keliuose, privalo būti patikimai įtvirtinti ratstabdžiais, rankiniais stabdžiais ar kitomis geležinkelio valdytojo nustatytomis tvirtinimo priemonėmis.

Sąstato ir vagonų įtvirtinimo tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės. Atsižvelgiant į vietos sąlygas, vagonų įtvirtinimo tvarka nurodoma Stoties knygoje.

Nekraunamų, nevalomų, nedezinfekuojamų ir neremontuojamų vagonų durys turi būti uždarytos.

17.3.13. Vagonai, pakrauti krovinių, reikalingų ypatingo atsargumo (pagal geležinkelio valdytojo nustatytą sąrašą), manevruojant privalo turėti ne mažiau kaip vieną (tuščią arba su nepavojingu ir blogai degančiu kroviniu) apsauginį vagoną, atskiriantį juos nuo kietuoju kuru kūrenamo garvežio.

17.3.14. Cisterniniai vagonai su suskystintosiomis dujomis ir vagonai su I klasės pavojingaisiais (sprogiaisiais) krovinių, esantys stotyje ne traukiniuose, išskyrus tuos, kurie yra kaupiamųjų kelynų keliuose, statomi specialiuose keliuose, nurodytuose Stoties knygoje. Tokie vagonai privalo būti sukabinti, gerai įtvirtinti ratstabdžiais ir ženklinami kilnojamaisiais stabdomaisiais signalais.

lešmai, nukreipiantys į šių vagonų stovėjimo kelią, perjungiami į padėtį, neleidžiančią į tą kelią įvažiuoti.

*Punkto pakeitimai:*

Nr. [486](#), 1998-12-14, Žin., 1998, Nr. 113-3169 (1998-12-24), i. k. 0982210ISAK00000486

17.3.15. Kaupiant vagonus kaupiamuosiuose keliuose, kai tarp jų esama vagonų su I klasės pavojingaisiais (sprogiaisiais) krovinių ir cisterninių vagonų su suskystintosiomis dujomis, būtina laikytis ypatingų atsargumo priemonių, nustatytų Geležinkelių eismo taisyklėse.

*Punkto pakeitimai:*

Nr. [486](#), 1998-12-14, Žin., 1998, Nr. 113-3169 (1998-12-24), i. k. 0982210ISAK00000486

17.3.16. Manevruojančiam lokomotyvui turi vadovauti tik vienas darbuotojas — manevrų vadovas (traukinių derintojas, konduktorius), atsakingas už manevrus.

Traukinių derintojas privalo:

a) formuoti traukinius tiksliai laikydamasis šių Nuostatų, kitų taisyklių ir geležinkelio valdytojo nurodymų;

b) tinkamai išdėstyti visus manevruose dalyvaujančius darbuotojus ir garantuoti jų veiksmų darnumą, supažindinti juos su manevrų planu ir būdais;

c) tiksliai ir laiku vykdyti manevravimo užduotis;

d) organizuoti manevrus taip, kad būtų garantuotas eismo ir manevruose dalyvaujančių darbuotojų, riedmenų ir krovinių saugumas; ypač atsargiai manevruoti su vagonais, kuriuose yra žmonių, I klasės pavojingųjų (sprogųjų) arba negabaritinių krovinių.

*Punkto pakeitimai:*

Nr. [486](#), 1998-12-14, Žin., 1998, Nr. 113-3169 (1998-12-24), i. k. 0982210ISAK00000486

17.3.17. Didelių stočių keliai dalijami į tam tikrus manevravimo rajonus, kad kiekviename jų

manevruotų atskiras manevrinis lokomotyvas.

Jei lokomotyvo neaptarnauja derintojų brigada arba konduktorius, manevrams vadovauja darbuotojas, turįs teisę tvarkyti manevravimą šiame rajone, arba jo nurodymu — iešmininkas (signalininkas).

17.3.18. Lokomotyvo brigada per maneuvrus privalo:

- a) tiksliai ir laiku vykdyti maneuvrų užduotis;
- b) įdėmiai stebėti duodamus signalus, tiksliai ir laiku vykdyti signalų reikalavimus, įdėmiai stebėti keliuose esančius žmones, iešmų padėtį ir riedmenis;
- c) garantuoti žmonių ir riedmenų saugumą.

17.3.19. Rinktinių traukinių lokomotyvų, derintojų brigados bei konduktoriai privalo laikytis Stoties knygoje nurodytos manevravimo tvarkos, su kuria jie supažindinami Geležinkelių eismo taisyklių nustatyta tvarka.

#### **17.4. Traukinių formavimas**

17.4.1. Traukiniai formuojami vadovaujantis šiais Nuostatais, traukinių eismo grafiku, traukinių formavimo planu.

Už traukinio formavimą atsakingi stoties darbuotojai.

Traukinių eismo grafikuose ir formavimo planuose kiekvienam ruožui nustatomos traukinių svorio ir ilgio normos. Jos turi atitikti šiuose ruožuose naudojamų lokomotyvų pajėgumą, stočių atvykimo ir išvykimo kelių naudingąjį ilgį, kelio profilį, o elektrifikuotuose ruožuose — elektros tiekimo sąlygas.

ilgųjų ir sunkiųjų traukinių formavimo ir važiavimo tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

Keleivinių traukinių svorio, ilgio normos ir vagonų išdėstymo tvarka traukiniuose nurodoma keleivinių traukinių tvarkaraščiuose.

Vagonų, prikabinėtų virš normos prie keleivinių traukinių, ir ilgųjų keleivinių traukinių važiavimo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

Prikabinant prie traukinių riedmenis, jų svoris ir ilgis nustatomas pagal geležinkelio valdytojo patvirtintas lenteles. Šios lentelės pateikiamos traukinių tvarkaraščiuose.

17.4.2. Draudžiama prikabinti prie traukinių:

- a) techniškai netvarkingus vagonus, dėl kurių gali kilti pavojus saugiam eismui ir kurių būklė negarantuoja vežamų krovinių saugumo;
- b) vagonus, pakrautus viršijant jų krovumą;
- c) platforminius vagonus ir pusvagonius, pakrautus pažeidžiant technines krovinių krovimo ir tvirtinimo atviruose riedmenyse sąlygas;
- d) vagonus su nusėdusiomis lingėmis, dėl kurių persikreipęs kėbulas arba vagono rėmai ir kėbulas daužosi į važiuokles;
- e) vagonus su netvarkingais stogais, jei yra pavojus, kad stogo dangos lakštai gali nukristi;
- f) vagonus, kurie buvo nuriedėję nuo bėgių arba buvo traukinyje (manevriniame sąstate), kurį ištiko katastrofa ar avarija, kol jie neapžiūrėti ir nepripažinti tinkamais eismui;
- g) vagonus be užrašų apie nustatytą rūšių remontą, išskyrus vagonus, siunčiamus remontuoti su dokumentais;
- h) platforminius, transporterinius vagonus ir pusvagonius su negabaritiniais kroviniais, jeigu apie tokių vagonų važiavimą nėra duota ypatingų nurodymų;
- y) platforminių vagonų su neuždarytais bortais, išskyrus atvejus, nurodytus Techninėse krovinių krovimo ir tvirtinimo sąlygose;
- j) bunkerinius pusvagonius su neįtvirtintais bunkeriais, cisterninius, biralinius vagonus, grūdvežius ir kitus riedmenis su atidarytais viršutinių ir apatinių krovimo įrenginių dangčiais;
- k) pusvagonius su atidarytomis durimis ir angomis arba angomis, kurios uždarytos viena uždarojo mechanizmo užkaba;
- l) tuščius dengtuosius vagonus su atidarytomis ir neužsklęstomis durimis;

m) skysto bitumo vagonus, jei bitumas nenuvalytas nuo ratų paviršiaus, nenuvalytas kėbulas, jei nesimato vagonų užrašų ir numerių.

17.4.3. Visuose keleiviniuose traukiniuose pirmutinio ir paskutinio vagonų galinės durys turi būti užrakintos, perėjos — pakeltos ir pritvirtintos.

17.4.4. Draudžiama prie keleivinių, pašto ir bagažo traukinių prikabinti:

a) vagonus su I klasės pavojingaisiais (sprogiaisiais) kroviniais, cisterninius vagonus su suslėgtosiomis ir suskystintosiomis dujomis bei kitais pavojingais, lengvai degančiais ir dvokiančiais kroviniais;

b) vagonus, kurių nustatyti periodiško remonto arba visuotinės revizijos terminai pasibaigę ir nėra pratęsti;

c) prekinis vagonus.

Išimtiniais atvejais prie keleivinių, pašto ir bagažo traukinių gali būti prikabinti prekiniai dengtieji, cisterniniai pieno vagonai, autonominiai refrižeratoriniai ir gyvos žuvies vagonai. Leidimus išduoda ir prikabinamųjų vagonų skaičių nustato geležinkelio valdytojas.

Prikabinamųjų vagonų konstrukcija ir techninė būklė turi garantuoti saugų keleivinio (pašto ir bagažo) traukinio važiavimą nustatytu greičiu.

*Punkto pakeitimai:*

Nr. [486](#), 1998-12-14, Žin., 1998, Nr. 113-3169 (1998-12-24), i. k. 0982210ISAK00000486

17.4.5. Pašto ir bagažo traukiniuose vagonai išdėstomi keleiviniams traukiniams nustatyta tvarka, o prekiniuose keleiviniuose — prekiniais traukiniams nustatyta tvarka.

17.4.6. Draudžiama prie prekių keleivinių traukinių prikabinti vagonus su I klasės pavojingaisiais (sprogiaisiais) kroviniais, suslėgtosiomis ir suskystintosiomis dujomis bei kitais pavojingais ir dvokiančiais kroviniais, taip pat tuščius suskystintų dujų cisterninius vagonus.

*Punkto pakeitimai:*

Nr. [486](#), 1998-12-14, Žin., 1998, Nr. 113-3169 (1998-12-24), i. k. 0982210ISAK00000486

17.4.7. Formuojant rinktinis traukinius, vagonai parenkami grupėmis eilės tvarka pagal stotis, o rinktiniai ruožo vagonai prikabinami vienoje vietoje.

Dyzeliniai ir elektriniai traukiniai, varomi remontuoti ar grąžinami suremontuoti, kabinami prekinio traukinio gale.

17.4.8. Keleiviniai ir prekiniai vagonai su žmonėmis, išskyrus tarnybinius ir su palydovais (komandomis), lydinčiais kroviniais, kabinami prie traukinių vienoje vietoje ir privalo turėti nuo lokomotyvo, traukinio galo ir atvirų riedmenų, pakrautų rąstų, sijų, bėgių ir kitų krovinų, galinčių pasislinkti iš vietos nuo staigaus trūktelėjimo arba stabdymo, ne mažiau kaip vieną apsauginį vagoną.

Žmonių vežimo prekiniais traukiniais tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

17.4.9. Vagonų su I klasės pavojingaisiais (sprogiaisiais) kroviniais, kabinamų prie karinių traukinių, vežimo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

*Punkto pakeitimai:*

Nr. [486](#), 1998-12-14, Žin., 1998, Nr. 113-3169 (1998-12-24), i. k. 0982210ISAK00000486

17.4.10. Vagonai su žmonėmis, ypatingo atsargumo reikalingų tam tikrų I klasės pavojingųjų (sprogųjų) krovinų pakrauti vagonai, prikabinti prie prekių traukinių, turi turėti apsauginį vagoną (vagoną su nepavojingu ar blogai degančiu krovinium arba tuščią). Tų vagonų išdėstymo tvarka prekiniuose traukiniuose nurodoma Geležinkelių eismo taisyklėse.

*Punkto pakeitimai:*

Nr. [486](#), 1998-12-14, Žin., 1998, Nr. 113-3169 (1998-12-24), i. k. 0982210ISAK00000486

17.4.11. Specialiųjų riedmenų, negabaritinių krovinų pakrautų vagonų vežimo ir jų išdėstymo traukiniuose tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

17.4.12. Prie tarpstočiuose dirbančių ūkinių traukinių, kuriais važinėja konduktoriai ir darbų

vadovai, turi būti kabinami vagonai su stabdžio aikštelėmis.

### **17.5. Traukinių stabdžiai**

17.5.1. Atsižvelgdamas į riedmenų stabdymo įrangą, geležinkelio valdytojas nustato:

- a) bendrą mažiausią stabdomąją spaudimą kiekvienam keleivinio ir prekinio traukinio 100 t svorio;
- b) didžiausią lemiamąją nuokalnę, kurioje leidžiamas šių traukinių eismas didžiausiais nustatytais greičiais;
- c) greičio, nuolydžio dydžio, stabdomojo spaudimo ir stabdymo kelio priklausomybę;
- d) stabdžių trinkelį spaudimo į riedmenų ašį normas, traukinių rankinių stabdžių normas, kitus reikiamus duomenis stabdžių apskaičiavimams.

Šios normos ir duomenys nurodomi traukinių tvarkaraščiuose.

17.5.2. Lemiamąją nuokalnę ir grafike nustatytus traukinių greičius kiekvienam ruožui atskirai tvirtina ir atskiru įsakymu skelbia geležinkelio valdytojas.

17.5.3. Keleiviniuose traukiniuose į automatinį stabdžių tinklą įjungiami visi vagonai, turintys keleivinio tipo automatinį stabdžius, o prekiniuose traukiniuose — visi vagonai, turintys krovininio tipo automatinį stabdžius. Keleiviniuose traukiniuose naudojamas tik elektrinis orinis stabdymas. Visų lokomotyvų ir tenderių (išskyrus neveikiančius tenderius, neturinčius tuščiojo stabdymo režimo) automatiniai stabdžiai turi būti įjungti į traukinio automatinį stabdžių vamzdyną.

17.5.4. Vagonų, turinčių automatinį keleivinio ir krovininio tipo stabdžius, įjungimo į automatinį stabdymo vamzdyną traukiniuose, elektrinių oro skirstytuvų įjungimo į atitinkamą darbo režimą vagonuose ir lokomotyvuose tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

17.5.5. Prie prekinį traukinį leidžiama prikabinti bestabdžius arba su išjungtais stabdžiais riedmenis ne daugiau kaip 8 ašis vienoje vietoje, o traukinio gale prieš du paskutiniuosius vagonus — ne daugiau kaip 4 ašis. Paskutiniai 2 vagonai turi turėti tvarkingus ir įjungtus automatinį stabdžius.

17.5.6. Ištinis traukinio stabdžių sistemos tikrinimas, kurio metu tikrinama stabdžių vamzdžio būklė ir visų vagonų stabdžių veikimas, atliekamas:

- a) formavimo stotyse prieš išleidžiant traukinį;
- b) pakeitus lokomotyvą;
- c) išleidžiant dyzelinį ar elektrinį traukinį iš depo arba jam stovėjus stotyje be brigados;
- d) esančiose prieš tarpstočius su ilgomis nuokalnėmis stotyse, kuriose pagal eismo grafiką traukinys sustoja:

prieš 0,018 ir statesnes nuokalnes stabdžiai bandomi, išlaikant stabdymo būvyje ne mažiau kaip 10 min. Tokių stočių sąrašą rengia geležinkelio valdytojas.

17.5.7. Dalinis traukinio stabdžių sistemos tikrinimas, kai tikrinama stabdžių vamzdžio būklė pagal dviejų paskutiniųjų vagonų stabdžių veikimą, atliekamas:

- a) prikabinus traukinio lokomotyvą prie sąstato, jei stotyje iš anksto buvo atliktas ištinis automatinį stabdžių sistemos tikrinimas;
- b) pakeitus dyzelinio ar elektrinio traukinio valdymo kabiną ir pasikeitus lokomotyvų brigadoms, kai lokomotyvas nuo traukinio neatkabinamas;
- c) kiekvieną kartą traukinio sąstato atjungus stabdžių vamzdžio sujungimo žarnas, sujungus jas, kai prie traukinio buvo prikabinti vagonai, arba kai buvo uždarytas sąstato stabdžių čiaupas.
- d) keleiviniam traukiniui pastovėjus ilgiau kaip 20 minučių, nukritus slėgiui pagrindiniame rezervuare mažiau kaip 5,5 kg/cm<sup>2</sup>, pakeitus valdymo kabiną arba perdavus valdymą tarpstotyje antrojo lokomotyvo mašinistui po traukinio sustojimo dėl to, kad toliau jo negalima valdyti iš priekinės kabinos;
- e) prekiniam traukiniui stovint savaime suveikus automatiniam stabdžiams arba esant didesniai kaip 20 proc. sandarumo pokyčiui negu nurodyta geležinkelio valdytojo nustatytos formos pažymyje V — 45;

f) prekiniam traukiniui pastovėjus ilgiau kaip 30 minučių.

17.5.8. Be ištisinio arba dalinio stabdžių sistemos tikrinimo stotyje, geležinkelio valdytojo nustatyta tvarka turi būti tikrinamas automatinis stabdžių veikimas ir kelyje.

17.5.9. Po ištisinio traukinio automatinis stabdžių sistemos tikrinimo vagonų tikrintojas įteikia pirmutinio lokomotyvo mašinistui pažymą (V—45) apie traukinių stabdžius. Joje nurodomas ir paskutinio vagono numeris. Apie kiekvieną ištisinį dyzelinių ar elektrinių traukinių automatinis stabdžių tikrinimą įrašoma specialioje knygoje.

17.5.10. Pasikeitus traukinio sąstatui, vagonų tikrintojas, o stotyse, kur šios pareigos nenumatytos, stoties budėtojas, konduktorius arba traukinių derintojas esančioje pas mašinistą stabdžių pažymoje įrašo pastabą apie sąstato pasikeitimą ir dalinį automatinis stabdžių tikrinimą.

Kitais atvejais po dalinio automatinis stabdžių tikrinimo įrašas pažymoje nedaromas, tačiau jeigu neveikė dviejų paskutiniųjų vagonų stabdžiai, darbuotojas, kuriam pavestas automatinis stabdžių tikrinimas, privalo imtis priemonių, kad traukinys neišvažiuotų.

17.5.11. Stotyse, kuriose vagonų tikrintojų pareigos nenumatytos, keleivinių traukinių automatinis stabdžių tikrinimui pasitelkiami vagonų palydovai, o prekinis — automatinis stabdžius tikrinti išmokyti darbuotojai (stočių budėtojai, konduktoriai, traukinių derintojai, darbų vadovai ir kt.).

17.5.12. Vagonų įjungimą į ilgųjų ir sunkiųjų traukinių automatinis stabdžių tinklą, stabdžių tikrinimo tvarką nustato Geležinkelio riedmenų stabdžių naudojimo taisyklės.

17.5.13. Traukinių stabdžių valdymo režimams tikrinti (iššifruojant greitmačių juostas) naudojami stabdžių bandymo vagonai. Tokių patikrinimų grafikus tvirtina geležinkelio valdytojas.

## **17.6. Traukinių paranga ir priežiūra**

17.6.1. Keleiviniuose, pašto ir bagažo, prekiniuose keleiviniuose, prekiniuose žmonių traukiniuose, kariniuose ešelonuose turi būti priešgaisrinių, pirmosios medicinos pagalbos priemonių ir kitų būtinų reikmenų. Prekiniuose traukiniuose, vežančiuose kategorinius krovinius, turi būti priešgaisrinių priemonių ir dujų kaukių. Inventoriaus normas nustato SM.

17.6.2. Lokomotyve turi būti dvi UTB diapazono radijo stotys, gaisrų gesinimo ir riedmenų užkėlimo ant kelio priemonių, reikiamų signalinių prietaisų, instrumentų ir kito inventoriaus geležinkelio valdytojo nustatytomis normomis.

Jei lokomotyvo radijo stotis yra dviejų diapazonų, jame turi būti viena UTB radijo stotis.

17.6.3. Lokomotyve, dyzelinių ir elektrinių traukinių tarnybinėse patalpose turi būti 4 ratstabdžiai.

Geležinkelio valdytojas nustato tvarką, kaip, sugedus automatinis stabdžiams, įtvirtinti prekinis ir prekinis keleivinius traukinius tarpstotyje, kuriame yra nuokalnė, statesnė kaip 0,012.

17.6.4. Traukinį valdo lokomotyvo brigada. Keleivinį traukinį, be to, aptarnauja vagonų palydovai ir kiti darbuotojai pagal geležinkelio valdytojo nurodymus.

17.6.5. Traukinius, kurie manevruoja ruožo tarpinėse stotyse, aptarnauja konduktoriai (derintojai) arba konduktorių (derintojų) brigados.

17.6.6. Ūkinių traukinių eismui tarpstotyje vadovauja darbų vadovas arba jo paskirtas asmuo. Šių darbuotojų pareigas nustato Geležinkelio eismo taisyklės.

17.6.7. Lokomotyvų brigadoms ir konduktoriams pailsėti gražos punktuose turi būti specialios patalpos.

## **17.7. Lokomotyvų prikabinimas prie traukinio sąstato**

17.7.1. Veikiantys elektrovežiai ir šilumvežiai kabinami traukinio sąstato priekyje. Mašinistas valdo lokomotyvą iš priekinės kabinos. Šilumvežiai, turintys vieną valdymo kabiną, ir garvežiai traukinio sąstato priekyje kabinami tiesiogine eiga.

17.7.2. Traukinio, kurį visame maršruto ruože traukia du ar trys veikiantys lokomotyvai, priekyje kabinamas lokomotyvas, turįs galingesnius kompresorius (garinius oro siurblius).

17.7.3. Veikiančių lokomotyvų prikabinimo prie sunkiųjų ir ilgųjų traukinių, taip pat veikiančių lokomotyvų, važiuojančių į ruožo dalį, prikabinimo prie traukinių tvarką ir važiavimo

sąlygas, užtikrinančias saugų eismą, nustato geležinkelio valdytojas.

17.7.4. Be vagonų manevruojantį prekinio ar keleivinio traukinio lokomotyvą, turintį dvi valdymo kabinas, valdyti galima tik iš priekinės kabinos, kitų traukinių (išvežiojamųjų, rinktinių, ūkinių ir kt.) lokomotyvus — geležinkelio valdytojo nustatyta tvarka.

17.7.5. Lokomotyvams, turintiems vieną valdymo kabiną, važiuoti atbuliems leidžiama:

- a) su ūkiniais, avariniais, gaisriniais, perdavimo ir išvežiojamaisiais traukiniais;
- b) važiuojant privažiuojamaisiais ir jungiamaisiais keliais;
- c) manevruojant;
- d) kai lokomotyvas traukinyje yra antrasis (porinė trauka);
- e) kai traukinys išleidžiamas iš stoties, kurioje nėra lokomotyvų gražos įrenginių arba jie sugedę;
- f) grįžtant į pradinę stotį po stūmimo;
- g) stumiant traukinius iš vienos stoties abiem kryptimis, taip pat stumiant traukinius stotyje;
- h) traukiant traukinį iš tarpstočio avariniu lokomotyvu;
- y) važiuojant be vagonų.

17.7.6. Varant neveikiančius lokomotyvus Respublikoje ar už jos ribų, jie turi būti parengti ir prikabinti prie traukinių pagal geležinkelio valdytojo nustatytą tvarką.

Neveikiantys lokomotyvai (ne daugiau kaip šešios sekcijos), varomi Respublikos geležinkeliais, prikabinami tuoj pat už veikiančių lokomotyvų.

## **XVIII skirsnis. TRAUKINIŲ EISMAS**

### **18.1. Bendrosios nuostatos**

18.1.1. Traukinių eismui ruože turi vadovauti tik vienas darbuotojas — traukinių tvarkdarys, atsakingas už traukinių eismo grafiko vykdymą.

Traukinių tvarkdario nurodymus turi vykdyti visi darbuotojai, kurių darbas susijęs su traukinių eismu šiame ruože.

Draudžiama be traukinių tvarkdario žinios duoti operatyvius nurodymus dėl traukinių eismo ruože.

18.1.2. Vadovauti eismui kiekvienoje stotyje, kelio poste, stoties kelyne ir traukinyje turi tik vienas darbuotojas:

- a) stotyje — stoties budėtojas;
- b) eismo valdymo centralizacijos ruože — traukinių tvarkdarys;
- c) kelio poste — posto budėtojas;
- d) traukinyje — pirmutinio lokomotyvo (elektrinio ar dyzelinio traukinio) mašinistas.

18.1.3. Didelėse stotyse gali būti keli stoties, posto ir kelyno budėtojai, kurių kiekvienas vienvaldiškai vadovauja traukinių eismui savo darbo rajone, Tokiose stotyse darbo rajonų padalijimas ir kiekvieno stoties, posto, kelyno budėtojo pareigos nurodomos Stoties knygoje.

18.1.4. Stotyse pirmutinio lokomotyvo (elektrinio ar dyzelinio traukinio) mašinistas ir visi traukinius aptarnaujantys darbuotojai yra pavaldūs stoties budėtojui, o eismo valdymo centralizacijos ruožuose — traukinių tvarkdariui.

18.1.5. Keleiviniai, pašto ir bagažo, prekiniai keleiviniai, prekiniai traukiniai, kuriuose yra vagonų su I klasės pavojingaisiais (sprogiaisiais) kroviniais ir negabaritiniais kroviniais, turi būti priimami į Stoties knygoje nurodytus kelius, kiti prekiniai traukiniai — į jiems skirtus kelius.

Kelių naudojimo tvarka traukiniams priimti ir išleisti nurodoma Stoties knygoje.

Traukiniai, nestojantys stotyje, turi važiuoti pagrindiniais keliais. Važiuoti tokiam traukiniui šalutiniu keliu leidžiama tada, kai nėra laisvų pagrindinių kelių.

*Punkto pakeitimai:*

Nr. [486](#), 1998-12-14, Žin., 1998, Nr. 113-3169 (1998-12-24), i. k. 0982210ISAK00000486

18.1.6. Stoties budėtojas privalo tvarkyti eismą taip, kad būtų laisvų kelių ir kad jie laiku būtų

parengti traukiniams priimti. Stoties budėtojas yra atsakingas už kiekvieną traukinio sulaikymą prie įleidžiamojo šviesoforo be būtino reikalo.

18.1.7. Draudžiama atvykimo ir išvykimo kelius užimti pavieniais vagonais ar jų grupėmis.

Tarpinėse stotyse atvykimo ir išvykimo kelius užimti pavieniais vagonais ar jų grupėmis galima tik traukinių tvarkdarius leidus.

18.1.8. Draudžiama užimti apsauginius aklakelius keleiviniais ir prekiniais vagonais su žmonėmis, I klasės pavojingaisiais (sprogiaisiais) kroviniais ir pavojingais kroviniais.

*Punkto pakeitimai:*

Nr. [486](#), 1998-12-14, *Žin.*, 1998, Nr. 113-3169 (1998-12-24), i. k. 0982210ISAK00000486

18.1.9. Stoties viršininkas privalo nuolat tikrinti, kaip stoties centralizacijos postų budėtojai, iešmininkai (signalininkai) atlieka savo pareigas priimdami, išleisdami traukinius ir manevruodami, ypač sugedus signalizacijos įrenginiams.

Stoties viršininkas stoties budėtojų ir kitų darbuotojų darbą turi organizuoti taip, kad, garantuojant saugų eismą, nebūtų sulaikomi traukiniai.

18.1.10. Stoties centralizacijos postų budėtojų patalpos turi būti atskirtos nuo kitų patalpų. Įeiti į jas turi teisę tik stoties viršininkas, asmenys, dirbantys kartu su šiais darbuotojais ar tikrinantys jų darbą bei aptarnaujantys valdymo įrangą.

Visų geležinkelių transporto darbuotojų, kurių darbas susijęs su traukinių eismu, tarnybinėse patalpose draudžiama žiūrėti televizorių, naudotis video bei kita blaškančia dėmesį aparatūra, dirbti kitus pašalinius darbus.

## **18.2. Traukinių priėmimas**

18.2.1. Traukiniai stotyje turi būti priimami į laisvus kelius, numatytus Stoties knygoje, kai dega leidžiamasis įleidžiamojo šviesoforo signalas.

Stotyse, kuriose kelio ilgis leidžia sutalpinti du dyzelinius ar elektrinius traukinius, ir tas kelias maršruto šviesoforo padalytas į dvi dalis, vienu metu galima priimti du vienos krypties traukinius. Draudžiama į tokį kelią priimti priešingų krypties traukinius.

18.2.2. Stočių, kuriose elektrinius ar dyzelinius traukinius leidžiama priimti į aklakelius, skirtus šių traukinių priėmimui, įleidžiamasis šviesoforas turi signalizuoti specialiu Geležinkelių signalizacijos taisyklių numatytu signalu.

Pagal toms stotims nustatytą elektrinių ar dyzelinių traukinių priėmimo tvarką į tokius aklakelius leidžiama priimti lokomotyvus be vagonų ir motorvežius.

18.2.3. Lokomotyvai be vagonų, stumtuvai bei motorvežiai gali būti priimami į tam tikras kai kurių stočių kelio dalis. Tokių stočių sąrašą ir lokomotyvų priėmimo tvarką, garantuojančią saugų eismą, nustato geležinkelio valdytojas.

Būtiniais atvejais, kai atliekami darbai nutraukus eismą tarpstotyje, į laisvą stoties kelio dalį leidžiama priimti avarinius, gaisrinius traukinius, pagalbinius lokomotyvus, lokomotyvus be vagonų, sniegvalius, ūkinius traukinius ir kelio mašinas. Šių traukinių priėmimo tvarką, garantuojančią saugų eismą, nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

18.2.4. Stoties budėtojas, o ruožuose su eismo valdymo centralizacija traukinių tvarkdarys, prieš priimdamas traukinį, privalo:

- a) nutraukti maneivrus jei jie atliekami į važiuojantį traukinio atvykimo kelią ar maršrutą;
- b) parengti traukinio atvykimo maršrutą ir patikrinti, ar šio maršruto iešmai užrakinti;
- c) patikrinti, ar traukinio atvykimo kelias laisvas;
- d) perjungti draudžiamąjį įleidžiamojo šviesoforo signalą į leidžiamąjį.

Stoties budėtojų ir traukinių tvarkdarius, rengiančių traukinių atvykimo maršrutus, veiksmus nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

18.2.5. Draudžiamąjį įleidžiamojo šviesoforo signalą perjungti į leidžiamąjį gali tik stoties budėtojas arba jam liepus — centralizacijos posto budėtojas. Ruožuose, kuriuose įrengta eismo valdymo centralizacija, įleidžiamojo šviesoforo signalus perjungia traukinių tvarkdarys.

Leidžiamasis įleidžiamojo šviesoforo signalas turi automatiškai persijungti į draudžiamąjį, pro

jį pravažiavus pirmam atvažiuojančio traukinio aširačiui.

18.2.6. Kai draudžiamojo įleidžiamojo šviesoforo signalo neįmanoma perjungti į leidžiamąjį arba kai jo pagrindiniai signalai užgesę, į stotį traukinius galima priimti įjungus išimtinį signalą, radijo ryšiu perdavus stoties budėtojo įsakymą arba įteikus mašinistui stoties budėtojo leidimą.

18.2.7. Kai traukinys į stotį priimamas įjungus išimtinį signalą, radijo ryšiu perdavus stoties budėtojo įsakymą arba įteikus mašinistui stoties budėtojo leidimą, traukinio greitis turi būti ne didesnis kaip 20 km/h, o mašinistas privalo valdyti traukinį ypač budriai ir būti pasirengęs tuoj pat sustoti, jei atsirastų kliūtis toliau važiuoti.

18.2.8. Draudžiama vienu metu priimti priešingų krypčių traukinius, jei stoties prieiga bent iš vienos pusės yra ilgoje nuokalnėje ir traukinio atvykimo maršrutas iš priešingos nuolydžiui pusės neizoliuotas (apsauginiu aklakeliu ar atvykimo kelių išdėstymu) nuo kito traukinio atvykimo maršruto.

Jei prie stoties, kurioje vienu metu neleidžiama priimti dviejų traukinių, abu priartėja vienu metu, tai pirmasis priimamas tas, kurio sustojimo prie draudžiamojo įleidžiamojo šviesoforo signalo ar pajudėjimo iš vietos sąlygos blogesnės.

Traukinių priėmimo tvarka tokiose stotyse nurodoma Stoties knygoje.

18.2.9. Atvykęs į stotį traukinys turi sustoti tarp išleidžiamojo šviesoforo ir atvykimo kelio riboženklį, o ten, kur nėra išleidžiamojo šviesoforo, — tarp riboženklių.

Kai traukinio galas lieka už riboženklį, iešmininkas (signalininkas) nedelsdamas turi apie tai pranešti stoties budėtojui, kuris turi imtis priemonių traukiniui sutalpinti kelyje.

Stotyse, kuriose įrengta iešmų ir signalų centralizacija, stoties budėtojas, o ruožuose su eismo valdymo centralizacija—traukinių tvarkdarys, naudodamasis kontrolės prietaisais, turi tikrinti, ar traukinys išsiteko atvykimo kelyje.

Jei atvykimo kelyje traukinys neišsitenka, stoties budėtojas privalo imtis priemonių, kad būtų garantuotas šalutiniais keliais važiuojančių riedmenų saugumas.

18.2.10. Stoties budėtojas sutinka atvažiuojantį į stotį traukinį, stebėdamas jo būklę ir traukinio signalus.

Stotyse, kuriose traukinių atvykimo keliai yra toli nuo stoties budėtojo patalpos arba kuriose stoties budėtojas negali sutikti traukinių, juos sutikti turi iešmininkai (signalininkai).

Ar į stotį atvyko visas traukinys, patikrina pats stoties budėtojas arba jam apie tai praneša iešmininkas (signalininkas), o stotyse, kuriose įrengta iešmų ir signalų centralizacija (ruožuose be automatinės blokuotės), ir kiti darbuotojai Stoties knygoje nustatyta tvarka.

18.2.11. Atvykus į stotį keleiviniam, prekiniam keleiviniam, pašto ir bagažo traukiniui, stoties budėtojas, o ruožuose su eismo valdymo centralizacija — traukinių tvarkdarys privalo perjungti iešmus į tokią padėtį, kuri neleistų kitiems riedmenims patekti į minėtų traukinių stovėjimo kelius.

Atsižvelgiant į vietos sąlygas, Stoties knygoje gali būti nurodytos papildomos priemonės šių traukinių saugiam eismui užtikrinti.

18.2.12. Ruožuose su eismo valdymo centralizacija ir kur nėra stočių budėtojų, stotyse, esančiose automatinės blokuotės ruožuose, bei tose stotyse, kuriose stoties budėtojas negali sutikti traukinio ir nėra kitų darbuotojų (iešmininkų ar signalininkų), traukinio atvykimą kontroliuoja valdymo prietaisai. Be to, viso traukinio sąstato atvykimą į stotį turi kontroliuoti traukinio mašinistas, naudodamasis prietaisais, rodančiais stabdžių vamzdžio sandarumą.

18.2.13. Stotis, kuriose stočių budėtojams leista nesutikinti traukinių, ir saugaus eismo sąlygas, priimant traukinius, nustato geležinkelio valdytojas. Šios sąlygos turi būti įrašytos ir Stoties knygoje.

18.2.14. Stoties budėtojas privalo įrašyti į Traukinių eismo žurnalą kiekvieno traukinio numerį ir jo atvykimo arba pervažiavimo laiką ir nedelsdamas pranešti traukinį išleidusios stoties budėtojui bei traukinių tvarkdaryui, o reikiamus duomenis perduoti į Skaičiavimo centrą.

Intensyvaus eismo ruožuose žinių apie traukinio atvykimą perdavimo tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

### 18.3. Traukinių išleidimas

18.3.1. Stoties budėtojui draudžiama išleisti traukinį į tarpstotį vienkeliame ruože, o dvikeliame ruože netaisyklinguoju keliu be tos stoties, į kurią išleidžiamas traukinys, budėtojo sutikimo. Vienkeliuose ruožuose, kuriuose įrengta automatinė blokuotė, traukiniai išleidžiami traukinių tvarkdarius leidus, jei laisvas pirmasis blokuojamasis tarpas, be kaimyninės stoties budėtojo sutikimo.

Dvikeliame ruože taisyklinguoju keliu stoties budėtojas traukinį gali išleisti gavęs stoties, į kurią išleidžiamas traukinys, budėtojo pranešimą apie anksčiau išleisto traukinio atvykimą, o dvikeliame ruože su automatine blokuote, jei laisvas pirmasis blokuojamasis tarpas.

Jei stotį, esančią ruože su eismo valdymo centralizacija, valdo stoties budėtojas, traukinius galima išleisti tik traukinių tvarkdarius leidus.

18.3.2. Prieš išleisdamas traukinį, stoties budėtojas, o ruožuose su eismo valdymo centralizacija — traukinių tvarkdarys privalo:

a) patikrinti, ar tarpstotis arba pirmasis tarpstočio su automatine blokuote blokuojamasis tarpas yra laisvi;

b) nutraukti manevrus, kertančius traukinio išvykimo maršrutą;

c) parengti traukinio išvykimo maršrutą;

d) perjungti draudžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą į leidžiamąjį arba mašinistui įteikti kitą leidimą tarpstočiui užimti.

18.3.3. Draudžiama į tarpstotį išleisti traukinį be traukinių tvarkdario leidimo, išskyrus atvejus, kai su traukinių tvarkdarius nėra ryšio. Tokiais atvejais traukinių eismo tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės. Traukinio mašinistui galima išvažiuoti į tarpstotį esant leidžiamajam išleidžiamojo šviesoforo signalui; jam sugedus arba išvažiuojant iš kelio, kuriame nėra išleidžiamojo šviesoforo, — gavus stoties budėtojo leidimą. Išvažiuoti į dvikelį tarpstotį su automatine blokuote galima užsidedus išimtiniam išleidžiamojo šviesoforo signalui arba radijo ryšiu gavus stoties budėtojo įsakymą, ruožuose su eismo valdymo centralizacija — radijo ryšiu gavus traukinių tvarkdario įsakymą.

18.3.4. Draudžiama keleivinių, pašto ir bagažo traukinių mašinistams išvažiuoti iš stoties ar stotelės anksčiau tvarkaraštyje nurodyto laiko, taip pat nesustojant pervažiuoti stotį ar stotelę, kurioje įlipa ir išlipa keleiviai ar pakraunamas bei iškraunamas paštas, bagažas.

18.3.5. Stotyse, kuriose keleivinio arba pašto ir bagažo traukinių stovėjimo laikas numatytas tik technologinėms operacijoms (prasilenkti, apsilenkti) ir neskirtas keleiviams įlipti ir išlipti, traukinių tvarkdario nurodymu, perduotu traukinio mašinistui ir stoties budėtojui, jis gali būti sutrumpintas arba traukinys praleidžiamas nestabdant jo.

Tarnybiniuose traukinių tvarkaraščiuose tokie sustojimai žymimi nustatytu ženklu, o tvarkaraščiuose, skirtuose keleiviams, šie sustojimai nenurodomi.

18.3.6. Draudžiama stoties budėtojui, o ruožuose su eismo valdymo centralizacija — traukinių tvarkdarius perjungti draudžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą į leidžiamąjį arba duoti leidimą traukiniui išvykti nepatikrinus, ar traukinio išvykimo maršrutas parengtas, iešmai užrakinti, techninė ir komercinė traukinio apžiūra baigta, nemanevruojama. Stoties budėtojas, išleisdamas traukinius iš jų formavimo stočių, kuriose prie traukinio sąstato buvo prikabinėti ar nuo jo atkabinti vagonai, prieš perjungdamas išleidžiamąjį šviesoforą ar duodamas kitą leidimą traukiniui išvykti, turi patikrinti, ar traukinio paskutinis vagonas paženklintas Geležinkelių signalizacijos taisyklių numatytais signaliniais ženklais.

Perjungti išleidžiamąjį šviesoforą gali stoties budėtojas arba jo liepimu centralizacijos posto operatorius. Ruožuose su eismo valdymo centralizacija išleidžiamąjį šviesoforą perjungia traukinių tvarkdarys.

Keleiviniam, pašto ir bagažo, prekiniam keleiviniam ar prekiniam žmonių traukiniui išvažiavus į tarpstočius su automatine blokuote, stoties budėtojas, o ruožuose su eismo valdymo centralizacija traukinių tvarkdarys gali išleisti prekinį traukinį, jei laisvi ne mažiau kaip du

blokuojamieji tarpai. Stoties budėtojas ir traukinių tvarkdarys privalo pranešti prekinio traukinio mašinistui, kad pirma jo važiuoja keleivinis traukinys.

Leidžiamasis išleidžiamojo šviesoforo signalas turi automatiškai persijungti į draudžiamąjį, kai pro jį pravažiuoja pirmasis išvažiuojančio traukinio aširatis.

18.3.7. Išvažiuojant traukiniui iš stoties kelių, esant draudžiamajam išleidžiamojo šviesoforo signalui, arba iš kelių, neturinčių išleidžiamųjų šviesoforų, pirmutinio lokomotyvo mašinistui, turinčiam leidimą užimti tarpstotį, draudžiama pradėti važiuoti be stoties budėtojo nurodymo ar kito darbuotojo nustatyto signalo. Signalų perdavimo tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

Leidimą tarpstočiui užimti, jei nėra išleidžiamųjų šviesoforų arba jie sugedę, pirmutinio lokomotyvo mašinistui gali įteikti stoties, posto, kelyno budėtojas, operatorius, iešmininkas (signalininkas), konduktorius (traukinių derintojas), mašinisto padėjėjas.

Mašinistas privalo patikrinti, ar gautas leidimas tarpstočiui užimti yra išrašytas taisyklingai.

Lokomotyvų mašinistams leidimų tarpstočiui užimti įteikimo tvarka nurodoma Stoties knygoje.

Prieš pradėdami važiuoti, pirmutinio lokomotyvo mašinistas ir jo padėjėjas privalo stebėti, ar iš traukinio bei stoties nerodomi draudžiamieji signalai.

18.3.8. Keleivinio traukinio vagonų palydovai (konduktoriai), pastebėję kliūtį saugiam eismui arba pavojų žmonių gyvybei, nedelsdami turi imtis priemonių traukiniui sustabdyti.

Jei keleivinis traukinys, išskyrus elektrinį ar dyzelinį, sustojo pats ar buvo sustabdytas pasinaudojus stabdu, vagonų palydovai (konduktoriai) privalo apžiūrėti jų aptarnaujamus vagonus ir, jei reikia, nedelsiant į lokomotyvo pusę rodyti draudžiamuosius signalus.

Jei elektrinis ar dyzelinis traukinys buvo sustabdytas pasinaudojus stabdu, mašinisto padėjėjas turi išsiaiškinti sustabdymo priežastį ir pranešti mašinistui.

Kiekvieno traukinio mašinisto padėjėjas privalo apžiūrėti jį ir pagal galinio vagono numerį patikrinti, ar visas sąstatas ir ar ant galinio vagono yra signalinis ženklas.

Keleivinis traukinys gali važiuoti toliau, kai visų vagonų palydovai (konduktoriai) neberodo draudžiamųjų signalų, o kiti traukiniai — kai mašinisto padėjėjas praneša, jog traukinys gali važiuoti toliau.

Kitais eismo grafiko nenumatytais sustojimo tarpstotyje atvejais (žmonių įlaipinimas ar išlaipinimas, krovinių pakrovimas ar iškrovimas) traukinio pajudėjimo iš vietos tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

18.3.9. Draudžiama vienu metu išleisti vieną traukinį ir priimti tą pačią kryptimi važiuojantį kitą traukinį, jei stoties prieiga iš priimamo traukinio pusės yra ilgoje nuokalnėje ir traukinio atvykimo maršrutas neizoliuotas nuo traukinio išvykimo maršruto (nėra apsauginio aklakelio ar atvykimo ir išvykimo kelių išdėstymas negarantuoja maršrutų izoliacijos).

18.3.10. Stoties budėtojas išlydi kiekvieną išvažiuojantį traukinį, stebėdamas jo būklę ir traukinio signalus.

Darbuotojas, išlydintis traukinį, turi patikrinti, ar traukinys išvyko tvarkingas.

Ar iš stoties išvyko visas traukinys, stoties budėtojas patikrina pats arba sužino iš iešmininko (signalininko) pranešimo.

Stotyse, kuriose traukinių išvykimo keliai yra toli nuo budėtojų patalpos arba kuriose stoties budėtojas negali išlydėti traukinių, juos turi išlydėti iešmininkai (signalininkai).

Geležinkelio valdytojas nustato stotis, kuriose budėtojai gali neišlydėti traukinių. Sąlygos, garantuojančios eismo saugumą išleidžiant traukinius, nurodomos Stoties knygoje. Kai ruožų su eismo valdymo centralizacija stotyse nėra stočių budėtojų ir kai ruožų, kuriuose (rengta elektrinė centralizacija, stotyse budėtojas negali išlydėti traukinių ir nėra kitų darbuotojų (iešmininkų ar signalininkų), traukinių išvykimą kontroliuoja valdymo prietaisai.

Traukinį išlydintis darbuotojas, pastebėjęs pavojų saugiam traukinio eismui arba pravažiuojus traukiniui be nustatytų traukinio galą ženklinančių signalinių ženklų, privalo imtis priemonių jam sustabdyti.

18.3.11. Stoties darbuotojai, prieš išleisdami traukinį, privalo patikrinti, ar taisyklingai suformuotas traukinys, ar gerai ir tvirtai pritvirtinti atvirose riedmenyse kroviniai, ar traukinys turi nustatytus signalizavimo reikmenis ir reikiamą inventorių.

Traukinių signalinius ženklus, ženklinančius prekių traukinių galą, apžiūri, užkabina ir nukabina vagonų tarnybos darbuotojai.

Traukinių tikrinimo tvarką ir darbuotojų atsakomybę nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

18.3.12. Formavimo stotyje, prieš išleidžiant prekius traukinis, pirmutinio lokomotyvo mašinistui turi būti įteiktas traukinio lapas su užantspauduotais važtos dokumentais. Draudžiama išleisti traukinį, kurio sąstate yra vagonų be važtos dokumentų.

Jei traukinį lydi konduktorius (traukinių derintojas), traukinio lapas su važtos dokumentais įteikiamas jam. Šiuo atveju konduktorius (traukinių derintojas) privalo supažindinti mašinistą su išleidžiamojo traukinio sąstatu (pagal traukinio lapą).

Stočių darbuotojai, prikabindami ir atkabindami vagonus stotyse, į traukinio lapą turi įrašyti atitinkamus pakeitimus.

Keleivinių (išskyrus elektrinius ar dyzelinius), pašto ir bagažo traukinių traukinio lapai įteikiami keleivinio traukinio viršininkui (mechanikui brigadininkui).

18.3.13. Traukinio numerį, jo išvykimo iš stoties arba stoties pervažiavimo laiką, o prireikus ir kitus duomenis, apibūdinančius traukinio sąstatą, budėtojas privalo įrašyti į Traukinių eismo žurnalą ir nedelsdamas pranešti stoties, į kurią išleistas traukinys, budėtojui ir traukinių tvarkdariui. Be to, reikiamus duomenis apie traukinį turi perduoti į Skaičiavimo centrą.

18.4. Signalizacijos ir ryšių priemonės, reguliuojančios traukinių eismą:

18.4.1. Pagrindinės signalizacijos ir ryšių priemonės, reguliuojančios traukinių eismą, yra automatinė ir pusiau automatinė blokuotės.

Kai kuriuose ruožuose kaip savarankišką signalizacijos priemonę galima naudoti automatinę lokomotyvo signalizaciją.

Neintensyvaus eismo ruožuose ir privažiuojamuosiuose keliuose traukinių eismui reguliuoti galima naudoti elektrinę krivūlinę sistemą arba telefono ryšį.

Atliekant remonto, statybos bei atstatomuosius darbus dvikelių ruožų su automatine blokuote tarpstočiuose, kai vienu tų kelių organizuotas dvipusis eismas, traukiniams važiuoti netaisyklinguoju keliu leidžiama pagal lokomotyvo šviesoforo signalus.

Tuo pačiu metu tarpstotyje (kelyje) gali veikti tik viena signalizacijos ir ryšių priemonė.

Traukinių eismo organizavimo tvarką, naudojantis lokomotyvo šviesoforo signalais, nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

18.4.2. Išimtiniais atvejais geležinkelio valdytojo nustatyta tvarka neintensyvaus eismo ruožuose ir privažiuojamuosiuose keliuose traukinių eismą galima reguliuoti:

a) elektrine krivūline sistema;

b) telefono ryšiu;

c) traukinių tvarkdario įsakymais, radijo ryšiu perduodamais pirmutinio lokomotyvo mašinistui;

d) naudojant vieną lokomotyvą;

e) naudojant vieną krivulę.

Ruožuose su automatine blokuote leidimas traukiniui užimti blokuojamąjį ruožą yra leidžiamasis išleidžiamojo arba tarpstočio šviesoforo signalas.

Mašinistui, sustabdžiusiam traukinį prieš tarpstočio šviesoforą, kurio signalinis žiburys yra draudžiamasis (nesuprantamas arba užgesęs), ir matančiam arba žinančiam, kad priekyje esančiame blokuojamajame ruože yra traukinys, draudžiama važiuoti, kol blokuojamasis ruožas nebus laisvas. Mašinistas, nežinodamas, ar priekyje esančiame blokuojamajame ruože yra traukinys, turi atleisti automatinis traukinio stabdžius ir jei per tą laiką neįsijungs leidžiamasis šviesoforo signalas, iki kito šviesoforo važiuoti ypač budriai, ne didesniu kaip 20 km/h greičiu, bei pasirengęs, jei tik

atsirastų kliūčių, tuoj pat sustabdyti traukinį. Jeigu kito tarpstočio šviesoforo signalas taip pat yra draudžiamasis, traukinys po sustojimo turi važiuoti tokia pačia tvarka.

Jei, pravažiaavus tarpstočio šviesoforo draudžiamąjį signalą, įsijungia leidžiamasis lokomotyvo šviesoforo signalas, mašinistas, vadovaudamasis lokomotyvo šviesoforo signalais, gali važiuoti iki kito šviesoforo ne didesniu kaip 40 km/h greičiu.

Esant leidžiamajam lokomotyvo šviesoforo signalui, pro tarpstočio šviesoforą su užgesusiais žiburiais leidžiama važiuoti nestojant pagal lokomotyvo šviesoforo signalus.

Geležinkelio valdytojo leidimu prie tarpstočio šviesoforų, esančių ilgose įkalnėse, išskyrus tuos, kurie yra prieš įleidžiamuosius šviesoforus, gali būti pritašomas išimtinio signalo ženklas – skydelis su baltais „P“ raidės atšvaitais. Šis ženklas leidžia prekinio traukinio mašinistui pravažiuoti raudoną tarpstočio šviesoforo signalą nestojant, ne didesniu kaip 20 km/h greičiu. Važiuodamas mašinistas turi būti ypač budrus ir pasirengęs, jei tik atsirastų kliūčių, tuoj pat sustabdyti traukinį.

*Punkto pakeitimai:*

Nr. [120](#), 1997-04-10, Žin., 1997, Nr. 33-840 (1997-04-18), i. k. 0972210ISAK00000120

Nr. [486](#), 1998-12-14, Žin., 1998, Nr. 113-3169 (1998-12-24), i. k. 0982210ISAK00000486

18.4.4. Ruožuose su pusiau automatine blokuote leidimas traukiniui užimti tarpstotį yra leidžiamasis išleidžiamąjo ar tarpstočio šviesoforo signalas.

Vienkeliuose ruožuose prieš perjungiant draudžiamąjį išleidžiamąjo šviesoforo signalą į leidžiamąjį, reikia gauti stoties, į kurią išleidžiamas traukinys, budėtojo sutikimo signalą.

18.4.5. Sugedus visoms turimoms signalizacijos ir ryšių priemonėms, traukinių eismas vienkeliuose ruožuose tvarkomas rašytiniais pranešimais, o dvikeliuose ruožuose — apribojamas laiku, skirtu traukiniui pervvažiuoti tarpstotį, pridedant 3 minutes.

Sugedus turimoms signalizacijos ir ryšių priemonėms, traukinių eismo organizavimo tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

#### 18.5. Traukinių eismo tvarka

18.5.1. Keleivinių ir prekinų traukinių didžiausius leistinus greičius, atsižvelgdamas į kelio konstrukciją ir riedmenų tipą, nustato geležinkelio valdytojas.

Traukinių eismo greičiai tarpstočiuose ir stotyse nurodomi traukinių eismo grafike. Važiuojančių į šalutinius kelius traukinių greičiai priklauso nuo iešmo kryžmėženklis. Visų traukinių, važiuojančių per:

a) 1/11 kryžmėženklis iešmą, greitis neturi būti didesnis kaip 40 km/h, o jei iešmo bėgiai R65 — 50 km/h;

b) simetrinį 1/11 kryžmėženklis iešmą—70 km/h;

c) 1/18 kryžmėženklis iešmą — 80 km/h. Keleivinių traukinių, važiuojančių per 1/9 kryžmėženklis iešmą, greitis neturi būti didesnis kaip 25 km/h, o prekinų — 40 km/h.

Pro šviesoforą, kurio dega geltonas (nemirksimas) žibury, leidžiama važiuoti tokiu greičiu, kad stabdant traukinį paprastuoju stabdymu, jis sustotų prieš kitą šviesoforą, kurio signalas yra draudžiamasis. Keleivinių traukinių greitis neturi būti didesnis kaip 60 km/h, prekinų – 50 km/h.

Pastatytą arčiau, negu paprastajam stabdymui apskaičiuotas stabdymo kelias nuo priekyje esančio tarpstočio šviesoforo automatinės blokuotės ruože arba nuo pagrindinio šviesoforo ruože be automatinės blokuotės, šviesoforą, kurio dega geltonas (nemirksimas) žibury, galima pravažiuoti ne didesniu kaip geležinkelio valdytojo nustatytu greičiu.

Avariniams, gaisriniams, ūkiniams traukiniams leidžiama važiuoti vagonais į priekį. Tokių traukinių priekyje kabinamas vagonas su stabdžio aikštele, nukreipta eismo kryptimi. Toje stabdžio aikštelėje turi būti darbuotojas, žiūrintis, ar laisvas kelias, ar nėra pavojaus saugiam eismui bei žmonių gyvybei. Prireikus jis turi sustabdyti traukinį.

Traukinių stūmimas leidžiamas ne didesniu kaip 25 km/h greičiu.

Ūkinių traukinių, kai lokomotyve ir kelio mašinose veikia radijo ryšys, avarinių ir gaisrinių traukinių greitis turi būti ne didesnis kaip 40 km/h. Sniegvalių greitį pagal jų tipą nustato geležinkelio valdytojas.

Elektrinio bei dyzelinio traukinio, kai jis yra priimamas į aklakelį, greitis kelio pradžioje neturi būti didesnis kaip 25 km/h.

Traukinio, važiuojančio per tą vietą, kur reikia mažinti greitį, greitis turi atitikti nurodytą mašinisto įspėjamajame lapelyje ar geležinkelio valdytojo įsakyme. Nesant tokių nurodymų, greitis turi būti ne didesnis kaip 25 km/h.

*Punkto pakeitimai:*

Nr. [120](#), 1997-04-10, Žin., 1997, Nr. 33-840 (1997-04-18), i. k. 0972210ISAK00000120

18.5.2. Traukinio mašinistui išduodamas įspėjamasis lapelis, kai traukinį valdanti lokomotyvo brigada turi būti ypač budri ir kai reikia įspėti apie atliekamus darbus.

Mašinisto įspėjamieji lapeliai išduodami:

- a) sugedus kelio, kontaktinio tinklo įrenginiams, pervažų signalizacijai, kelio statiniams ir kai atliekami remonto bei statybos darbai, dėl kurių reikia mažinti traukinio greitį arba visai sustoti;
- b) įrengiant naujas signalizacijos ir ryšių priemones, perstačius arba panaikinus šviesoforus, taip pat jiems sugedus, kai neįsijungia draudžiamasis šviesoforo signalas;
- c) sugedus automatinės lokomotyvo signalizacijos kelio įrenginiams;
- d) išleidžiant traukinį, kuriame yra vagonų su kroviniais, išsikišančiais už pakrovos gabarito ribų, kai toks traukinys turi mažinti greitį arba laikytis kitų ypatingų sąlygų;
- e) kai dvikelio ruožo tarpstotyje dirba sniegvalis, kelio klotuvas, kėlimo kranas, skaldvalis ir kitos kelio mašinos;
- f) prikabinus prie traukinio riedmenis, negalinčius važiuoti šiam ruožui nustatytu greičiu;
- g) kai tarpstotyje dirba lengvieji riedmenys;
- h) visais kitais atvejais, kai traukinys turi mažinti greitį, sustoti kelyje arba įspėti lokomotyvo brigadą apie ypatingas traukinio valdymo sąlygas.

Mašinisto įspėjamųjų lapelių išdavimo tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

18.5.3. Dvikeliuose tarpstočiuose kiekvienas pagrindinis kelias skiriamas traukinių eismui viena nustatyta kryptimi.

Eismo organizavimo tvarką tribėgio ir keturbėgio kelio ruožuose (esant supintiesiems keliams) nustato geležinkelio valdytojas.

18.5.4. Prireikus sureguliuoti traukinių eismą, traukinių tvarkdario įsakymu traukinius galima leisti netaisyklinguoju dvikelio tarpstočio keliu.

Leisti keleivinius traukinius netaisyklinguoju keliu leidžiama tik išimties tvarka apygardos budėtojo specialiu įsakymu.

Geležinkelių eismo taisyklės nustato priemones, užtikrinančias eismo saugumą, jei traukiniai važiuoja netaisyklinguoju keliu.

18.5.5. Prireikus traukinius galima sujungti ir taip važiuoti, jei veikiantys lokomotyvai yra kiekvieno traukinio priekyje.

Tokių traukinių eismo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

18.6. Lokomotyvų valdymas

18.6.1. Mašinistas privalo:

- a) gerai išmanyti lokomotyvo (elektrinio bei dyzelinio traukinio) konstrukciją, žinoti savo ruožo profilį, šviesoforų, signalinių rodyklių ir ženklų išdėstymą bei paskirtį, traukinių tvarkaraštį;
- b) priimdamas lokomotyvą, patikrinti, ar jis tvarkingas, kaip veikia stabdžiai, smėlio tiekimo sistema ir radijo ryšys, remdamasis įrašu Lokomotyvo techninės būklės žurnale, patikrinti, ar tvarkingai veikia automatinė lokomotyvo signalizacija ir automatinis stabdiklis;
- c) patikrinti, ar yra signalinių, gaisrinių, medicinos priemonių ir inventoriaus;
- d) garantuoti saugų traukinių eismą, tiksliai laikytis eismo grafiko.

18.6.2. Prikabinęs lokomotyvą prie traukinio sąstato, mašinistas privalo:

- a) patikrinti, ar lokomotyvas tinkamai sukabintas su sąstato pirmuoju vagonu, ar sujungtos oro žarnos, ar atidaryti galiniai čiaupai tarp jų;
- b) patikrinti, ar po pirmuoju vagonu nėra kliūčių traukiniui pajudėti iš vietos;

c) užpildyti suslėgtuoju oru stabdžių vamzdyną, patikrinti, ar slėgio kritimas neviršija nustatytų normų ir patikrinti automatinis stabdžius;

d) gauti pažymą apie traukinio stabdžius, sutikrinti joje nurodyto galinio vagono numerį su įrašytuoju traukinio lape ir patikrinti, ar stabdžių trinkelų spaudimas atitinka nustatytas normas;

e) pagal traukinio lapą susipažinti su prekinio ir prekinio keleivinio traukinio sąstatu: ar yra atvirų riedmenų, vagonų su žmonėmis, kategoriniais ir kitais krovniais, reikalingais ypatingo atsargumo.

Jei lokomotyve įrengta radijo stotis, turinti individualų šaukinį, radijo stoties valdymo pulte turi būti surinktas traukinio numeris.

18.6.3. Prikabinęs lokomotyvą prie keleivinio traukinio sąstatu, turinčio elektrinių vagonų šildymą, mašinistas turi nuleisti pantografą arba išjungti srovės tiekimo įtaisą, kad elektromechanikas galėtų sujungti tarpvagoninius aukštosios įtampos elektros laidus.

18.6.4. Ruožuose su automatine lokomotyvo signalizacija pirmutinio lokomotyvo, elektrinio ar dyzelinio traukinio mašinistas, prieš išvykdamas iš stoties, privalo įjungti šiuos lokomotyvo įrenginius ir patikrinti, ar įjungta radijo stotis, ar yra ryšys su keleivinio traukinio viršininku.

18.6.5. Mašinistas ir jo padėjėjas, valdydami traukinį, privalo:

a) stebėti kelio laisvumą, iš traukinio ir nuo kelio rodomus signalus, signalines rodykles ir ženklus, vykdyti jų reikalavimus ir kartoti vienas kitam visus šviesoforų, pristabdymo ar sustojimo signalus;

b) stebėti traukinio būklę, o elektrifikuotuose ruožuose ir kontaktinio tinklo būklę;

c) stebėti prietaisus, kontroliuojančius nenutrūkstamą ir saugų lokomotyvo veikimą;

d) racionaliai naudoti lokomotyvo galingumą, ekonomiškai naudojant elektros energiją, degalus ir tepalus;

e) įvažiuodami į stotį ir važiuodami stoties keliais, duoti reikiamus signalus ir stebėti, ar gerai parengtas maršrutas, ar laisvas kelias; stebėti rodomus stoties darbuotojų signalus ir traukinių bei manevrinių lokomotyvų eismą gretimuose keliuose, o jei iškyla pavojus saugiam eismui ar žmonių gyvybei, — nedelsdami stabdyti traukinį.

18.6.6. Mašinistas, traukiniui sustojus stotyje, pastebėjęs kokius nors jo gedimus, privalo nedelsdamas pranešti stoties budėtojui, o ruožuose su eismo valdymo centralizacija — traukinių tvarkdariui.

Jei būtina sustoti stotyje, mašinistas turi sustabdyti traukinį nepravažiuodamas atvykimo kelio išleidžiamą signalą (nesant jo — riboženklį). Neprivažiavęs iki jų, mašinistas gali sustabdyti traukinį tik sužinojęs iš stoties budėtojo ar traukinių tvarkdario, kad visas sąstatas tilpo atvykimo kelio naudingąjo ilgio ribose. Pastebėjęs automatinės blokuotės šviesoforų, kelio, kontaktinio tinklo ir kitų statinių bei įrenginių gedimus, gretimais keliais važiuojančius netvarkingus traukinius, mašinistas privalo apie tai pranešti artimiausios stoties budėtojui arba traukinių tvarkdariui. Mašinistas, turėdamas radijo ryšį, juo turi pranešti apie šiuos gedimus artimiausios stoties budėtojui arba traukinių tvarkdariui, o prireikus ir važiuojančių gretimais keliais traukinių mašinistams.

Traukiniui sustojus stotyje, draudžiama atkabinti lokomotyvą nuo vagonų tol, kol stoties budėtojas nepraneš, kad vagonai įtvirtinti ir atkabinti leidžiama.

18.6.7. Mašinistas, valdydamas traukinį, privalo:

a) laikyti stabdymo įrenginius tvarkingus, tikrinti juos kelyje, neleisti nukristi slėgiui žemiau nustatytų normų pagrindiniame rezervuare ir stabdžių vamzdyne;

b) paprastuoju stabdymu sustabdyti traukinį esant draudžiamajam signalui, o pristabdymo signalą pravažiuoti greičiu, ne didesniu už šio signalo nustatytąjį;

c) elektriniams traukiniams pravažiuoti pro signalinį ženklą, ženklinantį besrovį intarpą, ne mažesniu kaip 20 km/h greičiu (kad lokomotyvas nesustotų tame interpe);

d) panaudoti visas jo žinioje esančias staigaus stabdymo priemones traukiniui sustabdyti, jei staiga duodamas stabdomasis signalas arba atsiranda netikėta kliūtis;

e) garantuoti eismo saugumą esant tirštam rūkui, liūčiai ar pūgai.

18.6.8. Traukiniui važiuojant, mašinistui draudžiama:

a) viršyti greitį, nustatytą šiais Nuostatais, geležinkelio valdytojo įsakymais, išduotais mašinisto įspėjamaisiais lapeliais ir signalais;

b) atitraukti dėmesį nuo lokomotyvo valdymo bei priežiūros, kelio būklės ir signalų stebėjimo;

c) išjungti tvarkingus saugaus eismo kontrolės įrenginius ar keisti jų darbą.

18.6.9. Traukinį valdo pirmutinio lokomotyvo mašinistas. Kitų lokomotyvų, tarp jų ir stumtuvų, mašinistai privalo paklusti visiems pirmutinio lokomotyvo mašinisto nurodymams bei signalams ir juos kartoti.

Stumtuvų darbo tvarką nustato geležinkelio valdytojo patvirtintos instrukcijos.

18.6.10. Draudžiama lokomotyvo valdymo kabinoje važiuoti asmenims, neįeinantiems į lokomotyvo brigadą, išskyrus konduktorius (derintojų brigadas) ir darbuotojus, turinčius geležinkelio valdytojo nustatytą tvarką išduotus leidimus. Tokių žmonių vienu metu gali būti ne daugiau kaip du.

18.7. Veiksmai traukiniui sustojus tarpstotyje

18.7.1. Jei būtina sustabdyti traukinį tarpstotyje, mašinistas privalo:

a) jei stabdymas nėra staigusis, stengtis sustabdyti traukinį aikštelėje ir tiesiame kelio ruože;

b) panaudoti traukinio automatinis stabdžius ir pagalbinį lokomotyvo stabdį;

c) skubiai pranešti radijo ryšiu lokomotyvų ir elektrinių bei dyzelinių traukinių, esančių tarpstotyje, mašinistams ir tarpstotį ribojančių stočių budėtojams apie sustojimą. Jie apie tai nedelsdami privalo pranešti traukinių tvarkdariui;

d) jei traukinys sustabdytas ne prie šviesoforo su draudžiamuoju signalu, išsiaiškinti priežastį ir tolesnio važiavimo galimybes;

e) jei traukinys negali toliau važiuoti po 20 minučių ar vėliau, panaudoti lokomotyvo rankinį stabdį ir duoti signalą, kad keleivinių vagonų palydovai, konduktoriai ir ūkinio traukinio vadovas panaudotų visus sąstata esančius rankinius stabdžius. Traukiniuose, kur tokių darbuotojų nėra, mašinisto padėjėjas privalo padėti po vagonų ratais lokomotyve esančius ratstabdžius, o kai jų neužtenka — panaudoti vagonų rankinius stabdžius, kurių skaičių ir naudojimo tvarką traukinių tvarkaraštyje nustato geležinkelio valdytojas;

f) papildomai pranešti traukinių radijo ryšiu stoties budėtojui arba traukinių tvarkdariui apie sustojimo priežastis ir būtinas priemones kliūčiai pašalinti. Nutrūkus traukinių radijo ryšiui, pasiųsti mašinisto padėjėją, konduktorių, keleivinio traukinio palydovą ar ūkinio traukinio vadovą, kad šis iš artimiausio punkto, turinčio telefono ryšį, praneštų apie įvykį stoties budėtojui arba traukinių tvarkdariui;

g) imtis priemonių kliūčiai pašalinti kartu su visais traukinį aptarnaujančiais darbuotojais, o prireikus paženklinti signaliniais ženklais traukinį ir gretimą kelią.

18.7.2. Ženklini signaliniais ženklais sustojusius tarpstotyje traukinius reikia:

a) tuoj pat po avarinio ar gaisrinio traukinio arba pagalbinio lokomotyvo iškvietimo keleiviniam traukiniui;

b) tuoj pat po traukinio sustojimo, jei traukinys buvo išleistas nutrūkus visoms signalizacijos ir ryšių priemonėms;

Visais atvejais turi būti paženklinta signaliniais ženklais traukinių eismui trukdanti kliūtis dvikelio ruožo gretimame kelyje ir pirmiausia iš tos pusės, iš kurios laukiama traukinio.

Ženklino signaliniais ženklais tvarką nustato Geležinkelių signalizacijos taisyklės, darbuotojų veiksmų tvarką — Geležinkelių eismo taisyklės.

18.7.3. Sustojus keleiviniam traukiniui ruožo su automatine blokuote tarpstotyje, paskutinio keleivinio vagono palydovas privalo patikrinti traukinio galinių signalų matomumą, atidžiai stebėti tarpstotį ir, pasirodžius iš paskos traukiniui, imtis priemonių jį sustabdyti.

18.7.4. Jei traukinys sustojo įkalnėje ir gale nėra stumtuvo, mašinistas gali atstumti traukinį į to paties tarpstočio lėkštesnio profilio vietą.

Šiuo atveju prie galinio sąstato vagono turi būti lokomotyvo brigados darbuotojas, konduktorius arba ūkinio traukinio darbų vadovas. Traukinio greitis turi būti ne didesnis kaip 5 km/h.

Neleidžiama atstumti:

- a) keleivinių traukinių;
- b) tarpstočiuose su automatine blokuote arba automatine lokomotyvo signalizacija;
- c) dvikeliuose ruožuose su automatine blokuote, kai vienu keliu eismas nutrauktas ir važiuojama antruoju keliu vadovaujantis automatine lokomotyvo signalizacija;
- d) esant nepalankioms meteorologinėms sąlygoms (rūkui, pūgai ir kt.), kai signalai sunkiai įžiūrimi;
- e) jei traukinys buvo išleistas sugedus visoms signalizacijos ir ryšių priemonėms.

Mašinistas turi nedelsdamas pareikalauti pagalbinio lokomotyvo, jei sustojęs įkalnėje traukinys dėl per didelio svorio negali pajudėti iš vietos ir jei jo neleidžiama atstumti.

18.7.5. Traukinys iš tarpstočio gali būti grąžintas atgal į išleidimo stotį pagal šios stoties budėtojo nurodymą Geležinkelių eismo taisyklių nustatyta tvarka.

18.7.6. Jei po sustojimo traukinys toliau važiuoti negali, jis išvežamas iš tarpstočio pagalbinio lokomotyvu Geležinkelių eismo taisyklių nustatyta tvarka. Traukiniui trūkus, šios taisyklės nustato ir lokomotyvų brigados veiksmų tvarką.

Ruože su automatine blokuote ir traukinių radijo ryšiu sustojusį tarpstotėje traukinį gali stumti iš paskos važiuojančio prekinio traukinio lokomotyvas. Išimtiniais atvejais jį pastumti leidžiama iš paskos važiuojančiam normalaus svorio ir ilgio traukiniui.

Kai tarpstotyje sustojęs dyzelinis ar elektrinis traukinys negali važiuoti toliau, leidžiama prie jo prikabinti iš paskos važiuojantį elektrinį ar dyzelinį traukinį, kad jie sudvigubintu sąstatu važiuotų toliau.

18.7.7. Jei prašyta atsiųsti avarinį, gaisrinį traukinį ar pagalbinį lokomotyvą, sustojęs traukinys neturi teisės pajudėti iš vietos, kol atvyks prašyta pagalba arba kol traukinių tvarkdarys leis važiuoti toliau.

Avarinių ar gaisrinių traukinių ir pagalbinių lokomotyvų pareikalavimo, išsiuntimo ir važiavimo, dviejų elektrinių ar dyzelinių traukinių sujungimo tarpstotyje bei jų tolesnio važiavimo tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

18.8. Lengvųjų riedmenų eismas

18.8.1. Lengvųjų riedmenų eismas organizuojamas be leidimų, suteikiančių teisę užimti tarpstotį. Tokių riedmenų eismas neturi trukdyti traukinių eismui.

18.8.2. Jų ašys turi turėti elektrinę izoliaciją.

18.8.3. Tarpstočiuose, kuriuose yra dideli kelio statiniai, sudėtingas kelio planas ir profilis, lengvųjų riedmenų eismas leidžiamas traukinių teisėmis. Tokius tarpstočius nustato geležinkelio valdytojas.

18.8.4. Draudžiamas lengvųjų riedmenų eismas ruožuose su automatine blokuote, eismo valdymo centralizacija bei elektros trauka.

18.8.5. Lengvųjų riedmenų eismo tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

## Pakeitimai:

1.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [120](#), 1997-04-10, Žin., 1997, Nr. 33-840 (1997-04-18), i. k. 0972210ISAK00000120

Dėl Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų dalinio pakeitimo ir papildymo

2.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [486](#), 1998-12-14, Žin., 1998, Nr. 113-3169 (1998-12-24), i. k. 0982210ISAK00000486

Dėl Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų, patvirtintų 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymu Nr.297, dalinio pakeitimo ir papildymo

3.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-170](#), 2009-04-29, Žin., 2009, Nr. 51-2037 (2009-05-07), i. k. 1092210ISAK0003-170

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymo Nr. 297 "Dėl Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų patvirtinimo" pakeitimo

4.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-323](#), 2009-07-10, Žin., 2009, Nr. 84-3544 (2009-07-16), i. k. 1092210ISAK0003-323

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymo Nr. 297 "Dėl Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų patvirtinimo" pakeitimo