

Specialios paskirties akcinė bendrovė “Lietuvos geležinkeliai”

**SAUGAUS TRAUKINIŲ EISMO UŽTIKRINIMO  
INSTRUKCIJA  
REMONTUOJANT KELIĄ**

Vilnius, 1999

Specialios paskirties akcinė bendrovė “Lietuvos geležinkeliai”

PATVIRTINTA

SPAB “Lietuvos geležinkeliai”

generalinio direktoriaus

1999 m. sausio 18 d. įsakymu Nr.11

**K/078**

**SAUGAUS TRAUKINIŲ EISMO UŽTIKRINIMO  
INSTRUKCIJA  
REMONTUOJANT KELIĄ**

Vilnius 1999

## **PRATARMĖ**

### **PARENGĖ**

Vilniaus Gedimino technikos universiteto Lietuvos mokslininkų sąjungos skyrius “Technika” (darbo vadovas K.Sakalauskas) ir Specialios paskirties akcinės bendrovės “Lietuvos geležinkeliai” (LG) Infrastruktūros valdyba (Č. Dapkus).

### **PERŽIŪRĖJO, SUREDAGAVO IR RECENZAVO**

LG Technikos ir plėtros tarnybos Norminės techninės dokumentacijos skyrius (A.Mackonis).

### **SUDERINTA**

V.Arlauskas \_\_\_\_\_

A.Panavas \_\_\_\_\_

R.Račas \_\_\_\_\_

P.Skripskis \_\_\_\_\_

P.Jokubavičius \_\_\_\_\_

V.Ožechauskas \_\_\_\_\_

V.S.Trumpa \_\_\_\_\_

B.Juonys \_\_\_\_\_

Z.Vėželiienė \_\_\_\_\_

Instrukcija aprobuota 1998 m. kovo 30 d. Vilniaus Gedimino technikos universiteto išplėstiniame Kelių katedros posėdyje (katedros vedėjas A.Laurinavičius)

### **TIKRINO**

LG Technikos ir plėtros tarnybos Standartizacijos, metrologijos ir kokybės valdymo skyriaus viršininkas  
R.Putrimas

### **PATVIRTINO**

LG generalinis direktorius 1999 m. sausio 18 d. įsakymu Nr.11

**GALIOJA nuo 1999 05 31**

## **I v a d a s**

Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcija remontuojant kelią (toliau - Instrukcija) lietuvių kalba rengiama pirmą kartą. Ją rengiant buvo panaudota Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcija atliekant kelio darbus СР/4402 (инструкция по обеспечению без безопасности движения поездов при производстве путевых работ. ЦП/4402) kuri, įsigaliojus šiai Instrukcijai, netenka galios.

## TURINYS

Pratarmė.....	2
Įvadas.....	3
1. Taikymo sritis.....	6
2. Nuorodos.....	6
3. Terminai ir apibrėžimai.....	7
4. Žymenys ir sutrumpinimai.....	8
5. Bendrieji nuostatai .....	9
6. Traukinių važiavimo per remontuojamą kelio vietą tvarka ir greičiai .....	10
7. Darbų tvarka per eismo pertrauką ir kelio mašinų darbas.....	18
8. Darbų vietos tarpstotyje atitvėrimo tvarka.....	23
9. Darbų tvarka stoties teritorijoje.....	39
10. Stoties teritorijoje atliekamų darbų vietos atitvėrimo tvarka.....	41
11. Netikėtai atsiradusių kliūčių traukinių eismui atitvėrimo tvarka.....	45
12. Išpėjamųjų lapelių išdavimo tvarka.....	49
13. Autodrezinų, motorvežių, kelio vagonėlių ir kitų techninės paskirties riedmenų naudojimo tvarka ir jų atitvėrimas signaliniais ženklais.....	54
14. Traukinių sutikimo tvarka.....	57
15. Viršutinės kelio konstrukcijos medžiagų išdėliojimas.....	59
16. Atsakomybė ir eismo saugumo kontrolė atliekant kelio darbus. Remontuojamų ruožų priežiūra.....	61

### PRIEDAI:

1 priedas. Kelio darbų, kuriuos būtina derinti su automatikos ir ryšių ruožo darbuotojais, atliekamų stotyse ir tarpstočiuose su signalizacijos įrenginiais (SĮ) ir važiuojančio traukinio techninės būklės automatinės kontrolės priemonėmis (RAKP), sąrašas.....	62
2 priedas. Kelio darbų, kuriuos būtina derinti su elektros tiekimo ruožo arba kontaktinių tinklų rajono vadovais, sąrašas.....	63
3 priedas. Stabdomasis signalinis ženklas.....	64
4 priedas. Greičio mažinimo signalinis ženklas.....	65
5 priedas. Signaliniai ženklai "Pavojingos vietos pradžia" ir "Pavojingos vietos pabaiga" .....	66
6 priedas. Švilptelėjimo signalinis ženklas.....	67

7 priedas. Įtaisai signaliniams ženklams pritvirtinti.....	68
8 priedas. Įspėjamųjų lapelių išdavimo reikalavimų formos.....	69
9 priedas. Leistinas ilgabėgių temperatūros perviršis lyginant ją su buvusia bėgių priveržimo metu.....	71
10 priedas. Ūkinių traukinių formavimo tvarka, atliekant kelio kapitalinį ir vidutinį remontą.....	75
11 priedas. Didžiausi leistini greičiai ir pagrindiniai eismo saugumo reikalavimai transportuojant sunkiąsias kelio mašinas.....	80
12 priedas. Prispaustos smailės tvirtinimas užkalant iešmą, kuris neturi įtaiso užrakinti jį kabinamąja spyna.....	87
13 priedas. Kelio darbuotojų įrašų Apžiūros žurnale pavyzdžiai atliekant darbus stoties keliuose ir iešmuose.....	88
14 priedas. Kelio darbuotojų įrašų Apžiūros žurnale pavyzdžiai atliekant darbus centralizuotų iešmų ribose ... ..	91
15 priedas. Apkaba smailei prie rėminio bėgio tvirtinti.....	92
16 priedas. Iešmų su lafetu ir be jo atskirtų smailių tvirtinimas.....	93
17 priedas. Signalinių reikmenų ir prietaisų, kuriuos, atsižvelgdami į paros laiką, privalo turėti kelių ūkio darbuotojai, susiję su traukinių eismu, atlikdami savo tarnybines pareigas, sąrašas.....	94
18 priedas. Motodrezinų TD-5 eismas.....	96
19 priedas. Lengvosios drezinos signalinis ženklas.....	100

## 1. TAIKYMO SRITIS

1.1. Ši Instrukcija nustato saugaus traukinių eismo užtikrinimo, atliekant kelio remonto darbus stotyse ir tarpstočiuose, tvarką.

Šios Instrukcijos reikalavimai skirti ruožams, kuriais keleiviniai traukiniai važiuoja iki 140 km/h greičiu, refrižetoriniai - iki 120 km/h, prekiniai su tuščiais vagonais - iki 100 km/h, prekiniai su pakrautais vagonais - iki 90 km/h, ir privalomi visiems geležinkelio bei statybinių organizacijų darbuotojams, dirbantiems geležinkelio kelyje.

Papildomas eismo saugumo priemonės ruožuose, kuriuose keleiviniai traukiniai kursuoja didesniu kaip 140 km/h greičiu, nustato speciali LG administracijos patvirtinta instrukcija.

1.2. Kiekvienas darbuotojas, remontuodamas ir prižiūrdamas geležinkelio kelius bei statinius, privalo vykdyti šios Instrukcijos reikalavimus ir padėti juos vykdyti kitiems darbuotojams.

## 2. NUORODOS

Instrukcijos nuostatai yra šiame skyriuje pateiktų dokumentų, galiojusių tvirtinant šią Instrukciją, nuostatai:

2.1. ADV/001 Techninio geležinkelių naudojimo nuostatai. Patvirtinti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1996 09 20 įsakymu Nr.297.

2.2. K/075 Saugaus traukinių eismo užtikrinimo atliekant kelio remonto darbus ruožuose, kuriuose įrengta eismo valdymo centralizacija, instrukcija.

2.3. AE/84 Elektrifikuoto geležinkelio darbuotojų saugos taisyklės.

2.4. A-18 Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcija prižiūrint ir taisant signalizacijos įrenginius.

2.5. ADV/002 Geležinkelių signalizacijos taisyklės. Patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1997 12 30 įsakymu Nr.483.

2.6. CD/4367 Geležinkelių traukinių eismo ir manevravimo instrukcija (ЦП/4367 Инструкция по движению поездов и маневровой работе).

2.7. CP/2913 Kelio priežiūros instrukcija. (ЦП /2913 инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути).

2.8. CP/4621 Kelio ir statinių remonto bei priežiūros darbų saugos ir gamybinės sanitarijos taisyklės (ЦП /4621 правила техники безопасности и производственной санитарии при ремонте и содержании железнодорожного пути).

2.9. CP/4643 Kelio statinių priežiūros instrukcija (ЦП/4643 инструкция по содержанию искусственных сооружений).

2.10. Besandūrio kelio įrengimo, tiesimo ir priežiūros techninės sąlygos (технические указания по устройству, укладке и содержанию бесстыкового пути. утверждена мпс, 1991 г.).

2.11. CP/4288 Pervažų įrengimo ir aptarnavimo instrukcija. (ЦП/4288 инструкция по устройству и обслуживанию переездов).

2.12. CP/4791 Bėgių gardžių paketų tvirtinimo ant keturašių platformų ir klojamųjų bei ardomyjų traukinių eismo instrukcija. (ЦП/4791 инструкция по закреплению пакетов звеньев рельсо-шпальной решетки на четырехосных платформах и о порядке следования укладочных и разборочных поездов).

2.13. Transporto lengvosios drezinos TD-5 įrengimo, priežiūros ir naudojimo instrukcija. (инструкция по устройству, уходу и обслуживанию транспортной съёмной дрезны тд-5. утверждена цп-мпс, 1985 г.).

2.14. TU-СПО-274 Kelio mašinų paruošimo transportuoti ir lydėjimo techniniai nurodymai. (ту-цпо-274 технические указания по приведению в транспортное положение и порядку сопровождения путевых машин).

2.15. А-18 Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcija prižiūrint ir taisant signalizacijos įrenginius.

2.16. CRB/4785 Drezinų, motorvežių ir automotrių (nenukeliamo tipo variklinio transporto) naudojimo geležinkelių transporte instrukcija. (црб/4785 инструкция по эксплуатации и содержанию дрезин, мотовозов и автомотрис (моторно - рельсового транспорта несъемного типа) на железных дорогах).

2.17. Į ST 1005384.0001:1996. 1520 mm vėžės geležinkelio linijos, kai keleivinių traukinių važiavimo greitis iki 160 km/h. Techninės sąlygos.

### 3. TERMINAI IR APIBRĖŽIMAI

3.1. Šioje Instrukcijoje pavartoti terminai:

3.1.1. **Autodrezina** - techninės paskirties nenukeliami nuo bėgių savaeigiai riedmenys, kurių paskirtis - vežti kelio darbininkus į darbų vietą, vežti mechanizmus ir atsargines dalis; jos panaudojamos tiesiant, montuojant ir remontuojant kontaktinį tinklą, signalizacijos ir ryšių įrenginius, atliekant kelio remonto darbus ir t.t.

3.1.2. **Balasto prizmės petys** - balasto sluoksnio dalis nuo pabėgių galo iki briaunos, kurioje susikerta balasto prizmės viršutinė plokštuma su prizmės šono plokštuma.

3.1.3. **Bėgių paketas** - keletas (2-10) specialiu būdu sutvirtintų trumpų (nuo 2,25 m iki 6,25 m ilgio) bėgių, tarp kurių klojamas riedmenims važiuoti skirtas bėgis. **B. p.** naudojamas laikinai sustiprinant bėgių vėžę kelio remonto metu, kai iš po pabėgių iškasamas balastas, ar kitaip panaikinama pabėgių atrama.

3.1.4. **Eismo grafike numatyta traukinių eismo pertrauka** - (1-2) valandų technologinė traukinių eismo pertrauka, numatyta eismo grafike, skirta kelio, statinių, kontaktinio tinklo, signalizacijos ir kitų įrenginių priežiūros ir taisymo darbams atlikti.

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

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

3.1.7. **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.).

3.1.8. **Bėgio įduba** (rus. просадка рельсови нити) - bėgio deformacija vertikaloje plokštumoje žemyn.

3.1.9. **Kelio iškyla** (rus. пуčina) - sankasos deformacija, kuri atsiranda sušąlant vandeniui grunte, dėl ko sankasa pakyla, susidaro kauburys.

3.1.10. **Bėgių vėžės iškrypa** (rus. перекос) - gretimai esančios vieno bėgio lygio pakylas ir įdubos, tarp kurių atstumas ne didesnis kaip 25 m.

3.1.11. **Kreivės išlinkis (atskyris)** (rus. стрела изгиба)- atstumas nuo kreivės iki jos galus jungiančios stygos (paprastai 20 m ilgio) vidurio taško.

3.1.12. **Motodrezina** - lengvoji drezina, naudojama atliekant kelio priežiūros ir smulkaus remonto darbus; nukeliama nuo bėgių darbo metu ar praleidžiant traukinius.

3.1.13. *Motorvežis* - nedidelio galingumo (iki 220 kW) lokomotyvas su vidaus degimo varikliu, naudojamas įvairiems pagalbiniam darbams (traukti neveikiančius lokomotyvus ar kelis vagonus, arba tiekti elektro energiją).

3.1.14. *Bėgio pakyla* (rus. vozvyšeniye relsovoi niti) -vieno bėgio (kreivėse-išorinio bėgio) lygio kito bėgio (kreivėse - vidinio) atžvilgiu skirtumas į didžiąją pusę.

3.1.15. *Medinis pakišalas* - kelio iškylai lyginti naudojama plokščia medinė detalė, įdedama tarp pabėgio ir padėklo. Mediniai pakišalai būna:

- a) plonasis p. - pakišalo storis nuo 1 mm iki 25 mm (rus. kartočka );
- b) vidutinis p. - pakišalo storis daugiau kaip 25 mm iki 50 mm (rus. bašmak);
- c) storasis p. - pakišalo storis daugiau kaip 50 mm iki 110 mm (rus. našpalnik).

Storieji mediniai pakišalai būna:

- 1) trumpasis p. - ilgis (350-500) mm;
- 2) pusilgis p. - ilgis 800 mm;
- 3) ilgasis p. - ilgis 2400 mm.

#### **4. ŽYMENYS IR SUTRUMPINIMAI**

LG	- Specialios paskirties akcinė bendrovė "Lietuvos geležinkeliai"
TNN	- Techninio geležinkelių naudojimo nuostatai
ST	- Geležinkelių signalizacijos taisyklės
ET	- Geležinkelių eismo taisyklės
GSB	- Geležinkelio stoties budėtojas
SĮ	- Signalizacijos įrenginiai
KM	- Kelio meistras
SK	- Stoties knyga
AM	- elektromechanikas
RAKP	- važiuojančio traukinio techninės būklės automatinės kontrolės priemonės

#### **5. BENDRIEJI NUOSTATAI**

5.1. Visi darbai: kelio, kelio ūkio, statinių ir įrenginių priežiūros, remonto ir statybos darbai, turi būti atliekami vadovaujantis TNN, ST, ET, šia Instrukcija, kitomis instrukcijomis ir taisyklėmis nurodytomis šios Instrukcijos 2 skyriuje, patvirtintais projektais, kelio remonto technologiniais procesais.

5.2. Kelio ir statinių remonto darbai turi būti atliekami vadovaujant darbuotojams - darbų vadovams ar grupių vyresniesiems, kurie turi būti išmokyti saugiai atlikti šiuos darbus ir atestuoti LG administracijos nustatyta tvarka kaip pavojingų darbų vadovai.

Darbų vadovai ir grupių vyresnieji nuolat kontroliuoja, kad geležinkelių transporto darbuotojai laikytųsi TNN reikalavimų ir atsako už eismo saugumą.

Jei darbuotojas vadovauja darbams pirmą kartą, tai kartu su juo privalo dalyvauti ir prityręs darbuotojas, atsakingas už saugų traukinių eismą.

Atliekant kelio darbus ruožuose, kuriuose įrengta automatinė blokuotė ir elektrinė iešmų ir signalizacijos centralizacija, darbų vadovai privalo kontroliuoti darbuotojų veiksmų tikslumą, kad būtų išvengta bėgių grandinės trumpojo jungimo arba kad ji nebūtų nutraukta ir neišsijungtų priekyje esantis leidžiamasis signalas. Tokiuose ruožuose atliekami darbai (žr. 1 priedą) turi būti derinami su automatikos ir ryšių ruožo vadovybe.

5.3. Atliekant kelio darbus elektrifikuotuose ruožuose, darbų vadovai privalo imtis priemonių, kad nebūtų sugadintas kontaktinis tinklas, jo atramos ir oro linijos. Tokiuose ruožuose atliekami kelio darbai (žr. 2 priedą) turi būti derinami su elektros tiekimo ruožo arba kontaktinių tinklų rajono vadovybe.

5.4. Kelio remonto darbų vietas, kur pažeidžiamas kelio ar statinių vientisumas, stiprumas ar tvirtumas, taip pat kliūtis kelyje ar prie jo statinių artumo gabarito ribose, būtina atitverti nustatyto tipo ir spalvos kilnojamaisiais signalais ( 3 - 6 priedai ). Kilnojamiesiems raudoniems skydams pastatyti gali būti naudojami šios Instrukcijos 7 priede nurodyti įtaisai.

#### **DRAUDŽIAMA:**

a) pradėti darbus signaliniais ženklais nepaženklinus eismui pavojingos kliūtis arba darbų vietas;

b) nuimti kliūtis arba darbų vietas paženklinto signalinius ženklus tol, kol nepašalinta kliūtis, neužbaigti darbai, nepatikrinta kelio būklė, kontaktinis tinklas ir statinių artumo gabaritas.

Visiškai baigtu laikomas tokios apimties darbas, kurį atlikus traukiniai gali saugiai važiuoti darbo vieta nustatytais šiame ruože greičiais.

5.5. Prieš pradėdant darbus vietose, kurias būtina ženklinti sustojimo arba greičio sumažinimo signaliniais ženklais, ir visais kitais atvejais, kai reikia perspėti lokomotyvų mašinistus apie ypatingas važiavimo sąlygas, traukinių mašinistams pagal pateiktus reikalavimus išduodami įspėjamieji lapeliai. Reikalavimų formos K-51, K-52, K-53, K-54 yra pateiktos šios Instrukcijos 8 priede.

Įspėjamieji lapeliai dėl ypatingo lokomotyvų brigadų budrumo ir dažnesnio garsinių signalų davimo išduodami ir tais atvejais, kurie numatyti CP/4621 taisyklėse ( žr. [2.9] nuorodą). Reikalavimas išduoti tokius įspėjamuosius lapelius pateikiamas pagal formą K-53.

Asmenys, atliekantys darbus ir vadovaujantys transporto priemonių eismui kelyje, taip pat lokomotyvų brigadų nariai tokiais atvejais turi būti ypač atidūs.

## **6. TRAUKINIŲ VAŽIAVIMO PER REMONTUOJAMĄ KELIO VIETĄ TVARKA IR GREIČIAI**

6.1. Statiniai ir įrenginiai turi būti remontuojami užtikrinant saugų traukinių eismą ir darbų saugą, nekeičiant traukinių eismo grafiko.

6.2. Kelias, parengtas traukiniams važiuoti, turi atitikti šiuos reikalavimus:

6.2.1. bėgiai turi būti prikalti ne mažiau kaip dviem pagrindinėmis bėgvinėmis kiekvieno pabėgio (tašo) gale;

6.2.2. leidžiant traukiniams važiuoti didesniu kaip 80 km/h greičiu, kreivėse, kurių spindulys 1200 m arba mažesnis, bėgiai turi būti prikalti trimis pagrindinėmis bėgvinėmis; bėgvaržčiai ir padėklo varžtai arba medsraigčiai turi būti įstatyti į vietas ir priveržti;

6.2.3. leidžiama įtvirtinti mišriosios sąvaržos bėgvaržčius:

- a) traukiniams važiuojant mažesniu kaip 60 km/h greičiu - kas trečio pabėgio;
- b) važiuojant mažesniu kaip 40 km/h greičiu - kas ketvirto pabėgio;
- c) važiuojant mažesniu kaip 25 km/h greičiu - kas penkto pabėgio;

6.2.4. atliekant parengiamuosius ir baigiamuosius darbus, ištiesiant keičiant bėgius ir ilgabėgius besandūriame kelyje, šios Instrukcijos 6.2.3 p. išvardytais atvejais, likusieji bėgvaržčiai gali būti neįdėti. Mažinant temperatūrinius įtempimus, pravažiuojant traukiniams ne didesniu kaip 25 km/h greičiu, leidžiama visų bėgvaržčių veržles atleisti (3 - 4) sūkliais;

6.2.5. bėgių sandūrose prieš pravažiuojant traukiniui turi būti priveržti ne mažiau kaip du varžtai kiekviename bėgio gale. Plečiant protarpus ir mažinant temperatūrinius įtempimus besandūrio kelio ilgabėgiuose, laikinai įstatytas į sandūrą protarpio įdėklas turi būti sujungtas tvarslėmis ir vieno bėgio gale pritvirtintas visais kelio varžtais, bet ne mažiau kaip dviem, o kito bėgio gale - dviem varžtais, iš kurių vienas turi būti prisuktas per įdėklą.

Sandūroms, kuriose yra įdėklai, sujungti leidžiama naudoti inventorines tvarsles su didesnėmis varžtų skylėmis, arba tvarsles, suveržtas keturiais veržtuvais. Įdėklas visais atvejais turi būti įtvirtintas varžtais. Įdėklų, inventorinių tvarslių ir veržtuvų tipai turi būti patvirtinti Infrastruktūros valdybos Kelių skyriaus. Traukinių važiavimo greitis per sandūras, kuriose yra įdėklai, turi būti ne didesnis kaip 25 km/h, kai bėgiai R50 arba sunkesni, ir 15 km/h, kai bėgiai lengvesni kaip R50.

6.2.6. “Pandrol”, “Foslo” (Vossloh), sąvaržų, stiklaplasčio tvarslių “Apatek 65B” ir kitų naujo tipo detalių naudojimo technologiją pateikiama atskiruose LG administracijos patvirtintuose norminiuose dokumentuose.

6.3. Visi pabėgiai ir iešmų tašai turi būti pakloti į savo vietas ir po jais pamuštas balastas. Pravažiuojant traukiniui ne didesniu kaip 60 km/h greičiu, leidžiama balastą pamušti tik bėgių tvirtinimo vietose.

Tiltiniai tašai turi būti kablinais varžtais pritvirtinti prie tilto perdangos sijų, o gelžbetoninės bebalastės plokštės - ne mažiau kaip keturiomis smeigėmis ir ne rečiau kaip kas 1 m.

Atliekant kelio remonto darbus, kai nuimti apsauginiai gretbėgiai (kampuočiai) ir priešstūminiai (apsauginiai) tašai arba kampuočiai, leidžiama traukiniams važiuoti mažesniu kaip 40 km/h greičiu.

6.4. Balasto prizmės plotis turi būti nustatytų matmenų, o pabėgtarpiai pripildyti balasto. Leidžiama palikti nepripildytus ne daugiau kaip du iš eilės pabėgtarpiai su sąlyga, kad tarp tokių pabėgtarpių bus ne mažiau kaip 10 balasto pripildytų pabėgtarpių.

Pasibaigus pagrindiniams darbams eismo pertraukos metu ir praleidžiant traukinius mažesniu kaip 60 km/h greičiu, kai pabėgiai gelžbetoniniai arba mediniai, leidžiama palikti pripildytus balasto pabėgtarpiai vėžės viduryje su sąlyga, kad besandūriame kelyje balasto prizmės peties plotis būtų ne mažesnis kaip 25 cm, o sandūriniam kelyje - ne mažesnis kaip 10 cm.

Atliekant parengiamuosius darbus, balastas gali būti iškastas iš pabėgtarpių pabėgių galuose ir už jų skersgalių. Šiuo atveju, kai bėgiai yra R50 tipo arba sunkesni, tiesiuose kelio ruožuose ir kreivėse, kurių spindulys 1200 m ir didesnis, traukinių važiavimo greitis neturi viršyti 40 km/h; visais kitais atvejais - 25 km/h.

6.5. Pakeliant kelią bėgių vėžės pakyla turi būti laipsniška, sklandi ir neviršyti:

- a) 1 ‰ - jei traukinių važiavimo greitis didesnis kaip 120 km/h;
- b) 2 ‰ - jei traukinių važiavimo greitis didesnis kaip 100 km/h iki 120 km/h imtinai;
- c) 3 ‰ - jei traukinių važiavimo greitis didesnis kaip 80 km/h iki 100 km/h imtinai;
- d) 4 ‰ - jei traukinių važiavimo greitis didesnis kaip 60 km/h iki 80 km/h imtinai;
- e) 5 ‰ - jei traukinių važiavimo greitis iki 60 km/h.

6.6. Kelias turi būti išlygintas ir ištiesintas.

Važiuojant prekiniams traukiniams nestabiliu keliu (iki 350 tūkstančių tonų bruto krovinių), iškrypos ir išlinkiai, atsiradę pakeitus bėgių gardę, išvalius, pakeitus arba papildžius balastą, vidutinio ar kapitalinio kelio remonto metu, neturi viršyti 1 lentelėje nurodytų dydžių.

1 lentelė. **Kelio iškrypos ir išlinkiai, atsiradę po remonto**

Iškrypos dydis, kai atstumas tarp gretutinių iškrypų viršūnių yra iki 20 m	Gretutinių kreivės išlinkių nuo 20 m ilgio stygos vidurio skirtumas	Traukinių per darbo vietą važiavimo greitis
ne daugiau kaip 30 mm	ne daugiau kaip 60 mm	25 km/h
—”— 20 mm	—”— 50 mm	40 km/h
—”— 15 mm	—”— 35 mm	60 km/h

Pabaigus darbus, pravažinėjant kelią, leidžiama prekiniams ir keleiviniams traukiniams išduoti įspėjamuosius lapelius, į kuriuos įrašomas leistinas greitis palaipsniui didinamas, kaip nurodyta 2 lentelėje.

2 lentelė. **Prekinių ir keleivinių traukinių greičiai pravažinėjant kelią**

Matmenys km/h

Leidžiamas prekiųjų traukinių greitis	Leidžiamas keleivinių traukinių, su lokomotyvais TEP70, TEP60 ir elektrinių traukinių greitis
25	40
40	50
60	70
70	80
80	100

*PASTABA. Keleiviniams traukiniams su kitais lokomotyvais, visų tipų vieniniams lokomotyvams, dyzeliniams traukiniams, automotrisėms ir sunkiosioms drezinoms įspėjamieji lapeliai išduodami kaip prekiniams traukiniams.*

6.7. Jei darbai atliekami traukinių eismo intervalo metu, tai kelio būklė turi būti tokia, kad traukiniai galėtų važiuoti 3 lentelėje nurodytais greičiais.

3 lentelė. **Traukinių greičiai atliekant darbus intervaluose tarp traukinių**

Darbų pavadinimas	Leidžiamas traukinių važiavimo greitis, km/h	Reikalavimų o įspėjamajam lapeliui išduoti forma	Darbų vadovas
<b>Darbai, kurių vietos atitveriamos stabdomaisiais signaliniais ženklais</b>			
1. Protarpių reguliavimas nenutraukiant bėgių vėžės prietaisais, trukdančiais traukinių eismui	Greitis nesumažinamas	K-51	Kelio brigadininkas
2. Dalinis bėgių keitimas, atskirų iešmo metalinių dalių keitimas, išskyrus kryžmes su slankiąja šerdimi	—”—	K-51	—”—
3. Tvarslių keitimas	Greitis	K-51	Kelio

	nemažinamas		brigadininkas
4. Besandūrio kelio tiesinimas pastumiant bėgius iki 10 mm, naudojant tiesinimo prietaisus	—”—	K-51	—”—
5. Bėgių perkalimas išardant iškart daugiau kaip tris gretutinių pabėgių galus, o esant bėgiams R50 ar sunkesniems panaudojant veržeklį, išardant iškart daugiau kaip 6 gretutinių pabėgių galus tiesiuose ruožuose ir vidinio bėgio kreivėse, o išorinio bėgio – daugiau kaip tris gretutinių pabėgių galus	—”—	K-51	—”—
6. Iešmo orinio nupūstuvo armatūros montavimas ant centralizuotų iešmų	—”—	K-51	—”—
7. Besandūrio kelio tiesinimas pastumiant bėgius (1-6) cm naudojant tiesinimo prietaisus	25	K-51	—”—
8. Kryžmių su slankiąja šerdimi keitimas	Greitis nemažinamas	K-51	Vyr. KM
9. Besandūrio kelio ilgabėgių protarpio bėgių arba sezoninių protarpio bėgių ant tiltų keitimas	—”—	K-51	—”—
10. Lūžusio ilgabėgio besandūriame kelyje laikinas pataisymas, išpjaunant defektinę vietą, įstatant naują bėgį su tvarslėmis ir suveržiant visais varžtais	—”—	K-51	—”—

11.	Dirbant ant sankasos ir kelio statinių nepažeidžiant jų vientisumo, kai mechanizmai, medžiagos įrengimai yra statinių artumo gabarito ribose	—”—	K-51	Baro viršininkas, vyr. KM, tiltų ar tunelio meistras
12.	Apšalo nudaužymas tuneliuose	—”—	K-51	Tunelio meistras
13.	Protarpių taisymas nutraukiant bėgių vėžę, kai bėgiai:			
	a) R50 tipo ar sunkesni	25	K-51	Vyr. KM
	b) lengvesni nei R50 tipo	15	K-51	—”—
14.	Ištisinis iešmo tašų ir dalinis iešmo įtaiso pabėgių keitimas arba keitimas tašų, ant kurių tvirtinami iešmų ar kryžmių judamųjų šerdžių perjungimo įrengimai	25	K-51	—”—
15.	Temperatūrinių įtempimų mažinimas besandūriame kelyje	Pagal 6.2 p.	K-51	—”—
16.	Kelio taisymas iškylose įdedant medinius pakišalus, kurių bendras storis didesnis kaip 50 mm	25	K-51	—”—
17.	Iešmo perkalimas pagal ordinautas (perkalant tik atšakinį iešmo kelią, kai tiesiuoju keliu, nuėmus sustojimo signalus, greitis neribojamas)	25	K-51	—”—

Darbų pavadinimas	Leidžiamas traukinių važiavimo greitis, km/h	Reikalavim oįspėjama- jam lapeliui išduoti forma	Darbų vadovas
18. Visuotinis tiltinių tašų keitimas ant tiltų, kurių ilgis:			
a) iki 50 m	25	K-51	Baro viršininkas ar tiltų meistras
b) daugiau kaip 50 m	25	K-51	Kelių ruožo viršininkas arba jo pavaduotojas
19. Dalinis keitimas:			
a) tiltinių ar galinių tašų ir pabėgių ant tiltų	40	K-51	Baro viršininkas arba tiltų meistras
b) santvaros tašų	25	K-51	—”—
20. Ant tiltų esančių išlyginamųjų įrenginių atskirų smailių arba rėminių bėgių keitimas	40	K-51	—”—
21. Tiltų atraminių dalių tiesinimas	25	K-51	—”—
22. Greitbėgių (kampuočių) ir priešstūmių (apsauginių) kampuočių arba tašų atskirų elementų keitimas	40	K-51	—”—
23. Pakabinamųjų paketų (bėginių arba specialios konstrukcijos) keitimas	25	K-51	—”—

24.	Drenažinių vamzdelių, esančių tilto perdangos balasto loveliuose, valymas ir pašalinimas virš jų esančio balasto	25	K-51	Vyr. KM ar tiltų meistras
<b>Darbai, kurių vietos atitveriamos greičio mažinimo signaliniais ženklais</b>				
25.	Pabėgių keitimas ir papildymas remontuojant kelią, ir keičiant balastą iki pabėgių apačios	25	K-52	Kelio brigadininkas
26.	Skaldos pabėgtarpiuose valymas sandūriniame kelyje 10 cm gylyje žemiau pabėgio apačios, pavienių išplovų vietose:			
	a) sandūriniame kelyje	40	K-52	Kelio brigadininkas
	b) besandūriame kelyje	40	K-52	Vyr. KM
27.	Sandūrinio kelio pakėlimas nuo 2 cm iki 6 cm, kai bėgiai R50 tipo ar sunkesni	60	K-52	Kelio brigadininkas
28.	Sandūrinio kelio pakėlimas nuo 2 cm iki 6 cm, kai bėgiai R 43 tipo ar lengvesni	25	K-52	—”—
29.	Besandūrio kelio pakėlimas nuo 2 cm iki 6 cm	25	K-52	—”—
30.	Kelio taisymas panaudojant medinius pakišalus, kurių bendras storis:			
	a) nuo 10 mm iki 25 mm	40	K-52	—”—

	b) daugiau kaip 25 mm iki 50 mm	25	K-52	—”—
31.	Medinių pakišalų iš po bėgių išėmimas, esant mišriajai sąvaržai, prieš pradėdant darbus su mašinomis VPO- 3000 (rus. ВПО-3000), VPR-1200 (rus. ВПР-1200), VPRS-500 (rus. ВПРС-500) per eismo pertrauką	25	K-52	—”—
32.	Sandūrinio kelio tiesinimas vienkartinio pastūmimu nuo 2 cm iki 6 cm	25	K-52	—”—
33.	Bėgių galų kelyje aplydymas	40	K-52	Kelio brigadininkas arba vyr. KM
34.	Iešmų kryžmių kelyje aplydymas	40	K-52	—”—
35.	Skersinių drenažinių įpjovų įrengimas pastatant bėgių paketus	25	K-52	Darbų vykdytojas arba KM

#### **Darbai, kurių vietos pažymimos švilptelėjimo signaliniais ženklais**

36.	Atskirų pabėgių perstūmimai	Greitis nemažinamas	Įspėjamas lapelis neišduodamas	Ne žemesnės kaip IV kategorijos kelio darbininkas
37.	Tarpinių bėgių sąvaržų atskirų elementų keitimas vienu metu atleidžiant varžtus ne daugiau kaip trijų gretutinių pabėgių galuose	—”—	—”—	—”—

<p>38. Dalinis pabėgių keitimas:</p> <p>a) sandūriniam kelyje</p> <p>b) besandūriame kelyje</p>	<p>—”—</p> <p>—”—</p>	<p>—”—</p> <p>—”—</p>	<p>—”—</p> <p>Kelio brigadininkas</p>
<p>39. Bėgių perkalimas, kai pabėgiai mediniai, vienu metu išardant ne daugiau kaip tris gretutinių pabėgių galus ruožuose, kur traukinių greičiai:</p> <p>a) mažesni kaip 120 km/h .....</p> <p>b) didesni kaip 120 km/h .....</p>	<p>Greitis nemažinamas</p> <p>-“-</p>	<p>Įspėjamas lapelis neišduodamas</p> <p>-“-</p>	<p>Ne žemesnės kaip IV kategorijos kelio darbininkas</p> <p>V kategorijos kelio darbininkas</p>
<p>40. Nuokrypų pagal lygį, įdubų ir vėžės iškrypų taisymas įdedant arba keičiant medinius pakišalus, esant mišriajai sąvaržai</p>	<p>—”—</p>	<p>—”—</p>	<p>Kelio brigadininkas</p>
<p>41. Iškylių taisymas kelyje dedant medinius pakišalus, kurių bendras storis iki 10 mm</p>	<p>Greitis nemažinamas</p>	<p>Įspėjamas lapelis neišduodamas</p>	<p>Ne žemesnės kaip V kategorijos kelio darbininkas</p>
<p>42. Kelio perkalimas, išardant ne daugiau kaip tris gretutinių pabėgių galus, o kai bėgiai R50 ar sunkesni, panaudojant veržeklį, išardant ne daugiau kaip šešis gretutinių pabėgių galus bei kreivėje po vidiniu bėgiu ir ne daugiau kaip tris gretutinių pabėgių galus po išoriniu bėgiu</p>	<p>—”—</p>	<p>—”—</p>	<p>—”—</p>

<p>43. Kelio lyginimas:  a) pamušant balastą po pabėgiais iki 20 mm elektriniais balasto pamuštuvais</p> <p>b) paberiant balasto iki 10 mm</p>	<p>Greitis nemažinamas</p> <p>—”—</p>	<p>K-53</p> <p>Neiš- duodami</p>	<p>Kelio brigadininkas</p> <p>—”—</p>
<p>44. Sandūrinio kelio lyginimas vienkartinio stūmimu iki 2 cm</p>	<p>—”—</p>	<p>—”—</p>	<p>—”—</p>
<p>45. Bėgių vėžės pločio reguliavimas, esant paprastajai sąvaržai, atleidžiant ne daugiau kaip trijų gretutinių pabėgių galų padėklų varžtus</p>	<p>—”—</p>	<p>—”—</p>	<p>—”—</p>
<p>46. Kiti kelio brigados kelyje atliekami darbai, kurių vietos nereikia atitverti sustojimo arba greičio mažinimo signalais</p>	<p>—”—</p>	<p>—”—</p>	<p>Kelio brigadi-ninko nuožiūra</p>

*PASTABA. Jeigu taisant kelio iškylas įstatomi mediniai pakišalai, kurių storis skiriasi nuo esančių daugiau kaip 15 mm, tai darbų vieta atitverinama stabdomaisiais signaliniais ženklais, o traukiniai praleidžiami šioje lentelėje nurodytu greičiu.*

6.8. Remontuojant besandūrį kelią, reikia griežtai vykdyti [2.11] nuorodos reikalavimus, esant temperatūrai, kuri nuo ilgabėgių temperatūros priveržimo metu skiriasi leistinu dydžiu (9 priedas).

6.9. Parengiamieji darbai prieš eismo pertrauką turi būti organizuojami taip, kad kelio būklė iki eismo pertraukos būtų tokia, jog traukiniai galėtų saugiai važiuoti ne mažesniu kaip 25 km/h greičiu.

6.10. Kelio būklė po eismo pertraukos turi būti tokia, kad, atsižvelgiant į darbų pobūdį ir sąlygas, traukiniai galėtų važiuoti tokiais greičiais:

6.10.1. pakeitus bėgių gardę, išvalius ir pakeitus balastą, pakėlus kelią naudojant kelio mašinas:

a) pirmutinių - vieno, dviejų - traukinių greitis keliu, kai bėgiai:

- 1) R50 tipo ar sunkesni - 25 km/h;
- 2) lengvesni kaip R50 tipo - 15 km/h;

b) kitų traukinių, kai bėgiai:

- 1) R65 tipo ar sunkesni - ne mažiau kaip 60 km/h;
- 2) lengvesni kaip R65 tipo - 50 km/h;

c) jei balasto pamušimo mašinų nėra:

- 1) pirmutiniai - vienas, du - traukiniai turi pravažiuoti 15 km/h greičiu;
- 2) kiti - per tris valandas - ne mažesniu kaip 25 km/h;
- 3) po trijų valandų, kai bėgiai R65 ar sunkesni - 50 km/h, kai bėgiai lengvesni kaip

R65 - iki 40 km/h;

6.10.2. po ištisinio bėgių keitimo, kai bėgiai sutvirtinami bėgvinėmis praleidus pirmuosius - vieną, du - traukinius 25 km/h greičiu, kitiems traukiniams apdailos darbų metu turi būti leista važiuoti 50 km/h greičiu, o keičiant padėklus - 25 km/h. Po ištisinio bėgių keitimo, esant mišriajai sąvaržai arba sumažinus besandūrio kelio ilgabėgių įtempimą, traukinių važiavimo greičiai nustatomi pagal šios Instrukcijos 6.2 p.;

6.10.3. pakeitus visą iešmą, bėgių sankryžą arba iešminius tašus, įrengus iešmą ant skaldos ar ištisai pakeitus tiltinius tašus, pirmųjų traukinių greitis turi būti ne mažesnis kaip 25 km/h;

6.10.4. suvirinus bėgius mašina PRSM (rus. прсм) - ne mažesnis kaip 25 km/h;

6.10.5. atlikus kelio priežiūros darbus, lyginant ir tiesinant kelią kelio remonto mašinomis, traukiniai turi važiuoti nemažindami greičio, o po lyginimo elektriniu balastuotuviu, VPO-3000 mašina ir kitomis analogiško tipo mašinomis - pirmųjų dviejų traukinių greitis turi būti ne mažesnis kaip 40 km/h;

6.10.6. perstačius arba sutvirtinus kelio statinius, pakeitus tilto perdangą, taip pat po sankasos remonto traukinių leistinas greitis turi atitikti numatytą darbų organizavimo projekte, o jeigu projekto nėra, leistiną greitį nustato kelių ruožo viršininkas, atsižvelgdamas į šių įrenginių būklę, bet ne mažesnę kaip 15 km/h. Traukinių leistinas greitis važiuojant bėgiais, kur laikinai įrengti bėgių paketai, neturi viršyti 25 km/h.

6.11. Prieš pervvažiuojant traukiniui per darbo vietą, darbų vadovas, parengęs kelią ir kelio statinius, privalo patikrinti, ar neliko ant kelio ir šalia jo daiktų ar įrankių, pažeidžiančių gabaritą, ar visi darbininkai pasitraukė į remontuojamo kelio šalikelę (dvikeliuose ruožuose - į remontuojamo kelio šalikelę), po to duoti nurodymą nuimti signalinius ženklus, pats pereiti į to paties kelio šalikelę ir rodyti laisvo arba sumažinto greičio signalą. Pravažiavus pirmiesiems traukiniams, kelias turi būti papildomai darbų vadovo arba jo paskirto darbuotojo apžiūrėtas ir aptikti gedimai pašalinti.

6.12. Traukinių eismas, baigus kelio darbus elektrifikuotuose ruožuose, gali būti leistas tiktaį prijungus droselinių transformatorių junges prie bėgio ir sujungus inventorinius bėgius elektrinės traukos jungėmis. Leidžiama sandūroje vietoj elektrinės traukos jungių panaudoti grafitinį tepalą.

6.13. Kelio ir statinių remontas arba darbų kompleksas turi būti užbaigtas iki darbo dienos pabaigos, užtikrintas saugus traukinių eismas tokiais greičiais, kurie numatyti traukinių eismo grafike, remonto technologijoje, darbų organizavimo projekte arba kituose normatyviniuose dokumentuose.

## **7. DARBŲ TVARKA PER EISMO PERTRAUKĄ IR KELIO MAŠINŲ DARBAS**

7.1. Statiniai ir įrenginiai turi būti remontuojami pagal TNN 10.2 p. reikalavimus.

7.2. Prie darbų, atliekamų per eismo pertrauką, priskiriami: pagrindiniai kapitalinio, vidutinio ir pusvidutinio kelio remonto darbai; iešmų pakeitimas; besandūrio kelio temperatūrinio įtempimo ilgabėgiuose sumažinimas; tiltų perdangų pakeitimas arba laikinų pastatymas; bebalasčių gelžbetonio plokščių ant tiltų uždėjimas; balastinių lovių tilto perdangose ir tauruose hidroizoliacijos taisymas; tunelių remontas įrengiant pastolius; visuotinis tašų keitimas; visi darbai, susiję su mašinų naudojimu, taip pat kelio, kelio statinių ir sankasos remonto darbai, kurių negalima atlikti nepažeidžiant traukinių eismo grafiko, bei statybos ir

geležinkelio elektrifikacijos darbai, dėl kurių pažeidžiamas statinių artumo gabaritas arba dėl kurių turi išvažiuoti į tarpstotį ūkiniai, kelio remonto traukiniai ar drezinos.

7.3. Per (1-2) h technologines eismo pertraukas atliekami kelio priežiūros darbai, dėl kurių pagal traukinių eismo grafiką susidaranti pertrauka neviršija dviejų valandų.

7.4. LG administracijos leidime darbus atlikti nutraukus eismą turi būti nurodyta, kuriam laikui nutrauktas eismas ir pavardė asmens, vadovaujančio šiems darbams.

Darbų vadovo pareigas ir pavardę eismo tvarkdarys turi pranešti stočių, ribojančių tarpstotį, budėtojams. Kai yra atitinkamas leidimas nutraukti eismą tarpstotyje (kelyje), prieš darbų pradžią ir jiems pasibaigus rašomas eismo tvarkdario įsakymas.

Atliekant darbus, kuriems eismo grafike numatytos pertraukos, arba kai atliekami darbai, dėl kurių nutraukiamas traukinių eismas, darbų vadovas privalo palaikyti nuolatinę ryšį (telefono arba radijo) su traukinių tvarkdariu (žr. TNN 10.2.1. p.).

7.5. Ypatingais atvejais atšaukti arba sutrumpinti kelio remonto darbams skirtą eismo pertrauką, gali ją suteikęs asmuo. Darbų vadovui apie tai turi būti pranešta ne vėliau kaip prieš 12 valandų iki eismo pertraukos pradžios.

7.6. Vadovauti darbams, kurie atliekami naudojant kelio mašinas, privalo kelių ruožo darbuotojas, kurio pareigos ne žemesnės kaip kelio meistro, o statybinėse organizacijose - ne žemesnės kaip darbų vykdytojo.

7.7. Per eismo pertrauką atliekamų darbų įspėjamųjų lapelių išdavimo reikalavimai teikiami pagal K-51 formą.

7.8. Darbų vadovas prieš nutraukiant tarpstotyje traukinių eismą privalo ribojančios tarpstotį stoties GSB ir eismo tvarkdariui pateikti laisvos formos paraišką apie mašinų ir agregatų, ūkinių traukinių išvykimo į tą tarpstotį eiliškumą, sustojimo kilometrą kiekvieno ūkinio traukinio bei mašinos tarpstotyje arba tarpstočio kelyje ir stotis, į kurias baigus darbus jie turi grįžti.

7.9. Eismo tvarkdarys, prasidėjęs darbams, kuriems atlikti reikia nutraukti eismą, nustato tarpstočio arba dvikelio ar daugiakelio ruožo atitinkamo kelio laisvumą ir perduoda stočių, ribojančių tarpstotį, budėtojams ir darbų vadovui įsakymą dėl eismo nutraukimo. Išimtiniais atvejais, kai tarp darbo vietos ir tvarkdario nėra radijo arba telefono ryšio, artimiausios stoties GSB įsakymą apie eismo nutraukimą perduoda darbų vadovui per komandiruotą pasiuntinį.

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

7.10. Ūkinių traukinių (drezinų) eismas tarpstotyje (kelyje), kuriame atliekamas kelio ar kelio statinių remontas, turi vykti pagal ET 8 skyriaus reikalavimus.

7.11. Į tarpstotį, kuriame nutrauktas traukinių eismas dėl statinių ir įrenginių remonto, ūkiniai traukiniai (drezinos), mašinos ir agregatai išvyksta gavę E-22 formos leidimą, parašytą baltos spalvos blanke su įstriža raudona juosta. Leidime pagal darbų vadovo paraišką nurodama kiekvieno traukinio ir mašinos pirmoji sustojimo tarpstotyje vieta (kilometras).

7.12. Tarpstotyje (kelyje), kuriame nutrauktas eismas, gali vienu metu dirbti keletas ūkinių traukinių (drezinų) ir kelio mašinų, tarp jų ir priklausančių skirtingoms organizacijoms, vadovaujamų vieno darbuotojo, nurodyto geležinkelio valdytojo leidime. Kiekvieno ūkinio traukinio, mašinos ar agregato mašinistas turi važiuoti iki vietos, nurodytos baltos spalvos blanke su įstriža raudona juosta. Pirmas traukinys važiuoja nustatytu greičiu, kiti - ne didesniu kaip 20 km/h greičiu. Šiuo atveju tarp traukinių turi būti ne mažesni kaip 1 km atstumai. Važiuojančio iš paskos ūkinio traukinio sustojimo vietoje turi būti signalininkas, turintis raudonus signalus.

Ūkiniai traukiniai, išleidžiami į tarpstotį, kuriame eismas nutrauktas, iš įvairių punktų vienas priešais kitą, turi važiuoti tik iki E-22 formos leidime, parašytame baltos spalvos blanke su įstriža raudona juosta, nurodytos vietos, kur darbo vadovo nurodymu pastatomas sustojimo signalas. Atstumas tarp vienas priešais kitą važiuojančių traukinių sustojimo vietų turi būti ne mažesnis kaip 1 km.

Tamsiu paros laiku ir kai blogas matomumas (rūkas, pūga, kreivas kelias), taip pat kai yra kitos nepalankios sąlygos, ūkinių traukinių ir kelio mašinų sustojimo vietose signalininkas turi išdėlioti petardas.

Ūkiniams traukiniams, mašinoms ir agregatams sustojus, tolesnis jų eismas tarpstotyje vyksta darbų vadovo nurodymu.

7.13. Dirbant tarpstotyje, kuriame įrengta automatinė blokuotė, suderinus su eismo tvarkdariu, ūkinius traukinius, mašinas ir agregatus į darbo vietą galima išleisti pagal automatinės blokuotės signalus, nelaukiant, kol eismas tarpstotyje bus nutrauktas. Išleidžiant tokius traukinius į tarpstotį, E-22 formos leidimas, įteikiamas darbų vadovui arba jo įgaliotiniui, kuris jį perduoda lokomotyvo mašinistui jau sustojus traukiniui nustatytoje tarpstočio vietoje ir gavus eismo tvarkdario įsakymą dėl eismo nutraukimo tarpstotyje. Tarpstotyje arba atitinkamame kelyje eismas nutraukiamas eismo tvarkdario įsakymu tik išvažiavus iš tarpstočio traukiniams, kurie buvo įvažiavę į jį prieš ūkinius traukinius, mašinas ir agregatus.

7.14. Vienu traukiniu iš stoties išvažiuojantys ūkiniai traukiniai, mašinos ir agregatai tarpstotyje darbų vadovo nurodymu gali būti išskirti ar sukabinti. Kelio kapitalinio ir vidutinio

remonto ūkinių traukinių formavimo tvarka nurodyta šios Instrukcijos 10 priede. Jeigu kelio darbams reikia mašinas traukinyje išdėstyti kitokia tvarka, tai važiuojant į tarpstotį jų išdėstymo ir sukabinimo viename traukinyje tvarką nustato darbų vadovas.

Kai darbų vadovo nurodymu iš stoties išvažiuoja keletas tarpusavyje sukabintų ūkinių traukinių, tai kiekvieno jų mašinistui išduodami E-22 formos leidimai. Pagrindiniai eismo saugumo reikalavimai transportuojant sunkiąsias kelio mašinas ir leidžiami važiavimo greičiai nurodyti šios Instrukcijos 11 priede.

7.15. Ūkinius traukinius, mašinas ir agregatus, dirbančius tarpstotyje arba stotyje, turi prižiūrėti darbų vadovai arba jų įgalioti darbuotojai. Atskirais atvejais Krovinių vežimo ir komercijos valdybos Eismo valdymo centro viršininko nurodymu ūkiniams traukiniams lydėti gali būti skiriami vyriausieji palydovai (konduktoriai).

7.16. Baigiantis numatyta traukinių eismo pertraukai, visi darbai turi būti baigti; kelias, statiniai ir įrenginiai sutvarkyti taip, kad būtų užtikrintas traukinių eismo saugumas; stabdomieji signaliniai ženklai nuimti, greičio mažinimo ir kiti reikalingi signaliniai ženklai, jei būtina - palikti ar pastatyti.

7.17. Kai ūkiniai traukiniai, mašinos ir agregatai baigia darbus, darbų vadovas arba jam pavaldūs darbuotojai privalo apžiūrėti kelią ir kitus remontuotus įrenginius, tuoj pat pašalinti rastus trūkumus kliudančius normaliam traukinių eismui, taip pat patikrinti, ar nepažeidžia gabarito reikalavimų remonto ruože esančios medžiagos ir mašinos.

7.18. Ūkiniai traukiniai, mašinos ir agregatai išvyksta iš tarpstočio pagal darbų vadovo nurodymą prieš tai suderinus su eismo tvarkdariu. Su numatyta ūkinių traukinių grįžimo iš tarpstočio tvarka tvarkdarys supažindina tarpstotį ribojančių stočių darbuotojus.

7.19. Traukinių eismas tarpstotyje (kelyje) atnaujinamas eismo tvarkdario įsakymu tik tada, kai yra gautas kelių ruožo viršininko ar jo įgalioto darbuotojo (pareigos turi būti ne žemesnės kaip kelio meistro) pranešimas (raštu, telefonu, radijo ryšiu), kad kelio arba kelio statinių remontas baigtas, kad tarpstotyje nėra ūkinių traukinių, mašinų ar agregatų, arba kad jie išvyko taisyklingoju dvikelio tarpstočio keliu, ir kad nėra kitų kliūčių saugiam traukinių eismui, atsižvelgiant į tai, kokia organizacija atliko remonto darbus.

Nurodytas pranešimas eismo tvarkdariusi perduodamas tiesiogiai arba per artimiausios stoties GSB. Pranešimą, gautą telefonu ar radijo ryšiu, eismo tvarkdarys įrašo į E-18 formos Duotų eismo tvarkdario nurodymų žurnalą (toliau - E18 formos žurnalas).

7.20. Esamų SĮ ir ryšio arba elektros tiekimo įrenginių veikimas (jei jis buvo sutrikęs) atnaujinamas gavus automatikos ir ryšių ruožo vyresniojo elektromechaniko (elektromechaniko) arba energijos tvarkdario pranešimą.

7.21. Jeigu dvikeliuose tarpstočiuose su įrengta automatine blokuote ūkiniai traukiniai, mašinos ir agregatai, užbaigę darbus važiuoja į stotį taisyklinguoju keliu, tai eismas, neatsižvelgiant į mašinistų turimus E-22 formos leidimus, vyksta nustatytu greičiu pagal automatinės blokuotės signalus. Kitais atvejais grįžtančių iš darbo ūkinių traukinių, mašinų ir agregatų greitis (išskyrus priekyje važiuojantį traukinį) neturi viršyti 20 km/h, o atstumas tarp jų turi būti ne mažesnis kaip 1 km.

Pranešimo tvarkdariusiui apie darbų baigtį pavyzdys:

199_____m._____mėn._____d._____tarpstočio
_____km_____kelyje_____
(darbo pavadinimas)
_____baigtas_____h_____min
Tarpstotyje traukinių eismas gali būti atnaujintas. Traukinių greitis_____km turi būti
_____
(ne didesnis kaip .....km/h arba nustatyto dydžio)
Pareigos_____Parašas_____

7.22. Ūkinius traukinius, mašinas ir agregatus, važiuojančius vienas paskui kitą iš darbo tarpstotyje, galima priimti į vieną ir tą patį stoties kelią arba į kito užimto kelio laisvą ruožą. Šiuo atveju maršrutas parengiamas ir įjungiamas leidžiamasis signalas pirmam traukiniui įprasta tvarka, o kiekvienas kitas ūkinis traukinys, mašina ar agregatas, grįžtantis iš tarpstočio, kai įjungtas draudžiamasis įleidžiamojam šviesoforo signalas, įvažiuoja taip: pagal išimtinį signalą arba su palydovu; pagal GSB įsakymą, perduotą mašinistui specialiu telefonu, įrengtu prie įleidžiamojam šviesoforo arba perduotą per radijo ryšį; pagal stoties viršininko rašytinį leidimą; pagal eismo tvarkdario įsakymą (kai yra eismo valdymo centralizacija); pagal specialaus manevrų šviesoforo, pritvirtinto prie įleidžiamojam šviesoforo stiebo, signalą. Važiuojančio į stotį traukinio mašinistas turi būti ypač atsargus ir pasitaikius kliūčiai turi tuoj pat sustabdyti traukinį.

7.23. Ūkiniams traukiniams (drezinoms) išvykti į tarpstočio kelius, kuriuose neremontuojami kelio statiniai ir įrenginiai, taip pat, kai dėl darbų nereikia nutraukti eismo tarpstotyje, leidžiama turint eismo tvarkdario žodinį nurodymą. Šie traukiniai išvyksta į tarpstotį pagal atitinkamus automatikos ir ryšių priemonių leidimus.

Darbų vadovui ir mašinistui išduodamas įspėjamasis lapelis, kuriame nurodomas atvykimo (sugrįžimo) į stotį laikas.

**Draudžiama:** užimti tarpstotį ilgiau nei nurodyta įspėjamajame lapelyje.

7.24. Traukinių eismo tvarką neremontuojamais (laisvais) keliais dvikeliuose (daugiakeliuose) tarpstočiuose, kai dėl remonto darbų nutraukiamas eismas viename kelyje, nustato Krovinių vežimo ir komercijos valdybos Eismo valdymo centro viršininkas.

7.25. Jeigu kelio mašina, ūkinis traukinys arba kranas turi sustoti tarpstotyje, tai prie sustojusio ūkinio traukinio su raudonu signalu rankoje turi stovėti vyriausiasis konduktorius, o jei jo nėra - darbų vadovas arba jo įgaliotas atstovas, einantis vyriausiojo konduktoriaus pareigas. Jis privalo patikrinti, kaip matomi galiniai signalai, atidžiai stebėti tarpstotį ir sustabdyti traukinį, jei jis važiuotų iš paskos.

7.26. Jei mašina dirba dvikeliame tarpstotyje taip, kad jos dalys tarpukelės pusėje išsikiša už riedmenų gabarito ribų, arba, kada iš pusvagonių balastas iškraunamas per atidarytus liukus, tada darbų ruožas gretimame kelyje iš abiejų pusių atitveriamas stabdomaisiais signaliniais ženklais. Visiems traukiniams, važiuojantiems gretutiniu keliu, išduodami įspėjamieji lapeliai. Reikalavimas rašomas pagal formą K-54.

7.27. Prie dirbančios kelio mašinos, kurios dalys tarpukelės pusėje išsikiša už riedmenų gabaritų, privalo stovėti signalininkas su raudonu signalu. Gretimą kelią sustojimo signalais atitveria paskirti signalininkai, kurie 1000 m atstumu nuo darbų vietos padeda po tris petardas ir nuo petardų darbų kryptimi nuėję 20 m rodo raudoną signalą galima traukinio atvažiavimo kryptimi.

Ruožuose, kuriuose keleiviniai traukiniai važiuoja didesniu kaip 120 km/h greičiu, atstumą, kuriame padedamos petardos, nustato Infrastruktūros valdybos Kelių skyriaus viršininkas, suderinęs su Eismo saugumo tarnyba.

Pasirodžius traukiniui, prie petardų esantis signalininkas apie tai praneša darbų vadovui. Pranešimų tvarka nurodyta šios Instrukcijos 8.9 p.

7.28. Traukinių su negabaritiniais krovniais eismas dvikeliame tarpstotyje draudžiamas, kai gretimame kelyje dirba negabaritinės kelio mašinos (elektrinis balastuotuvas su skaldos valymo įrenginiu, skaldos valymo mašinos, taip pat lyginimo ir tiesinimo mašinos).

Gretimumu keliu traukiniai gali važiuoti tik tada, kai sustabdomi negabaritinių kelio mašinų darbai. Šiuo atveju, kai tarpukelė yra 4100 mm tiesėje ir atitinkamo praplatėjimo kreivėse, 1-T gabarito riedmenų greitis neturi viršyti 40 km/h, o T gabarito - 25 km/h. Kai tarpukelė platesnė kaip 4100 mm, tiesėje ir atitinkamo praplatėjimo kreivėse 1-T ir T gabarito riedmenys gali važiuoti iki 50 km/h greičiu.

7.29. Dirbant su skaldos valymo įrenginiais tarpstotyje būtina laikytis šių papildomų reikalavimų:

a) dirbančio įrenginio sparno posparnis, kuris surenka skaldą, iš tarpukelės pusės turi būti nuimtas, pjovimo peilis, kai gretimumu keliu važiuoja traukinys, turi siekti ne mažiau kaip 100 mm žemiau pabėgio pado;

b) kad mašina nepasvirtų į šoną, prieš pakraunant skaldos valymo įrenginius santvaros lingės reikia išjungti visam darbo laikui. Lingės vėl įjungiamos įrenginį iškrovus ir parengus transportuoti;

c) skaldos valymo įrenginių laikantįjį rėmą paruošiant darbui (pakraunant), taip pat paruošiant transportuoti (iškraunant), traukiniams važiuoti gretimais keliais **draudžiama**.

7.30. Dirbant su kelio mašina VPO - 3000 ir kitomis, atitinkančiomis šios mašinos gabaritą, tarpstotyje būtina laikytis šių papildomų reikalavimų:

a) prieš pradėdant mašinai dirbti dvikeliame (daugiakeliame) ruože šlaitų lygintuvo posparnis su užsparniu ir jungiamąja traukle tarpukelės pusėje turi būti priglausti;

b) tuo metu, kai mašina ruošiama darbui (pakraunama) ir parengiama transportuoti (iškraunama), taip pat kai dirba balasto pamušimo agregatai, traukiniams važiuoti gretimais keliais pro darbų vietą **draudžiama**;

c) dirbančios mašinos dozatoriaus sparnai tarpukelės pusėje turi būti priglausti taip, kad neviršytų priekinės mašinos kabinos gabaritų;

d) šlaitų lygintuvo sparnas turi būti nuleistas ant balasto ir gerai prispaustas prie vibracinės plokštelės laikančiosios sijos;

e) šlaitų formavimo įtaisas tarpukelės pusėje turi būti pakeltas į transportinę padėtį.

7.31. Dirbant su kelio tiesimo kranais būtina laikytis šių reikalavimų:

a) iki pravažiuos traukinys bėgių gardės grandys turi būti paketuose ant krano arba gulėti ant balasto prizmės, arba vėžėje;

b) pertraukiantys paketus darbininkai, gavę pranešimą apie atvažiuojantį traukinį, turi pasitraukti į šalikelę.

7.32. Jei bus naudojamos kitos savaeigės vikšrinės mašinos - joms turi būti parengta atskira instrukcija.

7.33. Valant kelią rotoriniais sniego valytuvais, kai gretimasis kelias nuvalytas, traukiniai, važiuojantys nuvalytu keliu, turi važiuoti darbų vadovo nustatytu greičiu, prirėkęs - su palydovu. Apie tai nurodoma įspėjamuosiuose lapeliuose, kuriems reikalavimai rašomi pagal formą K-54.

Gretimame kelyje rotorinio sniegvalio darbo vieta atitveriamas stabdomaisiais signaliniais ženklais. Prieš pravažiuojant traukiniui, sniegvalio darbas nutraukiamas, sparnai uždaromi. Pranešimo apie atvykstantį traukinį ir darbų vadovo paliepimo nuimti stabdomuosius signalinius ženklus tvarka nurodyta šios Instrukcijos 8.9 p.

7.34. Dvikeliuose (daugiakeliuose) ruožuose, kai dirba vagono tipo sniegvalis arba žemės sankasos lyginimo mašina su uždariais tarpukelės pusėje sparnais, gretimasis kelias stabdomaisiais signaliniais ženklais neatitveriamas, bet traukiniams, važiuojantiems tuo keliu, išduodami įspėjamieji lapeliai pateikiant reikalavimą pagal formą K-53.

Įspėjamąjį lapelį išduoda GSB, gavę eismo tvarkdario nurodymą. Jei sniegvaliui reikia dirbti su atidarytais į tarpukelę sparnais, tai gretimame kelyje eismas nutraukiamas.

Apie būsimą sniego valymą sniegvaliu stoties keliuose, taip pat apie bandomuosius važiavimus tarpstočiuose ruošiantis žiemai reikia pranešti automatikos ir ryšių ruožų darbuotojams.

## **8. DARBŲ VIETOS TARPSTOTYJE ATITVĒRIMO TVARKA**

8.1. Tarpstotyje ar stotyje bet kokia eismo kliūtis (vieta, kur reikia sustoti), taip pat pavojinga eismui darbų vieta, kur reikia sumažinti greitį arba sustoti, turi būti iš abiejų pusių atitverta signaliniais ženklais neatsižvelgiant į tai, laukiama traukinio ar ne.

8.2. Tarpstočių sąrašą su nurodytais atstumais: **B**, kur turi būti padėtos petardos ir **A**, kur turi būti pastatyti greičio mažinimo signaliniai ženklai, atsižvelgiant į lemiamąją nuokalnę ir didžiausią tarpstotyje leidžiamą traukinių greitį, nustato Infrastruktūros valdybos Kelių skyriaus viršininkas, remdamasis ST reikalavimais.

8.3. Darbų vietas, kuriose traukiniai turi sustoti, kai darbų baras yra 200 m ilgio arba trumpesnis, vienkelių ruožo viename kelyje ir dvikelių ruožo abiejuose keliuose, atitveriamos 1 pav. parodyta tvarka.

50 m atstumu nuo atitveriamo ruožo ribų iš abiejų pusių statomi kilnojantieji raudoni stabdomieji signaliniai ženklai (3 priedas), kuriuos prižiūri darbų vadovas. **B** atstumu nuo šių ženklų dedama po tris petardas, o 200 m atstumu nuo pirmos, artimiausios nuo darbų vietos petardos, tolyn nuo darbų vietos statomi kilnojantieji greičio mažinimo signaliniai ženklai (4 priedas).

Petardas ir kilnojamuosius greičio mažinimo signalinius ženklus turi prižiūrėti signalininkai, kurie privalo stovėti 20 m atstumu nuo pirmos petardos arčiau darbų vietos su išskleista raudona vėliavėle dieną arba rankiniu raudonu žibintu naktį; žibinto šviesa nukreipiama į laukiamo traukinio pusę.

Signalininkais gali būti ne žemesnės kaip III kategorijos kelio darbininkai, išlaikę tam tikrus egzaminus. Signalininkai turi būti su geltonos spalvos kepure.

Kai darbai atliekami ilgesniame kaip 200 m ruože, darbų vieta atitveriamas 2 pav. nurodyta tvarka. Šiuo atveju kilnojamuosius signalinius ženklus, pastatytus 50 m atstumu nuo darbų ruožo ribų, turi saugoti signalininkai, stovintys šalia jų su raudona vėliavėle dieną arba raudonu žibintu naktį.

Darbų vietas, kuriose traukiniai turi sustoti, daugiakeliuose ruožuose atitveriamos 3 pav. parodyta tvarka. Šiuo atveju signalininkai gali stovėti tarpukelėje, jei jos plotis ne mažesnis kaip 6 m, arba šalikelėje, jei tarpukelės plotis mažesnis kaip 6 m. Jei traukinys atvažiuoja kraštiniu keliu, kuriame nėra kliūčių, tai šalia esantis signalininkas, traukiniui artėjant, rodo susuktą geltoną vėliavėlę.

Tarpstočiuose, kuriuose atstumas tarp kilnojamojo raudono signalo ir pirmos petardos yra didesnis kaip 1200 m, taip pat esant blogam matomumui ir kai nėra telefono arba radijo ryšio, prireikus statomi papildomi signalininkai.

8.4. Jei darbų vieta tarpstotyje yra netoli stoties ir jos negalima atitverti nustatyta tvarka, tai iš tarpstočio pusės ši vieta atitveriamas pagal 8.3 p., o iš stoties pusės kilnojamas raudonas signalinis ženklas statomas kelio ašyje prieš įleidžiamąjį šviesoforą (arba signalinį ženklą "Stoties riba") ir padedamos petardos, saugomos signalininkų (4a ir 4b pav.).

Jei darbų vieta yra arčiau kaip 60 m nuo įleidžiamąjo šviesoforo (arba signalinio ženklo "Stoties riba"), tai petardos iš stoties pusės nededamos (4c pav.).

Kai darbų vieta yra arti stoties, tai E-11 formos Stoties kelių, iešmų, signalizacijos, ryšių ir kontaktinio tinklo įrenginių apžiūros žurnale (toliau- Apžiūros žurnalas) įrašoma apie traukinių priėmimo stotyje, sustojimo ir išleidimo tvarką.

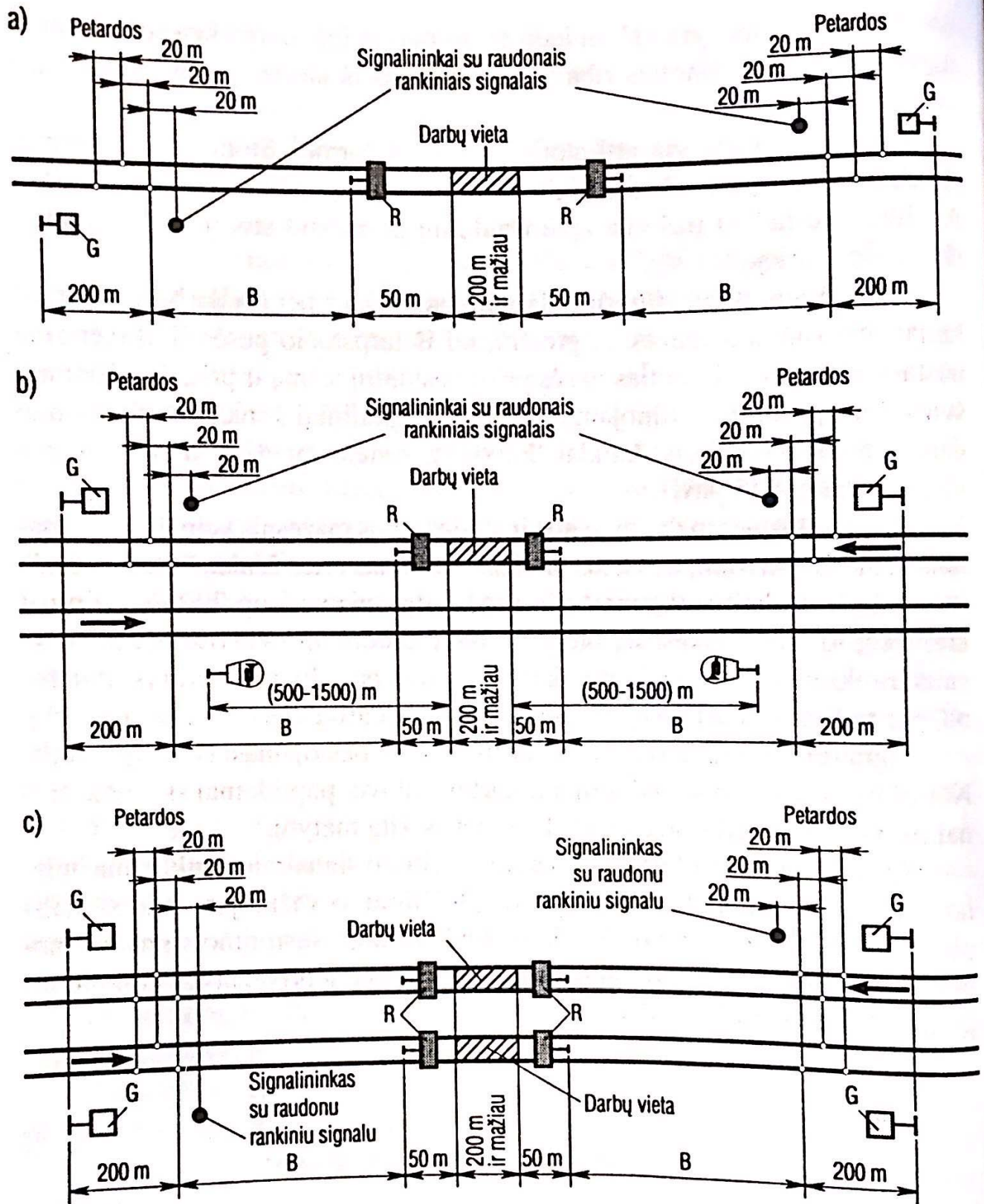
Jeigu nuėmus stabdomuosius signalinius ženklus per šią darbo vietą traukiniai turi važiuoti mažesniu greičiu, tai iš tarpstočio pusės ji atitveriami nustatyta tvarka, o iš stoties pusės prieš paskutinį iešmą ir prieš įleidžiamąjį šviesoforą pastatomi kilnojami geltoni signaliniai ženklai, o 50 m nuo darbų vietos - signaliniai ženklai "Pavojingos vietos pradžia" ir "Pavojingos vietos pabaiga" (5 pav.).

Kai atstumas tarp darbų vietos ir stoties ribos mažesnis kaip 50 m, signalinis ženklas "Pavojingos vietos pradžia" statomas prieš ženklą "Stoties riba".

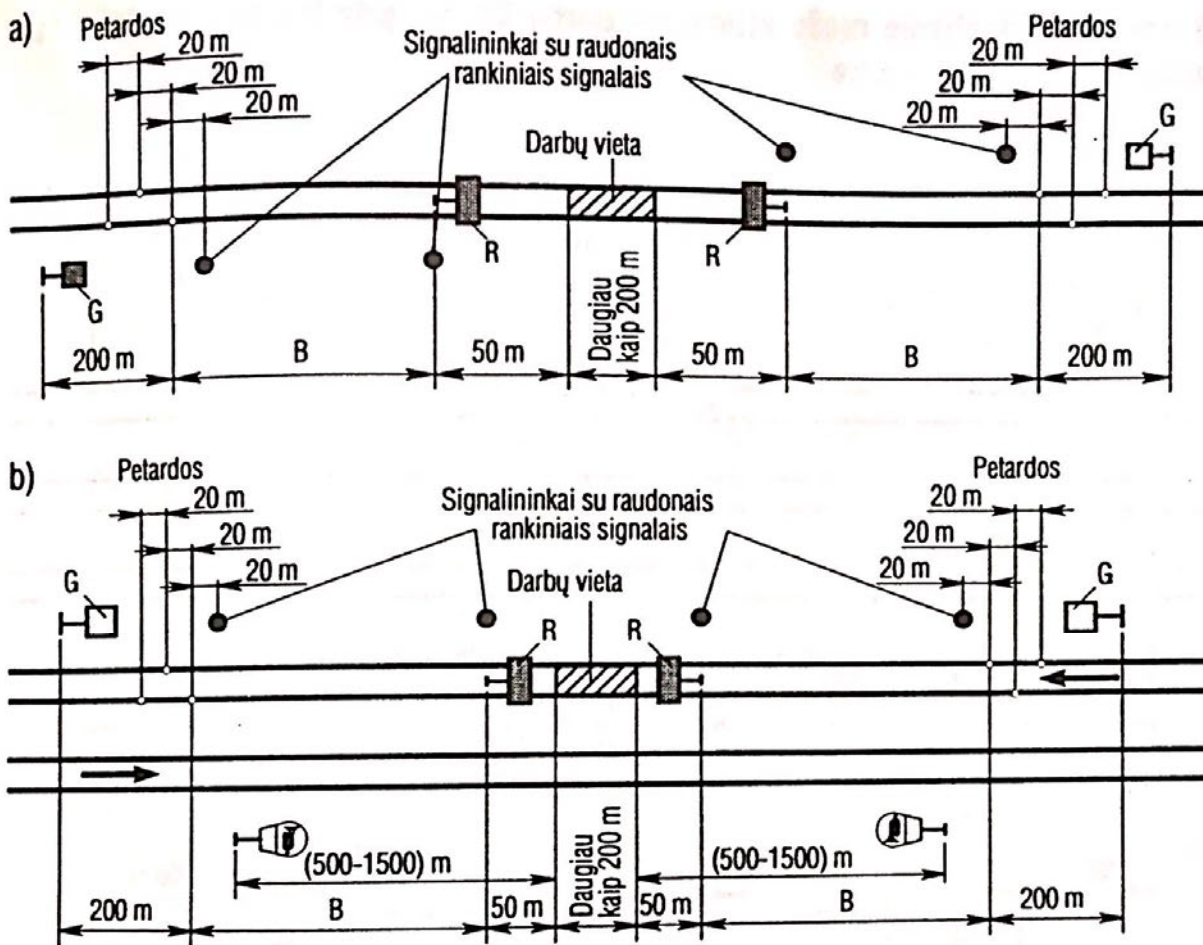
Atliekant darbus ilgame kelio ruože (ilgesniame kaip 200 m), taip pat kreivėse, įdubose, iškasose, blogo signalų matomumo vietose bei intensyvaus traukinių eismo ruožuose, darbų vadovas privalo palaikyti ryšį (telefonu, per radiją) su darbuotojais, budinčiais prie darbų vietą žyminčių ženklų.

Signalininkai ir darbų vadovas turi turėti nešiojamąsias radijo stotis. Nutrūkus ryšiui tarp signalininkų ir darbų vadovo, papildomai skiriama signalininkų, kurie turi stovėti taip, kad vienas kitą matytų.

Traukiniui artėjant prie kilnojamojo geltono signalinio ženklo, mašinistas privalo signalizuoti vienu ilgu švilptelėjimu, o važiuojant prie signalininko su rankiniu raudonu signaliniu ženklu duoti sustojimo signalą ir nedelsdamas sustabdyti traukinį taip, kad jis sustotų neprivažiavęs kilnojamojo raudono signalinio ženklo.

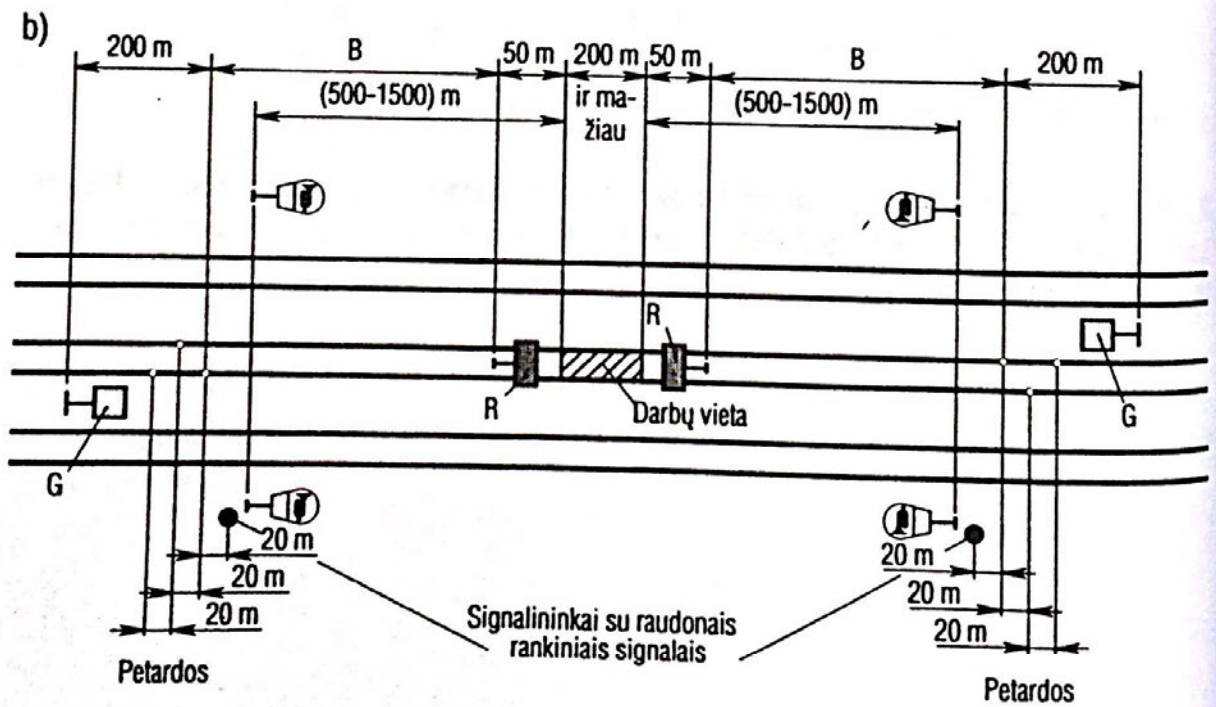
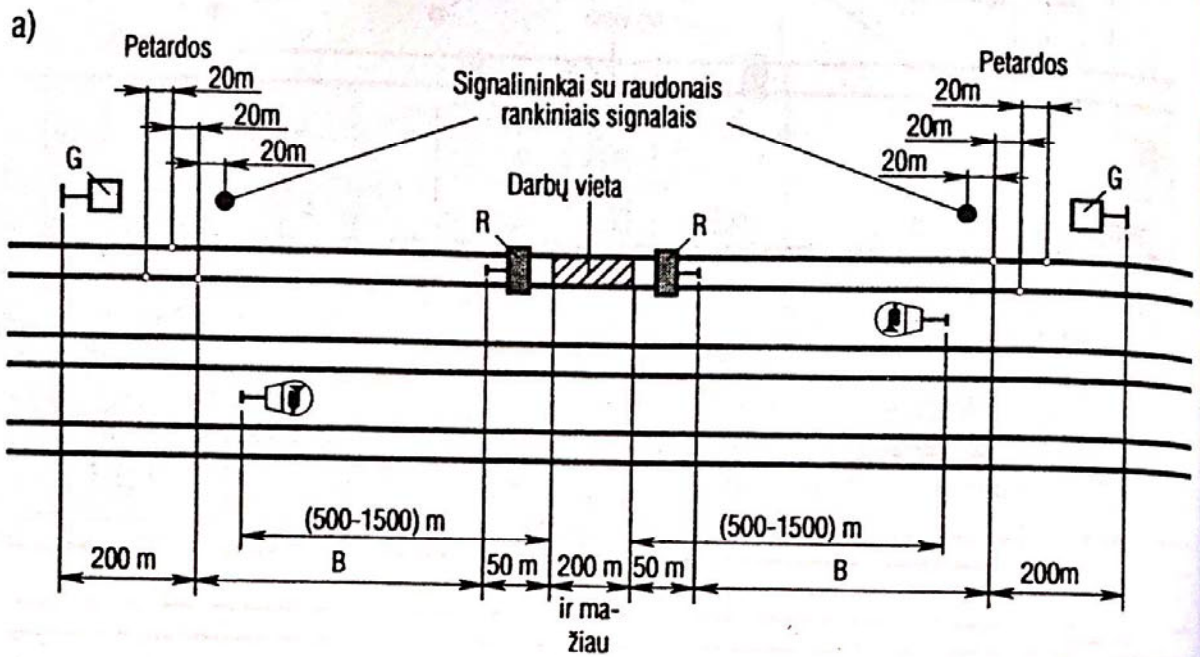


**1 pav. Darbų vietos, prie kurios traukiniai turi sustoti, kai darbų baras yra 200 m ar trumpesnis, atitvėrimo tarpstotyje tvarka: a - vienkeliame ruože; b - viename iš kelių dvikeliame ruože; c - abiejuose keliuose dvikeliame ruože. Čia ir toliau: R - raudona spalva; G - geltona spalva; Ž - žalia spalva**



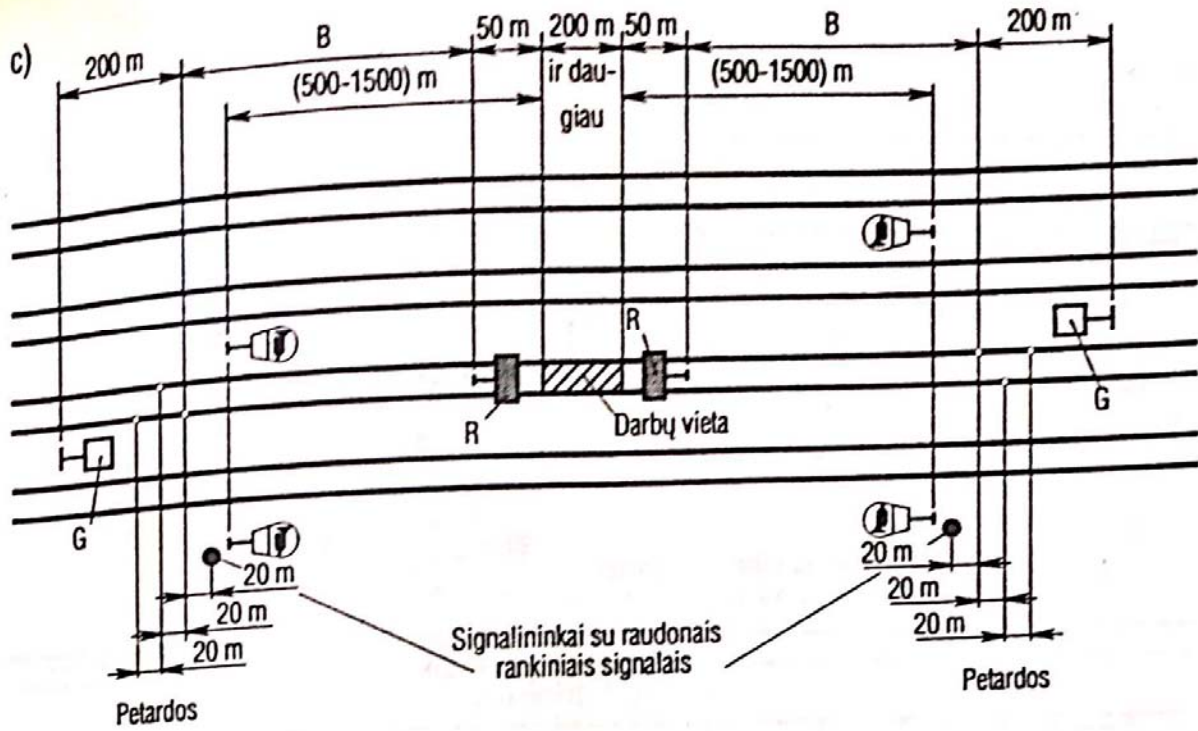
**2 pav. Darbų vietos, prie kurios traukiniai turi sustoti, kai darbų baras ilgesnis kaip 200 m atitvėrimo tarpstotyje tvarka: a - vienkeliame ruože; b - viename iš kelių dvikeliame ruože.**

**3 pav. Daugiakeliame ruože atliekamų darbų vietos, prie kurios traukiniai turi sustoti, atitvėrimo tvarka**

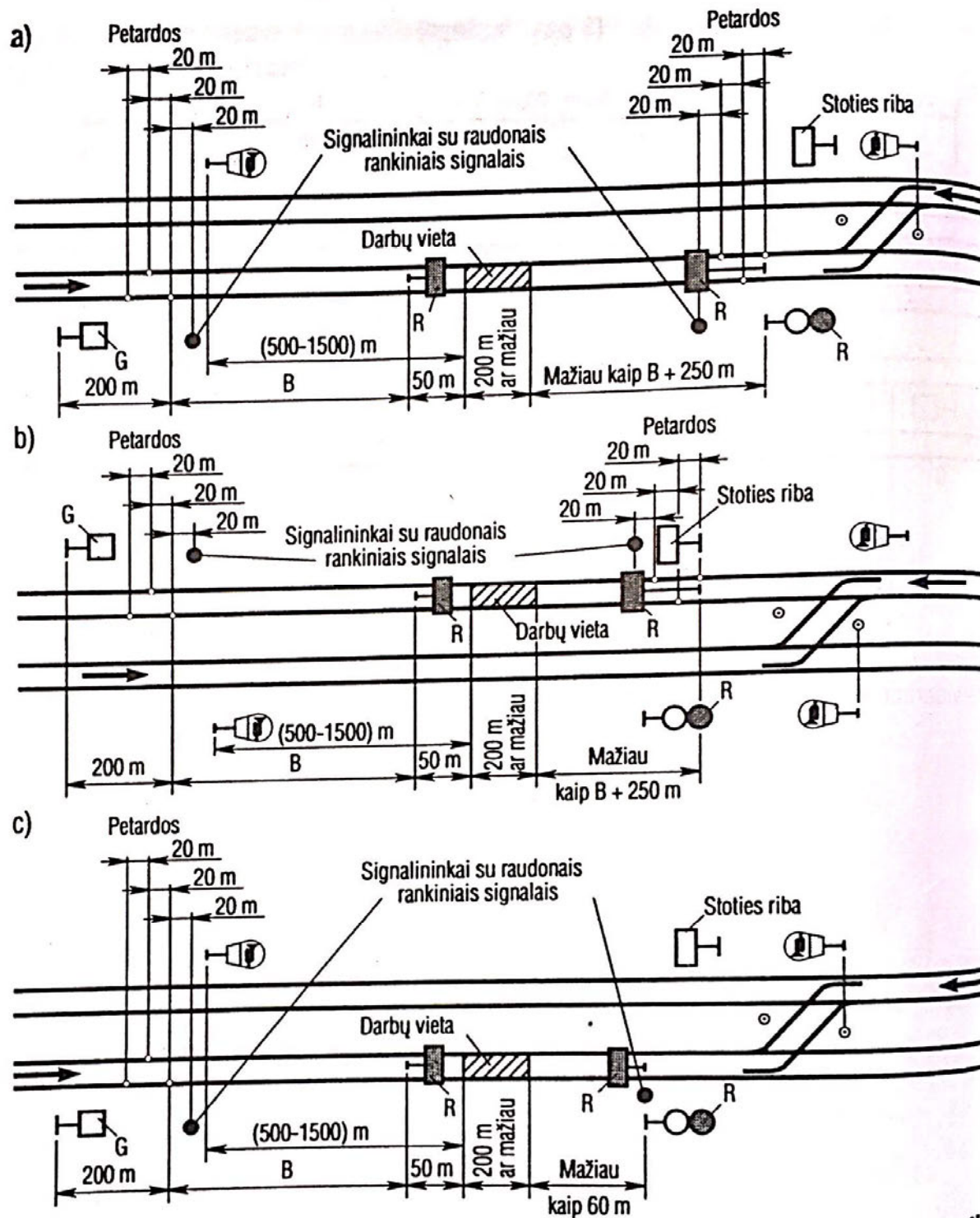


a - kraštinio kelio trikeliamame ruože; b - vidurinio kelio trikeliamame ruože.

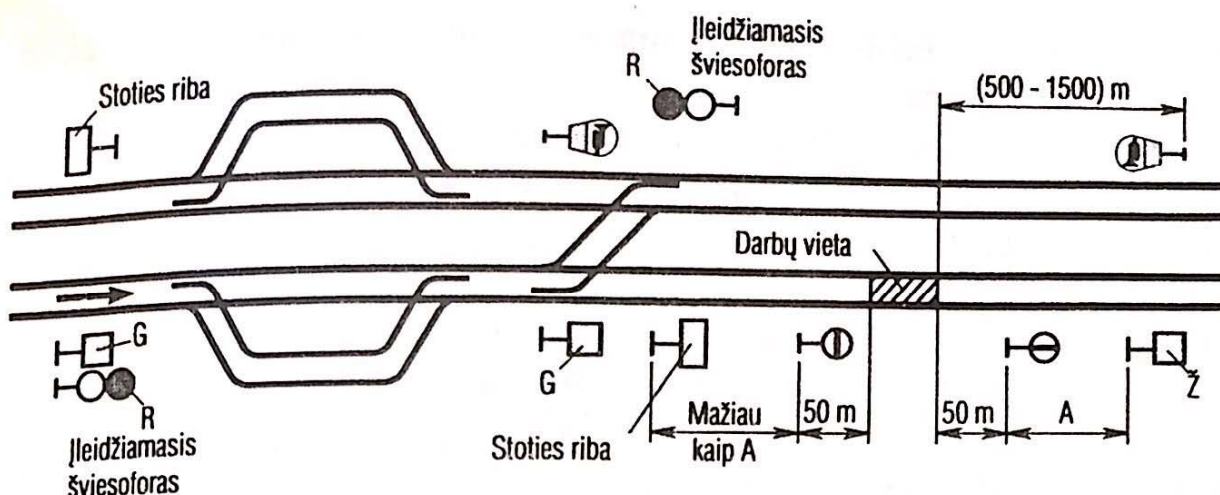
(3 pav. tęsinys)



c - vidurinio kelio keturkeliame ruože



**4 pav. Netoli stoties esančios darbo vietos, prie kurios traukiniai turi sustoti, atitvėrimo tvarka:** a - kai kilnojamas raudonas signalinis ženklas statomas kelio ašyje prieš įleidžiamąjį šviesoforą; b - kai kilnojamas signalinis ženklas statomas prieš ženklą "Stoties riba"; c - kai darbų vieta yra arčiau kaip  $60 \text{ m}$  nuo įleidžiamojo šviesoforo (arba signalinio ženklo "Stoties riba").



**5 pav. Darbų vietos, esančios tarpstotyje netoli stoties, kur reikia sumažinti traukinių greitį, atitvėrimo tvarka**

8.5. Tarpstotyje, kuriame reikia sumažinti traukinio greitį, darbų vietos iš abiejų pusių, 50 m atstumu nuo darbų vietos ribų, atitveriamos kilnojamaisiais signaliniais ženklais "Pavojingos vietos pradžia" ir "Pavojingos vietos pabaiga" (5 priedas). Atstumu A (6 pav.) nuo šių ženklų pastatomi kilnojamieji greičio mažinimo signaliniai ženklai.

Darbų vietos daugiakeliuose ruožuose, kuriuose reikia sumažinti traukinių greitį, atitveriamos 7 pav. nurodyta tvarka.

Visais atvejais, atitveriant kliūčių arba darbų vietas daugiakeliuose ruožuose, signaliniai ženklai, priklausantys viduriniams keliams, žiūrint į darbo vietą statomi dešinėje pusėje, o signaliniai ženklai, priklausantys kraštiniams keliams, statomi artimiausioje šalikelėje vienoje pusėje.

Jei vieta tarpstotyje, kuriame reikia sumažinti traukinio greitį, yra netoli stoties ir nustatyta tvarka jos atitverti negalima, tai iš tarpstočio pusės ji atitveriamą taip, kaip būtų atitveriamas tarpstotis, o iš stoties pusės prieš paskutiniojo iešmo smailes ir prieš įleidžiamąjį šviesoforą, statomi greičio mažinimo signaliniai ženklai, o stotyse, kuriuose yra maršrutų šviesoforai, greičio mažinimo signaliniai ženklai statomi pagrindiniuose keliuose prieš maršruto šviesoforą.

Traukiniui artėjant prie kilnojamojo geltono signalinio ženklo, mašinistas privalo signalizuoti vienu ilgu švilptelėjimu ir važiuoti taip, kad vietą, atitvertą kilnojamaisiais signaliniais ženklais "Pavojingos vietos

pradžią" ir "Pavojingos vietos pabaiga", pravažiuotų ne didesniu kaip įspėjamajame lapelyje nurodytu greičiu, o jei įspėjamojo lapelio nėra - greitis turi būti ne didesnis kaip 25 km/h.

8.6. Darbo vieta, kurios nereikia atitverti stabdomaisiais arba greičio mažinimo signaliniais ženklais, bet būtinai reikia joje dirbančius žmones perspėti apie artėjantį traukinį, iš abiejų pusių atitverinama kilnojamaisiais švilptelėjimo signaliniais ženklais (6 priedas); švilptelėjimo signaliniai ženklai statomi prie kelio, kuriame vyksta darbai, taip pat - prie kiekvieno gretimo pagrindinio kelio. Kilnojamieji švilptelėjimo signaliniai ženklai statomi tokia pat tvarka prie gretimų pagrindinių kelių ir tuomet, kai darbai atliekami atitvėrus darbo vietą kilnojamaisiais stabdomaisiais arba greičio mažinimo signaliniais ženklais. Kilnojamieji švilptelėjimo signaliniai ženklai statomi (500 - 1500) m atstumu nuo darbų ruožo ribos, o tarpstočiuose, kur traukiniai važiuoja didesniu kaip 120 km/h greičiu, - (800 - 1500) m atstumu (8 pav.).

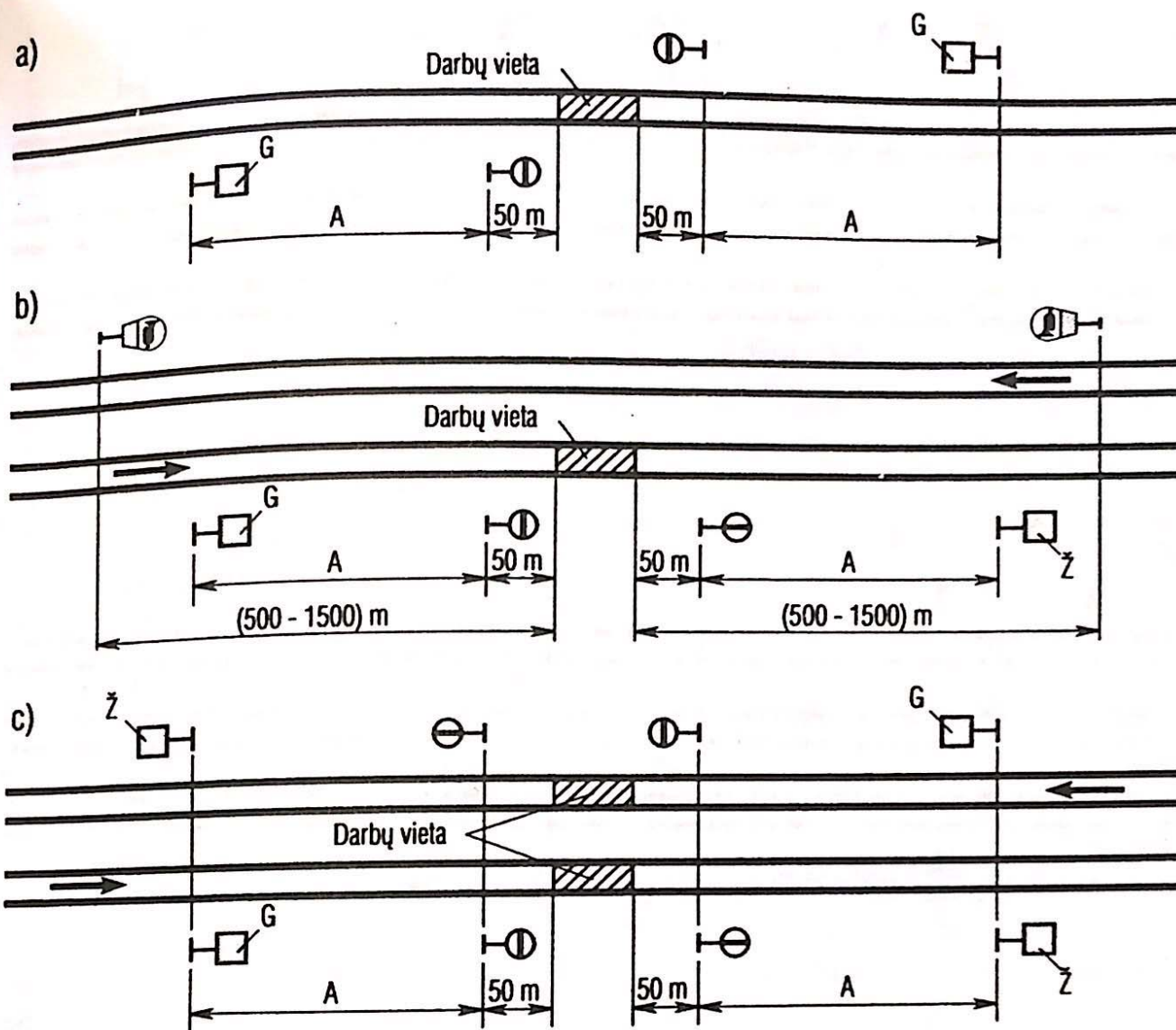
Artėdamas prie švilptelėjimo signalinio ženklo, traukinio mašinistas privalo signalizuoti vienu ilgu švilptelėjimu.

8.7. Dirbant ant tiltų ir tuneliuose, darbo ruožu laikomas visas tiltas arba tunelis, t.y. darbo ruožo ribos - tai tunelio portalai arba tilto ramtų užpakalinės briaunos.

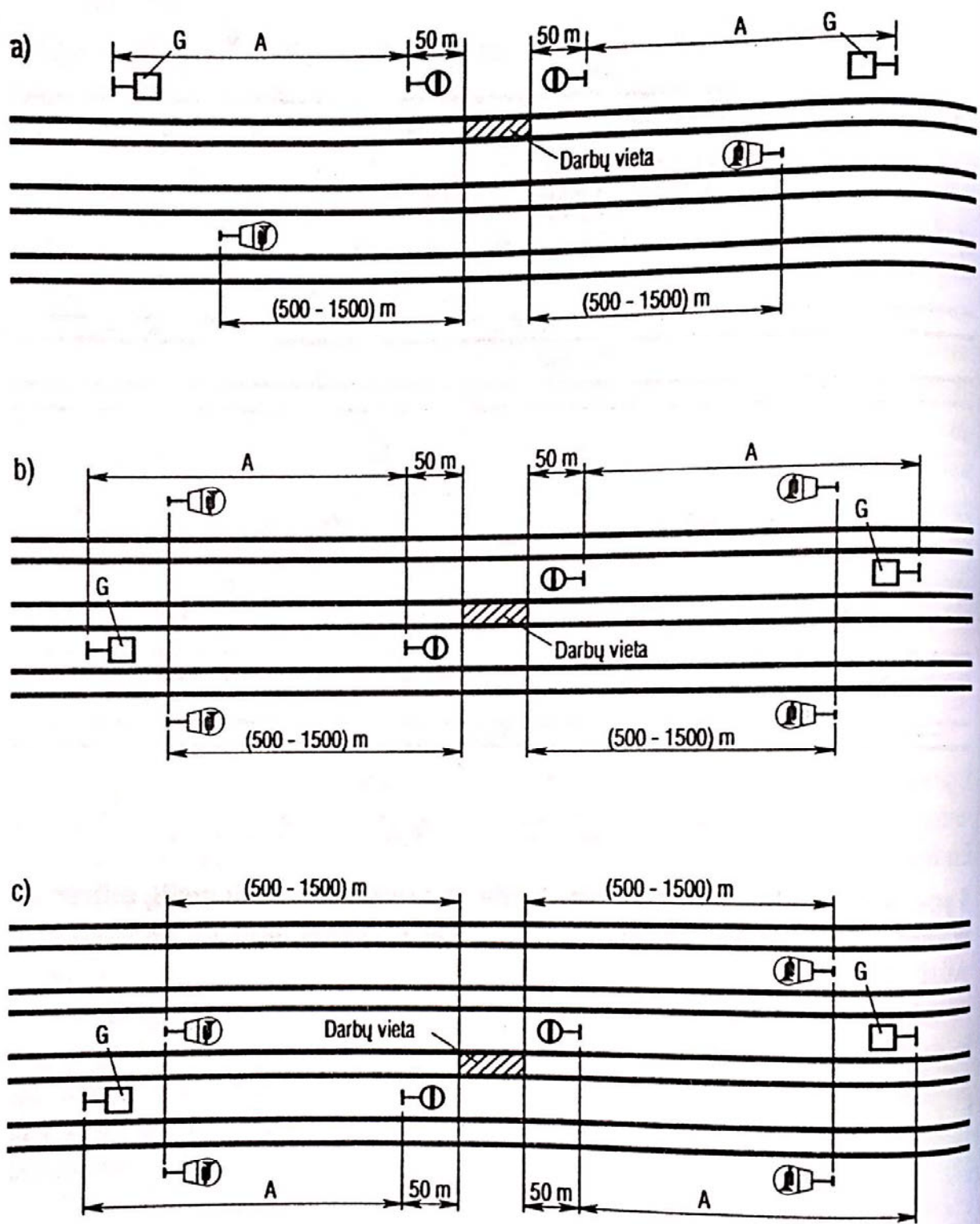
Jei atitveriant darbo vietą stabdomaisiais signaliniais ženklais petardų ir greičio mažinimo signalinių ženklų pastatymo vieta būna ant tilto arba tunelyje, tai petardos dedamos ir greičio mažinimo signaliniai ženklai statomi toliau nuo darbo vietos, už tunelio portalo arba tilto ramto.

Jeigu signalo perduoti į darbų vietą negalima, tai darbų vadovas turi su signalininkais palaikyti telefono arba radijo ryšį.

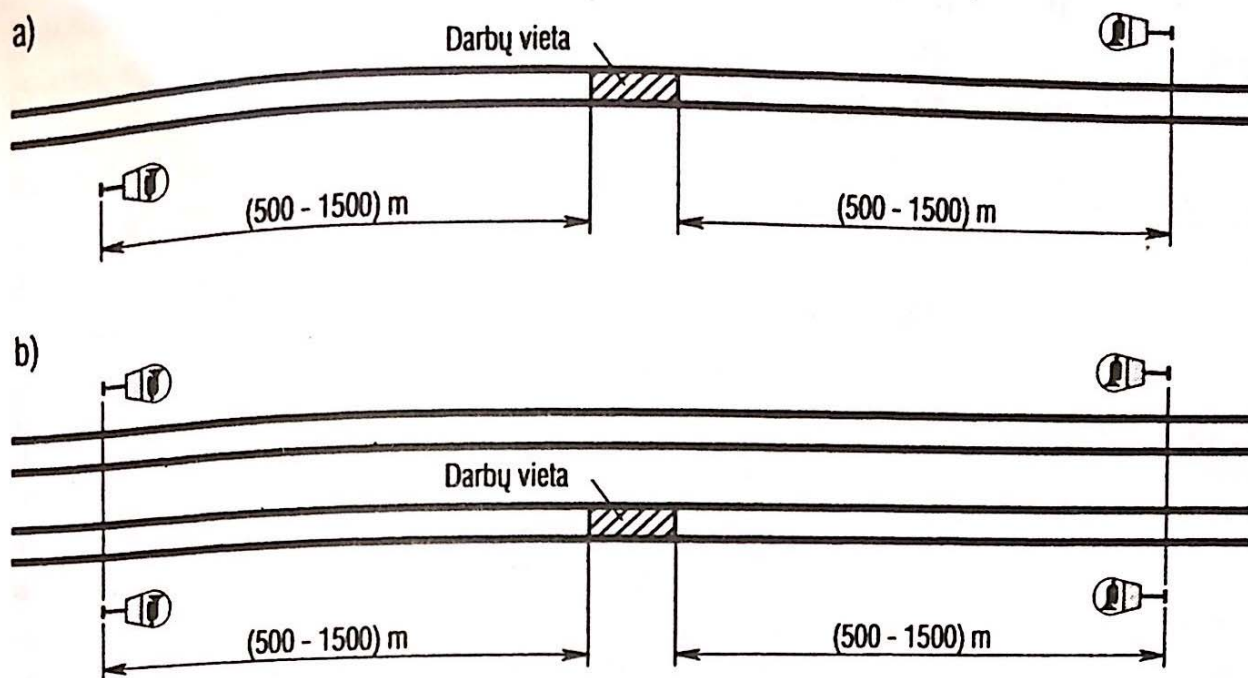
Analogiškais atvejais, atitveriant darbų vietą kilnojamaisiais greičio mažinimo arba švilptelėjimo signaliniais ženklais, jie taip pat statomi toliau už šių statinių portalo ar ramto. Jei tiltas ar tunelis yra ilgesnis kaip 500 m, darbų vietos atitvėrimo tvarką nustato Infrastruktūros valdybos Kelių skyriaus viršininkas.



**6 pav. Darbų vietos, esančios tarpstotyje, kur reikia sumažinti greitį, atitvėrimo tvarka:** a - vieneliame ruože; b - viename iš kelių dvikeliame ruože; c - ant abiejų kelių dvikeliame ruože.



**7 pav. Darbu vietas, esančios daugiakeliuose tarpstočiuose, kur reikia sumažinti traukinių greitį, atitvėrimo tvarka: a - kraštiniam kelyje trikeliame ruože; b - viduriniame kelyje trikeliame ruože; c - viduriniame kelyje keturkeliame ruože.**



**8 pav. Darbų vietos tarpstotyje atitvėrimo kilnojamaisiais švilptelėjimo signaliniais ženklais tvarka: a - vienkeline ruože; b - dvikeline ruože.**

8.8. Dirbant su triukšmą keliančiais įrankiais, bloginančiais girdimumą (elektriniais, pneumatiniiais ir kt.), taip pat, kai dirbama blogo matomumo sąlygomis (staigiose kreivėse, giliose iškasose, miškingose vietovėse, ten, kur yra pastatų ir kt., užstojančių kelią), jei darbo vietos nebūtina atitverti stabdomaisiais signaliniais ženklais, darbų vadovas privalo toje pusėje, kur blogas matomumas, skirti signalininką, turintį pučiamąjį ragelį; jo stovėjimo vieta parenkama taip, kad ir dirbanti brigada, ir traukinys, važiuojantis iki 120 km/h greičiu, būtų matomas iš ne mažesnio kaip 500 m atstumo, o jei traukinio greitis viršija 120 km/h - 800 m. Tais atvejais, kai matomumo atstumas nuo darbo vietos iki artėjančio traukinio yra atitinkamai mažesnis kaip 500 m arba 800 m, pagrindinis signalininkas turi stovėti toliau ir dar turi stovėti pagalbinis signalininkas su pučiamuoju rageliu; jis turi pakartoti pagrindinio signalininko signalus. Signalininkų skaičius nustatomas pagal konkrečios vietos matomumą ir traukinių greitį.

Šiais atvejais reikalavimas įspėjamajam lapeliui pateikiamas pagal formą K-53.

8.9. Darbų vietose stabdomieji signaliniai ženklai statomi tokia tvarka:

8.9.1. pirmiausia dešinėje kelio pusėje pagal eismo kryptį statomi kilnojamieji geltonos spalvos signaliniai ženklai;

8.9.2. dvikeliuose ir daugiakeliuose ruožuose kartu su kilnojamaisiais geltonos spalvos signaliniais ženklais prie gretimo kelio statomi kilnojantieji švilptelėjimo signaliniai ženklai.

8.9.3. signalininkai, pastatę geltonos spalvos signalinius ženklus ir, jei reikia, - prie gretimo kelio signalinius ženklus, turi nueiti į petardų padėjimo vietą ir ten laukti vadovo nurodymo, kada jas padėti. Signalininkai petardas pradeda dėti nuo geltonos spalvos signalinio ženklo ir toliau deda darbų vietas kryptimi. Pirmoji petarda, esanti arčiausiai kilnojamojo geltonos spalvos signalinio ženklo, dedama ant dešinio bėgio (žiūrint į darbų vietą), antroji petarda - už 20 m ant kairiojo bėgio, trečioji - už 20 m ant dešiniojo bėgio.

Nuo paskutinės (trečiosios) petardos vietos, paėjęs 20 m darbų vietas kryptimi, šalikelėje turi stovėti signalininkas su rankiniu raudonu signaliniu ženklu (diena - raudona vėliavėlė, naktį - raudonos šviesos rankinis žibintas); be to, signalininkas privalo saugoti padėtas petardas ir kilnojamąjį geltonos spalvos ženklą;

8.9.4. raudoni signaliniai ženklai statomi ir petardos dedamos vadovui įsakius. Raudoni signaliniai ženklai statomi 50 m atstumu nuo darbų vietos, vėžės viduje prie dešiniojo bėgio traukinio važiavimo kryptimi ant 2 m ilgio smaigo;

8.9.5. pastatyti raudonus signalinius ženklus ir padėti petardas darbų vadovas įsako, pavyzdžiui, taip:

a) kai darbai atliekami 200 m ar trumpesniame ruože, su signalininkais palaikydamas telefono ar radijo ryšį, darbų vadovas, įsakęs paskirtiems kelio darbininkams pastatyti 50 m atstumu nuo darbo vietos raudoną signalinį ženklą, iškviečia telefonu arba per radiją abu signalininkus kartu. Atsiliepę signalininkai eilės tvarka nurodo savo vietą ir pavardę: "Signalininkas, stovintis prie petardų Kauno stoties pusėje - Visockas", "Signalininkas, stovintis prie petardų Jiesios stoties pusėje - Domkus". Gavęs atsakymus iš abiejų signalininkų, darbų vadovas įsako padėti petardas: „Kalba darbų vadovas - kelio meistras Jonaitis. Atitverkite darbų vietą petardomis". Signalininkai, pakartoję gautą įsakymą ir jį įvykdę, apie tai praneša darbų vadovui; "Darbų vietoje Kauno stoties pusėje petardos padėtos. Signalininkas Visockas". Analogiškai praneša ir kitas signalininkas. Priėmęs signalininkų pranešimus ir įsitikinęs, kad kilnojantieji raudoni signaliniai ženklai pastatyti tinkamai, už 50 m nuo darbų ruožo ribos, darbų vadovas leidžia pradėti darbus;

b) kai darbai atliekami ilgesniame kaip 200 m kelio ruože, palaikydamas radijo ar telefono ryšį su signalininkais, darbų vadovas iškviečia telefonu ar per radiją visus signalininkus kartu. Gavę iškvietimą, jie atsakinėja iš eilės, nurodydami savo vietą ir pavardę: "Signalininkas, stovintis prie petardų Kauno stoties pusėje - Visockas", "Signalininkas, stovintis prie raudono

signalinio ženklo Kauno stoties pusėje - Jockus", "Signalininkas, stovintis prie petardų Jiesios stoties pusėje - Domkus", "Signalininkas, stovintis prie raudono signalinio ženklo Jiesios stoties pusėje - Jurkus". Gavęs

visų signalininkų atsakymus, darbų vadovas įsako išdėlioti stabdomuosius signalinius ženklus: "Kalba darbų vadovas - kelio meistras Jonaitis. Atitverkite darbo vietą, pastatykite raudonus signalinius ženklus ir padėkite petardas". Signalininkai, pakartoję gautą įsakymą ir jį įvykdę, praneša darbų vadovui: "Raudonas signalinis ženklas Kauno stoties pusėje pastatytas. Signalininkas Petraitis" ir t.t. Darbų vadovas, gavęs pranešimus, leidžia pradėti darbus;

c) atliekant darbus 200 m ar trumpesniame kelio ruože, kai radijo ar telefono ryšio nėra arba jie sugedę, darbų vadovas rageliu perduoda stovintiems prie petardų signalininkams sustojimo signalą (tris trumpus garsus), o tam tikslui paskirtiems kelio darbininkams tuo pačiu metu duoda įsakymą 50 m atstumu nuo darbų vietos pastatyti kilnojamuosius signalinius ženklus. Jeigu signalininkas, stovintis prie petardų, nemato stovinčio 50 m atstumu nuo darbų vietos ribos raudono signalinio ženklo, tai pagal matomumo sąlygas skiriama papildomų signalininkų su rankiniais signaliniais įrankiais, kurie perduoda pagrindinio signalininko ir darbų vadovo signalus. Darbų vadovo nurodymą apie petardų išdėliojimą tarpiniai signalininkai perduoda rageliu, duodami sustojimo signalą ir rodydami išskleistą raudoną vėliavėlę į signalininko, stovinčio prie petardų, pusę. Išdėlioję petardas, signalininkai rageliu duoda sustojimo signalą, kartu suka ratu išskleistą raudoną vėliavėlę, pranešdami darbų vadovui, kad petardos išdėliotos. Tarpiniai signalininkai pakartoja pagrindinių signalininkų, stovinčių prie petardų, signalus ir stovi su rankiniais raudonais signaliniais ženklais. Gavęs pranešimą, jog petardos išdėliotos ir įsitikinęs, kad raudoni signaliniai ženklai pastatyti tinkamai, 50 m nuo darbų vietos ribos, darbų vadovas leidžia pradėti darbus;

d) atliekant darbus ilgame kelio ruože (ilgesniame kaip 200 m), kai radijo arba telefono ryšio nėra arba jis sugedęs, darbų vadovas rageliu duoda sustojimo signalą (tris trumpus garsus) ir kartu rodo signalininkams išskleistą raudoną vėliavėlę. Signalininkai, paskirti prie kilnojamųjų raudonų signalinių ženklų, stovinčių 50 m atstumu nuo darbų vietos ribos, taip pat duoda rageliu sustojimo signalą, pastato kelyje kilnojamuosius raudonus signalinius ženklus ir rodo signalininkui, stovinčiam prie petardų, rankinį raudoną signalinį ženklą. Po to, kai išdėstomos petardos, signalininkai rageliu duoda sustojimo signalą, kartu sukdami ratu rankinį raudoną

signalinį ženklą, taip pranešdami darbų vadovui, kad petardos jau padėtos. Signalininkai, stovintys prie kilnojamųjų raudonų signalinių ženklų, pastatytų 50 m atstumu nuo darbų vietos ribos, kartoja šiuos signalus. Jei signalininkas, stovintis prie petardų ar darbų vadovas nemato signalininko, esančio prie raudono kilnojamojo signalinio ženklo, stovinčio už 50 m nuo darbų vietos ribos, tai skiriami tarpiniai signalininkai su raudonais rankiniais signaliniais ženklais. Tarpiniai signalininkai pakartoja pagrindinių signalininkų ir darbų vadovo duodamus signalus ir po to stovi su rankiniais raudonais signaliniais ženklais. Gavęs pranešimą, kad petardos padėtos ir įsitikinęs, kad raudoni signaliniai ženklai už 50 m nuo darbo vietos ribos pastatyti tinkamai, darbų vadovas leidžia pradėti darbus.

8.10. Stabdomieji signaliniai ženkliai nuimami tokia tvarka:

8.10.1. atliekant darbus 200 m ar trumpesniame kelio ruože, kai yra radijo arba telefono ryšys, signalininkai, saugantys petardas, pamatę arba išgirdę artėjančią traukinį, nedelsdami apie tai telefonu arba per radiją praneša darbų vadovui: "Iš Kauno stoties pusės artėja traukinys. Signalininkas Visockas, stovintis prie petardų". Darbų vadovas, gavęs šį pranešimą, privalo nedelsdamas sutvarkyti kelią, patikrinti, ar laikomasi gabaritų, duoti nurodymus tam tikslui esantiems kelio darbininkams nuimti kilnojamuosius raudonus signalinius ženklus, pastatytus už 50 m nuo darbų vietos ribos, po to telefonu arba per radiją iškviešti abu signalininkus ir liepti nuimti petardas: "Kalba darbų vadovas, - kelio meistras Jonaitis. Leidžiu nuimti petardas". Signalininkai, pakartoję gautą nurodymą ir įvykdę, eilės tvarka praneša darbų vadovui, sakydami savo vietą ir pavardę: "Petardos iš Kauno stoties pusės nuimtos. Signalininkas Visockas", taip praneša ir kiti;

8.10.2. atliekant darbus ilgame kelio ruože (ilgesniame kaip 200 m), kai signalininkai turi telefono ar radijo ryšį, signalininkas, pastebėjęs ar išgirdęs artėjančią traukinį, nedelsdamas praneša apie tai darbų vadovui: "Iš Jiesios stoties pusės artėja traukinys. Signalininkas Domkus, stovintis prie petardų". Darbų vadovas, gavęs šį pranešimą, privalo sutvarkyti kelią, patikrinti, ar laikomasi gabaritų, po to iškviešti telefonu ar per radiją visus signalininkus ir leisti jiems nuimti raudonus signalinius ženklus bei petardas: "Kalba darbų vadovas - kelio meistras Jonaitis. Leidžiu nuimti raudonus signalinius ženklus ir petardas". Signalininkai, pakartoję gautą nurodymą ir jį įvykdę, praneša apie tai darbų vadovui, pasakydami savo vietą ir pavardę:

"Raudonas signalinis ženklas iš Jiesios stoties pusės nuimtas. Signalininkas Juozaitis"; "Petardos iš Jiesios stoties pusės nuimtos. Signalininkas Domkus" ir t.t.;

8.10.3. atliekant darbus 200 m ar trumpesniame kelio ruože, jei radijo arba telefono ryšio nėra arba jis sugedęs, signalininkai, saugojantys petardas, išgirdę arba pamatę artėjantį traukinį, privalo darbų vadovui duoti signalą rageliu (vienas ilgas švilptelėjimas, jei artėja neporinis traukinys ir du ilgi švilptelėjimai, jei artėja porinis traukinys) ir rankiniu raudonu signalu (judesiai daromi iš viršaus į apačią).

Darbų vadovas, gavęs signalininko, stovinčio prie petardų, pranešimą, privalo nedelsdamas sutvarkyti kelią, patikrinti, ar laikomasi gabaritų, po to kelio darbininkams leisti nuimti kilnojamuosius signalinius ženklus, stovinčius už 50 m nuo darbų ruožo ribos ir signalininkams, stovintiems prie petardų, duoti signalą rageliu (vieną ilgą švilptelėjimą) kartu mojuojant virš galvos iš dešinės į kairę ir iš kairės į dešinę geltona išskleista vėliavėle, kad jie nuimtų petardas.

Signalininkas, stovintis prie petardų, jas nuimti gali tik gavęs darbų vadovo įsakymą ir kai bus nuimtas raudonas kilnojamas signalinis ženklas, pastatytas už 50 m nuo darbų vietos ribos. Nuėmęs petardas, jis praneša apie tai darbų vadovui, rageliu periodiškai trimituodamas budrinamąjį signalą (vienas ilgas ir vienas trumpas garsai) ir kartu mojuodamas iš kairės į dešinę ir iš dešinės į kairę išskleista geltona vėliavėle. Jei yra tarpinių signalininkų, tai jie pakartoja tuos signalus, kuriuos siunčia darbų vadovas ir pagrindiniai signalininkai;

8.10.4. atliekant darbus ilgame kelio ruože (ilgesniame kaip 200 m), kai radijo ar telefono ryšio nėra arba jis sugedęs, signalininkas, saugojantis petardas, išgirdęs arba pamatęs artėjantį traukinį, privalo duoti signalą rageliu (vienas švilptelėjimas, kai artėja neporinis traukinys, ir du švilptelėjimai, kai artėja porinis traukinys) ir rankinį raudoną signalinį ženklą (judesiai daromi iš viršaus į apačią) taip pranešdamas signalininkui, stovinčiam prie raudono signalinio ženklo, kad artėja traukinys. Signalininkas, stovintis prie raudono signalinio ženklo, tokiu pat būdu praneša darbų vadovui apie artėjantį traukinį.

Darbų vadovas, gavęs signalininko, stovinčio prie raudono signalinio ženklo, pranešimą, kad artėja traukinys, privalo nedelsdamas sutvarkyti kelią, patikrinti, kaip laikomasi gabaritų, po to rageliu (vienas ilgas švilptelėjimas) ir kartu mojuodamas virš galvos iš kairės į dešinę ir iš dešinės į kairę išskleista geltona vėliavėle, leidžia signalininkui nuimti kilnojamuosius raudonus signalinius ženklus ir petardas. Signalininkas, stovintis prie raudono signalinio ženklo, esančio

50 m atstumu nuo darbų ruožo ribos, nuima raudoną kilnojamąjį signalinį ženklą ir perduoda darbų vadovo signalą signalininkui, stovinčiam prie petardų.

Signalininkas, stovintis prie petardų, jas gali nuimti tik tada, kai bus nuimtas raudonas signalinis ženklas, stovintis už 50 m nuo darbų ruožo ribos; nuėmęs petardas, apie tai darbų vadovui jis praneša per signalininką, stovintį prie raudono kilnojamojo signalinio ženklo, periodiškai duodamas budrinamąjį signalą ir mojuodamas iš kairės į dešinę ir iš dešinės į kairę virš galvos išskelta išskleista geltona vėliavėle. Jei yra tarpiniai signalininkai, tai jie kartoja signalus, kuriuos duoda pagrindiniai signalininkai arba darbų vadovas.

8.11. Jei per darbų vietą važiuojantys traukiniai turi sumažinti greitį, tai, nuėmus stabdomuosius signalinius ženklus, kilnojamieji geltoni signaliniai ženklai lieka savo vietose ir papildomai 50 m atstumu nuo darbų vietos ribos, iš dešinės pusės eismo kryptimi pastatomi kilnojamieji ženklai "Pavojingos vietos pradžia" ir "Pavojingos vietos pabaiga". Ženkloi statomi taip, kad ženklo "Pavojingos vietos pradžia" signalinė pusė būtų nukreipta į artėjančio traukinio pusę, o ženklo "Pavojingos vietos pabaiga" signalinė pusė - į darbų vietos pusę. Signalininkas, saugojęs petardas ir jas nuėmęs, sutinka traukinį su išskleista geltona vėliavėle, o signalininkas, stovėjęs priešingoje darbų vietos pusėje ir saugojęs petardas, jas nuėmęs sutinka traukinį, išvažiuojantį iš darbų vietos, susukta geltona vėliavėle.

Atliekant darbus ilgame kelio ruože, signalininkai, prie raudonų signalinių ženklų, pastatytų 50 m atstumu nuo darbų vietos, juos nuėmę tais atvejais, kai traukiniai turi važiuoti mažesniu greičiu, sutinka juos laikydami išskleistą geltoną vėliavėle.

Jei važiuojant per darbų vietą greičio mažinti nereikia, signaliniai ženklai „Pavojingos vietos pradžia“ ir „Pavojingos vietos pabaiga“ nstatomi; nuėmę petardas, signalininkai traukinį sutinka laikydami susuktą geltoną vėliavėle.

8.12. Atliekant darbus tamsiu paros metu, esant rūkui, pūgai ir kitomis blogo matomumo sąlygomis, kai darbo vieta turi būti atitverta stabdomaisiais signaliniais ženklais, ji atitveriamą šiame skyriuje nustatyta tvarka - raudonais signaliniais žibintais, skleidžiančiais raudoną šviesą į abi puses. Žibintai pakabinami ant (2-3) m ilgio 60 mm skersmens smaigo, kurio smaigalys turi būti su antgaliu, pagamintu iš (1-2) mm storio plieno.

Prietaisai signaliniams ženklams ir žibintams pastatyti ir tvirtinti nurodyti 7 priede.

Darbų vadovai ir signalininkai tamsiu paros metu rodo šiuos ženklus:

a) vietoj rankinės išskleistos raudonos vėliavėlės - raudonos šviesos rankinį žibintą;

b) vietoj rankinės išskleistos geltonos vėliavėlės - baltos šviesos rankiniu žibintu mojuojama iš viršaus į apačią;

c) vietoj rankinės susuktos geltonos vėliavės - baltos šviesos nejudantį žibintą.

8.13. Kilnojamieji greičio mažinimo signaliniai ženklai statomi iš abiejų darbo vietos pusių dešinėje pagal eismo kryptį kelio pusėje ne arčiau kaip 3100 mm atstumu nuo kraštinio kelio ašies ant 3 m aukščio smaigo.

Signaliniai ženklai „Pavojingos vietos pradžia“ ir „Pavojingos vietos pabaiga“ statomi 50 m atstumu nuo darbo vietos ribos dešinėje pagal eismo kryptį kelio pusėje, ne arčiau kaip 3100 mm atstumu nuo kraštinio kelio ašies ant 3 m aukščio smaigo.

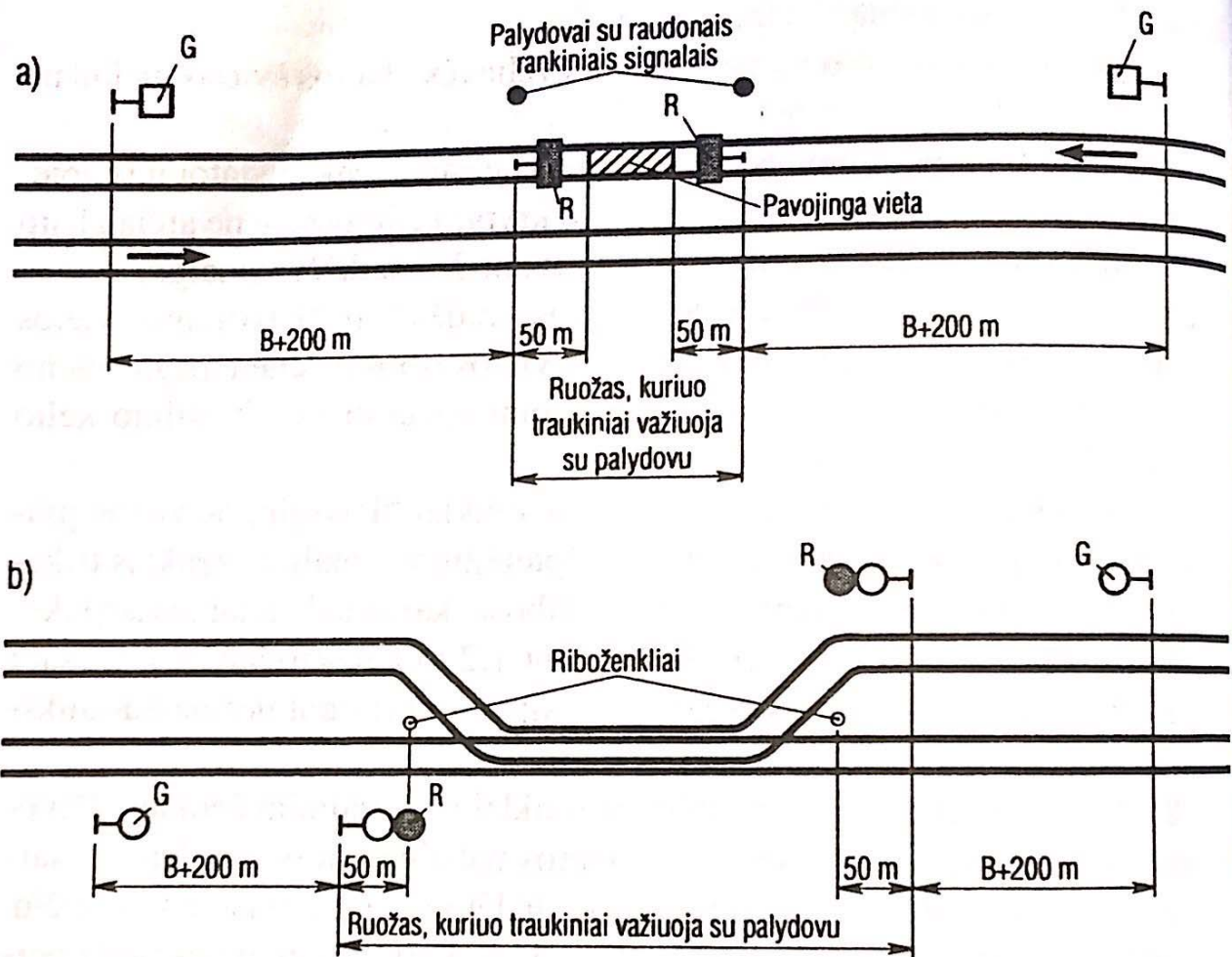
Greičio mažinimo ženklai, signaliniai ženklai „Pavojingos vietos pradžia“ ir „Pavojingos vietos pabaiga“, švilptelėjimo signalinis ženklas trikeliuose ir daugiakeliuose ruožuose, stoties ribose, kai nepakankamas tarpukelių plotis (mažiau kaip 5,45 m), statomi ant 1,2 m aukščio smaigų, o esant pakankamam tarpukelių pločiui (daugiau kaip 5,45 m) - ant normalaus aukščio 3 m smaigų.

8.14. Greičio mažinimo signaliniai ženklai ir signaliniai ženklai „Pavojingos vietos pradžia“ ir „Pavojingos vietos pabaiga“ nuimami baigus darbus ir sutvarkius kelią taip, kad traukiniai galėtų važiuoti nustatytu greičiu. **Draudžiama** palikti kelią atitvertą geltonais signaliniais ženklais pietų pertraukos metu ir darbo dienai pasibaigus, jei tai nenumatyta pagal darbų atlikimo technologiją.

8.15. Signalininkai ir ne žemesnės kaip III kategorijos kelio darbininkai, paskirti darbų vietoms atitverti, turi turėti reikalingus signalinius prietaisus ir reikmenis: rankinį signalinį komplektą, ragelį, petardas (dėžutėje) radijo ryšio priemonę.

8.16. Nurodymą, kad reikia nuimti petardas, gali duoti tik asmuo, davęs nurodymą jas padėti, arba jo įpareigotas asmuo, prieš tai apie tą paskyrimą pranešus signalininkams.

8.17. Vietos, kuriomis traukiniai privalo važiuoti su palydovais (mažesniu kaip 15 km/h greičiu), taip pat kelių sąraizgos dvikeliuose kelio ruožuose atitveriamos kaip kliūtys eismui, bet be petardų (9 pav.). Kai šie signaliniai ženklai pastatomi, traukiniai gauna įspėjamuosius lapelius. Jei reikia praleisti palydovo lydymą traukinį, kai įspėjamasis lapelis neišduotas, būtina naudoti petardas.



**9 pav. Vietų, kurias traukiniai pravažiuoja su palydovais, atitvėrimo tvarka:**  
a - naudojant kilnojamosius raudonus signalinius ženklus; b - naudojant saugos šviesoforus.

Sutikimo ir traukinių palydėjimo tvarką kiekvienu atveju atskirai nustato kelių ruožo viršininkas. Palydovai turi pasitikti traukinį prie kilnojamųjų raudonų signalinių ženklų, stovinčių už 50 m nuo atitveriamo ruožo ribų, su rankiniais raudonais signaliniais ženklais ir turėti geltonus galvos apdangalus.

Jei traukinių su palydovais eismas įvestas ilgam laikui, tai kilnojamieji signaliniai ženklai gali būti pakeisti saugos šviesoforais, rodančiais tik draudžiamąjį signalą, o prieš juos turi stovėti išpėjamieji

šviesoforai. Saugos šviesoforai įrengiami geležinkelio valdytojo įsakymu. Šiuo atveju įspėjamieji lapeliai traukiniams neišduodami.

Iš abiejų atitveriamos vietos pusių įsteigus kelio postus, traukinių eismui tarp jų naudojama viena iš ryšių ir signalizacijos priemonių (be palydovo). Atskirais atvejais stebėti važiuojančius per atitvertą vietą traukinius gali būti paskirtas palydovas.

## 9. DARBŲ TVARKA STOTIES TERITORIJOJE

9.1. Stotyje **draudžiama** atlikti darbus, dėl kurių darbų vietą reikia atitverti stabdomaisiais arba greičio mažinimo signaliniais ženklais, kol nėra GSB sutikimo ir darbų vadovo įrašo Apžiūros žurnale arba telefonogramos. Ruožuose, kuriuose įrengta eismo valdymo centralizacija, tokie darbai turi būti atliekami šioje Instrukcijoje nustatyta tvarka, bet tik sutikus eismo tvarkdariui.

Stotyje atsiradusias netikėtas kliūtis ar gedimus, keliančius pavojų saugiam traukinių eismui, reikia atitverti stabdomaisiais arba greičio mažinimo signaliniais ženklais; KM arba kelio brigadininkas nedelsdamas atitveria ir apie tai įrašo į Apžiūros žurnalą. Netikėtų gedimų ir kliūčių eismui pašalinimo darbų pradžios ir pabaigos įrašai gali būti pakeisti tame pačiame žurnale darbų vadovo (ruožuose su eismo valdymo centralizacija - eismo tvarkdariu) telefonograma, perduota GSB.

Darbus baigus GSB gali panaudoti stoties įrengimus, jei yra darbų vadovo įrašas Apžiūros žurnale arba tame žurnale yra įregistruota telefonograma GSB, patvirtinta darbų vadovo parašu.

9.2. Kai darbų vietą reikia atitverti stabdomaisiais signaliniais ženklais, traukinių eismas keliais ir per iešmus, kuriuose vyksta šie darbai, nutraukiamas. Apie tai darbų vadovas Apžiūros žurnale įrašo pagal šios Instrukcijos 13 priedo **A** formą. Atitveriant darbų vietą greičio mažinimo signaliniais ženklais pagrindiniuose, atvykimo ir išvykimo bei kituose keliuose, darbų vadovas apie tai įrašo į Apžiūros žurnalą pagal šios Instrukcijos 13 priedo **B** formą.

9.3. Darbai, kuriuos atliekant reikia nutraukti eismą stoties keliais ir per iešmus, iš anksto suderinami su stoties viršininku, o atliekant darbus, kurių metu gali būti pažeistas SĮ veikimas - ir su automatikos ir ryšių ruožo darbuotojais. Apžiūros žurnale nurodoma darbų vieta, keliai ir iešmai, laikas, nuo kada eismas toje vietoje nutraukiamas, ar reikia mažinti greitį, taip pat, kokie iešmai ir kokioje padėtyje turi būti užrakinti ar įtvirtinti taip, kaip numatyta šios Instrukcijos 12 ir 15 prieduose. Po įrašu pasirašo GSB.

9.4. Perskaitęs darbų vadovo įrašą Apžiūros žurnale, GSB iešmų posto darbuotojams, traukinių derintojams, per juos ir lokomotyvų mašinistams, dirbantiems stotyje, nurodo, kad vienu ar kitu keliu jų ruože važiuoti **draudžiama**, kad važiuojant keliais, kuriuose atliekami darbai, reikia sumažinti greitį ar būti ypač budriems, o apie būsimą traukinių važiavimą ir manevravimą jis iš anksto turi pranešti darbų vadovui. Priimant traukinį į kelius, kuriuose atliekami darbai, mašinistams, jei būtina, išduodami įspėjamieji lapeliai, kuriuose nurodoma sumažinti greitį ar kiti eismo saugumo reikalavimai.

9.5. Užbaigus darbą, darbų vadovas daro įrašą Apžiūros žurnale. Jei darbų vieta yra toli nuo GSB patalpų, tai pranešimą apie darbų baigtį GSB darbų vadovas gali perduoti iš artimiausio iešmų posto telefonograma ir po to padaryti įrašą Apžiūros žurnale.

Telefonogramą darbų vadovas registruoja tam tikslui skirtoje laisvos formos knygoje, kurios lapai turi būti sunumeruoti, surišti ir lapų skaičiaus įrašas patvirtintas kelių ruožo viršininko parašu.

Telefonogramos pavyzdys: "GSB Palemonas 19\_\_m. \_\_\_\_\_ mėn. \_\_\_d. \_\_\_\_\_ h \_\_\_\_\_ min darbas \_\_\_\_\_ baigtas: eismas kelyje Nr. \_\_\_\_\_ (per iešmą Nr. \_\_\_\_\_) gali būti atnaujintas ne didesniu kaip \_\_\_\_\_ km/h greičiu. P.D. Jonaitis". Jei darbų vieta atitverta įleidžiamuoju šviesoforu, tai telefonogramoje nurodomas leidimas jame įjungti leidžiamąjį signalą.

GSB šią telefonogramą įrašo į Apžiūros žurnalą. Po įrašų turi būti darbų vadovo parašas.

Be darbų vadovo telefonogramos ar įrašo Apžiūros žurnale GSB neturi teisės priimti ir išleisti traukinių, kurių maršrutai eina per darbų vietą. Norint atnaujinti kelio darbus, nutrauktus praleidžiant traukinį, reikalingas pakartotinis įrašas Apžiūros žurnale.

9.6. Remontuojant centralizuotą iešmą, kryžmę su slankiąja šerdimi ar iešmą su kontroliniais užraktais, taip pat atliekant darbus izoliuotuosiuose ruožuose, kuriuose gali būti pažeisti SĮ įrenginiai (keičiant rėminį bėgį, smailę, ašą ir kt.), privalo būti elektromechanikas, kuris nustatyta tvarka tai įformina ir išjungia šiuos įrenginius, o baigus kelio darbus juos vėl įjungia.

Įrašą Apžiūros žurnale apie kryžmių su slankiąja šerdimi remonto darbų pradžią, traukinių praleidimo per juos tvarką, įrašo KM arba kelio brigadininkas kartu su GSB pagal 13 priede nurodytą formą. Remdamasis šiuo įrašu elektromechanikas išjungia iešmą, o, jei reikia, - ir izoliuotąjį ruožą.

Izoliuotąjį ruožą įjungti galima tik tada, kai KM (arba kelio brigadininkas) ir elektromechanikas, patikrinę bėgių grandinės būklę (ar yra ir ar sutvarkytos reikalingų tipų jungės, ar tvarkingos izoliuotosios sandūros, izoliuotieji iešmų elementai, iškastos balasto vietos ir t.t.) ir kai GSB su elektromechaniku patikrina visų atšakų užimtumo kontrolę, uždėję bandomąją gretšakę.

9.7. Kelio remonto darbai stoties keliuose ir iešmų teritorijoje, jų įforminimo tvarka ruožuose su eismo valdymo centralizacija yra nustatyta K/075 instrukcijoje (žr. [2.2] nuorodą).

9.8. Jei remontuojant iešmus reikia atskirti smailes, tai jas reikia įtvirtinti taip, kaip nurodyta šios Instrukcijos 16 priede arba kitais Infrastruktūros valdybos Kelių skyriaus viršininko patvirtintais būdais.

9.9. Jei remontuojant iešmus reikia juos užrakinti kabinamosiomis spynomis arba užkalti, darbų vadovas privalo patikrinti, ar patikimai smailės prispaustos prie rėminio bėgio. Atjungiant iešmo perjungimo įtaisą nuo kryžmės slankiosios šerdies, visam remonto laikui slankiąją šerdį reikia užrakinti rakinamuoju įtaisu.

## **10. STOTIES TERITORIJOJE ATLIEKAMŲ DARBŲ VIETOS ATITVĖRIMO TVARKA**

10.1. Bet kokia kliūtis eismui stoties keliuose ir iešmuose turi būti atitverta stabdomaisiais signaliniais ženklais, neatsižvelgiant į tai, ar laukiama traukinio (manevruojančio sąstato), ar ne.

Jei darbų vietą stoties keliuose reikia atitverti stabdomaisiais signaliniais ženklais, tai visų į šią vietą nukreiptų iešmų turi būti tokia padėtis, kad į ją riedmenys negalėtų patekti. Todėl iešmai užrakinami kabinamosiomis spynomis arba įtvirtinami taip, kaip numatyta šios Instrukcijos 12 ir 15 prieduose. Darbų vietoje, kelio ašyje, pastatomi raudoni kilnojамieji signaliniai ženklai (10a) pav.).

Jei kuris iš šių iešmų smailėmis nukreiptas į darbų vietos pusę ir dėl to negalima izoliuoti kelio, tai ta vieta iš abiejų pusių atitverinama raudonais signaliniais ženklais, statomais 50 m atstumu nuo darbų vietos ribos (10b) pav.).

Tais atvejais, kai iešmų smailės yra arčiau kaip 50 m nuo darbų vietos, tai tarp kiekvieno tokio iešmo smailių statomas kilnojамasis raudonas signalinis ženklas (10c) pav.).

Remontuojant iešmą, kilnojамieji raudoni signaliniai ženklai statomi taip: iš kryžmės pusės - kiekvieno susikertančio kelio ašyje, prie riboženklio, o iš priešingos pusės - 50 m atstumu nuo iešmų smailių (10d) pav.).

Jei netoli nuo remontuojamo iešmo yra kitas iešmas, kurio padėtį galima nustatyti tokią, kad riedmenys negalėtų patekti į remontuojamą iešmą, šis (antrasis) iešmas užrakinamas atitinkamoje padėtyje spyna arba užkalamas. Šiuo atveju kilnojamasis raudonas signalinis ženklas iš šio izoliuoto iešmo pusės nestatomas (10e) pav.).

Jeigu iešmo izoliuoti negalima, tai 50 m atstumu nuo darbų vietos į šio iešmo pusę statomi kilnojamieji raudoni signaliniai ženklai, o jei atstumas mažesnis, jie statomi prie riboženkliai (10f) pav.).

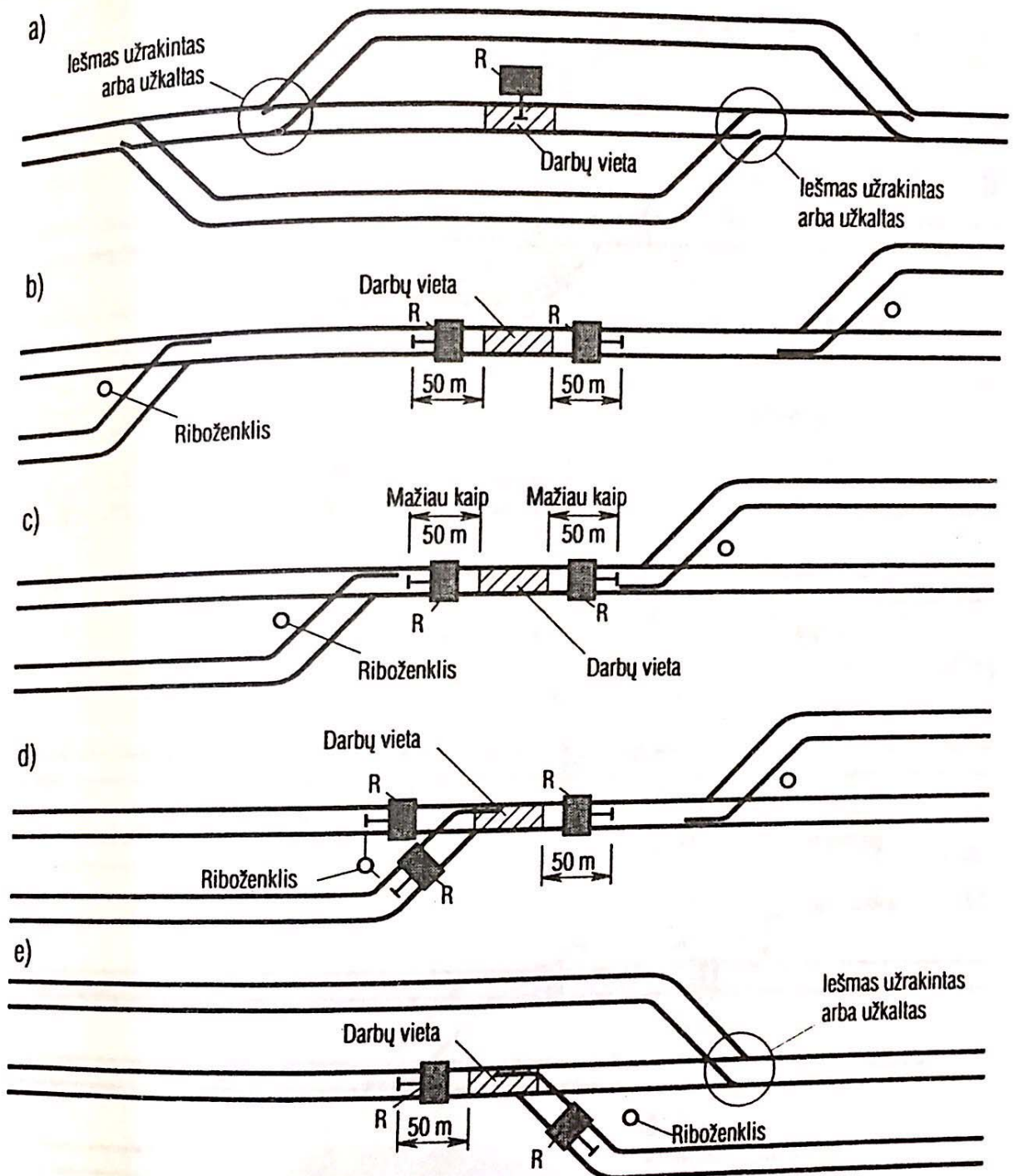
Remontuojant pirmąjį iešmą, darbų vieta iš tarpstočio pusės atitveriamas uždarytais įleidžiamaisiais šviesoforais, o iš stoties pusės - kilnojamaisiais raudonais signaliniais ženklais, statomais sueinančių kelių ašyje, prieš riboženkliai (10g) pav.).

Remontuojant paskutinį iešmą dvikeliame ruože kilnojamasis raudonas signalinis ženklas iš tarpstočio pusės statomas kelio ašyje prie ženklo "Stoties riba", išskyrus tas stotis, kurios turi įleidžiamuosius šviesoforus netaisyklingajame kelyje (10h) pav.); šiuo atveju iešmas atitveriamas įleidžiamojo šviesoforo draudžiamuoju signalu (raudonas žiburys). Iš stoties pusės kilnojamieji raudoni signaliniai ženklai statomi visų sueinančių kelių ašyse prie riboženkliai.

Darbų vieta tarp įleidžiamojo šviesoforo ir pirmutinio iešmo atitveriamas iš tarpstočio pusės įleidžiamojo šviesoforo draudžiamuoju signalu (raudonas žiburys), o iš stoties pusės - kilnojamuoju raudonu signaliniu ženklu, statomu tarp pirmutinio iešmo smailių (10i) pav.).

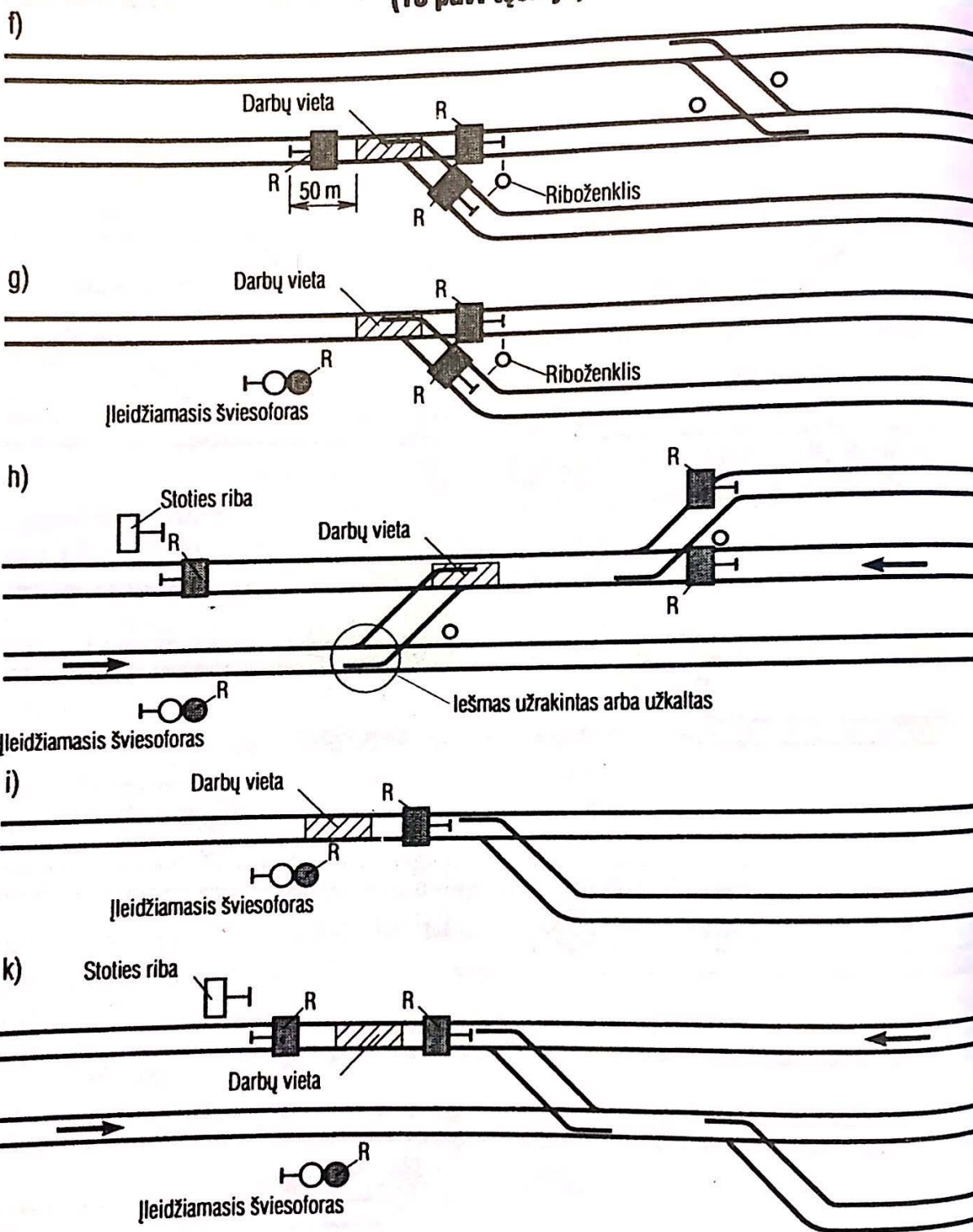
Dirbant dvikeliame ruože tarp paskutinio iešmo ir ženklo "Stoties riba", kilnojamieji raudoni signaliniai ženklai statomi prie ženklo "Stoties riba", o iš stoties pusės - tarp paskutinio iešmo smailių (10k) pav.). Tais atvejais, kai stotis turi įleidžiamąjį šviesoforą netaisyklingajame kelyje, tai iš tarpstočio pusės darbų vieta atitveriamas įleidžiamojo šviesoforo draudžiamuoju signalu (raudonas žiburys).

10 pav. Stotyse atliekamų darbų vietos atitvėrimo tvarka, kai traukiniai turi sustoti



a - į darbų vietą nukreipti iešmai užrakinti; b - į darbų vietą nukreiptos iešmų smailės neužrakintos; c - iešmų smailės yra arčiau kaip 50 m nuo darbų vietos; d - remontuojant iešmą; e - remontuojant iešmą kai netoli esantis iešmas užrakintas, kad į darbų vietą nepatektų riedmenys

(10 pav. tęsinys)



f - remontuojant iešmą, kai netoliese esančio kito iešmo negalima užrakinti taip, kad į remontuojamą iešmą neįvažuotų riedmenys; g - remontuojant pirmutinį iešmą; h - remontuojant paskutinį iešmą dvikeliame ruože; i - darbų vieta tarp pirmutinio iešmo ir įleidžiamojo šviesoforo; k - darbų vieta tarp paskutinio iešmo ir ženklo "Stoties riba" dvikeliame ruože

10.2. Vietos, kuriose traukinių greitį reikia sumažinti, atitveriamos taip:

10.2.1. darbų vieta pagrindiniame kelyje, kur reikia mažinti traukinio greitį, atitveriamą greičio mažinimo signaliniais ženklais ir signaliniais ženklais "Pavojingos vietos pradžia" ir "Pavojingos vietos pabaiga" (11a) pav.);

10.2.2. jei atstumas nuo signalinio ženklo "Pavojingos vietos pradžia" ("Pavojingos vietos pabaiga") iki įleidžiamą šviesoforo (ženklų "Stoties riba") lygus **A** arba didesnis, tai greičio mažinimo ženklai statomi prie įleidžiamą šviesoforo (ženklų "Stoties riba"). Jei stoties pagrindiniuose keliuose yra maršruto šviesoforai, tai greičio mažinimo signalai statomi ne prie įleidžiamą šviesoforo, o prie maršruto šviesoforo, jeigu atstumas nuo jo iki ženklo "Pavojingos vietos pradžia" bus lygus **A** arba didesnis;

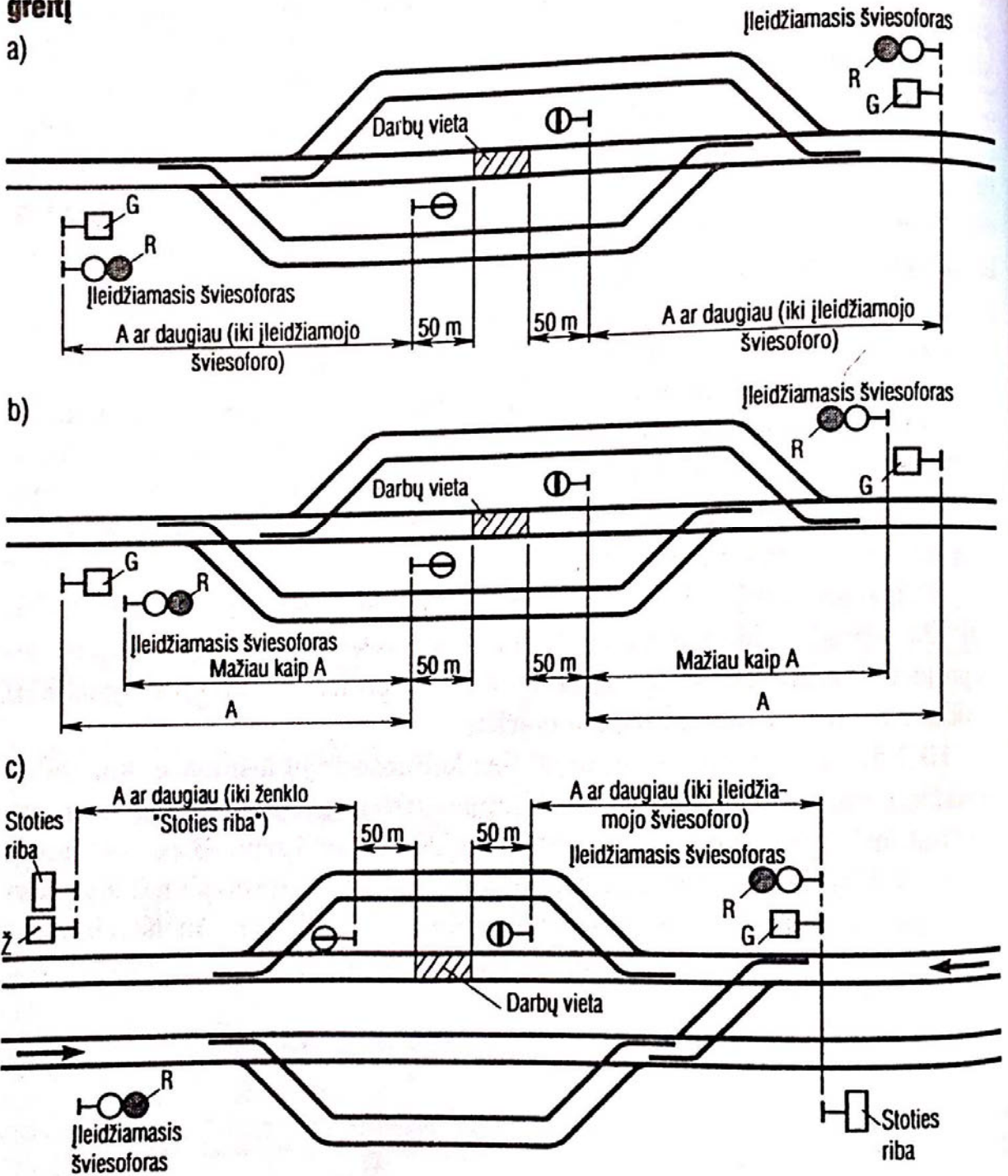
10.2.3. jei atstumas nuo signalinio ženklo "Pavojingos vietos pradžia" ("Pavojingos vietos pabaiga") iki įleidžiamą šviesoforo (ženklų "Stoties riba") mažesnis kaip **A**, tai greičio mažinimo signalinis ženklas statomas tarpstotyje, atstumu **A** nuo signalinio ženklo "Pavojingos vietos pradžia" ("Pavojingos vietos pabaiga");

10.2.4. jei greitį reikia mažinti važiuojant per iešmą, tai signaliniai ženklai "Pavojingos vietos pradžia" ir "Pavojingos vietos pabaiga" statomi tiesiajame ir šoniniame keliuose (11b) pav.), o greičio mažinimo signaliniai ženklai statomi 11 pav. nurodyta tvarka;

10.2.5. darbų vietos kituose stoties keliuose ir jų iešmuose, kur reikia sumažinti greitį, atitveriamos tik kilnojamaisiais greičio mažinimo signalais, statomais prie vedančių į darbų vietą iešmų smailių pradžios (11f) pav.).

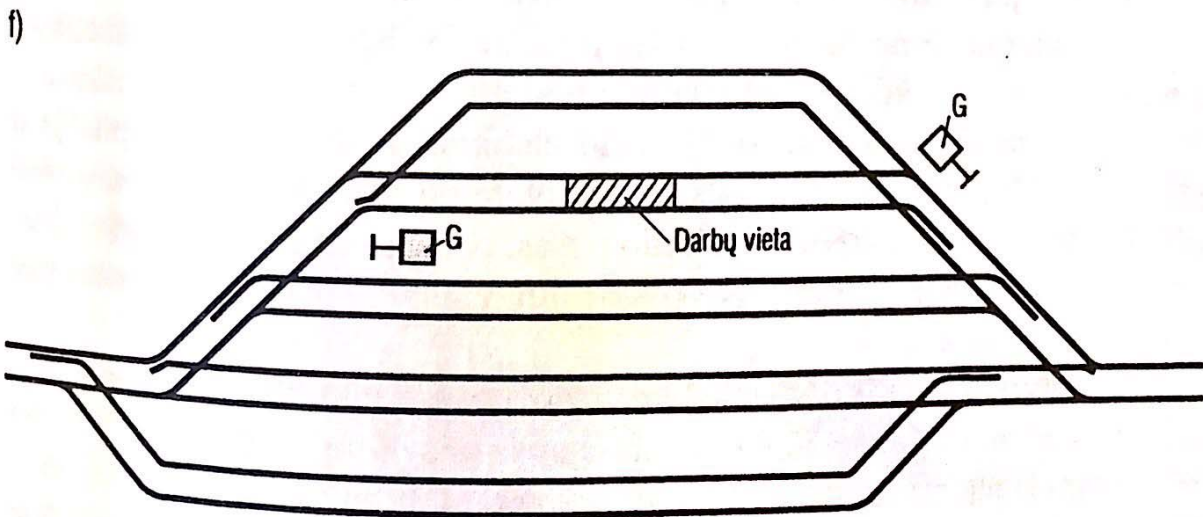
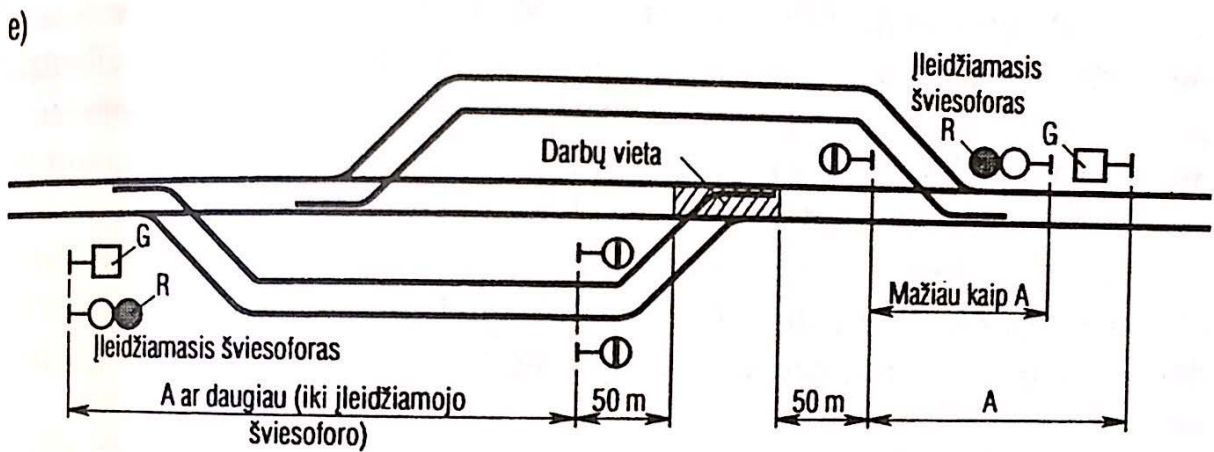
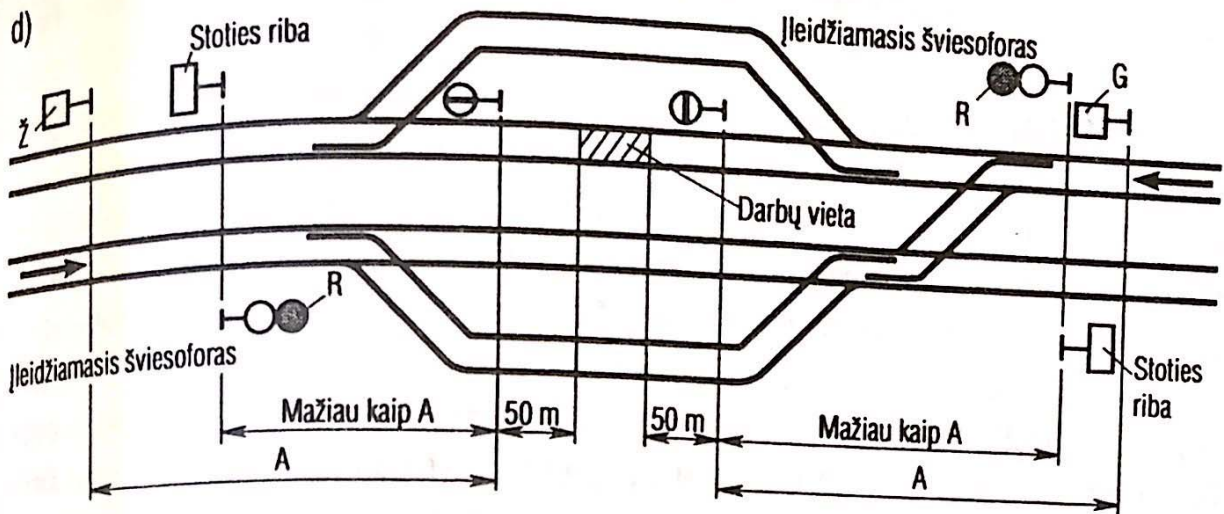
10.3. Kai darbai atliekami stoties ribose, švilptelėjimo signaliniai ženklai nenaudojami. Darbuotojų supažindinimo su traukinių ir manevrinių sąstatų eismu stotyse tvarką nustato LG administracija.

**11 pav. Stotyse atliekamų darbų atitvėrimo tvarka, kai reikia sumažinti traukinių greitį**



a - pagrindiniame kelyje, kai atstumas nuo signalinio ženklo "Pavojingos vietos pradžia" ("Pavojingos vietos pabaiga") iki leidžiamąjo šviesoforo didesnis arba lygus A; b - pagrindiniame kelyje, kai atstumas nuo signalinio ženklo "Pavojingos vietos pradžia" ("Pavojingos vietos pabaiga") iki leidžiamąjo šviesoforo mažesnis už A; c - pagrindiniame stoties kelyje, kai atstumas nuo signalinio ženklo "Pavojingos vietos pradžia" ("Pavojingos vietos pabaiga") iki ženklo "Stoties riba" didesnis arba lygus A;

(11 pav. tęsinys)



d - pagrindiniame stoties kelyje, kai atstumas nuo signalinio ženklo "Pavoingos vietos pradžia" ("Pavoingos vietos pabaiga") iki ženklo "Stoties riba" mažesnis už A; e - remontuojant iešmą; f - remontuojant kitus stoties kelius ir juose esančius iešmus.

## 11. NETIKĖTAI ATSIKADUSIŲ KLIŪČIŲ TRAUKINIŲ EISMUI ATITVĖRIMO TVARKA

11.1. Kilus pavojui žmonių gyvybei ar eismo saugumui, kiekvienas geležinkelio darbuotojas privalo rodyti traukiniui ir manevriniam sąstatui sustojimo signalą, imtis visų įmanomų priemonių traukinį sustabdyti, o, pastebėjęs sugedusius statinius ar įrenginius, pavojingus traukinių eismui, privalo pavojingą vietą atitverti ir imtis priemonių, kad sugedę įrenginiai būtų sutaisyti.

11.2. Kelio ir kelio statinių apeiviai, kelio darbininkai ir kiti geležinkelio darbuotojai, atliekantys kelio apžiūras ir turintys signalinius reikmenis bei prietaisus, tarpstotyje radę netikėtą kliūtį, trukdančią saugiam traukinių eismui (trūkusių bėgį, kelio išplovą, griūtį, sniegu užpustytą kelią ir t.t.), kai nėra reikalingų kilnojamųjų signalų, kliūties vietoje turi pastatyti sustojimo signalinį ženklą (dieną - raudoną vėliavėlę, naktį - raudonos šviesos žibintą). Po to bendrojo pavojaus signalu (vienas ilgas ir trys trumpi pučiamojo ragelio garsai), duodamu be perstojo, pakviesti kitą geležinkelio darbuotoją ar šiaip praeivį ir, atsižvelgdami į aplinkybes, elgtis taip:

11.2.1. kai tikrai žinoma, iš kurios pusės pirmiausia gali važiuoti traukinys, tai nuėję į tą pusę atstumą **B** (šios Instrukcijos 8.2 p.), turi padėti petardas; po to petardas turi padėti ir kitoje kliūties pusėje ir grįžti prie kliūties vietos;

11.2.2. jei traukinio atvykimo kryptis nežinoma, tai:

a) vienkeliame ruože petardas pirmiausia dėti atstumu **B** nuokalnės pusėje, o lygiame kelyje - blogiausio matomumo pusėje (kreivė, iškasa ir t.t.); po to petardas padėti tokiu pačiu atstumu ir kitoje kliūties pusėje ir grįžti prie kliūties vietos; jei sąlygos iš abiejų pusių vienodos, reikia stovėti prie kliūties vietos ir stebėti abi kelio puses. Išgirdus ar pastebėjus atvažiuojantį traukinį, bėgti jo link, rodyti sustojimo signalą ir padėti petardas toje vietoje, kur suspės;

b) dvikeliame ir daugiakeliame ruožuose, kai kliūtis yra viename kelyje, reikia eiti į tą pusę, iš kurios laukiamas taisyklingos krypties traukinys ir atstumu **B** padėti petardas, po to padėti petardas tokiu pačiu atstumu kitoje kliūties pusėje ir vėl grįžti prie kliūties vietos; kai kliūtis yra abiejuose (daugiakeliame ruože-visuose) keliuose, reikia likti kliūties vietoje;

11.2.3. einant nuo kliūties vietos dėti petardas, reikia be perstojo duoti ST 7.2 p. nurodytą "Bendrojo pavojaus" signalą, o kliūties vietoje palikti stabdomąjį signalinį ženklą (dieną-raudoną vėliavėlę, naktį - žibintą su raudonu žiburiu), pritvirtinus jį turimomis priemonėmis. Raudonas

žibinto žiburys turi būti nukreiptas į priešingą pusę tai, į kurią darbuotojas eina dėti petardas. Jei žibintas yra su raudonais žiburiais į dvi puses, tie žiburiai turi būti nukreipti į abi kelio puses.

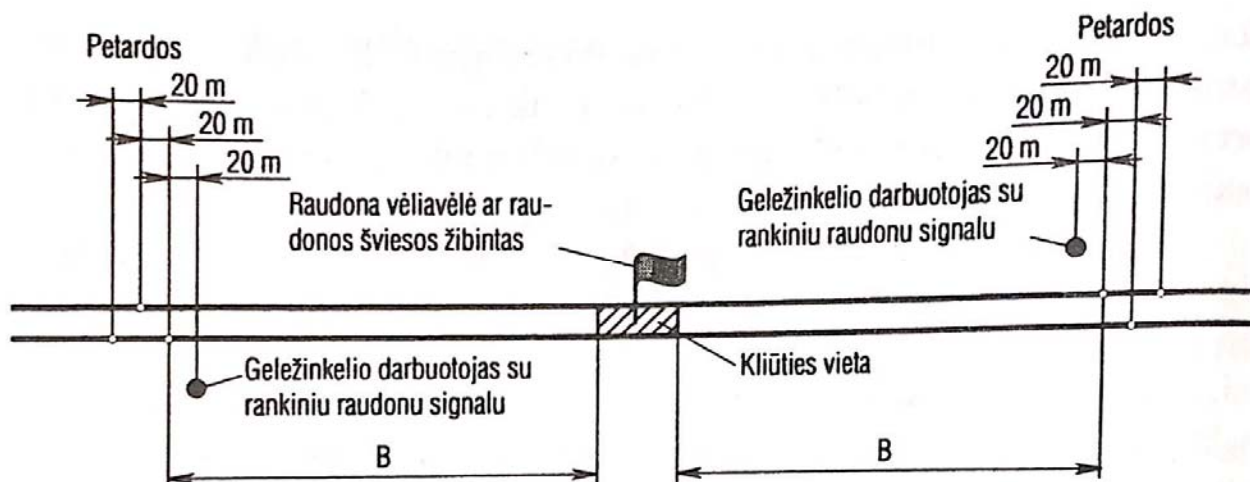
Jeigu kelio ir kelio statinių apeiviai, kelio darbininkai ir kiti geležinkelio darbuotojai, atliekantys kelio apžiūras ir turintys signalinius reikmenis bei prietaisus, eidami dėti petardų, išgirsta ar pamato atvažiuojantį traukinį, tai, bet koku būdu rodydamas sustojimo signalą (dieną-raudoną vėliavėlę, naktį-žibintą su raudonu žiburiu arba ST 4.2.1.4 p. nurodytą signalą sukant ratu prieš save dieną-išskleistą raudoną ar geltoną vėliavėlę, naktį - bet kurios spalvos žiburį), turi bėgti į atvažiuojančio traukinio pusę ir padėti petardas toje vietoje, kur suspės;

11.2.4. visais atvejais, kai kelio ir kelio statinių apeivis, kelio darbininkas arba kitas darbuotojas, atliekantis kelio apžiūras ir turintis signalinius reikmenis ir prietaisus, lieka kliūtis vietoje, jis privalo be perstojo duoti "Bendrojo pavojaus" signalą, klausyti ir stebėti, ar neatvažiuoja traukinys. Kai blogas matomumas ir kliūtis vieta yra iškasoje, jis gali pakilti šlaitu į jos viršų. Išgirdęs ar pamatęs traukinį, turi imti raudoną stabdomąjį signalinį ženklą ir bėgti į atvažiuojančio traukinio pusę, rodydamas sustojimo signalą; petardas padėti toje vietoje, kur suspės.

Kai dvikeliame ruože kliūtis yra abiejuose keliuose ir traukiniai tuo pačiu metu atvažiuoja iš abiejų pusių, pirmiausia reikia bėgti į tą pusę, iš kurios traukinys privažiuos greičiau;

11.2.5. jei, išgirdęs pavojaus signalą, ateis geležinkelio darbuotojas, turintis petardas ir rankinius signalinius ženklus, tai, suradęs kliūtis vietą, kelio apeivis, kelio darbininkas ar kitas darbuotojas, apžiūrintis kelią, kliūtis vietoje pastato raudoną stabdomąjį signalinį ženklą ir su atvykusiu darbuotoju atitveria kliūtį iš abiejų pusių atstumu **B** padėdami petardas (12 pav.) ir lieka prie jų laukti traukinio;

11.2.6. jei, išgirdęs pavojaus signalą, ateis geležinkelio darbuotojas, neturintis petardų ir rankinių signalinių ženklų, tai, pastatęs raudoną stabdomąjį signalinį ženklą kliūtis vietoje, apeivis, kelio darbininkas arba kitas darbuotojas, atliekantis kelio apžiūrą, padavęs atvykusiam tris petardas, o dienos metu - ir geltoną vėliavėlę (raudona lieka kliūtis vietoje), paaiškina petardų išdėliojimo tvarką bei sustojimo signalo davimo būdą ir abu darbuotojai atstumu **B** kliūtis vietą iš abiejų pusių atitvėrę petardomis, lieka prie jų laukti traukinio;



**12 pav. Netikėtai atsiradusios kliūties traukinių eismui atitvėrimo tvarka**

11.2.7. jei, išgirdęs pavojaus signalą, ateis antras geležinkelio darbuotojas ar asmuo, nedirbantis transporte, tai jį būtina pasiųsti pas artimiausią kelio brigadininką ar kelio meistrą. Kai tarpstotyje yra ryšys (telefono, radijo), tai pagal galimybes reikia juo pasinaudoti ir pranešti apie tai eismo tvarkdariusiui, GSB, kelio brigadininkui ar kelio meistrui;

11.2.8. sustabdžius artėjantį traukinį, apie kliūtį pranešama mašinistui. Kliūties vietą mašinistas turi apžiūrėti ir, jei pro ją traukinys gali pravažiuoti, leidžiama važiuoti 5 km/h greičiu (kai nėra kelio brigadininko, pravažiavimo galimybes nustato pats mašinistas);

11.2.9. jei traukinys sustabdytas prie įtrūkusio bėgio, kuriuo, kelio brigadininko, o kai jo nėra - mašinisto nuomone, traukinys gali važiuoti, tai praleisti galima tik vieną traukinį. Per įtrūkusį ant tilto ar tunelyje bėgį važiuoti traukiniams visais atvejais draudžiama;

11.2.10. jei ilgabėgis yra pertrūkęs ir besandūriame kelyje susidaręs tarpas neviršija 25 mm, tai, kol defektinė vieta bus išpjauta, ilgabėgio galus leidžiama sujungti tvarslėmis, suspaustomis veržtuvais (Infrastruktūros valdybos Kelių skyriaus patvirtinto tipo). Šiuo atveju per lūžusį ilgabėgį traukiniai gali važiuoti ne didesniu kaip 25 km/h greičiu. Tokią sandūrą turi stebėti specialiai paskirtas darbuotojas.

11.3. Jei dvikeliame ar daugiakeliame ruože kliūtis yra viename kelyje, reikia sustabdyti traukinį, važiuojantį gretimumu keliu ir pranešti mašinistui apie kliūtį, nurodyti kelią ir kilometrą.

Šio traukinio mašinistas turi sustabdyti priešais atvažiuojantį traukinį ir jo mašinistą įspėti apie kliūtį. Be to, apie trūkusį bėgį ar kitą eismo kliūtį

kelyje jis privalo pranešti ir artimiausios stoties GSB ar eismo tvarkdariusi. Kai yra radijo ryšys, apie kliūtį mašinistas tuoj pat privalo pranešti artimiausios stoties GSB arba eismo tvarkdariusi, taip pat priešais atvažiuojančio traukinio mašinistui.

11.4. Kai pervažoje atsiranda gedimas, keliantis grėsmę eismo saugumui, taip pat kai pervažą užverčiama nukritusiu kroviniu arba ją užtveria sustojusi autotransporto priemonė, pervažos budėtojas elgiasi vadovaudamasis [2.11] nuorodos ir vietinės instrukcijos reikalavimais.

11.5. Kelio ir kelio statinių apeiviai, radę kliūtį ant tilto, tunelyje ar griūties ruože, kai kyla pavojus traukinių eismo saugumui, elgiasi taip:

a) jei ant tilto, tunelyje ar griūties ruože yra įrengti atitveriamieji šviesoforai, tai apeivis tuoj pat įjungia atitveriamuosius šviesoforus, o jei pamato artėjantį traukinį, bėga jo pasitikti, rodydamas sustojimo signalą ir, kur suspėja, sudėlioja petardas;

b) jei ant tilto, tunelyje ar griūties ruože nėra atitveriamųjų šviesoforų, tai kelio apeivis vadovaujasi šios Instrukcijos 11.2 ir 11.3 p. reikalavimais ir naudojami sukarintos apsaugos, kurią skiria kiekvienam objektui geležinkelio valdytojas, pagalba.

Atitveriant kliūtis vietą ant tilto, tunelyje, kliūtis vieta laikomas visas tiltas ar tunelis.

11.6. Pervažų budėtojai, kelio ir kelio statinių apeiviai, kelio darbininkai budėjimo metu turi turėti signalinius reikmenis ir prietaisus, kurių sąrašas yra šios Instrukcijos 17 priede.

11.7. Kelių ir kelio statinių apeivis, pervažos budėtojas ar bet kuris kitas geležinkelio darbuotojas, pastebėjęs pavojingą traukinio gedimą (nesisuka ratai, ratai dėl iščiuožų labai bilda, gaisras, rūksta ašidėžės, iš traukinio iškrito žmogus ar kroviny, netinkamai padėtas kroviny, galintis sukelti avarinę situaciją ir kt.), turi imtis priemonių traukinį sustabdyti.

Geležinkelio ruožas, bėgiai ir iešmai, kuriais pravažiavimo traukinys, turintis aširatį su didesne kaip 2 mm iščiuoža, turi būti apžiūrėti. Traukinių eismo tuo ruožu ir ruožo apžiūros tvarka:

11.7.1. kelyje nutraukiamas traukinių eismas iki apžiūros pabaigos tais atvejais, kai:

- a) kelio bėgiai ir iešmai yra R43 tipo;
- b) bėgiai R50 tipo ar sunkesni, bet kuriais jau gabentas viršnormatyvinis krovinių kiekis;
- c) oro temperatūra minus 10 °C ar žemesnė ir kai R50 arba UIC60 tipo bėgiais pravažiuoja aširatis su 3 mm ar didesne iščiuoža;

d) oro temperatūra minus 10 °C ar žemesnė ir kai R65 tipo bėgiais pravažiuoja aširatis su 4 mm ar didesne iščiuoža;

e) oro temperatūra aukštesnė kaip minus 10° C ir kai R50 arba UIC60 tipo bėgiais pravažiuoja aširatis su 4 mm ar didesne iščiuoža, arba 5 mm ar didesne iščiuoža R65 tipo bėgiais;

11.7.2. kitais atvejais iki kelio apžiūros pabaigos nustatomas 40 km/h greitis. Radus iščiuožos sugadintus bėgius ir iešmus, traukinių važiavimo tvarką iki jų pakeitimo nustato apžiūrą atlikęs darbuotojas, jei jo pareigos ne žemesnės kaip kelio brigadininko.

## 12. ĮSPĖJAMŪJŲ LAPELIŲ IŠDAVIMO TVARKA

12.1. *“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 krovniais, 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...” (TNN 18.5.2 p.).*

12.2. Į mašinisto įspėjamąjį lapelį (toliau - įspėjamąjį lapelį) įrašomi įspėjimai, pagal trukmę (laiką arba išdavimo priežastį) skirstomi į :

a) neterminuotus - galiojančius nuo nurodyto laiko iki atšaukimo, kai darbų vadovas negali tiksliai nustatyti kada bus užbaigti darbai;

b) terminuotus - galiojančius darbų vadovo nurodytą konkretų laiką;

c) tikslinius - išduodamus tam tikrų traukinių, kurie negali važiuoti nustatytu greičiu (sąstate yra vagonų su pavojingaisiais, negabaritiniais ar kt. krovniais) arba turi sustoti grafike nenumatytose vietose, mašinistams.

12.3. Reikalavimus išduoti įspėjamuosius lapelius (toliau šiame skyriuje - reikalavimus) dėl iš anksto numatytų darbų pateikia:

a) kelio meistrai - visam darbų atlikimo laikui, tačiau ne ilgesniam kaip 1 para;

b) kelių ruožų viršininkai - visam darbų atlikimo laikui, tačiau ne ilgesniam kaip 5 paros;

c) Infrastruktūros valdybos viršininkas - ne ilgesniam kaip 10 parų laikotarpiui.

LG valdytojo įsakymu gali būti leista įspėjamuosius lapelius išduoti ilgesniam laikui. Tokiu atveju, LG valdytojo įsakyme nurodomi darbuotojai, kuriems po to, kai numatyti darbai atlikti ir traukiniams leidžiama važiuoti nustatytu greičiu, pavedama atšaukti įspėjimą dėl greičio apribojimo ir nutraukti įspėjamųjų lapelių išdavimą.

12.4. Tikrinant kelius kelmačiais ir defektoskopiniais vagonais ir aptikus vietą, keliančią grėsmę saugiam traukinių eismui, reikalavimą išduoti įspėjamuosius lapelius gali pateikti šių vagonų viršininkai arba jų pavaduotojai.

Tais atvejais, kai reikalavimą pateikti vietoje nėra galimybių, traukinių eismo saugumui užtikrinti (atitverti pavojingą vietą, organizuoti pažeidimo šalinimą) iš kelmačio ar defektoskopinio vagono išlaipinamas kelių ruožo darbuotojas, o reikalavimas išduoti įspėjamuosius lapelius ar nutraukti tarpstotyje traukinių eismą pateikiamas atvykus į stotį, ribojančią tarpstotį.

12.5. Kelio meistrai pateikia reikalavimus išduoti įspėjamuosius lapelius šiais atvejais:

a) kai esant blogam matomumui dirba kelio darbininkai, naudodami lengvuosius riedmenis;

b) kai kelio vagonėliais vežami sunkūs kroviniai;

c) kai dvikeliame ir daugiakeliame tarpstotyje medžiagos iškraunamos į tarpukelę arba kai per kelią, kuriuo važiuoja traukiniai, pakraunami ar iškraunami kroviniai iš traukinio, stovinčio gretimame kelyje ir kitais atvejais, kai yra grėsmė darbo ir eismo saugumui.

Be to, KM turi pateikti reikalavimą dėl iš anksto numatytų darbų, kuriems vadovauti turi teisę brigadininkas. Tokių darbų sąrašas pateikiamas 3 lentelėje (žr. 6.7 p.).

12.6. Kai atliekami kelio ir statinių, keliančių grėsmę saugiam traukinių eismui, nenumatyti remonto darbai ir vieta, kurioje jie vyksta, būtina atitverti stabdomaisiais signaliniais ženklais (vieninio defektinio bėgio, tvarslių, iešmo smailių, protarpio įtaisų, iešmo kryžmių pakeitimas, kelio iškylių išlyginimas ir pan.) arba greičio mažinimo (pristabdomaisiais) signaliniais ženklais reikalavimus pateikia KM (jeigu jo nėra - kelio brigadininkas) kuris vėliau praneša apie pateiktą reikalavimą kelių ruožo viršininkui.

Statybos, montavimo ir remonto darbų įmonėms ir padaliniais leidimą atlikti darbus kelyje, kai pažeidžiamas kelio ir statinių vientisumas bei gabaritas, duoda kelių ruožo viršininkas, kuris pats ar per įgaliotą darbuotoją pateikia reikalavimą išduoti įspėjamuosius lapelius.

12.7. Reikalavimai išduoti įspėjamuosius lapelius pateikiami raštu, faksu, telegrama arba telefonograma ir adresuojami:

- a) stotims, išduodančioms įspėjamuosius lapelius (šių stočių sąrašą tvirtina LG valdytojas);
- b) stotims, ribojančioms tarpstotį, kuriame galioja įspėjimas (dėl greičio apribojimo ar kt.);
- c) ruožų, kuriuose įrengta eismo valdymo centralizacija, eismo tvarkdarius.

Reikalavimų išduoti įspėjamuosius lapelius formos pateiktos 8 priede.

Raštiškas reikalavimas, pateiktas vienai iš aukščiau išvardytų stočių, turi būti patvirtintas ją pateikusio asmens parašu. Adresuojamoje kitoms stotims telegramoje ar telefonogramoje nurodomos darbuotojo, pasirašiusio raštu pateiktą tam tikrai stotiai reikalavimą, pareigos ir pavardė.

Jeigu reikalavimą pateikia kelių ruožo viršininkas arba kitas vadovaujantis darbuotojas, jo kopija siunčiama darbų vadovui.

12.8. Reikalavimų dėl numatytų darbų telegramų (telefonogramų) išsiuntimo laikas turi būti paskaičiuotas taip, kad įspėjamuosius lapelius išduodančios stoties budėtojas gautų jas ne vėliau kaip prieš tris valandas iki įspėjimo įsigaliojimo pradžios, o tose linijose, kur traukiniai važiuoja daugiau kaip tris valandas be pertraukos - ne vėliau, negu nustatyta LG valdytojo.

Reikalavimų, telegramų ar telefonogramų išduoti įspėjamuosius lapelius pateikimo tvarką, užtikrinančią, kad jos būtų laiku pristatytos numaty

tiems adresatams, nustato LG valdytojas (žr. LG generalinio direktoriaus 1997 m. kovo mėn. 27 d. įsakymą Nr.74).

12.9. Jei nenumatytiems darbams atlikti reikalavimas išduoti įspėjamuosius lapelius pateikiamas raštu arba telefonograma tarpstotį, kuriame galios įspėjimas, ribojančios stoties GSB, tai jis nedelsdamas šio reikalavimo turinį turi perduoti gretimos stoties budėtojui ir eismo tvarkdariui. Gavęs GSB pranešimą, eismo tvarkdarys skelbia tarpstotį ribojančioms ir įspėjamuosius lapelius išduodančioms stotims registruojamąjį įsakymą išduoti traukinių mašinistams įspėjamuosius lapelius.

Pranešimą apie kliūtį kelyje eismo tvarkdarys gali perduoti traukinių mašinistams radijo ryšiu, nstabdant traukinių ir neįteikiant įspėjamųjų lapelių, tvarkdario registruojamu įsakymu.

Ruožuose, kuriuose įrengta eismo valdymo centralizacija, reikalavimai turi būti pateikiami eismo tvarkdariui, kuris turi organizuoti įspėjamųjų lapelių išdavimą.

12.10. Reikalavimuose išduoti įspėjamuosius lapelius turi būti nurodyta:

- a) tiksli įspėjimo taikymo vieta, (tarpstotis, kilometras ir kelio numeris, kryptis);
- b) priemonės saugiam traukinių eismui užtikrinti;
- c) įspėjimo galiojimo pradžia ir trukmė.

12.11. Susiklosčius nenumatytoms aplinkybėms, keliančioms grėsmę saugiam traukinių eismui, reikalavimas perduodamas tiesiogiai tarpstotį ribojančių stočių (arba vienos iš jų) GSB.

Tarpstotį ribojančios stoties GSB, remdamasis gautu reikalavimu ar gretimos stoties GSB pranešimu, pirmiausia turi radijo ryšiu pranešti pavojingos vietos kryptimi tarpstotyje važiuojančių traukinių mašinistams pavojingos vietos kilometrą, kokių atsargumo priemonių reikia imtis, įsitikinti, ar pranešimas gerai suprastas, ir pranešti apie tai eismo tvarkdariui. Jeigu šios krypties traukinys jau važiuoja priešstočio ruožu arba stoties keliu, GSB turi sustabdyti jį prie išleidžiamojo (maršruto) šviesoforo, radijo ryšiu įspėdamas mašinistą ir įteikti įspėjamąjį lapelį. Gavęs GSB pranešimą, eismo tvarkdarys elgiasi kaip tai nustatyta 12.9 p.

Nutrūkus tvarkdario ryšiui, ribojančios tarpstotį stoties GSB turi išduoti įspėjamuosius lapelius visų traukinių, važiuojančių pavojingos vietos kryptimi, mašinistams. Tvarkdario ryšį sutaisius, vadovautis eismo tvarkdario nurodymais.

12.12. Nenumatytų, grėsmę saugiam traukinių eismui keliančių kelio,

statinių ir įrenginių gedimų šalinimo darbai, naudojant drezinas, kelio vagonėlius, elektros stotis ir kitokius kilnojamuosius įrengimus, turi būti atliekami nedelsiant, atitvėrus nustatytais signalais darbo vietą. Jeigu apie atliekamus darbus būtina įspėti traukinių mašinistus, reikalavimas išduoti įspėjamuosius lapelius įforminamas nustatyta tvarka.

12.13. Darbų vadovui **draudžiama** pradėti darbus, o atsakingam už saugų jų atlikimą leisti juos pradėti, kol negautas pranešimas, kad reikalavimas išduoti įspėjamuosius lapelius gautas ir kad jie išduodami.

Reikalavimo išduoti įspėjamuosius lapelius gavimo faktą patvirtina:

- a) kopija telegramos (telefonogramos), pasirašytos telegrafo darbuotojo, priėmusio perduoti šią telegramą (telefonogramą) tam tikrais adresais, arba, jeigu telegrafo nėra, kopija telefonogramos, pasirašytos GSB, kurios tekste nurodytas jos perdavimo laikas, adresai ir ją priėmusių darbuotojų pareigos ir pavardės;
- b) GSB arba kito darbuotojo įrašas E-19 formos Įspėjimų knygoje, kurį pasirašo GSB.

12.14. **Neterminuoti** įspėjimai, traukinių mašinistams įteikiami tol, kol negautas pranešimas, kad įspėjimas atšauktas.

Neterminuoti įspėjimai, pašalinus priežastis, nedelsiant atšaukiami, išsiunčiant telegramas (telefonogramas) tais pačiais adresais, kuriais buvo paduotas reikalavimas išduoti įspėjamuosius lapelius.

Neterminuotą įspėjimą turi teisę atšaukti tiksliai tas darbuotojas, kuris jį įteisino (arba einantis jo pareigas) arba tiesioginis jo viršininkas.

Įteisinantys įspėjimą pareigūnai gali įgalioti jiems pavaldžių ruožų vadovus po to, kai darbai atlikti, nutraukti įspėjamųjų lapelių išdavimą arba leisti traukiniams važiuoti didesniu, negu įspėjamuosiuose lapeliuose nurodyta, greičiu. Apie tokį įgaliojimą turi būti nurodyta reikalavime išduoti įspėjamuosius lapelius.

Įspėjamuosius lapelius, išduotus pagal Infrastruktūros ir teisės direktoriaus, Infrastruktūros valdybos viršininko, Kelių skyriaus viršininko, Eismo saugumo tarnybos darbuotojų ar kelmačių ir defektoskopinių vagonų viršininkų reikalavimus, atšaukia kelių ruožo viršininkas arba jo pavaduotojas.

Įspėjimas gali būti atšaukiamas raštiškai arba asmeniui, kuris jį atšaukia, padarius atitinkamą įrašą stoties, kurioje įspėjamieji lapeliai išduodami Įspėjimų knygoje, nurodant mėnesį, dieną, atšaukimo laiką ir važiavimo sąlygas bei tuojau pat perduodant šio įrašo tekstą telegrama (telefonograma) nustatytais adresais.

Pranešimą apie įspėjimo atšaukimą GSB įrašo į Įspėjimų knygą ties anksčiau padarytu įrašu, nurodydamas, kas ir kada (data, valanda ir minutės) įsakė atšaukti. Atšaukto įspėjimo, taip pat ir tų, kurių galiojimo laikas pasibaigęs, tekstai perbraukiami.

12.15. **Terminuoti įspėjimai** traukinių mašinistams išduodami tik nurodytu laiku. Reikalavimas jiems atšaukti nepateikiamas ir jie nebeišduodami, jeigu darbų vadovas nepraneša, kad jų galiojimo laikas pratęstas.

Kai darbų vadovas dėl kokių nors priežasčių negali užbaigti darbų reikalavime nurodytu laiku, jis privalo įspėjimo galiojimo laikui nepasibaigus prie pastatytų kilnojamųjų greičio sumažinimo signalinių ženklų pasiųsti signalininkus ir pranešti tarpstotį ribojančių stočių GSB, kad įspėjimo galiojimo laikas pratęsiamas, bei nurodyti naują darbų užbaigimo terminą. Gavęs tokį reikalavimą, GSB privalo vadovautis šių Taisyklių 12.11 p.

12.16. LG valdytojo įsakymai dėl įspėjamųjų lapelių išdavimo adresuojami atitinkamų padalinių viršininkams ir su jais nedelsiant pasirašytinai turi būti supažindinami eismo tvarkdariai, mašinistai instruktoriai, traukinių mašinistai, GSB, KM ir brigadininkai bei kt. darbuotojai, kurių darbas susijęs su traukinių eismu šiuose ruožuose.

Šie įsakymai turi būti iškabinami stoties ir lokomotyvų depo budėtojams skirtose patalpose, taip pat įklijuojami į Įspėjimų knygą, o jų išrašai įteikiami traukinių lokomotyvų mašinistams.

Depų viršininkai, gavę įsakymą, privalo per tris paras pranešti stočių, kuriose išduodami įspėjamieji lapeliai, viršininkams, kad lokomotyvų brigados su LG valdytojo įsakymu supažindintos, po to, kai tai padaryta, įspėjamieji lapeliai traukinių mašinistams nebeišduodami. Per tą patį laiką kelių ruožo darbuotojai kilnojamuosius signalinius ženklus turi pakeisti nuolatiniais greičio mažinimo skrituliais ir nuolatiniais ženklais "Pavojingos vietos pradžia" ir "Pavojingos vietos pabaiga".

Neatsižvelgiant į tai, ar įspėjamieji lapeliai išduoti ir kelyje yra signaliniai ženklai, ar jų nėra, liūčių metu važiuojant per pavojingas vietas, nurodytas TNN tam tikrų punktų taikymo nuorodų 5 priedo 3 lentelėje, lokomotyvų brigados turi važiuoti itin atidžiai ir prireikus mažinti greitį.

12.17. Lokomotyvų, elektrinių ir dyzelinių traukinių, motorvežių ir kitų traukinio teisėmis važiuojančių savaeigių mašinų mašinistai, motodrezinų vairuotojai (toliau - traukinių mašinistai) važiuodami turi vadovautis įspėjamųjų lapelių nuorodomis ir atidžiai stebėti kelyje pastatytus kilnojamuosius signalinius ženklus.

Traukinio mašinistas, važiuodamas per darbo vietą, įspėjamajame lapelyje nurodytu laiku, turi laikytis įspėjamajame lapelyje nurodyto greičio, neatsižvelgdamas ar yra atitveriamieji signaliniai ženklai, ar ne.

Jeigu atitveriamųjų signalų nėra, traukinio mašinistas turi pranešti apie tai eismo tvarkdariui arba stoties, ribojančios tarpstotį, budėtojui, kad šie imtųsi priemonių šiam pažeidimui pašalinti.

Pravažiuojant darbo vietą anksčiau ar vėliau įspėjamajame lapelyje nurodyto laiko, jeigu nėra greičio apribojimo ženklų arba ženklo sustoti, traukinio greitis neturi būti mažinamas.

Registruojamasis eismo tvarkdario įsakymas apie anksčiau, negu įspėjamajame lapelyje buvo nurodyta, užbaigtus darbus arba leidimą važiuoti didesniu, negu jame nurodyta greičiu, lokomotyvo mašinistui gali būti perduotas radijo ryšiu. Jeigu radijo ryšio nėra, tvarkdario įsakymą dėl įspėjimo atšaukimo mašinistui gali perduoti artimiausios stoties, kurioje traukinys bus sustabdytas, GSB.

12.18. Gavęs bet kokio asmens pranešimą apie tarpstotyje pastebėtus kelio, kontaktinio tinklo, statinių arba įrenginių gedimus, GSB turi tai įrašyti į Apžiūros žurnalą ir nedelsdamas pranešti eismo tvarkdariui, gretimos stoties budėtojui ir įrenginius aptarnaujantiems darbuotojams (KM, signalizacijos bei kontaktinio tinklo elektromechanikams ir kt.).

Jeigu panašių gedimų pastebi tarpstočiu važiuojančio traukinio mašinistas, jis turi sumažinti greitį, prireikus - ir sustabdyti traukinį, radijo ryšiu pranešti apie tai paskui šį traukinį važiuojančių traukinių mašinistams, artimiausios stoties budėtojui arba eismo tvarkdariui, nurodyti gedimo pobūdį ir vietą (kilometrą).

Jeigu GSB gavo mašinisto ar kito asmens pranešimą apie kliūtis, trukdančias normaliam traukinių eismui, jis turi užtikrinti kad šis pranešimas būtų perduotas tarpstočiu važiuojančių traukinių mašinistams; jeigu dėl pranešime nurodytų kliūčių traukinių eismas neįmanomas - uždrausti traukiniams važiuoti, kol nebus gautas pranešimas, kad kliūtys pašalintos. Nelaukdamas įsakymo nutraukti traukinių eismą tarpstotyje (tarpstočio keliu), GSB turi duoti nurodymą gretimos stoties budėtojui neišleisti į tarpstotį kitų traukinių. Tarpstotyje esančių traukinių mašinistai, atsižvelgdami į gautus pranešimus, turi būti budrūs ir per pavojingą vietą važiuoti ypač atsargiai, prireikus sumažinti greitį ir būti pasirengę sustabdyti traukinį arba sustabdyti jį, o važiuoti toliau tik tada, kai gaus pranešimą, jog kliūtys pašalintos.

Pirmas traukinys į tarpstotį, iš kurio gautas pranešimas, jog yra kliūčių

saugiam traukinių eismui, gali būti išleistas tik lydimas KM arba, jeigu jo nėra, kelio brigadininko, tais atvejais, kai yra kontaktinio tinklo gedimų, - kontaktinio tinklo elektromonterio.

Jeigu tarpstotyje yra KM arba brigadininkas ir žinoma jų buvimo vieta, traukinio mašinistui išduodamas įspėjamasis lapelis, kuriame nurodoma sustoti ir paimti šiuos darbuotojus, kad jie palydėtų traukinį iki pavojingos vietos.

Įspėjamajame lapelyje nurodoma sustoti prieš gedimo vietą esančiame kilometre ir toliau važiuoti pagal lydinčio traukinį arba gedimo vietoje esančio darbuotojo nurodymus.

Traukinį lydintis darbuotojas nustato kitų traukinių važiavimo per pavojingą vietą tvarką, prireikus nustatyta tvarka pateikia reikalavimą įspėjamiesiems lapeliams išduoti.

### **13. AUTODREZINŲ, MOTORVEŽIŲ, KELIO VAGONĖLIŲ IR KITŲ TECHNINĖS PASKIRTIES RIEDMENŲ NAUDOJIMO TVARKA IR JŲ ATITVĖRIMAS SIGNALINIAIS ŽENKLAIS**

13.1. Autodrezinų, motorvežių (sunkiųjų riedmenų), motodrezinų, kelio vagonėlių ir kitų techninės paskirties lengvųjų riedmenų eismas vyksta vadovaujantis [2.1], [2.5], [2.6], [2.16] nuorodų ir šios Instrukcijos reikalavimais. Transporto motodrezinų TD-5 eismo tvarka nurodyta šios Instrukcijos 18 priede.

Motodrezinos, kelio vagonėliai, nukeliamieji portaliniai kranai, PKB (rus. ПКБ) tipo kelio vežimėliai įrankiams ir medžiagoms vežti nedideliais atstumais (toliau - vežimėliai PKB), kelmačiai ir defektoskopiniai vežimėliai, vežimėliai matuojantys banginį bėgių nusidėvėjimą, moderonai, vienbėgiai vežimėliai bėgiams vežti ir kiti stumiami mechanizmai, kuriuos lengvai galima nukelti nuo bėgių, sudaro lengvųjų riedmenų grupę. Šie riedmenys tarpstotyje privalo turėti:

a) vienkeliame ruože, taip pat dvikeliame ruože, kai važiuojama netaisyklinguoju keliu, dieną - stačiakampį skydą, nudažytą iš abiejų pusių raudona spalva (19 priedas) arba išvyniotą ir pritvirtintą prie smaigo raudoną vėliavėlę; naktį - žibintą, pakabintą ant smaigo, į priekį ir atgal šviečiantį raudona šviesa;

b) dvikeliuose ruožuose, važiuojantys taisyklinguoju keliu, dieną - stačiakampį skydą, kurio priekinė pusė yra baltos spalvos, o kita pusė - raudonos spalvos (19 priedas); naktį - žibintą, pakabintą ant smaigo, į priekį šviečiantį balta, o atgal - raudona šviesa.

Kelio vagonėliai, nukeliamieji portaliniai kranai, vežimėliai PKB tarpstotyje turi būti dar atitverti iš abiejų pusių atstumu **B** (žr. 1 pav.) raudonais kilnojamaisiais arba rankiniais signaliniais ženklais, kurie turi būti pernešami keičiantis šių mechanizmų vietai. Dirbant su šiais riedmenimis ir mechanizmais (kelio vagonėliais, nukeliamaisiais portaliniais kranais, vežimėliais PKB) esant blogam matomumui (kai matomumas mažesnis kaip 1000 m į abi puses), taip pat vežant jais sunkius krovinius (kryžmes, bėgius, daugiau kaip du pabėgius ir t.t.) traukiniams turi būti išduodami įspėjamieji lapeliai. Paraiškos juos išduoti pateikiamos pagal formą K-53.

Dirbantys tarpstotyje defektoskopiniai ir kelmačiai vežimėliai, vežimėliai banginiam bėgių nusidėvėjimui matuoti, atitveriami sustojimo signaliniais ženklais, pastatytais ant vežimėlių. Blogo matomumo ruožuose (mažiau kaip 1000 m į abi puses), kurių sąrašą nustato LK, vežimėliai atitveriami sustojimo signaliniais ženklais taip kaip ir kelio vagonėliai, be to, traukiniams išduodami įspėjamieji lapeliai.

Dviejų ratų vienbėgiai vežimėliai, vienašiai vežimėliai bėgiams vežti ir kiti panašūs į juos lengvieji riedmenys ir mechanizmai, dirbantys tarpstotyje, atitveriami pritvirtintais ant jų stabdomaisiais signaliniais ženklais. Blogo matomumo ruožuose ir vežant sunkius krovinius (bėgius, daugiau kaip du pabėgius ir t.t.), šie lengvieji riedmenys atitveriami stabdomaisiais signaliniais ženklais ir traukiniams išduodami įspėjamieji lapeliai.

Kelio vagonėliai, kiti lengvieji riedmenys ir mechanizmai (nukeliamieji portaliniai kranai, vežimėliai PKB, kelmačiai ir defektoskopiniai vežimėliai, banginio bėgių nusidėvėjimo matavimo vežimėliai, moderonai, vienbėgiai vežimėliai bėgiams vežti ir kiti panašūs lengvieji riedmenys), su kuriais dirbama stotyje, dieną turi turėti iš abiejų pusių raudona spalva nudažytą skydą arba išvyniotą raudoną vėliavėlę, pritvirtintą prie smaigo, naktį - prie smaigo pritvirtintą žibintą, kuris iš abiejų pusių šviečia raudona šviesa. Be to, šie mechanizmai turi būti atitverti iš abiejų pusių ne mažesniu kaip 50 m atstumu raudonais kilnojamaisiais arba rankiniais signaliniais ženklais, kurie, važiuojant vagonėliui ar kitam mechanizmui, taip pat perkeliama.

Dirbti stotyje su kelio vagonėliu, kelmačiu ar defektoskopiniu vežimėliu, banginio bėgių nusidėvėjimo matavimo vežimėliu ir kitais lengvaisiais riedmenimis bei mechanizmais galima tik gavus GSB leidimą ir kai darbų vadovas padaro įrašą Ažiūros žurnale. Darbui su šiais lengvaisiais riedmenimis ir mechanizmais Kauno stoties XIII ir XIV pagrindiniuose keliuose nuo 38 km 2 pk iki 38 km 6 pk (tiltas) ir Kauno stoties tunelyje nustatyta tvarka turi būti skiriama eismo pertrauka.

Jei dvikeliame ar daugiakeliame ruože gretimu keliu važiuos priešpriešinis traukinys, tai raudonas signalinis ženklas, atitveriantis vežimėlį arba kitą lengvąjį mechanizmą iš priekio, kol pravažiuos traukinys, nuimamas.

13.2. Su kelio vagonėliais, nukeliamaisiais portaliniais kranais, vežimėliais PKB ir kitais lengvaisiais riedmenimis bei mechanizmais (dviejų ratų vienabėgiais, vienašiais, kelmačiais ir defektoskopiniais vežimėliais, banginio bėgių nusidėvėjimo matavimo vežimėliais ir kt.) dirbama be dokumentų, suteikiančių teisę užimti tarpstotį. Šiems darbams vadovauja kelių brigadininkas. Dirbantiems su dviejų ratų vienabėgiais ir vienašiais vežimėliais vadovauti gali ir IV kategorijos kelio darbininkas.

Dirbti su šiais lengvaisiais riedmenimis ir mechanizmais Palemono – Rokų (nuo 7 km 2 pk iki 8 km 7 pk), Gaižiūnų – Jonavos (nuo 95 km 5 pk iki 95 km 9 pk), Tytuvėnų – Viduklės (nuo 51 km 5 pk iki 52 km 1 pk) ir Pagėgių – valstybės siena tarpstočiuose būtina nustatyta tvarka gauti leidimą užimti tarpstotį traukinio teisėmis (forma E-22).

13.3. Kelio vagonėliai ir kiti lengvieji riedmenys bei mechanizmai neturi trukdyti traukinių, važiuojančių pagal tvarkaraštį, eismo. Dėl to:

a) vyresnysis darbuotojas, lydintis kelio vežimėlį arba kitus lengvuosius riedmenis ar mechanizmus, privalo turėti su savimi traukinių eismo tvarkaraštį ir prieš išvykdamas iš stoties į tarpstotį, privalo gauti iš GSB E-21 formos *Pažyma drezinos palydovui apie traukinių eismą* (toliau - Pažyma). Kai vagonėliai ir kiti nukeliamieji riedmenys bei mechanizmai laikomi tarpstotyje ir yra telefono ryšys, lydintis juos vyresnysis darbuotojas prieš išvykdamas į tarpstotį, turi gauti iš GSB žinias apie traukinių padėtį;

b) vagonėlį arba kitą lengvąjį mechanizmą turi lydėti tiek žmonių, kad artėjant traukiniui galima būtų nedelsiant nukelti nuo kelio tą mechanizmą ir jo krovinį;

c) vagonėlių ir kitų lengvųjų riedmenų ir mechanizmų, važiuojančių ruožuose su automatine blokuote, ašys turi būti izoliuotos;

d) **draudžiama** šiuos riedmenis palikti stovinčius ant izoliuotųjų sandūrų;

e) **draudžiama** palikti stovinčius ant kelio lengvuosius riedmenis ir mechanizmus (vagonėlius, varžtų užsukimo stakles ir kt.) be žmonių, kurie, pasirodžius traukiniui galėtų, greitai juos nukelti nuo bėgių;

f) kelio vagonėliai ir kiti lengvieji mechanizmai turi būti saugomi prirakinti spynomis šalia kelio pastatų arba specialiose patalpose.

13.4. **Draudžiama** su kelio vagonėliu ir kitais lengvaisiais riedmenimis

bei mechanizmais išvažiuoti į tarpstotį neturint GSB išduotos Pažymos apie faktinį traukinių eismą.

Ypatingais atvejais (trūkusio bėgio keitimas, kelio išplovos likvidavimas ir kt.), kai vagonėliai ir kiti lengvieji riedmenys bei mechanizmai yra tarpstotyje, neturinčiame telefono ryšio, leidžiama jiems išvažiuoti be nurodytos Pažymos ir be paraiškos išduoti įspėjamuosius lapelius. Šiuo atveju vagonėlį ar kitą lengvąjį mechanizmą lydintis vyresnysis darbuotojas privalo būti ypač atidus ir imtis papildomų priemonių; turi nurodyti signalininkams ir lydintiems nukeliamąjį mechanizmą darbuotojams, kad traukinių mašinistai neturi įspėjamųjų lapelių dėl jų darbo tarpstotyje.

13.5. Prieš dieną, kai numatoma dirbti naudojant vagonėlius ar kitus lengvuosius riedmenis bei mechanizmus, kelio brigadininkas praneša KM, kokiose kelio vietose (nurodant kilometrus ir piketus) ir koku laiku bus dirbama. Jei reikia, KM duoda K-53 formos reikalavimą (žr. 8 priedą) išduoti įspėjamuosius lapelius, nurodydamas, kokioje vietoje ir koku laiku dirbs šis mechanizmas, o brigadininkui duoda leidimą dirbti.

Remontuojant kelią, leidžiama pasinaudoti kelio vagonėliu ir kitais nukeliamaisiais mechanizmais be išankstinės paraiškos išduoti įspėjamuosius lapelius. Šiuo atveju vagonėlis ir kiti nukeliamieji mechanizmai turi būti nukelti dar iki traukinys važiuos ta kelio vieta, o ruožuose, kur traukinių greitis didesnis kaip 120 km/h, jie turi būti nukelti nuo kelio ir pritvirtinti prieš 10 minučių iki ta vieta važiuos traukinys.

Su kelio vagonėliais ir kitais lengvaisiais riedmenimis bei mechanizmais **draudžiama** išvažiuoti į tarpstotį likus iki traukinio, kurio greitis didesnis kaip 120 km/h, atvykimo mažiau kaip 30 minučių.

Dirbti naudojant kelio vagonėlius ir kitus lengvuosius riedmenis bei mechanizmus naktį ir esant tirštam rūkui, pūgai ar smarkiai sningant leidžiama tik ypatingais atvejais, kai būtina neatidėliojant sutaisyti kelią.

13.6. Dirbant su vienašiu vežimėliu, šalia jo turi būti ne mažiau kaip du kelio darbininkai, o dirbant su dviejų ratų vienbėgiu vežimėliu - gali būti tik vienas kelio darbininkas.

Dvikeliame ruože dviejų ratų vienbėgis vežimėlis (moderonas) statomas ant išorinio bėgio, rankena į kelio ašį.

13.7. Darbuotojai, kurie atitveria kelio vagonėlius ir kitus lengvuosius riedmenis bei mechanizmus, turi turėti kilnojamuosius skydus, rankines vėliavėles ir žibintus, petardas ir ragelius, kuriais signalizuojama traukiniui artėjant, taip pat signalinius ženklus, kuriais prireikus gali būti sustabdytas traukinys. Darbuotojai, vadovaujantys lengvųjų riedmenų bei mechanizmų važiavimui, turi turėti rankines vėliavėles (naktį - signalinį žibintą), petardas ir ragelius.

13.8. Prieš užkeliant kelio vagonėlį ant bėgių, išstatomi signalininkai su kilnojamaisiais stabdomaisiais signaliniais ženklais, kurie atitveria jo stovėjimo vietą. Jei kilnojamieji signaliniai ženklai iš vienos ar kitos pusės nebus matomi, atsižvelgiant į esamas sąlygas, skiriami tarpiniai signalininkai, padedantys palaikyti nuolatinį ryšį tarp pagrindinių signalininkų ir darbų vadovo.

Kelio vagonėliui sustojus, taip pat artėjant traukiniui, kai kelio vagonėlis dar nenukeltas nuo bėgių, signalininkai iš abiejų pusių atstumu **B**, kuris nurodytas ST, padeda po tris petardas ir, pasitraukę 20 m atstumu vagonėlio link, į artėjančio traukinio pusę rodo stabdomąjį raudoną signalą. Signalinius ženklus galima nuimti tik nukėlus patį vagonėlį. Signalinių ženklų nuėmimo tvarka yra tokia pati kaip ir atliekant kelio darbus.

13.9. Dvikeliuose ir daugiakeliuose ruožuose visi lengvieji (nukeliamieji) riedmenys bei mechanizmai, išskyrus tuos, kurie atitveriami kilnojamaisiais raudonais signaliniais ženklais ir motodrezinas TD-5, paprastai turi važiuoti netaisyklingoju keliu prieš traukinių eismą.

## **14. TRAUKINIŲ SUTIKIMO TVARKA**

14.1. Kelio ir kelio statinių apeiviai, apžiūrintys kelią kelio darbininkai ir pervažininkai, būdami darbo vietoje, privalo traukinius sutikti. Kelio brigadininkai, kelio meistrai ir kiti darbuotojai traukinius sutinka tada, kai vadovauja kelio darbams.

14.2. Kelio ir kelio statinių apeiviai ir apžiūrintys kelią kelio darbininkai, sutikdami traukinį tarpstotyje, iš anksto privalo pasitraukti į šalikelę (ant tiltų ilgesnių kaip 50 m - į specialią aikštelę, tunelyje - į nišas) kai iki atvažiuojančio traukinio lieka iki 400 m, o ruožuose, kur traukinių greitis (120 - 140) km/h - likus 5 min iki traukinio atvykimo. Sutinkant traukinius reikia būti dešinėje kelio pusėje (žiūrint traukinio važiavimo kryptimi), o vienkelių ruožų kreivėse - kreivės vidinėje pusėje ne arčiau kaip 2 m, o ruožuose, kuriuose traukinių greitis (120 - 140) km/h - ne arčiau kaip 4 m nuo kraštinio bėgio ir stovėti veidu į kelią, pakreipus galvą į atvažiuojančio traukinio pusę.

Tais atvejais, kai važiuojant traukiniui vienu keliu, kitu keliu priešpriešiais artėja kitas traukinys ir apeivis ar kelio darbininkas negali pereiti per

kelią, galima traukinį sutikti ir iš kairės traukinio važiavimo krypties pusės.

Pervažininkas paprastai sutinka traukinį prie pervažos posto, stovėdamas veidu į kelią, galvą pakreipęs į atvažiuojančio traukinio pusę.

Apžiūrintys kelią apeiviai ir kelio darbininkai arba pervažininkai, sutikdami pravažiuojantį traukinį, lokomotyvą, dreziną, kelio vagonėlį, privalo signalizuoti rageliu (vienas ilgas garsas, jei išvardyti riedmenys artėja nelygine kryptimi, ir du ilgi garsai - lygine) ir rodyti atitinkamą signalą (jei kelias laisvas, tai dieną - suvyniotą geltoną vėliavėlę, naktį - baltos šviesos žibintą; jei reikia greitį sumažinti, tai dieną - išvyniotą geltoną vėliavėlę, o naktį - lėtai iš apačios į viršų kilnojamą baltos šviesos žibintą).

Stabdomaisiais arba greičio mažinimo signaliniais ženklais atitvertose darbų vietose kelio apeivis, apžiūrintis kelią kelio darbininkas ar pervažininkas traukinius ir dieną, ir naktį sutinka rodydami šios vietos atitvėrimą atitinkantį signalą.

Kelio apeivis, apžiūrintis kelią kelio darbininkas ir pervažos budėtojas turi patikrinti pravažiuojančio traukinio būklę ir, pastebėję gedimą, dėl kurio kyla pavojus eismo saugumui, turi imtis priemonių traukinį sustabdyti.

Traukiniui pravažiavus, kelio apeivis, apžiūrintis kelią kelio darbininkas arba pervažininkas pasilieka toje pačioje vietoje, pasisuka į nuvažiuojančio traukinio pusę, apžiūri traukinio galo signalinį ženklą ir parodo atitinkamą signalą (sustojimo - jei pastebėjo traukinyje gedimą, arba mosteli susukta vėliavėle - jei traukinys tvarkingas). Traukiniui pravažiavus, įsitikinęs, kad jis tvarkingas, ir kad nėra iš priešingos pusės kitu keliu važiuojančio traukinio, kelio apeivis, apžiūrintis kelią kelio darbininkas ar pervažininkas grįžta prie ankstesnio darbo.

Pravažiavus kelio vagonėliui, kelio vežimėliui arba motodrezinai, apeivis, kelią apžiūrintis kelio darbininkas arba pervažininkas turi pakeisti geltoną suvyniotą vėliavėlę į išskleistą raudoną vėliavėlę ir ją laikyti, kol pasirodys signalininkas, atitveriantis vagonėlį arba vežimėlį, arba kol vežimėlis, vagonėlis ar motodrezina nuvažiuos nuo jo (250 - 300) m.

14.3. Apeiviai, apžiūrintys kelią kelio darbininkai ar pervažininkas, sutinkantys traukinius stoties ribose, rodo signalą, atitinkantį kelio būklę, neatsižvelgdami į įleidžiamojo, maršruto, išleidžiamojo ir manevrų šviesoforų signalus, o ekstremaliose situacijose stabdo traukinį.

Įspėjant traukinio mašinistą dėl greičio sumažinimo naktį rodomas geltonos šviesos žibintas, o jeigu jo nėra - baltos šviesos rankinis žibintas lėtai kilnojamas aukštyn ir žemyn.

## 15. VIRŠUTINĖS KELIO KONSTRUKCIJOS MEDŽIAGŲ IŠDĒLIJIMAS

15.1. Iškrautas arba paruoštas iškrauti prie kelio medžiagas (bėgiai, tvirtinimo detalės, pabėgiai, tiltiniai tašai, iešmų pabėgiai, iešmai ir kt.) reikia išdėlioti ir įtvirtinti taip, kad jos nepažeistų statinių artumo gabarito.

Kroviniai (išskyrus iškrautą kelio darbams balastą), ne aukštesni kaip 1200 mm, turi būti padėti ne arčiau kaip 2 m atstumu nuo kraštinio bėgio, o jei jie yra aukštesni - ne arčiau kaip 2,5 m.

15.2. Balastas, iškrautas kelio darbams, kol bus supiltas į kelią, gali būti tarpukelėje ar šalikelėje supiltas taip, kaip parodyta 13a) pav. Balasto šlaitai kelio pusėje negali būti statesni kaip 1:1. Bėgio galvutės lygyje atstumas nuo bėgio galvutės iki šalikelėje supilto balasto šlaito turi būti ne mažesnis kaip 665 mm.

Paruošiamųjų darbų metu iš dozuojamojo hoperio iškraunamas balastas paskirstomas vėžės viduje ir ant pabėgių galų taip, kad jo paviršius būtų 50 mm žemiau bėgio galvutės viršaus lygio. Iškrovus balastą, darbų vadovas privalo pats visą barą patikrinti, ar tinkamai supiltas balastas. Visi nuokrypiai turi būti nedelsiant pašalinti. Tam darbų vadovas privalo turėti darbininkus su reikalingais įrankiais. Kai yra nuokrypių, ruožas turi būti atitveriamas stabdomaisiais signaliniais ženklais.

Tarpukelėje ir šalikelėje iškrauto balasto padėčiai tikrinti naudojamas šablonas (14 pav.), kuriuo galima nustatyti visus šlaito statumo ir jo atstumo nuo bėgių nuokrypius. Balasto iškrovimo vietoje nuo bėgių turi būti nuvalytas ir nušluotas balastas.

15.3. Ilgabėgiai, paruošti kloti į kelią, gali būti padėti vėžės viduryje. Atstumas tarp darbinių bėgių ir paruoštų kloti bėgių galvučių artimiausių šoninių briaunų turi būti ne mažesnis kaip 500 mm. Vėžės viduryje iškrautų bėgių viršus turi būti ne aukščiau kaip 50 mm virš darbinių bėgių galvučių viršaus (13b) pav.).

Elektrifikuotuose ruožuose paruošti kloti į kelią bėgiai ir ilgabėgiai turi būti įžeminti pagal *Elektrifikuoto geležinkelio darbuotojų saugos taisyklių* [2.3] 8 skyriaus reikalavimus.

Ilgabėgiai gali būti išdėstomi ir ant pabėgių galų. Šiuo atveju atstumas tarp artimiausio iškrauto bėgio galvutės briaunos ir darbinio bėgio galvutės briaunos turi būti ne mažesnis kaip 150 mm. Atstumas tarp paruošto kloti bėgio krašto ir pabėgio krašto turi būti ne mažesnis kaip 50 mm. Iškrauti ant

pabėgių galų bėgiai neturi būti aukščiau už darbinių bėgių galvutes (13c) pav.). Dėl to reikiamos pabėgių vietos nutašomos.

Paruošti kloti bėgiai, kai jie yra vėžės viduje ar ant pabėgių galų, turi būti suveržti į vieną ilgabėgį. Kiekviena ilgabėgio sandūra turi būti suveržta dviem ar daugiau varžtų. Protarpiai sandūrose turi atitikti nustatytus dydžius, atsižvelgiant į bėgio temperatūrą. Izoliuotoje sandūroje reikia stebėti, kad bėgiai neturėtų kontakto su jungėmis.

Kiekvienas paruoštas keisti bėgis turi būti prikaltas ne mažiau kaip dviejose vietose dviem bėgvinėmis; galinių bėgių galai taip pat turi būti prikalti prie pabėgių ne mažiau kaip dviem bėgvinėmis. Išdėliotų bėgių galuose turi būti padėtas ir gerai pritvirtintas antgalis. Tokie pat antgaliai turi būti padėti visų ilgabėgių galuose.

Išdėliojant ilgabėgius su tarpais, tarp jų galų turi būti įdėti mediniai įdėklai.

Iškrovenus ilgabėgius ant gelžbetoninių pabėgių, juos reikia prikalti prie įdedamų į pabėgtarpus medinių pabėgių trumpainių.

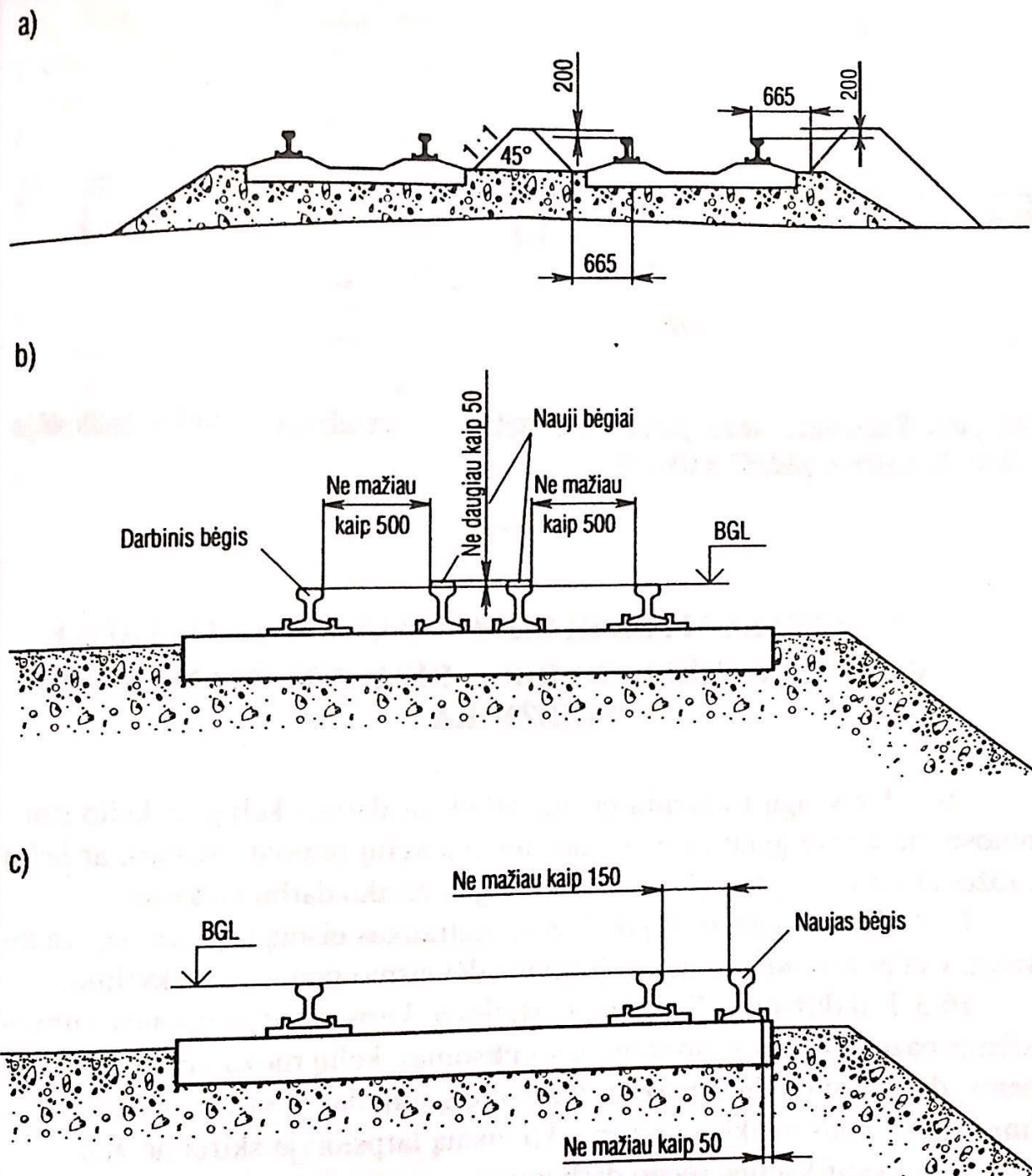
15.4. KM, kelio brigadininkas, kelio ir kelio statinių apeivis nuolat prižiūri iškrautas medžiagas.

Išplėstame darbų bare atliekant vidutinį ar kapitalinį remontą ir visuotinį bėgių keitimą, saugoti iškrautas medžiagas ne darbo metu turi būti paskirti darbuotojai tų ūkinių padalinių, kurie atlieka šiuos kelio remonto darbus.

15.5. Baigus darbus, visos senos, iš kelio išimtos medžiagos, turi būti surinktos ir pašalintos nuo kelio, kad nebūtų pažeistas gabaritas. Tinkami naudoti seni pabėgiai sudedami į rietuves, bėgiai ruošiami pakrauti, tvirtinimo detalės, priešstūmiai ir kitos detalės surenkamos tam skirtose vietose arba sudedamos į specialius konteinerius, kuriuose laikomos iki išvežant į stotį. Tilto tašai nuimami nuo tilto ir sudedami į rietuves. Visos surinktos medžiagos turi būti išvežtos kuo skubiau; išvežimo terminus nustato kelių ruožo viršininkas.

Baigus darbus stotyje, visos senos iš kelio išimtos medžiagos tą pačią dieną turi būti surinktos ir suvežtos į tam skirtas vietas.

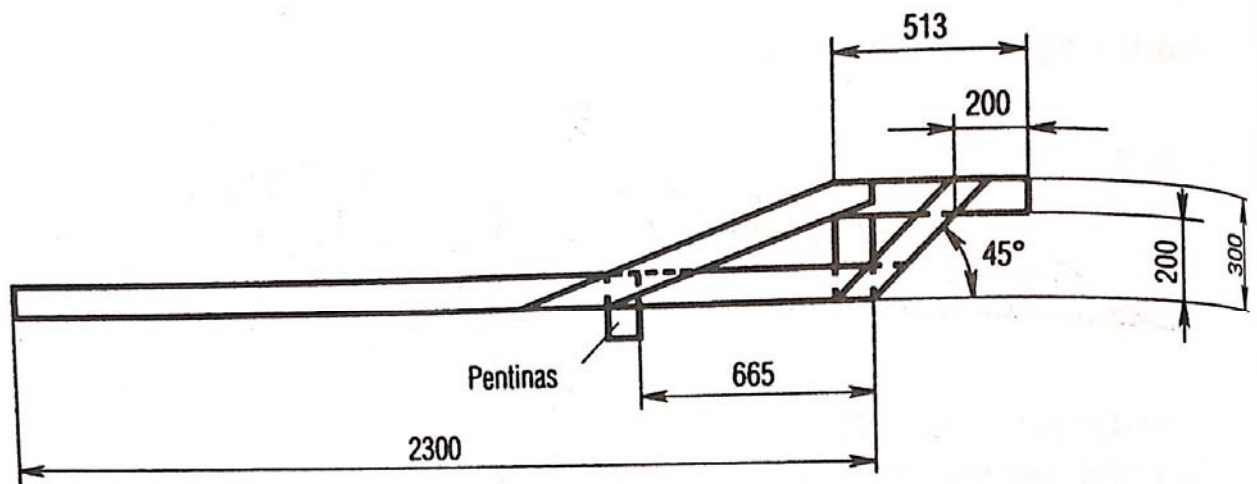
Kelių remonto stočių ir kelių ruožų KM, brigadininkai, kelio apeiviai, pervažininkai, tarpstočio kelyje arba šalia jo radę tvirtinimo detalių, vagono ar lokomotyvo detalių ir kt., privalo jas surinkti prie kelio pastatų, sergimųjų pervažų, o jei to padaryti neįmanoma, apeiviai ir pervažininkai apie jas turi pranešti kelio brigadininkui arba to ruožo KM.



**13 pav. Viršutinės kelio konstrukcijos medžiagų išdėliojimas:**

a - balastas; b - bėgiai vėžės viduryje; c - bėgiai ant pabėgių galų;

BGL - bėgio galvutės viršaus lygis.



**14 pav. Šablonas, naudojamas tarpukelėje ar geležinkelio kelio šalikelėje iškrauto balasto padėčiai tikrinti**

## 16. ATSAKOMYBĖ IR EISMO SAUGUMO KONTROLĖ ATLIEKANT KELIO DARBUS. REMONTUOJAMŲ RuoŽŲ PRIEŽIŪRA

16.1. Už saugų traukinių eismą, atliekant darbus kelyje ir kelio statiniuose, neatsižvelgiant į tai, ar juos atlieka kelių remonto stoties, ar kelių ruožo, ar kitos statybos įmonės darbuotojai, atsako darbų vadovas.

16.2. Kelių organizacijų darbams, nutraukus eismą tarpstotyje, vadovauja vienas asmuo, nurodytas įsakyme dėl eismo pertraukos skyrimo.

16.3. Kai dirbant kelių remonto stoties ar kitos statybos įmonės darbuotojams pažeidžiamas kelio statinių vientisumas, kelių ruožo viršininkas darbams, dėl kurių reikia sumažinti traukinių greitį, darbų vietą atitverti sustojimo signaliniais ženklais ir nutraukti eismą tarpstotyje skiria ne žemesnės kaip KM kvalifikacijos ruožo darbuotoją.

Kelių ruožo darbuotojas privalo: patikrinti, ar laikomasi šios Instrukcijos reikalavimų, ar teisingai atitverta darbo vieta; kontroliuoti, ar laiku pateiktos paraiškos išduoti įspėjamuosius lapelius; kontroliuoti darbų kokybę ir įspėjimų atšaukimą.

Jei yra šios Instrukcijos pažeidimų, kelių ruožo viršininkas ar jo paskirtas ruožo darbuotojas privalo nutraukti darbus ir pareikalauti nedelsiant pašalinti pažeidimus ir sutvarkyti kelią. Darbų vykdytojas šiuos reikalavimus privalo besąlygiškai vykdyti.

16.4. Ruožuose, kuriuose dirba kelių remonto stoties ir kitų statybos įmonių darbuotojai, darbo dienos pabaigoje darbų vykdytojai turi patikrinti, ar nepažeistas statinių artumo gabaritas; kelias ir kelio statiniai turi būti sutvarkyti ir parengti saugiam traukinių eismui. Be to, ruožuose su automatine blokuote, elektrine centralizacija, rakinamąja iešmų ir signalų sąryšio įranga, turi būti tvarkingos izoliuotosios sandūros, grafitu suteptos sandūros, droselinės ir kitos jungės, sujungėjai, taip pat turi būti reikiamo dydžio tarpas tarp balasto sluoksnio paviršiaus ir bėgių pado apačios, turi būti sutvarkytas vandens nuleidimas nuo SĮ.

16.5. Remonto vietose kelio priežiūra nenutraukiama: kelių ir kelio statinių apeiviai atlieka apžiūrą, KM ir brigadininkai nustatytais terminais apžiūri kelią ir užtikrina tuose ruožuose saugų traukinių eismą.

---

KELIO DARBŲ, KURIUOS BŪTINA DERINTI SU AUTOMATIKOS IR RYŠIŲ RUOŽO  
DARBUOTOJAI, ATLIEKAMŲ STOTYSE IR TARPSTOČIUOSE SU SIGNALIZACIJOS  
ĮRENGINIAIS (SĮ) IR VAŽIUOJANČIO TRAUKINIO TECHNINĖS  
BŪKLĖS AUTOMATINĖS KONTROLĖS PRIEMONĖMIS (RAKP)  
**SĄRAŠAS**

1. Viršutinės kelio konstrukcijos (bėgių gardės) keitimas.
2. Visuotinis bėgių keitimas.
3. Viso iešmo ar bėgių sankryžos keitimas.
4. Bėgių paketų klojimas ir nuėmimas.
5. Žemės darbai vietose, kuriose yra SĮ.
6. Iešmo su SĮ atskirų metalinių dalių keitimas (smailių, slankiosios šerdies ir kryžmės su slankiąja šerdimi atlankų, rėminių bėgių, iešmo perjungimo mechanizmo, smailių trauklių, jose esančių varžtų ir ašų).
7. Suvirinimo ir aplydymo darbai ruožuose, kuriuose yra SĮ.
8. Kelio mašinų darbas, kurio metu gali būti sutrikdytas SĮ veikimas.
9. Darbai, atliekami arti pervažos, jei jie sutrikdys automatikos įrenginių veikimą joje.
10. Kelio tiesinimas pastumiant iškart daugiau kaip 6 cm.
11. Planiniai darbai stotyse, turinčiose kelių tinklą, keičiant izoliacinius elementus izoliuotosiose sandūrose.
12. Dvigubų pabėgių po izoliuotosiomis sandūromis keitimas.
13. Dalinis bėgių, ant kurių įrengti sandūriniai elektrinės traukos ar kitos jungės, keitimas stotyse.
14. Bėgių gardės pakėlimas ant balasto tose kelio vietose, kuriose prie bėgių prijungiami SĮ ir RAKP.

**PASTABOS:**

1. Darbai, nurodyti 1-5 punktuose, turi būti suderinti su automatikos ir ryšių ruožo vadovybe.
2. Darbai, nurodyti 6-10 punktuose, turi būti suderinti su gamybos baro viršininku ar vyresnioju elektromechaniku.
3. Darbai, nurodyti 11-14 punktuose, derinami su SĮ elektromechaniku.
4. Kai yra RAKP, darbai, nurodyti 8, 10 ir 14 punktuose turi būti suderinti su vyresnioju RAKP elektromechaniku.

**KELIO DARBŲ, KURIUOS BŪTINA DERINTI SU ELEKTROS TIEKIMO  
RUOŽO ARBA KONTAKTINIŲ TINKLŲ RAJONO VADOVAIS  
SĄRAŠAS**

**1. VISUOSE GELEŽINKELIO RUOŽUOSE**

1.1. Žemės darbai tose vietose, kuriose yra elektros tiekimo įrenginiai.

1.2. Darbai kelio statiniuose ir kitose vietose, kuriose atstumas iki laidų su įtampa mažesnis kaip 2 m ir dėl to reikia atjungti elektros perdavimo liniją.

**2. ELEKTRIFIKUOTUOSE GELEŽINKELIO RUOŽUOSE**

2.1. Darbai, kurių metu reikia išjungti elektros srovę kontaktiniame tinkle, taip pat kiti kelio darbai, kurių metu reikia atjungti ar prijungti įžeminimą, bėgių fiderius ir jų droselinius transformatorius.

2.2. Kelio tiesinimas, pastumiant bėgius daugiau kaip 2 cm.

2.3. Kelio pakėlimas daugiau kaip 6 cm arba išorinio bėgio pakylės kreivės keitimas daugiau kaip 1 cm.

2.4. Darbai, dėl kurių pažeidžiamas kontaktinio laido pakabinimo aukštis ar atstumas tarp kelio ašies ir kontaktinio tinklo atramų.

2.5. Gardės klotuvų, skaldvalių, balastuotuvų, lyginimo, tiesinimo ir kitų kelio mašinų darbas, kurio metu reikia išjungti elektros srovę kontaktiniame laide.

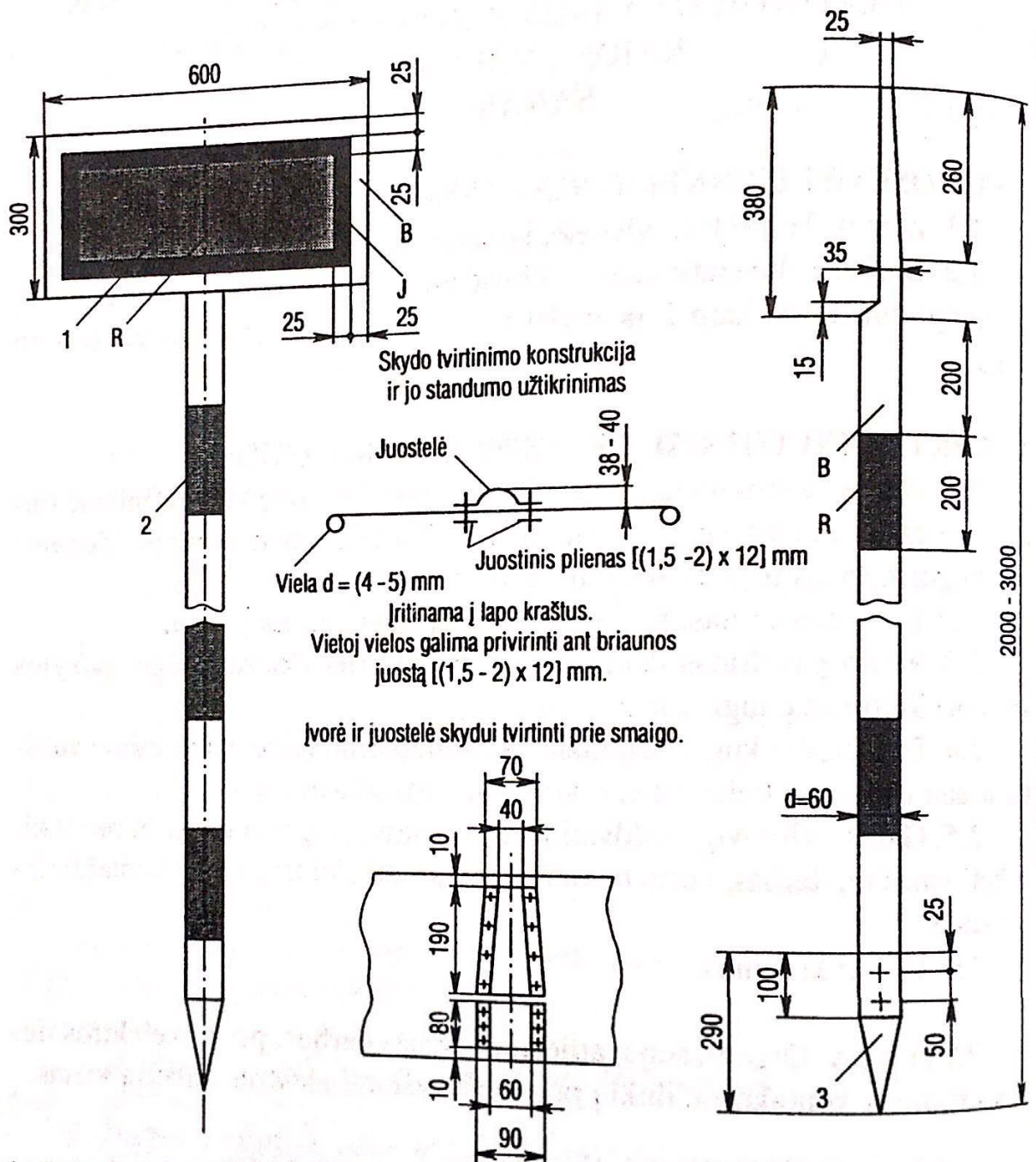
2.6. Išmo keitimas.

**PASTABA.** Organizacija, atliekanti žemės darbus, privalo elektros tiekimo ruože ir kontaktinių tinklų rajone išsiaiškinti elektros kabelių vietas.

Saugaus traukinių eismo  
užtikrinimo instrukcijos  
remontuojant kelią

STABDOMASIS SIGNALINIS ŽENKLAS  
2

3 priedas  
(8.3 p.)

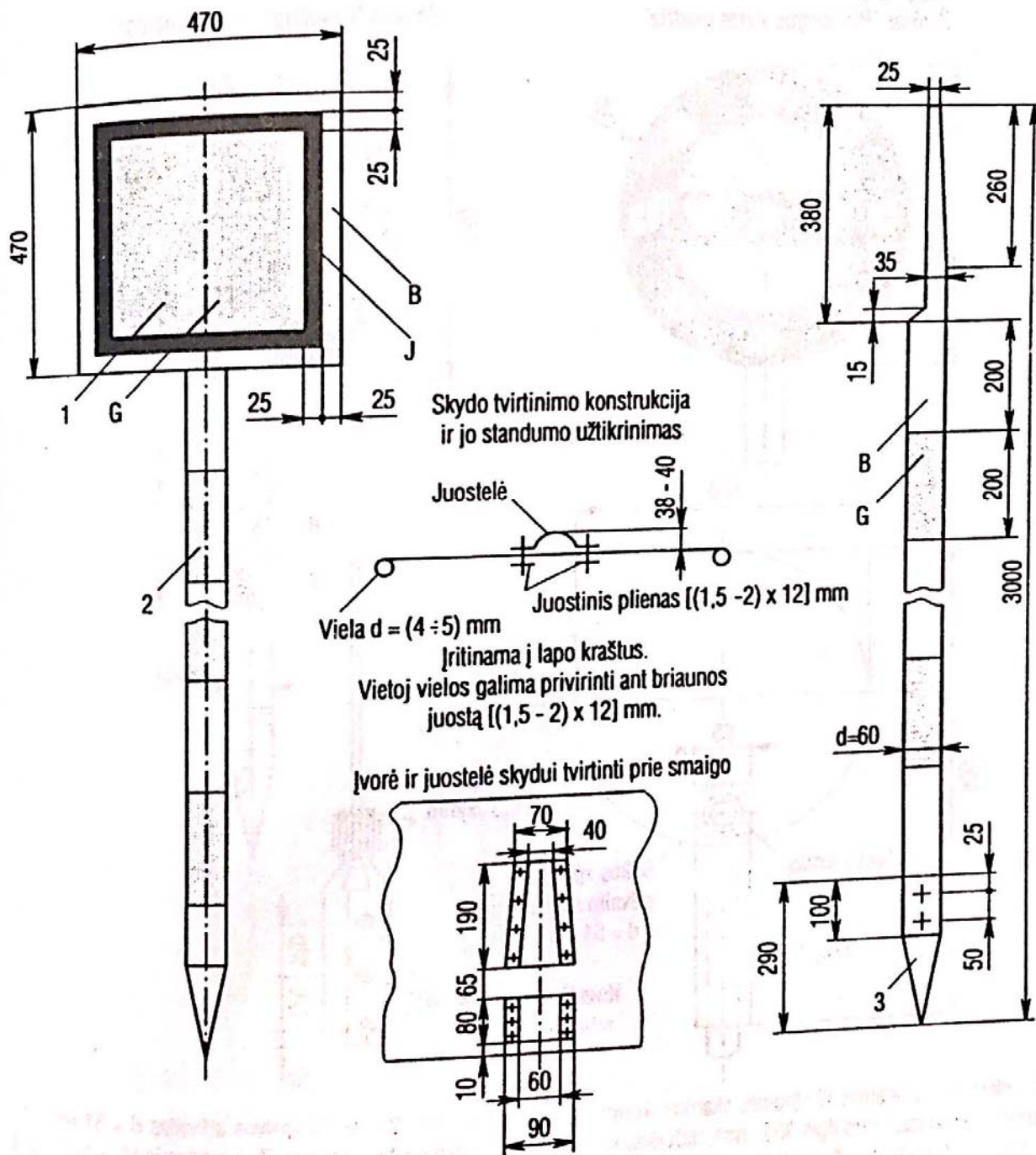


1 - skydas, gaminamas iš stoginės skardos, kurios lapo svoris 4,5 kg ir nudažytas raudona (R) spalva iš abiejų pusių su juodos (J) ir baltos (B) spalvos juostų apvais. Dvikeliams ruožams dalis skydų nudažoma iš vienos pusės raudona spalva iš kitos balta; 2 - medinis smaigas, dažomas skersinėmis 200 mm pločio baltos ir raudonos spalvos juostomis; 3 - antgalis, gaminamas iš (1 - 2) mm storio plieno ir dažomas juodai.

**GREIČIO MAŽINIMO  
SIGNALINIS ŽENKLAS  
3**

Saugaus traukinių eismo  
užtikrinimo instrukcijos  
remontuojant kelią

4 priedas  
(8.3 p.)



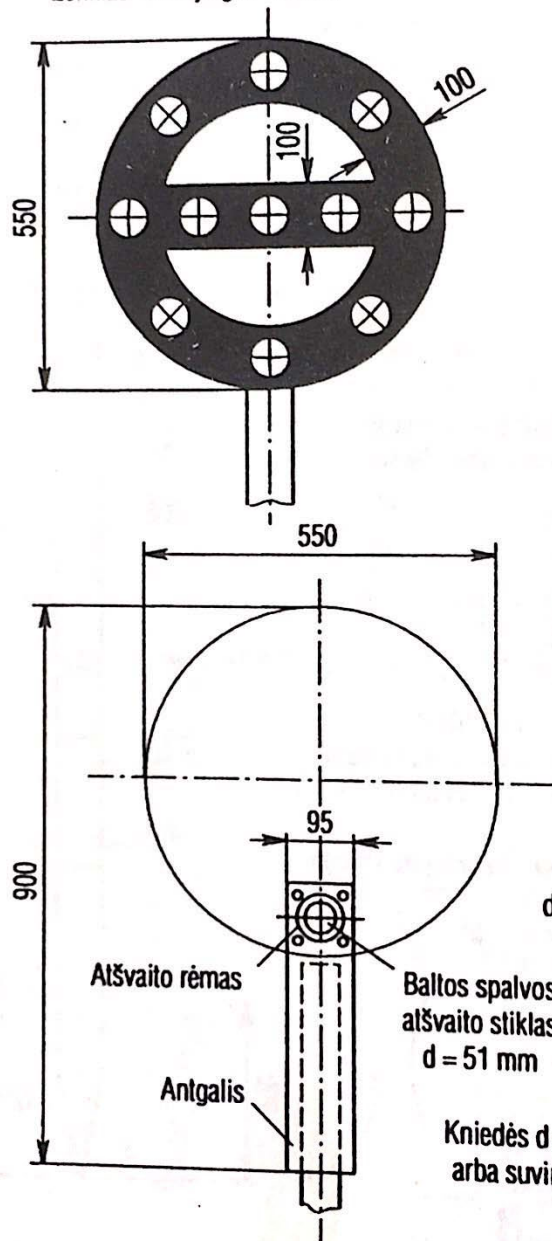
1 - skydas, gaminamas iš stoginės skardos, kurios lapo svoris 4,5 kg ir nudažomas geltona (G) spalva, iš kitos pusės žaliai. Juodi (J) ir balti (B) apvadai; 2 - medinis smaigas, dažomas skersinėmis 200 mm baltomis ir geltonomis juostomis; 3 - antgalis, gaminamas iš (1 - 2) mm storio plieno ir dažomas juodai.

Saugaus traukinių eismo  
užtikrinimo instrukcijos  
remontuojant kelią

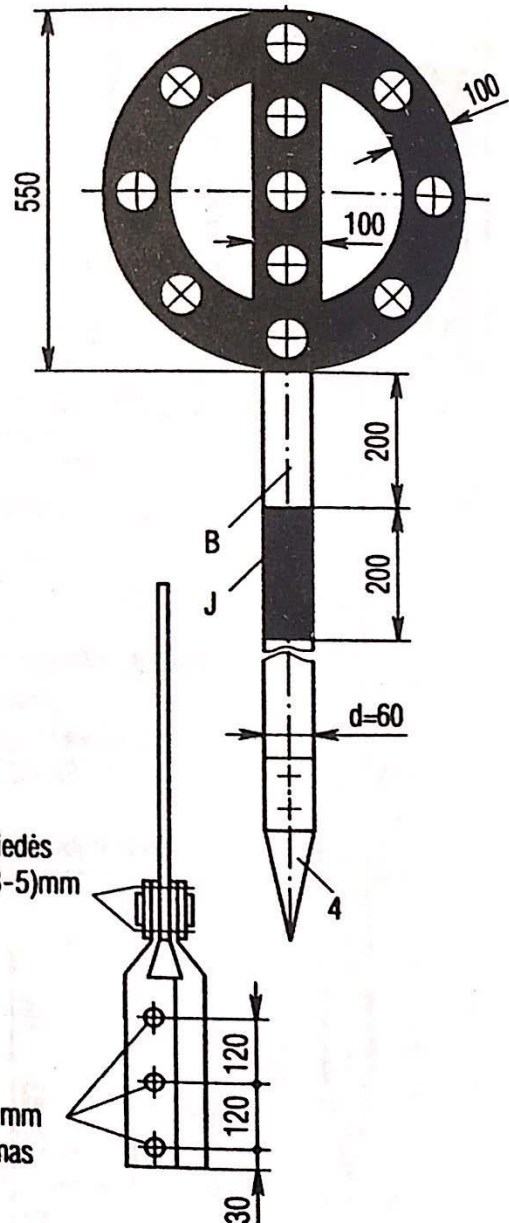
SIGNALINIAI ŽENKLAI  
"PAVOJINGOS VIETOS PRADŽIA"  
IR "PAVOJINGOS VIETOS PABAIGA"

5 priedas  
(8.5 p.)

5, 5a  
Ženklas "Pavoingos vietos pradžia"



Ženklas "Pavoingos vietos pabaiga"



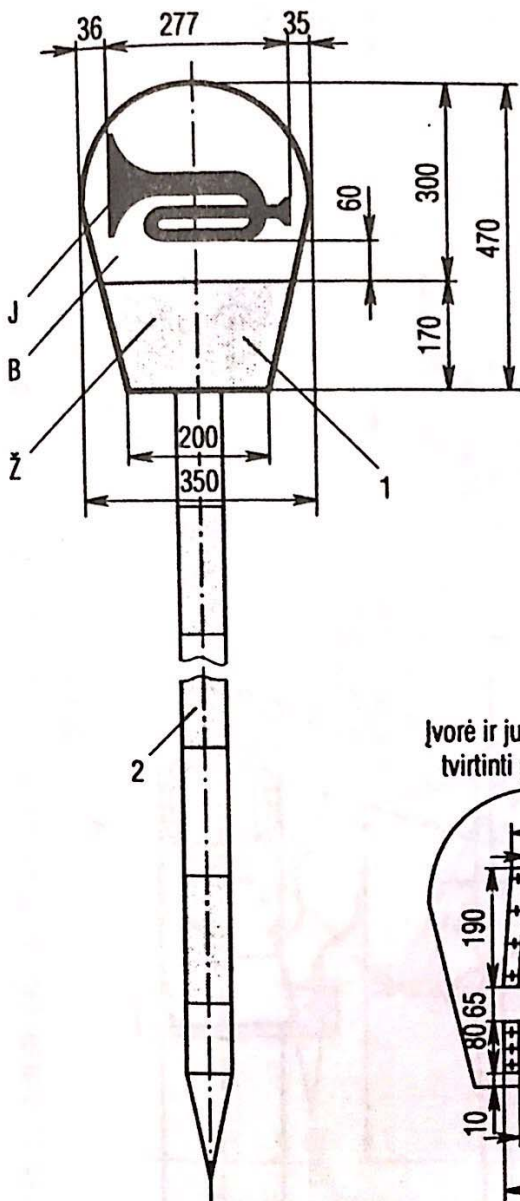
1 - skydas, gaminamas iš stoginės skardos, kurios lapo svoris 4,5 kg; 2 - baltos spalvos atšvaitas  $d = 51$  mm; 3 - medinis smaigas, kurio ilgis 3000 mm, dažomas skersinėmis 200 mm pločio baltomis (B) ir juodomis (J) juostomis; 4 - antgalis, gaminamas iš (1 - 2) mm storio plieno ir nudažomas juodai. Ženklas "Pavoingos vietos pabaiga" statomas kitoje ženklo "Pavoingos vietos pradžia" pusėje. Ant ženklų, naudojamų šviesiu paros metu, stiklinių atšvaitų gali nebūti, o vietoj jų nudažomi 51 mm skersmens baltos spalvos skrituliai

# ŠVILPTELĖJIMO SIGNALINIS ŽENKLAS

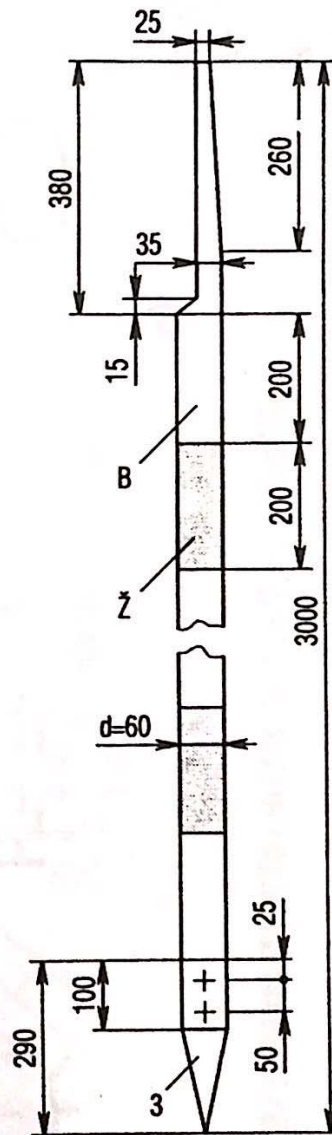
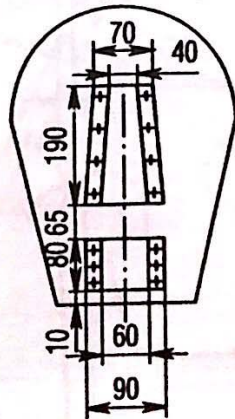
6

Saugaus traukinių eismo  
užtikrinimo instrukcijos  
remontuojant kelią

6 priedas  
(8.6 p.)



Įvorė ir juostelė skydui  
tvirtinti prie smaigo



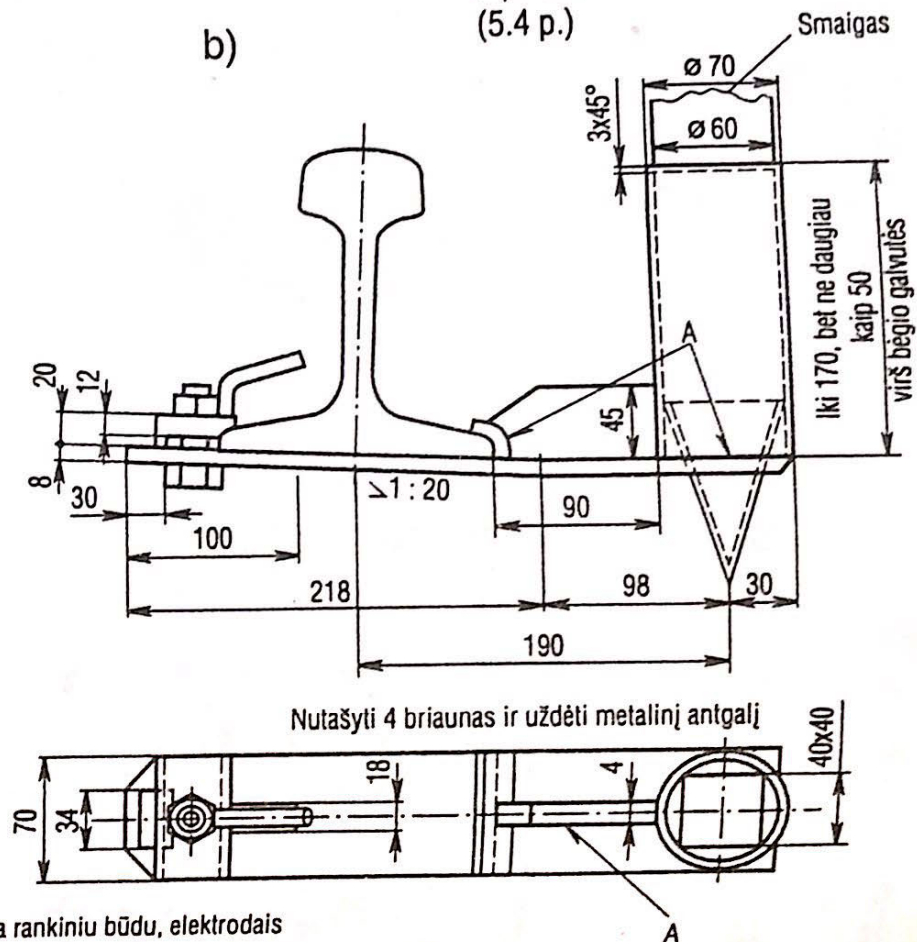
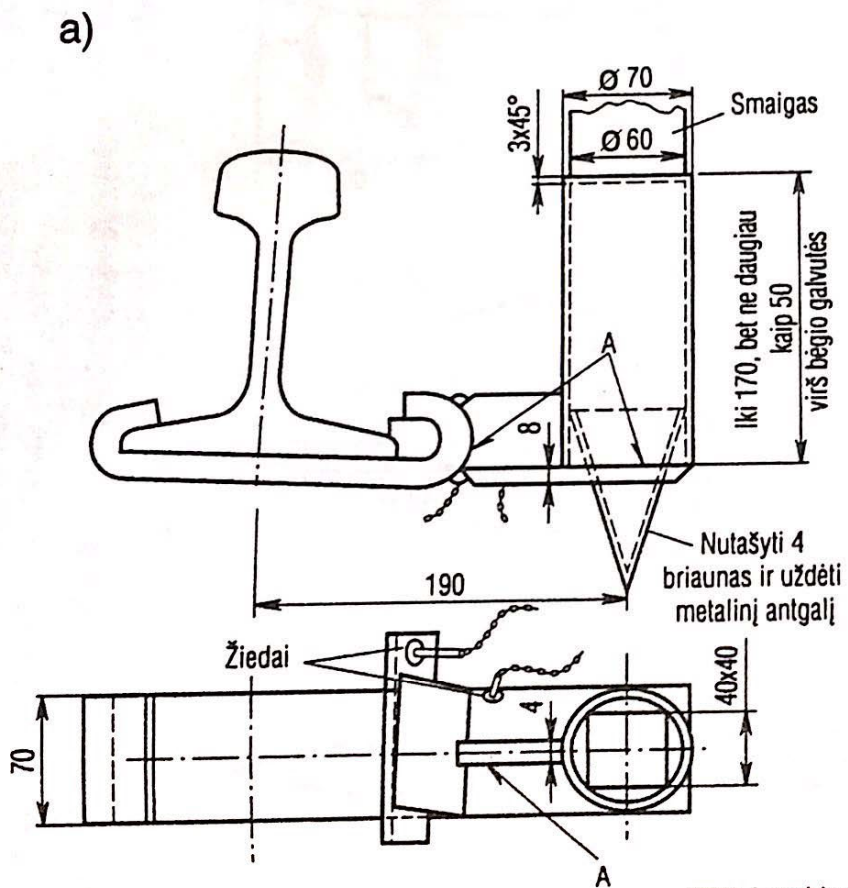
Visi signaliniame ženkle esančio ragelio matmenys turi atitikti KS - 8/97 brėžinį.

1 - skydas, gaminamas iš stoginės skardos, kurios svoris 4,4 kg ir nudažomas: ragelis juodai (J), apatinė skydo dalis žaliai (Ž), kita skydo pusė juodai; 2 - medinis smaigas, dažomas skersinėmis 200 mm baltomis ir geltonomis juostomis; 3 - antgalis, gaminamas iš (1 - 2) mm storio plieno ir nudažomas juodai.

ĮTAISAI SIGNALINIAMS ŽENKLAMS PRITVIRTINTI

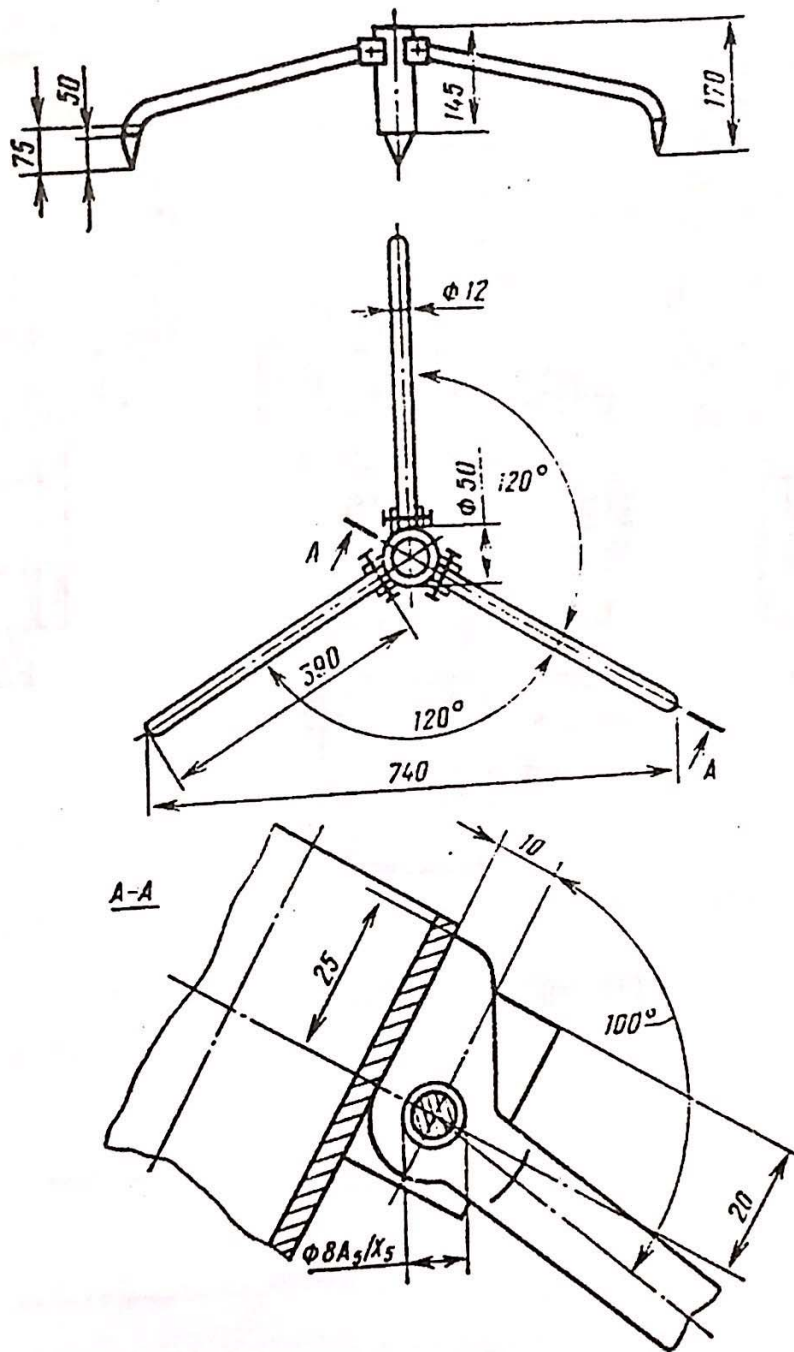
Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcijos remontuojant kelią

7 priedas  
(5.4 p.)

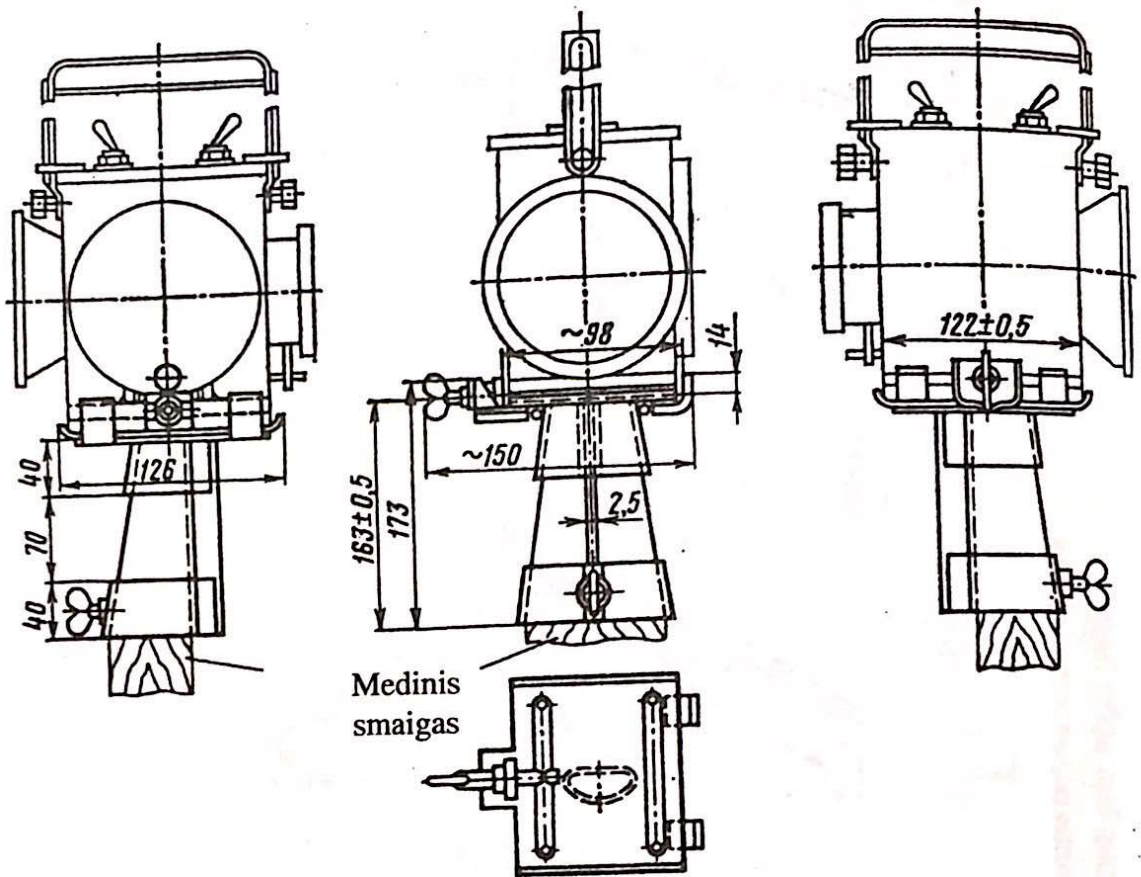


Siūlė A suvirinama rankiniu būdu, elektrodais

7.1 pav. Prietaisai signaliniams ženklams pritvirtinti prie bėgio pado:  
a - 1 variantas; b - 2 variantas

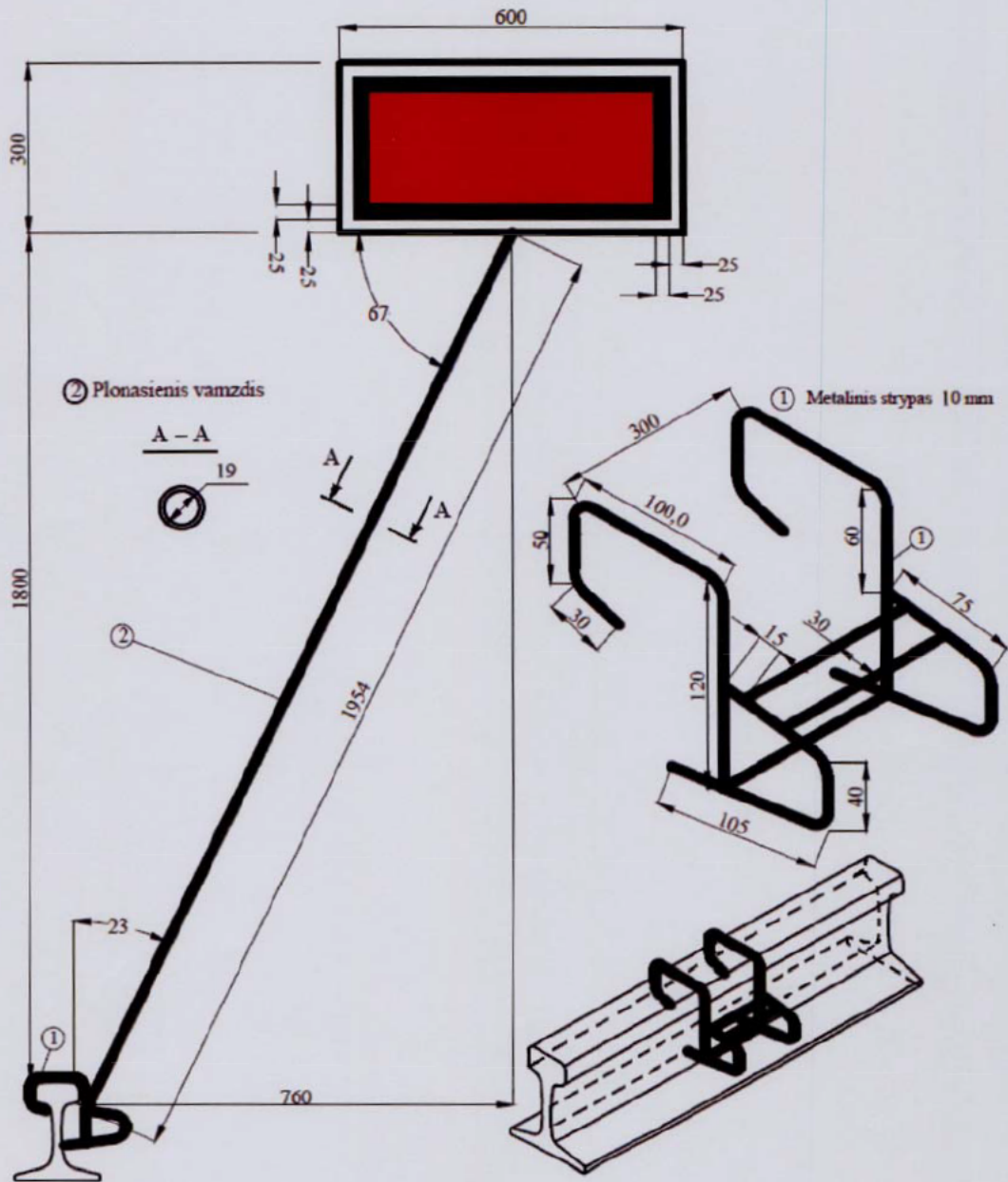


7.2 pav. Trikojis signalinio ženklų smaigui pastatyti



7.3 pav. Signalinio žibinto gembė

2010 m. gruodžio 23 d. generalinio  
direktoriaus įsakymo Nr. 9-1014  
priedas



7.4 pav. Įtaisas signaliniams ženklams pritvirtinti prie bėgio galvutės

## ĮSPĖJAMŲJŲ LAPELIŲ IŠDAVIMO REIKALAVIMŲ FORMOS



Forma K-51

\_\_\_\_\_  
(strukt. padalinio pavadinimas)

**REIKALAVIMAS** \_\_\_\_\_ **stoties budėtoji**

(stoties pavadinimas)

199 \_\_\_\_ m. \_\_\_\_ mėn. \_\_\_\_ d. nuo \_\_\_\_ h \_\_\_\_ min

\_\_\_\_ tarpstočio \_\_\_\_ km

(pavadinimas)

\_\_\_\_ kelyje iki \_\_\_\_\_

(nurodyti valandą arba iki atšaukimo)

išduokite traukinių mašinistams įspėjamuosius lapelius su įrašu: " \_\_\_\_\_

\_\_\_\_ km sustoti

(tarpstočio pavadinimas)

prie raudono signalo, o jei jo nėra, važiuoti \_\_\_\_\_ km/h greičiu." "

(ne didesniu kaip, arba nustatytu)

\_\_\_\_\_  
(pareigos)

\_\_\_\_\_  
(parašas)

\_\_\_\_\_  
(v., pavardė)

199 \_\_\_\_ m. \_\_\_\_ mėn. \_\_\_\_ d. \_\_\_\_ h \_\_\_\_ min



**Forma K-52**

\_\_\_\_\_  
(strukt. padalinio pavadinimas)

**REIKALAVIMAS** \_\_\_\_\_ **stoties budėtoji**

(stoties pavadinimas)

199\_\_ m. \_\_\_\_\_ mėn. \_\_\_\_ d. nuo \_\_\_\_\_ h \_\_\_\_\_ min

\_\_\_\_\_ tarpstočio \_\_\_\_\_ km

(pavadinimas)

\_\_\_\_\_ kelyje iki \_\_\_\_\_

(nurodyti valandą arba iki atšaukimo)

išduokite traukinių mašinistams įspėjamuosius lapelius su įrašu:

“ \_\_\_\_\_ km važiuoti ne didesniu kaip \_\_\_\_\_ km/h greičiu.”

(tarpstočio pavadinimas)

\_\_\_\_\_  
(pareigos)

\_\_\_\_\_  
(parašas)

\_\_\_\_\_  
(v., pavardė)

199\_\_ m. \_\_\_\_\_ mėn. \_\_\_\_ d. \_\_\_\_\_ h \_\_\_\_\_ min



Forma K-53

\_\_\_\_\_

(strukt. padalinio pavadinimas)

**REIKALAVIMAS** \_\_\_\_\_ **stoties budėtoji**

(stoties pavadinimas)

199\_\_ m. \_\_\_\_\_ mėn. \_\_\_\_\_ d. nuo \_\_\_\_\_ h \_\_\_\_\_ min

\_\_\_\_\_ tarpstočio \_\_\_\_\_ km

(pavadinimas)

\_\_\_\_\_ kelyje iki \_\_\_\_\_

(nurodyti valandą arba iki atšaukimo)

išduokite traukinių mašinistams įspėjamuosius lapelius su įrašu:

" \_\_\_\_\_ km dirba \_\_\_\_\_

(tarpstočio pavadinimas)

\_\_\_\_\_ ; būkite ypatingai budrus ir dažnai signalizuokite

(kelio darbininkai, kelio vagonėlis arba kt.)

lokomotyvo švilpuku".

\_\_\_\_\_

(pareigos)

\_\_\_\_\_

(parašas)

\_\_\_\_\_

(v., pavardė)

199\_\_ m. \_\_\_\_\_ mėn. \_\_\_\_\_ d. \_\_\_\_\_ h \_\_\_\_\_ min



## Forma K-54

\_\_\_\_\_

(strukt. padalinio pavadinimas)

**REIKALAVIMAS** \_\_\_\_\_ **stoties budėtojui**

(stoties pavadinimas)

199\_\_ m. \_\_\_\_\_ mėn. \_\_\_\_ d. \_\_\_\_\_

(tarpstočio pavadinimas)

tarpstočio \_\_\_\_\_ km \_\_\_\_\_ kelyje vyksta kelio darbai.

(lyginiame, nelyginiame)

Iki atšaukimo išduokite gretutiniu keliu važiuojančių traukinių mašinistams įspėjamuosius lapelius su įrašu:

" \_\_\_\_\_ kelyje \_\_\_\_\_ km

(tarpstočio pavadinimas)

(lyginiame, nelyginiame)

dirba \_\_\_\_\_

(kelio mašinos pavadinimas)

Sustoti prie raudono signalo, jei jo nėra, važiuoti ne didesniu kaip \_\_\_\_\_ km/h greičiu, signalizuoti lokomotyvo švilpuku".

\_\_\_\_\_

(pareigos)

\_\_\_\_\_

(parašas)

\_\_\_\_\_

(v., pavardė)

199\_\_ m. \_\_\_\_\_ mėn. \_\_\_\_ d. \_\_\_\_\_ h \_\_\_\_\_ min

## **LEISTINAS ILGABĖGIŲ TEMPERATŪROS PERVIRŠIS LYGINANT JĄ SU BUVUSIA BĖGIŲ PRIVERŽIMO METU**

Kai ilgabėgių temperatūra viršija buvusią temperatūrą bėgių priveržimo metu dydžiu, nurodytu šio priedo 9.1 ir 9.2 lentelėse, **draudžiama** atlikti darbus, dėl kurių gali susilpnėti bėgių gardės pasipriešinimas šoniniam ar vertikaliajam poslinkiui (įdubų, postūmių ir iškrypų taisymas pakeliant bėgių gardę domkratais, tiesinimas, kelio pakėlimas, skaldos valymas ir t. t.).

Jeigu reikia atlikti darbus, kai bėgio temperatūra aukštesnė negu nurodyta lentelėse, taip pat aukštai pakelti bėgius arba pastumti dideliu nuotoliu, tai prieš darbų pradžią reikia pašalinti ilgabėgių temperatūrinius įtempimus.

(tęsinys kitame puslapyje)

9.1 lentelė. Leistinas ilgabėgių temperatūros perviršis

Laipsniai Celsijaus

Kelio darbų pavadinimas	Pabėgiai	Didžiausias pakėlimo aukštis arba stūmimo nuotolis tiesinant kelią, cm	Leistinas ilgabėgių temperatūros perviršis lyginant ją su buvusiu bėgių priveržimo metu						
			kelyje su mišriąja sąvarža				bėgvinių sąvarža		
			tiesiame ruože	kreivėje, kurios spindulys, m			tiesiame ruože	kreivėje, kurios spindulys, m	
				800 ar daugiau	600-799	350-599		800 ar daugiau	600 - 799
Įdubų, postūmių ir iškrypų taisymas pakeliant bėgių gardę domkratais	Mediniai arba gelžbetoniniai	2	20	15	10	5	15	10	5
Bėgių gardės pakėlimas domkratais	Mediniai arba gelžbetoniniai	6	15	10	5	5	10	5	5
Tiesinimas hidrauliniiais prietaisais	Mediniai arba gelžbetoniniai	1	15	15	10	5	15	10	5
Balasto nukasimas iki pabėgio apačios kelio ruože iki 25 m ilgio	Mediniai	0	15	10	5	5	15	10	5
	Gelžbetoniniai	0	20	15	10	5	-	-	-

Kelio darbų pavadinimas	Pabėgiai	Didžiausias pakėlimo aukštis arba stūmi-mo nuotolis tiesinant kelią, cm	Leistinas ilgabėgių temperatūros perviršis lyginant ją su buvusia bėgių priveržimo metu						
			kelyje su mišriąja sąvarža				bėgvinių sąvarža		
			tiesiame ruože	kreivėje, kurios spindulys, m			tiesiame ruože	kreivėje, kurios spindulys, m	
				800 ar daugiau	600-799	350-599		800 ar daugiau	600 - 799
Dalinis pabėgių keitimas pakeliant bėgių gardę iki 2 cm su sąlyga, kad tarp tuo pačiu metu keičiamų pabėgių yra ne mažiau kaip 20 pritvirtintų pabėgių	Mediniai arba gelžbetoniniai	2	20	15	10	5	15	10	5
Ne daugiau kaip keturių gretimų pabėgių vienalaikis keitimas nepakeliant bėgių gardės su sąlyga, kad tarp susilpnintų gardės vietų yra ne mažiau kaip 20 pritvirtintų pabėgių (pagal šios Instrukcijos 6.2 p. reikalavimus)	Mediniai arba gelžbetoniniai	0	20	15	20	5	15	5	5
Ne daugiau kaip keturių gretimų pabėgių vienalaikis keitimas pakeliant bėgių gardę iki 2 cm su sąlyga, kad tarp susilpnintų gardės vietų yra ne mažiau kaip 20 pritvirtintų pabėgių (pagal šios Instrukcijos 6.2 p. reikalavimus)	Mediniai arba gelžbetoniniai	2	15	10	5	5	10	10	5

9.2 l  
e  
n  
t  
e  
l  
ė.  
  
L  
e  
i  
s  
t  
i  
n  
i  
l  
g  
a  
b  
ė  
g  
i  
ų

**temperatūros nuokrypiai dirbant su kelio mašinomis**

Kelio mašinos	Leistini ilgabėgių su mišriąja sąvarža temperatūros nuokrypiai lyginant su buvusiu bėgių priveržimo metu			
	į aukštesnę pusę		į žemesnę pusę	
	tiesiame ruože ir kreivėje spindulio $R \geq 800$ m	kreivėje spindulio $R < 800$ m	tiesiame ruože ir kreivėje spindulio $R \geq 800$ m	kreivėje spindulio $R < 800$ m
Skaldvaliai OT - 400, RM76HR .....	5	5	25	20
Balastuotuvai ELB - 1 ir ELB - 3.....	5	5	25	20
Tiesinimo mašina R - 2000.....	10	0	25	20
Lyginimo, pamušimo ir apdailos VPO-3000; lyginimo ir pamušimo VPR-1200 ir PRS - 500, 09-6CSM.....	15	15	25	20
PASTABA. Iki bus nustatytos leistinos ilgabėgių, pritvirtintų “pandrol” ir “foslo” sąvaržomis, temperatūros, kai galima dirbti su kelio mašinomis, leidžiama besandūrio kelio darbus naudojant mašinas atlikti, kai ilgabėgių temperatūra neviršija temperatūros, buvusios priveržimo metu, o nuokrypis į žemesnę pusę - kaip nurodytas šioje lentelėje.				

Saugaus traukinių eismo užtikrinimo  
Instrukcijos remontuojant kelią  
10 priedas  
(7.14 p.)

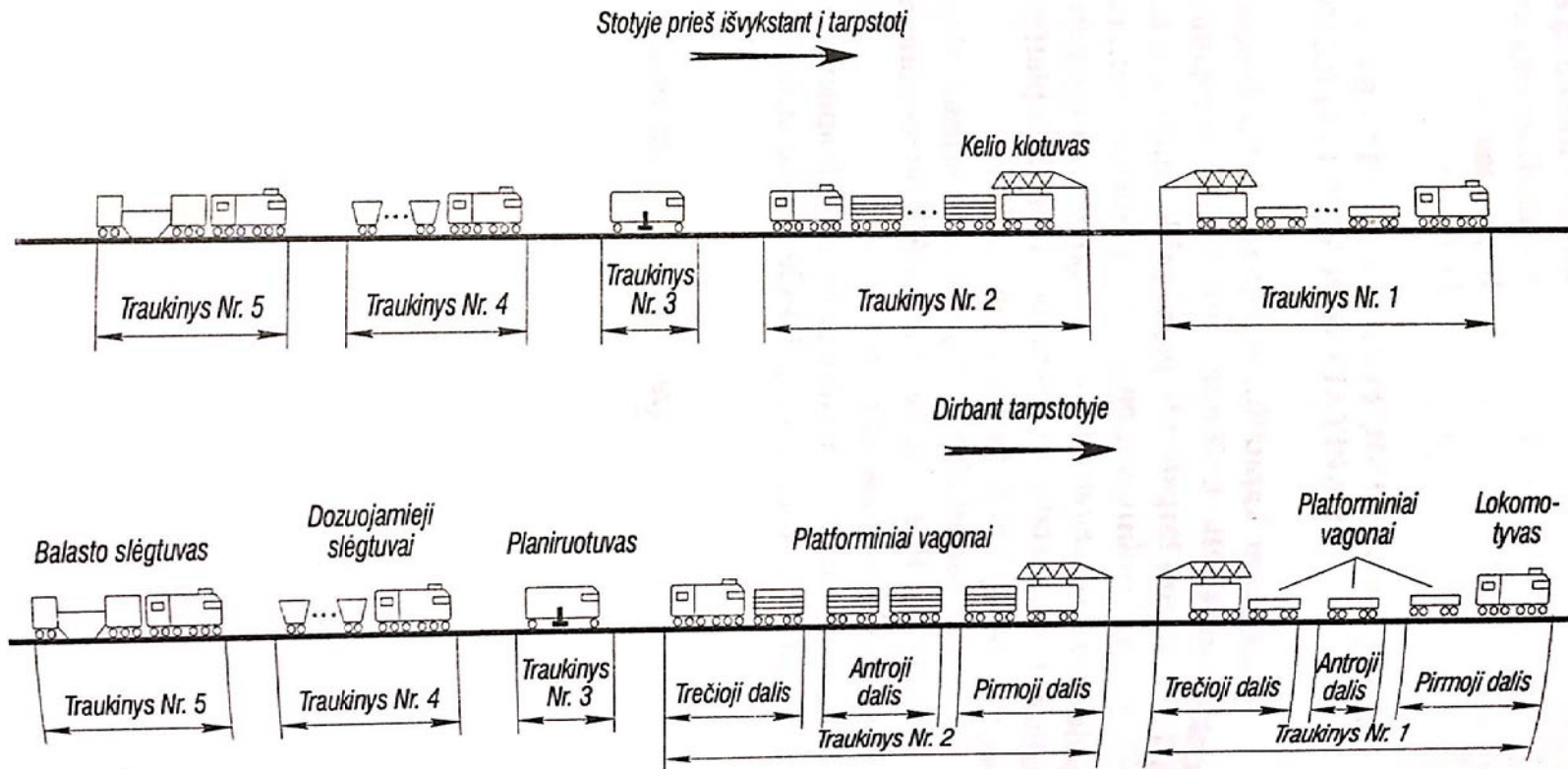
## **ŪKINIŲ TRAUKINIŲ FORMAVIMO TVARKA, ATLIEKANT KELIO KAPITALINĮ IR VIDUTINĮ REMONTĄ**

1. Atliekant kapitalinį ir vidutinį kelio remontą, ūkiniai traukiniai su sunkiosiomis kelio mašinomis turi būti formuojami stotyse išvykti į tarpstotį ir išskirstomi tarpstotyje pagal pridedamas schemas.
2. Platforminių vagonų bėgių gardėms vežti, taip pat dozuojamųjų hoperių skaičius nustatomas atsižvelgiant į darbų apimtį. Prie kelio klojimo ir kelio ardymo sąstatų prikabinamos variklinės platformos, kurios, kaip ir kranai, į tarpstotį ir iš jo turi važiuoti tuščios.
3. Dozuojamųjų hoperių grąžinys į tarpstotį išvyksta su atskiru lokomotyvu priekyje. Prireikus leidžiama 6-8 dozuojamuosius hoperius prikabinti prie kelio klotuvo lokomotyvo.
4. Skaldvaliai, lyginimo, pamušimo ir apdailos mašinos išvyksta į tarpstotį su atskiru lokomotyvu priekyje (darbų atlikimo krypties atžvilgiu).

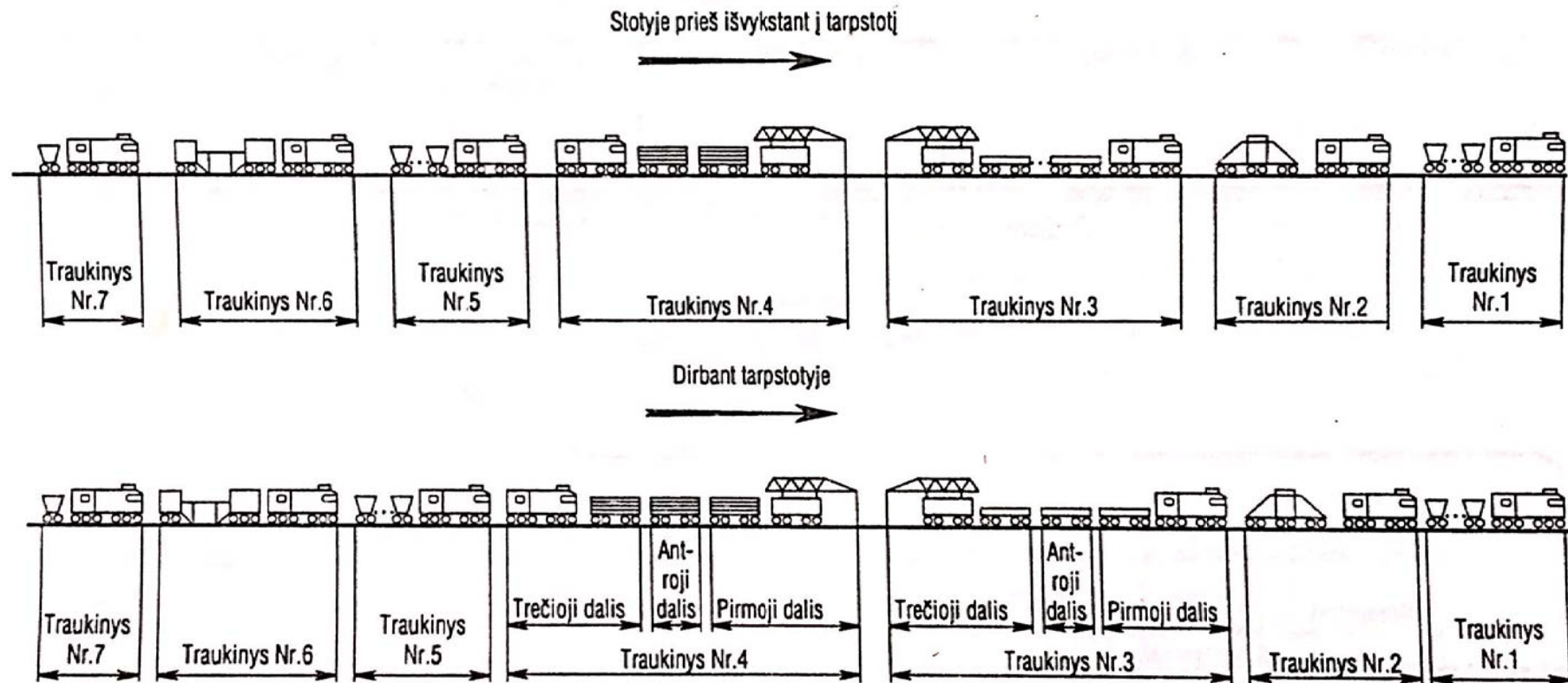
*(tęsinys kitame puslapyje)*

## TIPINĖS ŪKINIŲ TRAUKINIŲ FORMAVIMO SCHEMAS A. ATLIEKANT KAPITALINĮ KELIO REMONTĄ

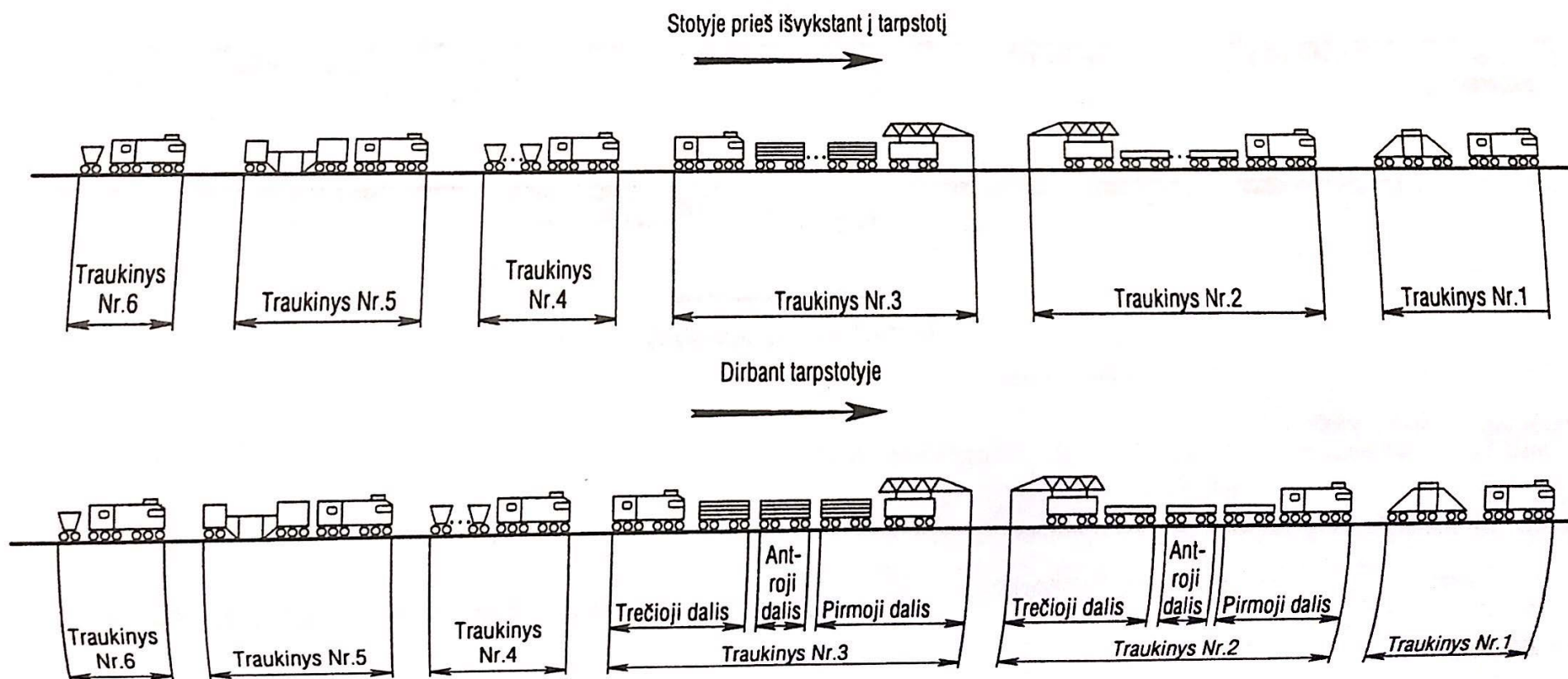
### 1. Valant skaldą skaldvaliu, traukiamu lokomotyvu



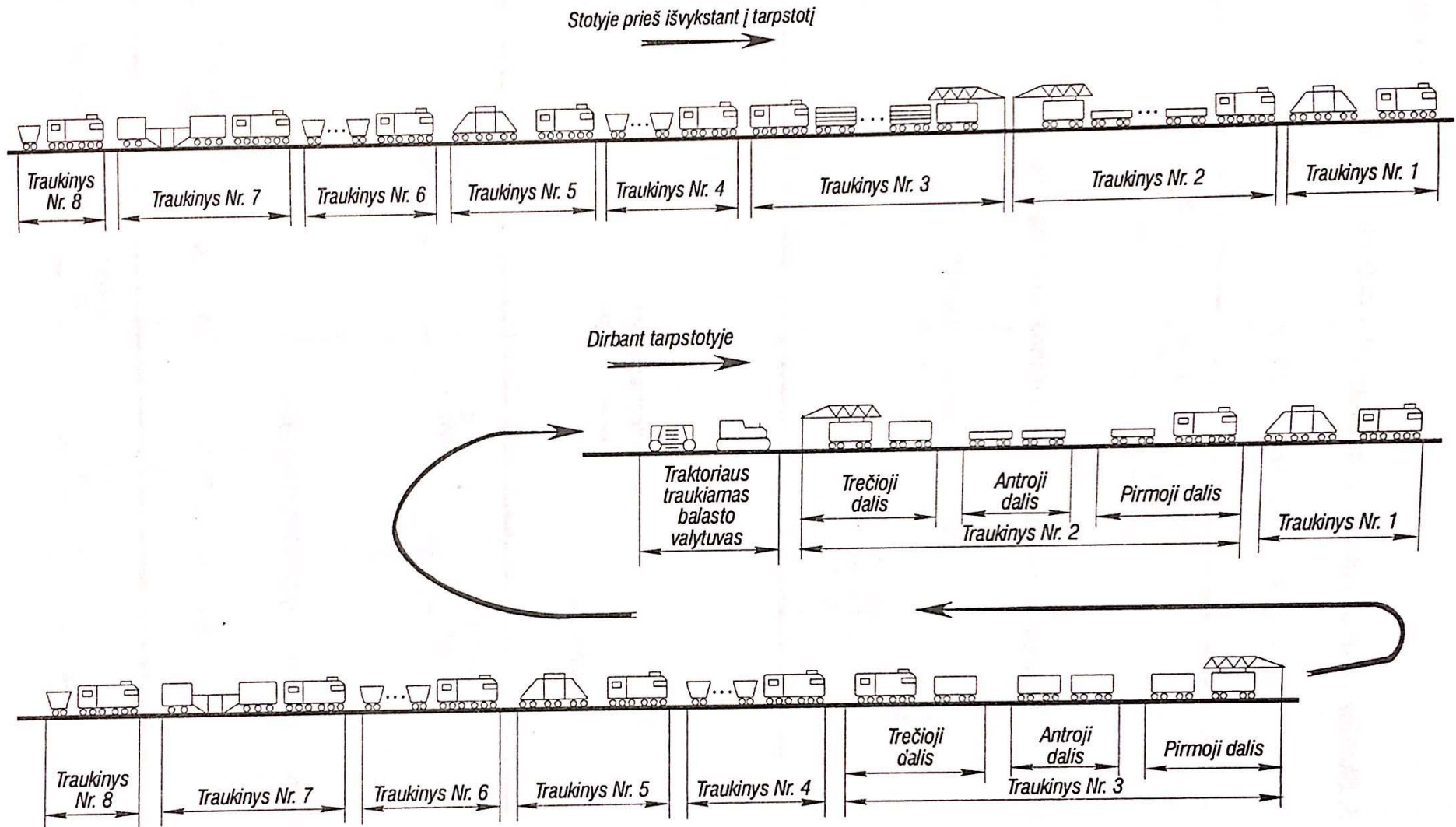
## 2.. Papildant kelio skaldos sluoksnį po pabėgiu daugiau kaip 30 cm



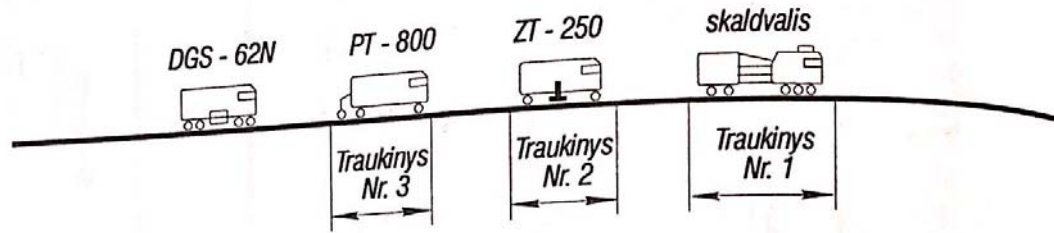
## 3. Papildant kelio skaldos sluoksnį po pabėgiu iki 30 cm



4. Įrengiant trijų sluoksnių balasto prizmę

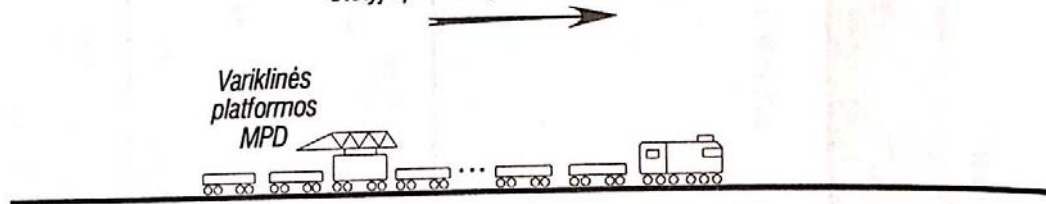


5. Skaldos valymas naudojant mašinas OT - 400, RM - 76, 80

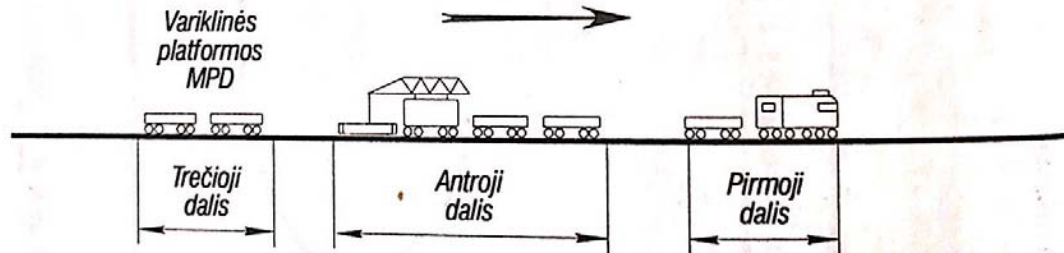


6. Keičiant inventorinius bėgius besandūrinio kelio ilgabėgiais

Stotyje prieš išvykstant į tarpstotį



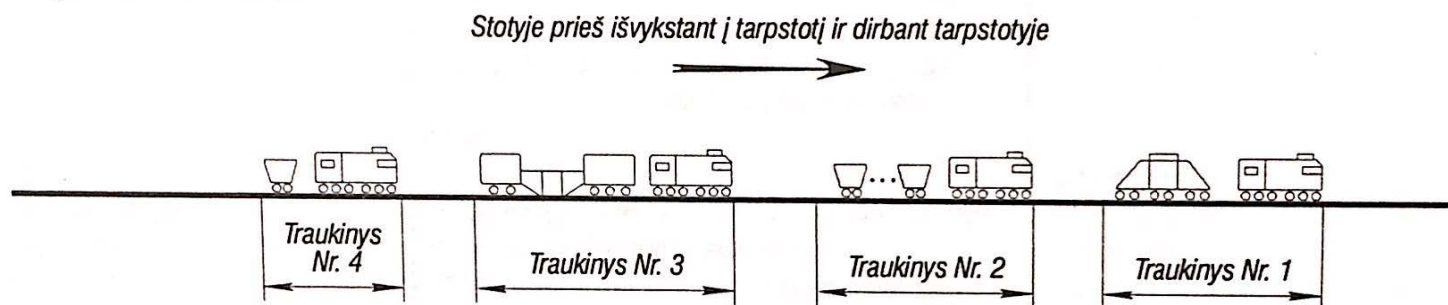
Dirbant tarpstotyje



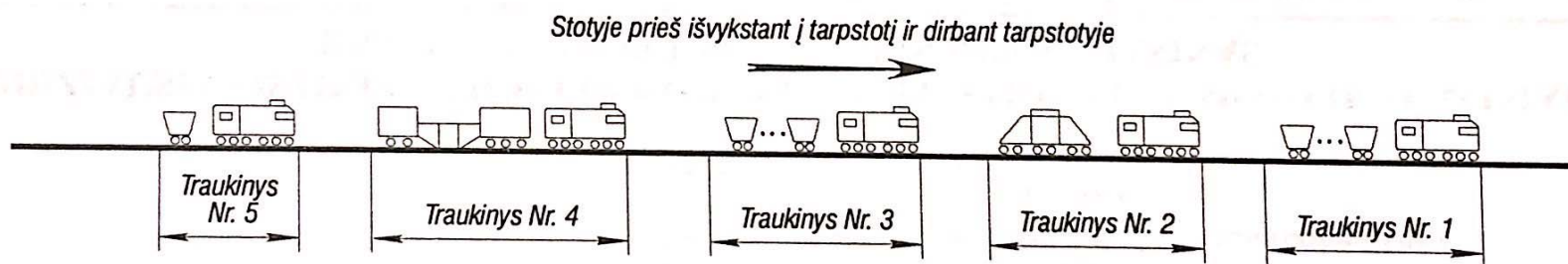
7. Kelio pakėlimas, lyginimas ir apdaila

## B. ATLIEKANT VIDUTINĮ KELIO REMONTĄ

### 1. Skaldos valymas skaldvaliu



### 2. Klojant kelią ant skaldos balasto



***DIDŽIAUSI LEISTINI GREIČIAI IR PAGRINDINIAI EISMO SAUGUMO REIKLAVIMAI TRANSPORTUOJANT SUNKIAŠIAS KELIO MAŠINAS***

Mašinos pavadinimas	Didžiausias leistinas greitis	Pagrindiniai eismo saugumo reikalavimai
<p>1. Gardės klotuvas UK-25/9-18 (rus. УК-25/9-18), klojantis 25m ilgio grandis su mediniais pabėgiais:</p> <p>1.1. važiuojantis prekinio traukinio sąstate arba su atskiru lokomotyvu. Krano santvara nuleista ir pastatyta horizontaliai;</p> <p>1.2. važiuojantis ūkinio traukinio sąstate į darbo vietą su išstumta į darbinę padėtį ir nuleista krano santvara.</p>	<p>a) 70 km/h - tiesiais kelio ruožais bei 600 m ir didesnio spindulio kreivėmis;</p> <p>b) 40 km/h - nuo 300 m iki 600 m spindulio kreivėmis;</p> <p>c) per iešmus:</p> <p>1) 70 km/h - važiuojant tiesiu keliu;</p> <p>2) 25 km/h - važiuojant į atšakinį kelią</p> <p>a) 50 km/h - tiesiais kelio ruožais bei 600 m ir didesnio spindulio kreivėmis;</p> <p>b) 40 km/h - nuo 300 m iki 600m spindulio kreivėmis</p> <p>c) per iešmus:</p> <p>1) 50 km/h - važiuojant tiesiu keliu;</p> <p>2) 25 km/h - važiuojant į atšakinį kelią.</p>	<p>Gardės klotuvų UK-25/9-18 transportavimo tvarka pateikta LG generalinio direktoriaus įsakyme "Dėl didžiausio leistino traukinių greičio geležinkelio stočių keliais ir tarpstočiais" (žr. 1997 05 16 d. įsakymo Nr.117 6 priedą)</p>
<p>2. Gardės klotuvas UK-25/9-18, klojantis 25 m ilgio grandis su gelžbetoniniais pabėgiais:</p> <p>2.1. važiuojantis prekinio traukinio sąstate arba su atskiru lokomotyvu. Krano santvara nuleista ir pastatyta horizontaliai;</p>	<p>a) Tiesiame kelyje ir didesnio kaip 300 m spindulio kreivėse:</p> <p>1) kai bėgiai R50 tipo ar sunkesni ir skaldos balastas - 80 km/h;</p>	<p>Gardės klotuvų UK-25/9-18 transportavimo tvarka pateikta LG generalinio direktoriaus įsakyme "Dėl didžiausio leistino traukinių greičio geležinkelio stočių keliais ir tarpstočiais" (žr. 1997 05 16 d. įsakymo Nr.117 6 priedą).</p>

Mašinos pavadinimas	Didžiausias leistinas greitis	Pagrindiniai eismo saugumo reikalavimai
<p>2.2. važiuojantis ūkinio traukinio sąstata į darbo vietą su išstumta į darbinę padėtį ir nuleista krano santvara.</p>	<p>kai žvyro ir smėlio balastas - 60 km/h;  2) kai bėgiai R43 tipo ir lengvesni - 40 km/h;  b) Mažesnio kaip 300 m spindulio kreivėse-tuo ruožu važinėjantiems prekiniams lokomotyvams nustatytas greitis.  c) Iššmais:  1) važiuojant tiesiu keliu - tiesiame kelyje nustatytas greitis;  2) važiuojant į atšakinį kelią ir esant bėgiams:  - Ia tipo arba sunkesniems, 1/11 kryžmėženklio iešmu - 40 km/h, 1/9 kryžmėženklio iešmu - 25 km/h;  - R38 tipo ir žvyro balastas - 25 km/h;  - R38 tipo ir smėlio balastas - 20 km/h;  - IIIa tipo ir žvyro balastas - 20 km/h;  - IIIa tipo ir smėlio balastas - 15 km/h.</p> <p>a) Tiesiame kelyje ir didesnio kaip 300 m spindulio kreivėse:  1) kai bėgiai R50 tipo arba sunkesni, skaldos balastas - 70 km/h,  - žvyro ar smėlio balastas - 50 km/h,  2) kai bėgiai R43 tipo arba lengvesni - 40 km/h;  b) Mažesnio kaip 300 m spindulio kreivėse - 10 km/h mažesnis negu tuo ruožu važinėjantiems prekiniams lokomotyvams nustatytas greitis.  c) Iššmais:  1) važiuojant tiesiu keliu - tiesiame kelyje nustatytas greitis;  2) važiuojant į atšakinį kelią ir esant bėgiams:  - R43 tipo arba sunkesni, 1/11 kryžmėženklio iešmu - 40 km/h, 1/9 kryžmėženklio iešmu -25 km/h  - Ia tipo arba sunkesni, 1/11 kryžmėženklio iešmu - 30</p>	<p>Taip pat</p>

Mašinos pavadinimas	Didžiausias leistinas greitis	Pagrindiniai eismo saugumo reikalavimai
3. Variklinis platforminis vagonas MPD (rus. МПД), važiuojantis traukinyje.	km/h, 1/9 kryžmėženklis iešmu - 25 km/h; - R38 tipo ir žvyro balastas - 20 km/h; - R38 tipo ir smėlio balastas - 15 km/h; - IIIa tipo ir žvyro balastas - 15 km/h; - IIIa tipo ir smėlio balastas - 10 km/h.  80 km/h	Parengti transportuoti pagal Techninius nurodymus TU-СРО-274 (rus. TU -ЦРО-274); vežamas su prekinium traukiniu, prikabinamas bet kurioje sąstato dalyje.
4. Sąstatas su 12,5 m ar 25 m ilgio grandžių paketais su mediniais arba gelžbetoniniais pabėgiais.	a) Tiesiame kelyje ir 600 m ar didesnio spindulio kreivėse - 70 km/h; b) Nuo 300 m iki 600 m spindulio kreivėse - 40 km/h. c) Iešmais: 1) važiuojant tiesiu keliu - 70 km/h 2) važiuojant į atšakinį kelią - 25 km/h.	Grandžių paketai ant platforminių vagonų kraunami ir įtvirtinami pagal nuorodos [2.13] reikalavimus; kad paketai išilgai nepasislinktų, jie tvirtinami pabėgių atspara arba nukeliama atrama; kiekvieną kartą sustojus traukiniui rūpestingai apžiūrėti paketų tvirtinimą ir jų suveržimą; draudžiama prikabinti grupę platformų su grandžių paketais prie kitų traukinių sąstatų; automatinių sankabų atkabinimo rankenos turi būti prirakintos.
5. Metaliniai dozuojamieji hoperiai CNII-DVZ (rus. ЦНИИ-ДВЗ), kurių bazė 6650 mm .	a) Iki 80 km/h; b) važiuojant per iešmus: 1) tiesiu keliu - 80 km/h; 2) važiuojant į atšakinį kelią - nustatytas prekiniam traukiniams greitis, bet ne didesnis kaip 80 km/h (kai iešmai 1/18).	Parengti transportuoti pagal Techninius nurodymus TU-СРО-274; važinėti dozuojamiesiems hoperiams viešojo naudojimo geležinkeliais leidžiama tik uždaruose gražiniuose su vienu keleiviniu vagonu, skirtu gražinių aptarnaujančiai brigadai. Tuščių gražinių sąstatas gali būti papildytas iki nustatyto pagal formavimo planą ilgio bet kokiais vagonais, išskyrus savivarčius vagonus.
6. Dozuojamieji hoperiai CNII-2, CNII-3, kurių bazė 5810 mm	a) Iki 60 km/h; b) važiuojant per iešmus: 1) tiesiu keliu - 60 km/h; 2) į atšakinį kelią - 25 km/h.	Reikalavimai tie patys, kaip ir dozuojamiesiems hoperiams CNII-DVZ.

Mašinos pavadinimas	Didžiausias leistinas greitis	Pagrindiniai eismo saugumo reikalavimai
7. Kelio taisymo mašina VPO-3000 (rus. ВПО-3000) su suvirinto rėmo galiniu triašiu vežimėliu.	a) Iki 50 km/h; b) važiuojant per iešmus: 1) tiesiu keliu - 50 km/h; 2) į atšakinį kelią - 25 km/h.	Parengti transportuoti pagal Techninius nurodymus TU-CPO-274. Vežama su atskiru lokomotyvu. Prie traukinių prikabinti draudžiama.
8. Kelio taisymo mašina VPO-3000 su šių tipų galiniais triašiais vežimėliais: KVZ-1M ir UVZ-9M (rus. KB3-1M, YB3-9M)	a) Tiesiame kelio ruože, esant bet kokiam balastui - 80 km/h; b) kreivėse, esant skaldos balastui: 1) 600 m ir didesnio spindulio - 80 km/h; 2) 500 m - 75 km/h; 3) 400 m - 65 km/h; 4) 300 m - 55 km/h; c) kreivėse esant smėlio balastui: 1) nuo 1200 m iki 1000 m - 70 km/h; 2) nuo 900 m iki 700 m - 65 km/h; 3) nuo 600 m iki 500 m - 50 km/h; 4) 400 m - 50 km/h; 5) 300 m - 40 km/h; d) važiuojant per iešmus į atšakinį kelią: 1) 1/11 kryžmėženklis - ne daugiau kaip 40 km/h; 2) 1/9 kryžmėženklis - ne daugiau kaip 25 km/h.	Parengti transportuoti pagal Techninius nurodymus TU-CPO-274. Vežama su atskiru lokomotyvu. Prie traukinių prikabinti draudžiama.
9. Elektriniai balastuotuvai ELB-1 ir ELB-3 (rus. ЭЛБ-1,3).	a) 50 km/h; b) važiuojant per iešmus: 1) tiesiu keliu - 50 km/h, 2) į atšakinį kelią - 25 km/h	Parengti transportuoti pagal Techninius nurodymus TU-CPO-274. Sąstate prikabinamas prieš galinį vagoną; vežami traukiniais, kurie nestumiami, o tuose ruožuose, kuriais traukiniai negali važiuoti nestumiami, šios mašinos transportuojamos atskiru lokomotyvu.
10. Sniegvežiai SM-2 ir SM-2M (rus. CM-2 ir CM-2M); priekinė mašina SM-2, tarpiniai ir galinis pusvagoniai	a) 50 km/h; b) važiuojant per iešmus: 1) tiesiu keliu - 50 km/h;	Parengti transportavimui pagal Techninius nurodymus TU-CPO-274; prikabinti už galinio traukinio vagono pusvagonio kabinos pusėje; draudžiama prikabinti rotorinio tiektuvo

Mašinos pavadinimas	Didžiausias leistinas greitis	Pagrindiniai eismo saugumo reikalavimai
sukabinti. Priekinė mašina turinti automatinius stabdžius.	2) į atšakinį kelią - 25 km/h.	pusėje. Vežamas traukiniais, kurie nestumiami, o tuose ruožuose, kuriais traukiniai negali važiuoti nestumiami, reikia transportuoti su atskiru lokomotyvu.

<p>11. Sniegvežiai SM-2 ir SM-2M (priekinė mašina SM-2, du tarpiniai ir galinis pusvagoniai). Priekinė mašina be automatinių stabdžių.</p>	<p>a) 50 km/h;  b) važiuojant per iešmus:  1) tiesiu keliu - 50 km/h,  2) į atšakinį kelią - 25 km/h.</p>	<p>Parengti transportuoti pagal Techninius nurodymus TU-CPO-274. Sąstate prikabinama prie galinio pusvagonio kabinos pusėje; draudžiama prikabinti rotorinio tiektuvo pusėje. Vežama atskiru lokomotyvu.</p>
<p>12. Sniegvežio SM-2 priekinė mašina (viena mašina be pusvagonių) su automatinais stabdžiais.</p>	<p>a) 50 km/h;  b) važiuojant per iešmus:  1) tiesiu keliu - 50 km/h,  2) į atšakinį kelią - 25 km/h.</p>	<p>Parengti transportuoti pagal Techninius nurodymus TU-CPO-274. Prikabinama už traukinio galinio vagono elektros stoties kabinos pusėje; draudžiama prikabinti prie rotorinio tiektuvo pusės. Prieš mašiną elektros stoties kabinos pusėje prikabinti apsauginę platformą. Vežama traukiniais, kurie nestumiami, o tuose ruožuose, kuriais traukiniai negali važiuoti nestumiami, reikia vežti atskiru lokomotyvu.</p>
<p>13. Sniegvežio SM-2 priekinė mašina (viena mašina be pusvagonių) be automatinių stabdžių.</p>	<p>a) 50 km/h;  b) važiuojant per iešmus:  1) tiesiu keliu - 50 km/h,  2) į atšakinį kelią - 25 km/h.</p>	<p>Parengti transportuoti pagal Techninius nurodymus TU-CPO-274. Prikabinama už traukinio galinio vagono elektros stoties kabinos pusės; draudžiama prikabinti prie rotorinio tiektuvo pusės. Prieš mašiną elektros stoties kabinos pusėje prikabinti apsauginę platformą. Vežama atskiru lokomotyvu.</p>
<p>14. Sniegvežio SM-2 galinis ir tarpiniai pusvagoniai (be priekinės mašinos).</p>	<p>a) 50 km/h;  b) važiuojant per iešmus:  1) tiesiu keliu - 50 km/h,  2) į atšakinį kelią - 25 km/h.</p>	<p>Parengti transportuoti pagal Techninius nurodymus TU-CPO-274. Prikabinami už traukinio galinio vagono; vežami traukiniais, kurie nestumiami, o tuose ruožuose, kuriais negali traukiniai važiuoti nestumiami, vežami atskiru lokomotyvu.</p>
<p>15. Plūginiai sniegvaliai SDP ir SDP-2M (rus. СДП, СДП-2)</p>	<p>a) 80 km/h;  b) važiuojant per iešmus:  1) tiesiu keliu - 80 km/h;  2) į atšakinį kelią - 40 km/h</p>	<p>Parengti transportuoti pagal Techninius nurodymus TU-CPO-274. Prikabinami prieš galinį traukinio vagoną su automatinais stabdžiais.</p>

<p>16. Bėgių šlifavimo vagonas (sumontuotas metaliniame vagonė):</p> <p>a) vežant prekiniame traukinyje</p> <p>b) šlifuojant bėgius</p>	<p>80 km/h;</p> <p>a) lokomotyvas priekyje - iki 65 km/h;</p> <p>b) važiuojant per iešmus:</p> <p>1) tiesiu keliu - 15 km/h,</p> <p>2) į atšakinį kelią - 10 km/h</p>	<p>Parengti transportuoti pagal Techninius nurodymus TU-CPO-274. Traukinį suformuoti pagal bėgių šlifavimo traukinio eksploatacijos instrukcijos reikalavimus. Prikabinamas bet kurioje traukinio dalyje.</p>
<p>17. Specialus pakrautas sąstatas vežti ilgabėgius.</p>	<p>Greičiai nurodyti LG generalinio direktoriaus įsakyme "Dėl didžiausio leistino traukinių greičio geležinkelio stočių keliais ir tarpstočiais".</p>	<p>Transportavimo tvarka pateikta antroje skiltyje nurodyto LG generalinio direktoriaus įsakymo 9-jame priede.</p>
<p>18. Autodrezinos DGKu ir ASG (rus. ДГКУ, АСГ), esančios traukinio sąstata.</p>	<p>80 km/h</p>	<p>Parengti transportuoti pagal Techninius nurodymus TU-CPO-274.</p>
<p>19. Kelio mašinos VPR-1200, VPRS 500, R-2000 (rus. ВПР-1200, ВПРС-500, Р-2000) ir PT-800, 09-16CSM.</p>	<p>a) Tiesiame kelio ruože ir didesnio kaip 400 m spindulio kreivėje kai bėgiai R50 tipo ir sunkesni, skaldos balastas - 70 km/h;</p> <p>b) Mažesnio kaip 400 m spindulio kreivėje - 60 km/h;</p> <p>c) Kelyje su visų tipų bėgiais ir smėlio ar žvyro balastu, taip pat esant R43 tipo ar lengvesniems bėgiams ir skaldos balastui - 50 km/h;</p> <p>d) Važiuojant per iešmus:</p> <p>1) tiesiu keliu - tiesiam kelio ruožui nustatytas greitis;</p> <p>2) į atšakinį kelią per iešmą 1/11 kryžmėženklis - 30 km/h;</p> <p>3) į atšakinį kelią per iešmą 1/9 kryžmėženklis - 25 km/h.</p>	<p>Parengti transportuoti pagal atitinkamos mašinos eksploatacijos instrukcijos reikalavimus; prikabinama prieš galinį traukinio vagoną arba vežama atskiru lokomotyvu.</p>
<p>20. Veržlių užsukimo mašina PMG (gnybtinių ir įdedamųjų varžtų veržlėms atsukti, patepti ir užsukti); (rus. ПМГ).</p>	<p>Greičiai nurodyti LG valdytojo įsakyme "Dėl didžiausio leistino traukinių greičio geležinkelio stočių keliais ir tarpstočiais".</p>	<p>Parengti transportuoti pagal šios mašinos Techninio aprašymo ir eksploatacijos instrukcijos reikalavimus; vežama atskiru lokomotyvu arba važiuoja pati. Lydimi dviejų mašinistų, turinčių teisę dirbti su ta mašina; vienas iš mašinistų skiriamas vyresniuoju.</p>
<p>21. Balasto nukasimo iš po iešmų mašina GO-48</p>	<p>a) Tiesiame kelio ruože ir kreivėje, kurios spindulys 450 m</p>	<p>Mašiną parengti transportuoti pagal šios mašinos</p>

		ar didesnis - 35 km/h;	Eksplotavimo instrukcijos reikalavimus. Pati mašina gali važiuoti ne toliau kaip 50 km.
		b) Kreivėje, kurios spindulys mažesnis kaip 450 m - 25 km/h;	
		c) Važiuojant per iešmus: 1) tiesiu keliu - 15 km/h; 2) į atšakinį kelią - 5 km/h.	
22.	Skaldvaliai RM-76 ir OT-400	a) Tiesiame kelio ruože ir kreivėje, kurios spindulys 450 m ir didesnis - 60 km/h;	Mašiną parengti transportuoti pagal Techninius reikalavimus; vežama lokomotyvu. Vežti traukinyje draudžiama. Pati mašina gali važiuoti ne daugiau kaip 200 km atstumu iki 80 km/h greičiu.
		b) Kreivėje, kurios spindulys mažesnis kaip 450 m - 50 km/h;	
		c) Važiuojant per iešmus: 1) tiesiu keliu - 60 km/h; 2) į atšakinį kelią - 30 km/h.	
23.	Bėgių ir sąvaržų valymo mašina ROM-3 (rus. POM -3)	100 km/h; Kai pilna 60 t cisterna - 80 km/h; Mažiausias kreivės spindulys - 300 m	Parengti transportuoti pagal šios mašinos Techninio aprašymo ir eksploatacijos instrukcijos reikalavimus; vežama atskiru lokomotyvu arba važiuoja pati. Lydimas dviejų palydovų, turinčių teisę dirbti su ta mašina; vienas iš palydovų skiriamas vyresniuoju.
24.	Kelio remonto mašina PRL-3 (rus. ПРЛ-3) vežama traukinio sąstate	60 km/h; Per iešmus: 1) važiuojant tiesiu keliu - 60 km/h; 2) važiuojant į atšakinį kelią - 25 km/h.	Transportavimo tvarka nurodyta LG generalinio direktoriaus įsakymo "Dėl didžiausio leistino traukinio greičio geležinkelio stočių keliais ir tarpstočiais" 9 priede.
25.	Variklinė bėgių suvirinimo mašina PRSM-3 (rus. ПРСМ-3): a) vežant prekinio traukinio sąstate serijines mašinas (nuo Nr.002 ir kitas);	1) Tiesiame kelio ruože ir kreivėje, kurios spindulys 600 m ir didesnis, bėgiai R50 tipo ar sunkesni, skaldos balastas - 80 km/h; 2) Kreivėje, kurios spindulys mažesnis kaip 600 m - LG administracijos nustatytas greitis, bet ne didesnis kaip 80 km/h;	Parengti transportuoti pagal Techninius nurodymus TU-CPO-274; išjungti ašinius reduktorius; prikabinama prieš paskutinį ne sunkesnio kaip 3000 t traukinio (važiuojančio be stumtuvo) vagoną su stabdžiais.
		c) Važiuojant per iešmus: 1) tiesiu keliu - 80 km/h;	

b) pati važiuojanti pavienė mašina arba kartu su vagonu, kurio bendroji masė 40 t

- 2) į atšakinį kelią per iešmą 1/11 kryžmėženklis - 40 km/h;
  - 3) į atšakinį kelią per iešmą 1/9 kryžmėženklis - 25 km/h.
  - 3) Tiesiame kelio ruože ir kreivėje kai bėgiai R43 tipo ir sunkesni, skaldos balastas - 60 km/h;
  - 4) Kai yra bėgiai R43 tipo ir sunkesni, žvyro ar smėlio balastas:
    - 1) tiesiame kelio ruože ir 800 m ar didesnio spindulio kreivėje - 50 km/h;
    - 5) 600 m ir mažesnio spindulio kreivėje - 40 km/h;
  - 6) Kai bėgiai R38 tipo:
    - 1) tiesiame kelio ruože ir 800 m ar didesnio spindulio kreivėje - 50 km/h;
    - 7) 600 m ir mažesnio spindulio kreivėje - 40 km/h;
  - 8) Kai bėgiai IIIa:
    - 1) tiesiame kelio ruože ir 800 m ar didesnio spindulio kreivėje - 50 km/h;
    - 2) kreivėje spindulio 600 m iki 350 m imtinai - 40 km/h;
    - 3) kreivėje spindulio 300 m iki 250 m imtinai - 30 km/h;
  - 9) kreivėje spindulio 200 m - 25 km/h;
- e) Važiuojant per iešmus:
- 1) tiesiu keliu - tiesiam kelio ruožui nustatytas greitis;
  - 2) į atšakinį kelią per R50 ir sunkesnio tipo 1/11 kryžmėženklis iešmą esant skaldos balastui - iki 40 km/h;
  - 3) į atšakinį kelią per R50 ir sunkesnio tipo 1/9 kryžmėženklis iešmą esant skaldos balastui - iki 25 km/h
  - 4) į atšakinį kelią esant žvyro ar smėlio balastui - neturi būti didesnis nustatyto atitinkamų kryžmėženklių iešmams, bet ne didesnis kaip 25 km/h;

80 km/h;

Parengti transportuoti pagal Techninius nurodymus TU-CPO-274; įjungti ašinius reduktorius.

Parengti transportuoti pagal Techninius nurodymus

26. Kelio greideriai SS-1 (rus. CC-1)

Per iešmus:

- 1) tiesiu keliu - 80 km/h;
- 2) į atšakinį kelią - 35 km/h.
- 3)

60 km/h;

27. Kelio remonto mašina PRL-3/2 (rus. ПРЛ-3/2)

važama prekinio traukinio sąstate

Per iešmus:

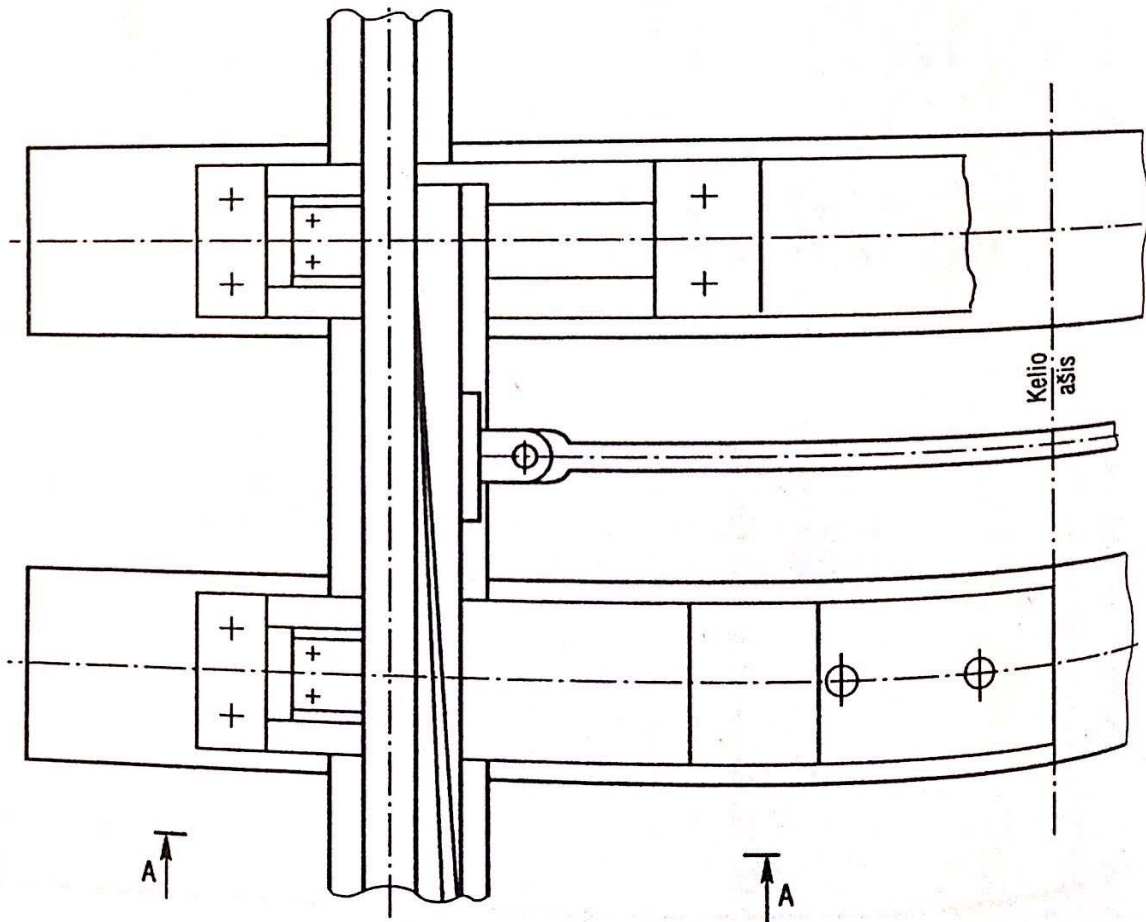
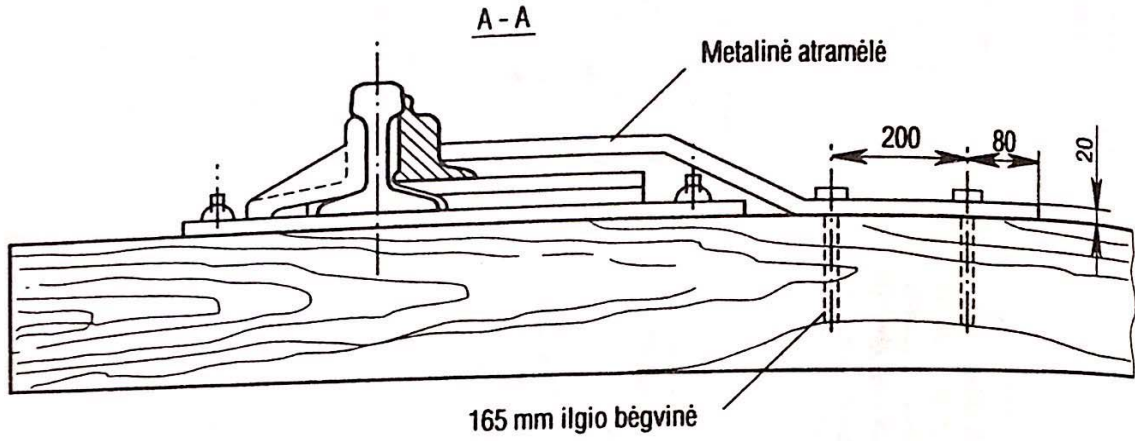
- 1) tiesiu keliu - 60 km/h;
- 2) į atšakinį kelią - 25 km/h.

TU-CPO-274; vežama prekinio traukinio sąstate. Prikabinama bet kurioje sąstato vietoje; neturintys automatinio stabdžio – prieš paskutinį (galinį) vagoną su automatiniais stabdžiais.

Prengti transportuoti pagal šios mašinos eksploatacijos instrukciją. Tuo tikslu: kranuose pastatyti du transportavimo strypus – atotampas, kuriuos pritvirtinti prie platformos rėmo; krano judamąjį rėmą pritvirtinti dviem grandinėmis ir fiksatoriumi. Visose platformose bortus pakelti ir įtvirtinti, atpalaiduoti linges nuo domkratų, išsukti domkratų sraigtus į viešutinę padėtį ir įtvirtinti (tarpas tarp domkrato atramos ir lingės apkabos turi būti ne mažesnis kaip 30 mm). Visų platformų stabdžių vamzdyną ir oro skirstytuvus įjungti į traukinio stabdžių valymą.

PRISPAUSTOS SMAILĖS TVIRTINIMAS  
UŽKALANT IEŠMĄ, KURIS NETURI ĮTAI-  
SO UŽRAKINTI JĮ KABINAMĄJA SPYNA

12 priedas  
(10.1 p.)



Saugaus traukinių eismo užtikrinimo  
instrukcija remontuojant kelią  
13 priedas

(9.2 p.)

**KELIO DARBUOTOJŲ ĮRAŠŲ APŽIŪROS ŽURNALE PAVYZDŽIAI ATLIEKANT DARBUS  
STOTIES KELIUOSE IR IEŠMUOSE**

Forma E-11

1	2	3	Pranešta			Atvyko				Rastų gedimų pašalinimas				
			4	5	6	7	8	Atvykusio darbuotojo		11	12	13	Pašalinusio gedimą darbuotojo	
								9	10				14	15
Mėnesio diena	Valandos ir minutės	Apžiūros rezultatai, rasti gedimai	mėnesio diena	valandos ir minutės	teleg., telef., raštu	mėnesio diena	valandos ir minutės	vardas, pavardė	parašas	mėnesio diena	valandos ir minutės	Gedimų priežastys	vardas, pavardė	parašas
07	8.00	5-uuju atvykimo ir išvykimo keliu nutraukiamas traukinių eismas; bus keičiami bėgiai. 38-asis ir 41-asis iešmai užrakinti (užkalti) 7-ojo kelio kryptimi. KM GSB				Forma A				07	12.45	Bėgiai pakeisti. Eismas 5-uuju keliu leidžiamas 40 km/h greičiu (pagal mašinisto išpėjamuosius lapelius). 38-asis ir 41-asis iešmai atrakinti, smailės atkaltos. KM GSB		
07	10.00	Bus keičiama 14-ojo iešmo kairioji smailė. Eismas 14-uuju iešmu nutraukiamas. 18-asis iešmas užrakintas (užkaltas) 2-ojo kelio kryptimi. KM GSB								07	14.45	14-ojo iešmo smailės pakeistos. Eismas 14-uuju iešmu leidžiamas. 18-asis iešmas atrakintas, smailės atkaltos. KM GSB		

Mėnesio diena	Valandos ir minutės	Apžiūros rezultatai, rasti gedimai	Pranešta			Atvyko				Rastų gedimų pašalinimas				
			mėnesio diena	valandos ir minutės	teleg., telef., raštu	mėnesio diena	valandos ir minutės	Atvykusio darbuotojo		mėnesio diena	valandos ir minutės	Gedimų priežastys	Pašalinusio gedimą darbuotojo	
								vardas, pavardė	parašas				vardas, pavardė	parašas
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
11	10.00	II-jame pagrindiniame kelyje tarp įleidžiamojo šviesoforo ir pirmutinio iešmo Nr. 2 bus keičiamos tvarslės. Eismas II-ojo kelio nurodytu ruožu nutraukiamas. Įleidžiamajame šviesofore laikykite draudžiamąjį (raudoną) signalą. KM GSB								11	12.00	Tvarslės pakeistos. Eismas 2-uju pagrindiniu keliu leidžiamas. Įleidžiamojo šviesoforo signalas gali būti leidžiamasis. KM GSB		
12	10.00	5-jame krovimo kelyje važinės kelio vagonėlis. Eismas 5-uju keliu draudžiamas. 28-asis iešmas užrakintas (užkaltas) 6-ojo kelio kryptimi, o 30-asis iešmas užrakintas (užkaltas) 4-ojo kelio kryptimi. KM GSB								12	16.00	Darbas su kelio vagonėliu 5-ajame kelyje baigtas. 28-asis ir 30-asis iešmai atrakinti, smailės atkaltos. KM GSB		
12	11.00	Mauručių-Jūrės tarpstočio I-ojo pagrindinio kelio 57-ajame kilometre, nuo 4-ojo iki 9-ojo piketo arti Mauručių stoties bus tvarkomi protarpiai. Darbu vieta atitverta stabdomaisiais signaliniais ženklais. Visus								12	17.00	Protarpių tvarkymo darbai 57-ajame kilometre nuo 4-ojo iki 9-ojo piketo baigti. Įspėjamųjų lapelių nebeišduoti. KM GSB		

1	2	3	Pranešta			Atvyko				Rastų gedimų pašalinimas				
			4	5	6	7	8	Atvykusio darbuotojo		11	12	13	Pašalinusio gedimą darbuotojo	
								9	10				14	15
Mėnesio diena	Valandos ir minutės	Apžiūros rezultatai, rasti gedimai	mėnesio diena	valandos ir minutės	teleg., telef., raštu	mėnesio diena	valandos ir minutės	vardas, pavardė	parašas	mėnesio diena	valandos ir minutės	Gedimų priežastys	vardas, pavardė	parašas
08	12.00	<p>traukinius, važiuojančius darbų vietos link, stabdyti ir išleisti tik nuėmus stabdomuosius signalinius ženklus. Traukinių greitis, pagal galiojančią įspėjamųjų lapelių išdavimo paraišką, turi būti ne didesnis kaip 15 km/h.</p> <p>KM GSB</p> <p>Bus ištaisai keičiamos 10-ojo iešmo metalinės dalys. 10-uju iešmu eismas draudžiamas. 8-ojo iešmo smailės ir slankioji kryžmės šerdis užrakinti (užkalti) 6-ojo kelio kryptimi.</p> <p>KM GSB</p>								08	14.35	<p>10-ojo iešmo metalinės dalys pakeistos. Eismas 10-uju iešmu leidžiamas. 8-ojo iešmo smailės ir slankioji kryžmės šerdis atrakintos ir atkaltos. Pagal galiojančią įspėjamųjų lapelių išdavimui paraišką traukinių greitis ne didesnis kaip 25 km/h.</p> <p>KM GSB</p>		

1	2	3	Pranešta			Atvyko				Rastų gedimų pašalinimas				
			4	5	6	7	8	Atvykusio darbuotojo		11	12	13	Pašalinusio gedimą darbuotojo	
								9	10				14	15
Mėnesio diena	Valandos ir minutės	Apžiūros rezultatai, rasti gedimai	mėnesio diena	valandos ir minutės	teleg., telef., raštu	mėnesio diena	valandos ir minutės	vardas, pavardė	parašas	mėnesio diena	valandos ir minutės	Gedimų priežastys	vardas, pavardė	parašas
Forma B														
09	10.00	I-ajame pagrindiniame kelyje bus keliamas kelias iki 6 cm. Traukinių važiavimo per darbų vietą greitis, pagal galiojančią išpėjamųjų lapelių išdavimui paraišką, ne didesnis kaip 25 km/h. KM GSB								09	16.00	Darbai I-ajame pagrindiniame kelyje baigti. Išpėjamųjų lapelių nebeišduoti. KM GSB		
10	10.00	10-ajame kelyje bus keliamas kelias iki 6 cm. Per darbų vietą važiuoti ne didesniu kaip 25 km/h greičiu. KM GSB								10	16.00	Darbai 10-ajame kelyje baigti. Greičio apribojimas atšaukiamas. KM GSB		
<p>PASTABA. Po Kelių ruožo darbuotojo įrašų kitus įrašus rašo automatikos ir ryšių ruožo darbuotojas, pagal "Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcijos prižiūrint ir taisant signalizacijos įrenginius" reikalavimus.</p>														

Saugaus traukinių eismo užtikrinimo  
instrukcija remontuojant kelią  
14 priedas

(9.3 p.)

**KELIO DARBUOTOJŲ ĮRAŠŲ APŽIŪROS ŽURNALE PAVYZDŽIAI ATLIEKANT DARBUS  
CENTRALIZUOTŲJŲ IEŠMŲ RIBOSE**

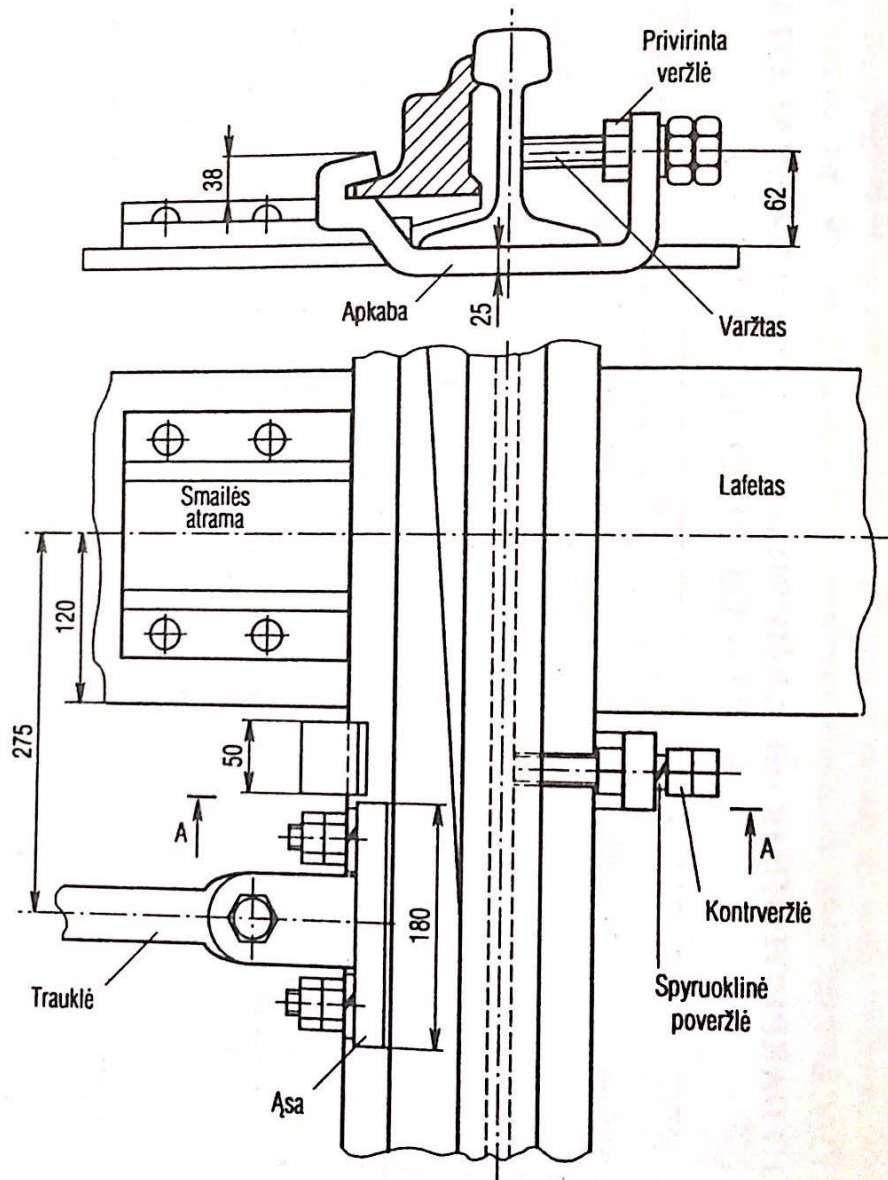
Forma E-11

Mėnesio diena	Valandos ir minutės	Apžiūros rezultatai, rasti gedimai	Pranešta			Atvyko				Rastų gedimų pašalinimas				
			mėnesio diena	valandos ir minutės	teleg., telef., raštu	mėnesio diena	valandos ir minutės	Atvykusio darbuotojo		mėnesio diena	valandos ir minutės	Gedimų priežastys	Pašalinusio gedimą darbuotojo	
								vardas, pavardė	parašas				vardas, pavardė	parašas
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
01	12.00	Bus keičiama 10-ojo iešmo smailė. Eismas 10-uuju iešmu nutraukiamas. 8-asis ir 12-asis iešmai užrakinti (užkalti) 3-ojo kelio kryptimi. KM GSB								01	13.00	10-ojo iešmo smailė pakeista. Eismo 10-uuju iešmu leidžiamas. 8-asis ir 12-asis iešmai atrakinti ir atkalti. KM GSB		
<p><b>PASTABA:</b></p> <p>1. Po KM įrašo apie atliekamus darbus, "Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcijoje prižiūrint ir taisant signalizacijos įrenginius" (A/18) nustatyta tvarka AM ir GSB įformina iešmo išjungimą iš centralizacijos.</p> <p>2. Kai KM ir AM baigia darbus ir yra atitinkamas KM įrašas "Apžiūros žurnale", kad eismas iešmu leidžiamas, AM ir GSB 1-oje pastaboje nurodytos instrukcijos nustatyta tvarka įformina iešmo įjungimą į centralizaciją.</p>														

Saugaus traukinių eismo  
užtikrinimo instrukcijos  
remontuojant kelią

APKABA SMAILEI PRIE RĒMINIO  
BĒGIO TVIRTINTI

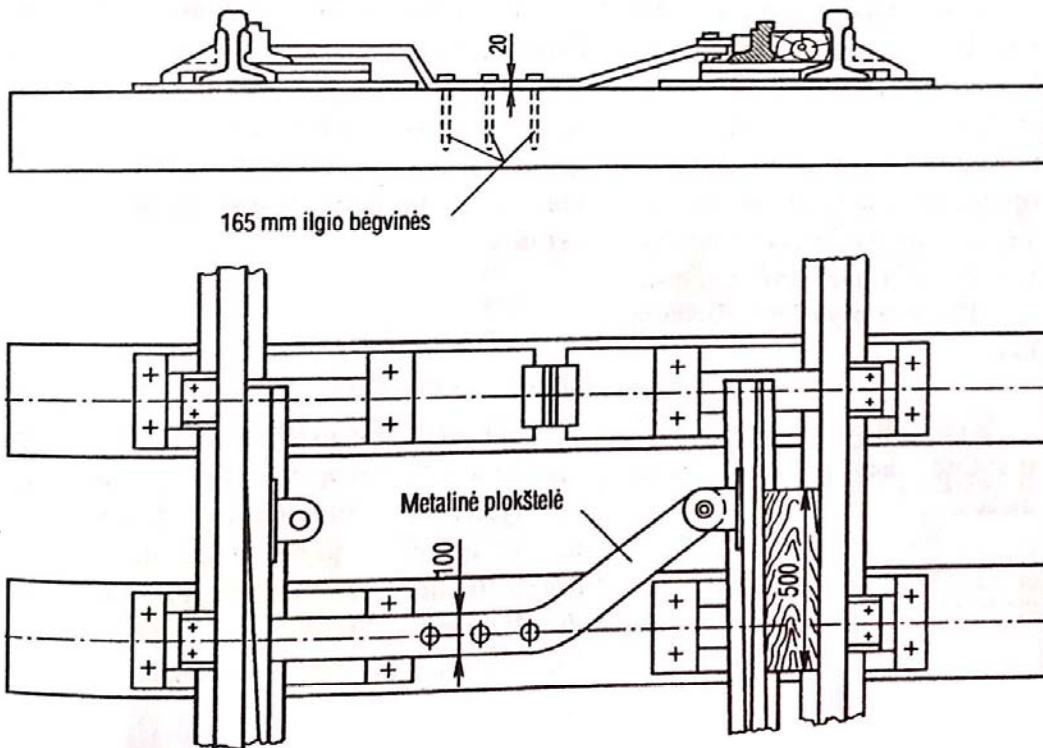
15 priedas  
(10.1 p.)



Saugaus traukinių eismo  
užtikrinimo instrukcijos  
remontuojant kelią

16 priedas  
(9.8 p.)

IEŠMŲ SU LAFETU IR BE JO ATSKIRTŲ SMAILIŲ TVIRTINIMAS



Saugaus traukinių eismo užtikrinimo  
instrukcijos remontuojant kelią  
17 priedas  
(11.6 p)

SIGNALINIŲ ĮRENGINIŲ IR PRIETAISŲ, KURIUOS ATSIŽVELGDAMI  
Į PAROS LAIKĄ PRIVALO TURĖTI KELIŲ ŪKIO DARBUOTOJAI, SUSIJĘ SU TRAUKINIŲ  
EISMU, ATLIKDAMI SAVO TARNYBINES PAREIGAS,  
S A R A Š A S

Darbuotojų ir kelio mašinų sąrašas	Signalinių įrenginių ir prietaisų sąrašas
Kelio brigadininkas, kelio darbininkas (dirbantis savarankiškai), kelių ir statinių apeivis, kelio darbininkas paskirtas apeiviu, defektoskopinio ir kelmačio vagonėlių operatorius, lengvosios drezinos vairuotojas, kelio darbų atitvėrimo signalininkas (ne žemesnės kaip III kategorijos kelio darbininkas).	Rankinis signalinis žibintas, turintis raudonos ir baltos spalvos šviesas, pučiamasis ragelis, raudona ir geltona vėliavėlės įmovose, dėžutė su petardomis (6 vnt.) - vienkeliams geležinkeliams, dvi dėžutės su petardomis (12 vnt.) - dvikeliuose ir daugiakeliuose geležinkeliuose.
Sunkiųjų drezinų, motorvežių ir automatrinių vairuotojai (mašinistai).	Du rankiniai signaliniai žibintai, turintys raudonos ir baltos spalvos šviesas, pučiamasis ragelis, dvi geltonos ir dvi raudonos signalinės vėliavėlės įmovose, dėžutė su petardomis (6 vnt.) - vienkeliams geležinkeliams, dvi dėžutės su petardomis (12 vnt.) - dvikeliuose ir daugiakeliuose ruožuose.
Pervažininkas	Rankinis signalinis žibintas, turintis raudonos ir baltos spalvos šviesas, (pervažoje papildomai turi būti po vieną žibintą su dvipuse raudonos ir baltos spalvos šviesa kiekvienam kertamam keliui ir vienas atsarginis žibintas), pučiamasis ragelis, rankinis švilpukas, geltona ir raudona vėliavėlėmis įmovose, dėžutė su petardomis (6vnt.) vienkeliu geležinkelio pervažoje, dvi dėžutės su petardomis(12 vnt.) - dvikeliu ir trys dėžutės su petardomis

(18 vnt.) -daugiakelio geležinkelio pervažoje.

Visų tipų sniegvaliai, sniegvežiai, kelmačiai ir defektoskopiniai vagonai

Dvikeliuose ruožuose:

rankinis signalinis žibintas, turintis raudonos, geltonos ir baltos spalvos šviesas, trys šoniniai vagono žibintai su nustatytos spalvos stiklais, trys geltonos vėliavėlės, trys raudonos vėliavėlės, dvi dėžutės su petardomis (12 vnt.), pučiamasis ragelis.

Vienkeliuose ruožuose:

rankinis signalinis žibintas, turintis raudonos, geltonos ir baltos spalvos šviesas, du šoniniai vagono žibintai su nustatytos spalvos stiklais, trys geltonos vėliavėlės, viena raudona vėliavėlė, dėžutė su petardomis (6 vnt.), pučiamasis ragelis.

Gardės klotuvai, bėgių klotuvai, geležinkelio kranai, skaldvaliai, balastuotuvai, lyginimo, skaldos pamušimo, apdailos mašinos, elektrobalastuotuvai su pakabinamais lyginimo įrenginiais.

Rankinis signalinis žibintas, turintis geltonos, raudonos ir baltos spalvos šviesas, geltona ir raudona signalinės vėliavėlės įmovose, dėžutė su petardomis (6 vnt.), pučiamasis ragelis.

## TRANSPORTO MOTODREZINŲ TD-5 EISMAS

1. Motodrezinų eismas organizuojamas be leidimų, suteikiančių teisę užimti tarpstotį. Tokių drezinų eismas neturi trukdyti traukinių eismui.
2. Motodrezinų ašys turi turėti elektrinę izoliaciją.
3. Motodrezinų eismas leidžiamas tarpstočiuose, kurių sąrašą tvirtina LG valdytojas.
4. Draudžiama išleisti motodreziną į tarpstotį:
  - 4.1. dvikelių ruožų netaisyklinguoju keliu;
  - 4.2. visais ruožais esant lauko temperatūrai žemesnei kaip minus 5<sup>0</sup>C;
  - 4.3. esant nepalankioms meteorologinėms sąlygoms (pūga, liūtis, rūkas ir kt.);
  - 4.4. nakties metu.
5. Draudžiamas motodrezinų eismas ruožuose su automatine blokuote, eismo valdymo centralizacija bei elektrine trauka.
6. Motodrezinoms TD-5 užimti tarpstotį traukinio teisėmis leidžia eismo tvarkdarys pagal atsakingo kelių ūkio darbuotojo (ne žemesnių pareigų kaip kelio brigadininko) laisvos formos paraišką. Traukinio teisėmis motodrezina į tarpstotį išleidžiama, įteikus E-13 formos leidimą ją lydinti darbuotojui.
7. Jei transporto motodrezina į tarpstotį išleidžiama traukinio teisėmis ir jai būtina sustoti tarpstotyje atlikti tam tikrus darbus, tai GSB kartu su E-13 formos leidimu, išduoda įspėjamąjį lapelį tarpstočiui užimti, kaip tai numatyta ET 8.19. p. Draudžiama užimti tarpstotį ilgiau, negu nurodyta įspėjamajame lapelyje.
8. Vyresnysis darbuotojas, lydintis motodreziną, prieš išvažiuodamas į tarpstotį, privalo pranešti GSB apie būtinybę išažuoti su motodrezina, nurodyti punktą, iki kurio reikia važiuoti ir laiką, per kurį reikia nuvažiuoti iki kitos stoties, arba laiką, kada drezina bus nukelta nuo kelio (kai drezina važiuoja tik dalį tarpstočio arba tarpstotyje numatytas sustojimas).
9. Paprastai motodrezinos važiuoja priekiu; atbuline eiga leidžiama tik manvruoti stotyje. Važiuojant tarpstočiu motodrezinos žibintai turi būti įjungti.

10. Tarpstotyje motodrezina turi būti su ST 7.10 p. nurodytais signaliniais ženklais ir reikmėmis.

**Draudžiama** užkelti ant bėgių motodrezinas, be signalų.

11. Lydinčių motodreziną žmonių skaičius turi būti pakankamas, kad artėjant traukiniui ar kitais atvejais būtų galima ją nukelti nuo kelio. Kai motodrezina važiuoja traukinio teisėmis, kartu su vairuotoju TD - 5 motodrezinoje turi būti ne mažiau kaip 4 žmonės.

12. Kartu važiuojančių žmonių skaičius neturi viršyti: šešių žmonių drezinoje, 10 žmonių nekrautoje priekaboje, vienas žmogus krautoje priekaboje – priekabos stabdytojas. Krovinius vežti pačioje motodrezinoje TD – 5 draudžiama.

13. Motodreziną turi lydėti vyresnysis darbuotojas, kurio pareigos ne žemesnės kaip kelio brigadininko.

14. Kai žmonės vežami dviem motodrezinos TD-5 priekabomis, kiekvienoje priekaboje paskiriamas grupės vyresnysis - patyręs darbininkas, kuris turi važiuoti toje priekaboje ir žiūrėti tvarkos bei važiuojančio žmonių saugumo.

15. Motodrezina vežami keliui taisyti skirti įrankiai, taip pat kelio šablonai, turi būti specialiose dėžėse.

16. **Draudžiama** važiuoti motodrezina TD - 5 su priekabomis, kai priekabose nėra stabdytojo. Pakrovus krovinį, reikia įsitikinti, kad stabdžių svirtis laisva. Draudžiama stabdžių svirtį apkrauti apkrauti vežamais kroviniais.

17. Motodrezinos vairuotojas turi žinoti TNN, ST, ET, šią Instrukciją, taip pat [2.13] nuorodos reikalavimus. Egzaminų laikymo tvarką nustato LG administracija atskiru įsakymu. Motodrezinos vairuotojas privalo turėti su savimi pažymėjimą, suteikiantį teisę valdyti dreziną.

**Draudžiama** valdyti motodreziną asmeniui, neturinčiam tokios teisės.

18. Važiuojant **draudžiama**:

18.1. stovėti motodrezinoje ar priekaboje;

18.2. sėdėti ant bortų;

18.3. pereiti nuo priekabos į motodreziną;

18.4. išlipti iš motodrezinos ar priekabos arba į jas įlipti kol motodrezina visiškai nesustojo;

18.5. rūkyti, ypač kai stovėjimo vietose pilami degalai.

19. Prieš pervažą motodrezina turi būti sustabdyta. Vyresnysis darbuotojas, lydintis motodreziną, privalo įsitikinti, kad prie pervažos nevažiuoja autotransporto priemonės, arba autotransportas sustabdytas praleidžiant motodreziną ir tik po to gali važiuoti per pervažą.

20. **Draudžiama** palikti kelyje motodreziną arba jos priekabą be žmonių, kurie (prireikus) galėtų greitai jas nukelti nuo kelio. Nukelta nuo kelio motodrezina turi būti pastatoma taip, kad nebūtų pažeistas statinių artumo gabaritas.

21. Vyresnysis darbuotojas, lydintis motodreziną, atsako už eismo ir joje važiuojančių žmonių saugumą. Prieš išvažiuodamas iš stoties į tarpstotį, jis turi gauti GSB E-21 formos Pažymą drezinos palydovui apie traukinių eismą (toliau – Pažyma), sutikrinti savo laikrodį su GSB laikrodžiu, taip pat patikrinti drezinos techninę būklę, ar yra signalinės priemonės, ar yra degalų.

22. Vyresnysis darbuotojas, lydintis motodreziną, neturi teisės važinėti motodrezina stoties ribose be stoties darbuotojų leidimo (GSB, iešmų posto budėtojo, signalininko), taip pat - išvažiuoti į tarpstotį nepranešęs GSB ir negavęs iš jo Pažymos. Įvažiuojant į stotį, jis turi būti labia atidus, kuo greičiau susisiekti su GSB ir vadovautis jo nurodymais.

23. GSB, gavęs vyresniojo darbuotojo lydinčio motodreziną pranešimą, kad būtina išvažiuoti į tarpstotį, privalo su traukinių tvarkdariu išsiaiškinti faktinį ir numatomą traukinių eismą tame tarpstotyje.

24. Lydintis motodreziną vyresnysis darbuotojas turi teisę išvažiuoti į vienpusio eismo dvikelį tarpstotį ne anksčiau kaip praėjus 15 minučių nuo priekyje važiuojančio traukinio išvykimo.

Traukiniui įkandin važiuojančios motodrezinos vairuotojas turi laikytis nuo traukinio ne mažesniu kaip 500 m atstumu.

Draudžiama motodreziną išleisti pirma keleivinio traukinio.

25. GSB, išduodamas Pažymą, turi vadovautis įrašais E - 2 ir E - 3 formos Traukinių eismo žurnale ir duomenimis, gautais iš traukinių tvarkdario. GSB užpildo du Pažymos egzempliorius. Vienas iš jų įteikiamas lydinčiam motodreziną vyresniajam darbuotojui, o kitas (kopija) paliekamas pas GSB.

Pažymoje nurodomas jos išdavimo laikas (valandos ir minutės), taip pat numatomas traukinių eismas tarpstotyje ne mažiau kaip 1 valandai nuo Pažymos išdavimo. Pažymos išdavimo laikas atitinka motodrezinos išvykimo į tarpstotį laiką. Šį laiką GSB praneša gretimos stoties GSB. Abiejų stočių GSB daro atitinkamus įrašus Traukinių eismo žurnaluose. Pažyma netenka galios, jei po jos išdavimo per 10 min motodrezina neišvyksta į tarpstotį; tokiu atveju vyresnysis darbuotojas, lydintis dreziną, privalo iš GSB gauti naują pažymą.

26. Jei išvykus motodrezinai ta pačia kryptimi reikėtų išleisti prekinį traukinį nesibaigus Pažymoje nurodytam laikui ir jei nėra žinių, kad motodrezina atvažiavo į gretimą stotį, ar ji nukelta nuo kelio, tai tokio traukinio mašinistui išduodamas įspėjamasis lapelis, kad tarpstotyje yra motodrezina ir būtina signalizuoti lokomotyvo švilpuku.

Draudžiama išleisti priešinį motodrezinai traukinį, kol nesibaigęs Pažymoje nurodytas laikas.

27. Vyresnysis darbuotojas, lydintis motodreziną, taip pat ir drezinos vairuotojas, išvažiavę iš stoties į tarpstotį privalo:

27.1. atidžiai sekti kelio laisvumą ir būti pasiruošę bet kuriuo momentu, pasirodžius traukiniui, sustoti ir nukelti dreziną;

27.2. vadovaujantis gauta Pažyma, užtikrinti saugų drezinos eismą, reikiamu laiku nukelti ją nuo kelio prieš atvykstant pažymoje nurodytam traukiniui;

27.3. būti atsargūs ir apdairūs važiuojant tarpstotyje, kai Pažymoje nurodytas laikas jau pasibaigęs;

27.4. kai motodrezina patenka į rūko, pūgos ar liūties ruožą, reikia sustoti, nukelti dreziną nuo kelio ir, jei galima, apie tai pranešti GSB.

28. Vyresnysis darbuotojas, lydintis motodreziną, atvykus jai iš tarpstočio į kitą stotį, privalo apie tai asmeniškai arba telefonu pranešti GSB, o šis - pranešti drezinos atvykimo laiką stoties, iš kurios

išvažiavo drezina, GSB. Abiejų stočių GSB apie drezinos atvykimą į stotį įrašo Traukinių eismo žurnaluose.

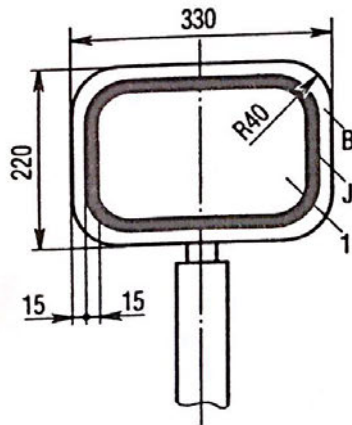
29. GSB, telefonu pranešęs lydinčiam dreziną vyresniajam darbuotojui žinias apie faktinį traukinių eismą, drezinai grįžti iš tarpstočio į stotį privalo užpildyti Pažymą ir prireikus traukinių mašinistams išduoti įspėjamuosius lapelius.
30. Motodrezinos greitis tarpstotyje neturi viršyti 50 km/h, stoties keliais - 25 km/h; per iešmus - 15 km/h. Esant blogam matomumui, važiavimo greitis neturi viršyti 25 km/h ir turi būti įjungti žibintai (priekinis žibintas ir galinis raudonas signalinis žibintas).
31. Motodreziną sukabinti su priekaba ir priekabas sukabinti tarpusavyje leidžiama tik tipiniais prietaisais ir pagal "Transporto motodrezinos TD-5 įrengimo, priežiūros ir naudojimo instrukcijos" (pr. [2.13] nuorodą) reikalavimus. Būtina užtikrinti, kad važiuojant savaime neatsikabintų priekabos. **Draudžiama** motodreziną sukabinti su vagonais ir platformomis.
32. Važiuojant per tiltus, galias iškasas ir kreivėmis, reikia būti ypač budriems ir pasiruošusiems bet kuriuo momentu sustoti, jei kelyje pasitaikytų kliūtis. **Draudžiama** sustoti ant tilto, kai nėra kliūtis eismui.
33. Pastebėjus motodrezinos gedimą važiuojant, vyresnysis darbuotojas, lydintis ją, privalo dreziną sustabdyti prieš įvažiuojant ant tilto ir ją nukelti nuo kelio, o, pastebėjus gedimus ir sustojus motodrezinai ant tilto, privalo dreziną nustumti nuo tilto už jo ribų, nukelti nuo kelio ir pastatyti ją taip, kad nebūtų pažeistas statinių artumo gabaritas.

Jei dėl kokių nors priežasčių negalima motodrezinos nustumti už tilto ribų, taip pat visais kitais atvejais, kada negalima jos nukelti nuo kelio, reikia nedelsiant atitverti dreziną kaip kliūtį kelyje, pagal ST reikalavimus.

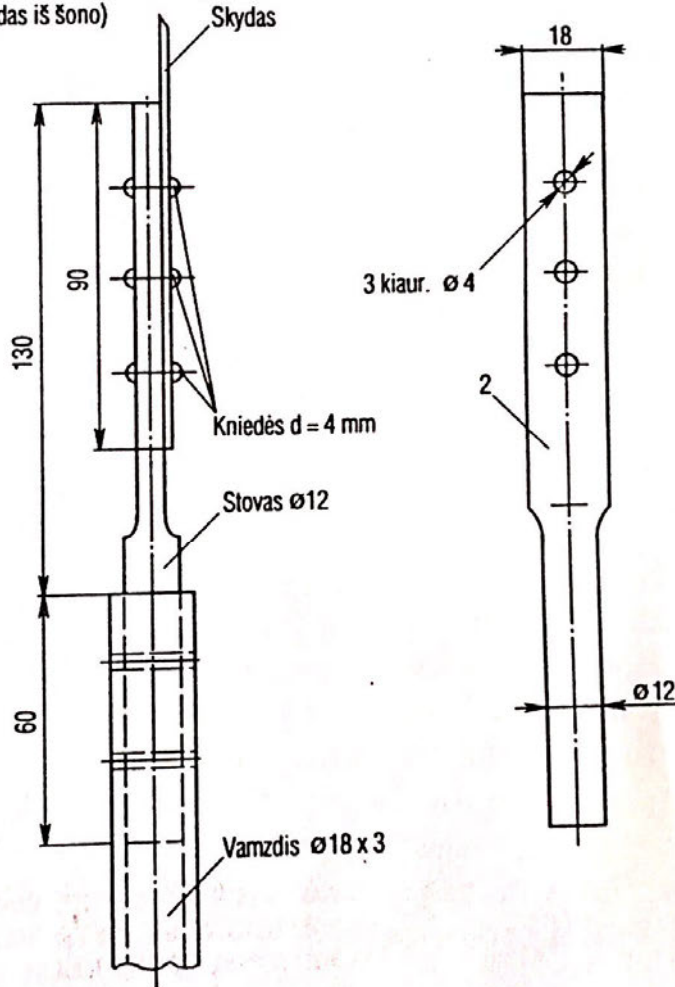
---

LENGVOSIOS DREZINOS  
SIGNALINIS ŽENKLAS

4



Skydo tvirtinimo konstrukcija  
(vaizdas iš šono)



Saugaus traukinių eismo  
užtikrinimo instrukcijos  
remontuojant kelią

19 priedas  
(13.1a p.)

1 - skydas, pagamintas iš (1,5-2) mm storio plieno (ar kitos medžiagos) lakšto, kurio nenulenktų vėjas. Tvirtinamas prie stovo, pritvirtinto prie drezinos. Skydas turi būti nudažytas: kai drezina važiuoja vienkeliu geležinkeliu ir dvikelio geležinkelio netaisyklinguoju keliu - iš abiejų pusių raudona spalva (R) su juodu (J) ir baltu (B) apvais; kai drezina važiuoja dvikelio geležinkelio taisyklinguoju keliu - priekinė pusė nudažoma balta spalva su juodu ir baltu apvais; kita (atgalinė) pusė - raudona spalva su juodu ir baltu apvais; 2 - stovas. Vamzdis ir stovas nudažomi drezinos spalva.