

Suvestinė redakcija nuo 2006-01-27 iki 2006-07-31

Įsakymas paskelbtas: Žin. 2000, Nr. [2-47](#), i. k. 0992210ISAK00000452

TAR pastaba. Su Geležinkelių eismo taisyklėmis galima susipažinti Susisiekimo ministerijos Geležinkelių transporto departamente arba SP AB „Lietuvos geležinkeliai“

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-14](#), 2006-01-18, Žin., 2006, Nr. 10-386 (2006-01-26), i. k. 1062210ISAK00003-14

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1999 m. gruodžio 30 d. įsakymo Nr. 452 "Dėl Geležinkelių eismo taisyklių patvirtinimo" pakeitimo

LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTRO
Į S A K Y M A S
DĖL GELEŽINKELIŲ EISMO TAISYKLIŲ PATVIRTINIMO

1999 m. gruodžio 30 d. Nr. 452
Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos geležinkelio transporto kodekso 19 straipsniu,

1. T v i r t i n u Geležinkelių eismo taisykles.¹

2. Nustatau, kad Geležinkelių eismo taisyklės įsigalioja nuo 2000 m. liepos 1 d.

Punkto pakeitimai:

Nr. [27](#), 2000-02-03, Žin., 2000, Nr. 12-315 (2000-02-09), i. k. 1002210ISAK00000027

3. Pavedu Valstybinei geležinkelio inspekcijai (J. Savickas) kontroliuoti, kaip geležinkelių įmonėse laikomasi šių taisyklių reikalavimų.

SUSISIEKIMO MINISTRAS

RIMANTAS DIDŽIOKAS

¹ Su Geležinkelių eismo taisyklėmis galima susipažinti Susisiekimo ministerijos Geležinkelių transporto departamente arba SP AB „Lietuvos geležinkeliai“.

Geležinkelių eismo taisyklių
2 priedas

PAGRINDINIAI RIEDMENŲ ĮTVIRTINIMO REIKALAVIMAI IR NORMOS

1. Geležinkelio keliuose pastatytų, geležinkelio riedmenų įtvirtinimo ratstabdžiais normos yra šios:

1.1. horizontaliuose ir tuose keliuose, kurių nuolydis iki 0,5 ‰ imtinai, turi būti dedama po vieną ratstabdį iš abiejų sąstato (vagonų grupės, pavienių vagonų) galų, nesvarbu, kiek yra vagonų;

1.2. geležinkelio keliuose, kurių nuolydis didesnis kaip 0,5 ‰, turi būti apskaičiuojamos įtvirtinimo normos:

1.2.1. pavienių vagonų, taip pat vienodo svorio (bruto) vagonų sąstatų arba grupių: pakrautų arba tuščių prekinį vagonų, nepaisant jų rūšies, keleivinio parko vagonų, taip pat ir elektrinių traukinių; refrižeratorinių vagonų tuo atveju, jeigu visi grupės (sekcijos) vagonai pakrauti arba visi tušti (iš jų ir tuščia mašinų skyriaus sekcija); neveikiančių lokomotyvų junginių;

1.2.2. mišrių (ne vienodo svorio) sąstatų arba pakrautų ir tuščių vagonų grupių ar pakrautų įvairaus svorio vagonų, tais atvejais, kai ratstabdžiai dedami po ratais vagonų, kurių vienos ašies apkrova (bruto) ne mažesnė kaip 15 t, o kai tokių vagonų nėra – po ratais vagonų su mažesne apkrova, bet didžiausia įtvirtinamoje grupėje.

Šio priedo 1.2.1 ir 1.2.2 papunkčiuose nurodytais atvejais ratstabdžių skaičius R_{sk} nustatomas pagal (1) formulę:

$$R_{sk} = \frac{n}{200} \times (1,5 \times i + 1); \quad (1)$$

čia:

R_{sk} – būtinas ratstabdžių skaičius;

n – sąstato (vagonų grupės) ašių skaičius;

i – vidutinis kelio arba kelio atkarpos nuolydis, išreikštas promilėmis;

$(1,5 \times i + 1)$ – ratstabdžių skaičius kiekvienoms 200 ašių;

1.2.3. mišrių įvairaus svorio vagonų sąstatų arba grupių, jeigu ratstabdžiai dedami po tuščių vagonų, vagonų, turinčių mažesnę kaip 15 t bruto ašies apkrovą, kurie nėra patys sunkiausi šioje grupėje, arba su nežinoma ašies apkrova, vagonų ratais; šiuo atveju ratstabdžiai apskaičiuojami pagal (2) formulę:

$$R_{sk} = \frac{n}{200} \times (4 \times i + 1); \quad (2)$$

čia $(4 \times i + 1)$ – ratstabdžių skaičius kiekvienoms 200 ašių;

1.2.4. pagal šias formules apskaičiuotos vagonų įtvirtinimo normos nurodomos *Stoties knygoje*.

2. Jeigu apskaičiuojant ratstabdžių normas gaunamas trupmeninis skaičius, tai šis apvalinamas iki didesnio sveiko skaičiaus.

1 PAVYZDYS

80 ašių mišriai vagonų grupei įtvirtinti geležinkelio kelyje, kurio nuolydis 2,5 ‰, kai

ratstabdžiai dedami po tuščių vagonų arba vagonų, kurių vienos ašies apkrova nežinoma, ratais, reikia:

$$\frac{80}{200} \times (4 \times 2,5 + 1) = 4,4 \approx 5 \text{ ratstabdžių;}$$

tokiai pat vagonų grupei įtvirtinti, kai ratstabdžiai dedami po vagonų, kurių vienos ašies apkrova didesnė kaip 15 t arba, jeigu tokių vagonų grupėje nėra, po vagonų, kurių vienos ašies apkrova didžiausia, ratais, reikia:

$$\frac{80}{200} \times (1,5 \times 2,5 + 1) = 1,9 \approx 2 \text{ ratstabdžių;}$$

2 PAVYZDYS

240 ašių anglimis pakrautų arba tuščių vagonų sąstatui įtvirtinti geležinkelio kelyje, kurio nuolydis 1,5 ‰, reikia:

$$\frac{240}{200} \times (1,5 \times 1,5 + 1) = 3,9 \approx 4 \text{ ratstabdžių;}$$

3 PAVYZDYS

72 ašių (18 vagonų) keleiviniam sąstatui įtvirtinti geležinkelio kelyje, kurio nuolydis 3 ‰, reikia:

$$\frac{72}{200} \times (1,5 \times 3 + 1) = 1,98 \approx 2 \text{ ratstabdžių.}$$

3. Geležinkelio riedmenų, stovinčių geležinkelio keliuose, kurių bėgių paviršius tepaluotas (skystųjų krovinių pripylimo, cisterninių vagonų valymo bei plovimo keliai ir kt.), įtvirtinimo normos padidinamos 1,5 karto.

4. Įtvirtinant sąstatą, užimantį visą laužtinio profilio kelią, ratstabdžiai apskaičiuojami pagal viso kelio vidutinį nuolydį. Jei vagonai yra atskirose laužtinio profilio kelio atkarpose, tai ratstabdžiai apskaičiuojami pagal kiekvienos atkarpos nuolydį.

5. Iškrauti pastatytų vagonų grupėje ratstabdžius reikia dėti po ratais tų vagonų, kurie bus iškraunami paskutiniai, kitais atvejais – ratstabdžių skaičius nustatomas pagal šio priedo 1.2.3 papunkčio reikalavimus.

6. Geležinkelio riedmenys turi būti įtvirtinami tik tinkamais ratstabdžiais. Juos būtina dėti po skirtingais vagonų aširačiais taip, kad ratstabdžio pavažos smaigalys siektų ratlankį. Nuolatinėse ratstabdžių naudojimo (dėjimo ant bėgių) vietose žiemos metu turi būti dėžiu su smėliu apledėjusiems ar apšerkšnijusiems bėgiams pabarstyti. Kai vagonų grupė įtvirtinama dviem ir daugiau ratstabdžių, jų negalima dėti po tuo pačiu aširačiu.

Draudžiama naudoti ratstabdžius, kurių pavažos apledėjusios ar tepaluotos.

7. Geležinkelio riedmenis įtvirtinant geležinkelio keliuose, kurių nuolydis didesnis kaip 0,5 ‰, ratstabdžiai turi būti dedami iš nuokalnės pusės. Riedmenis įtvirtinant keliuose, kurių nuolydis nuo 0,5 ‰ iki 1 ‰ imtinai, būtina padėti vieną papildomą ratstabdį iš priešingos nuokalnei pusės.

8. Jei ratstabdys dedamas iš galimos išriedėjimo pusės ne po pirmuoju vagonu, būtina

patikrinti, ar visi galimo išriedėjimo pusėje esantys vagonai sukabinti.

9. Pučiant stipriam vėjui (didesnis kaip 15 m/s greitis) galimo vagonų išriedėjimo kryptimi prie apskaičiuoto pagal šio priedo 1 punktą ratstabdžių skaičiaus kiekvienoms 200 ašių pridedami trys, o labai stipriam vėjui (škvalui) – septyni ratstabdžiai.

10. Įtvirtinant elektrinius traukinius bei neveikiančius lokomotyvus, išskirtiniais atvejais ir kitus geležinkelio riedmenis, jei trūksta ratstabdžių, galima panaudoti šių geležinkelio riedmenų stovėjimo stabdžius, atsižvelgiant į tai, kad penkios stabdžių ašys prilyginamos vienam ratstabdžiui.

Horizontaliuose arba tuose geležinkelio keliuose, kurių nuolydis 0,5 ‰ ir mažesnis, leidžiama naudoti bet kurio vieno vagono (lokomotyvo) stovėjimo stabdį vietoj ratstabdžių, kuriuos reikėtų dėti iš sukabintų riedmenų abiejų galų.

Papildyta priedu:

Nr. [3-14](#), 2006-01-18, Žin., 2006, Nr. 10-386 (2006-01-26), i. k. 1062210ISAK00003-14

Pakeitimai:

1.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [27](#), 2000-02-03, Žin., 2000, Nr. 12-315 (2000-02-09), i. k. 1002210ISAK00000027

Dėl susisiekimo ministro 1999 m. gruodžio 30 d. įsakymo Nr. 452 "Dėl Geležinkelių eismo taisyklių patvirtinimo" dalinio pakeitimo

2.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-14](#), 2006-01-18, Žin., 2006, Nr. 10-386 (2006-01-26), i. k. 1062210ISAK00003-14

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1999 m. gruodžio 30 d. įsakymo Nr. 452 "Dėl Geležinkelių eismo taisyklių patvirtinimo" pakeitimo