

LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

PATVIRTINTA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministr
1999 m. gruodžio 30 d. įsakymu Nr. 452

ADV/003

GELEŽINKELIŲ EISMO TAISYKLĖS

Informacijos ir leidybos centras VILNIUS 2000

UDK656.2 Ge-171

PRATARMĖ

PARENGĖ

Redakcinė komisija:

PERŽIŪRĖJO IR SUREDAGAVO

LG Technikos ir plėtros tarnybos Norminės techninės dokumentacijos skyrius

RECENZAVO

LG Krovinių vežimo ir komercijos valdybos Vilniaus regiono stočių skyriaus viršininkas J.Sadovskis

SUDERINTA

Taisyklės aprobuotos 1998 1201 Vilniaus Gedimino technikos universiteto išplėstiniam Kelių katedros

TIKRINO

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

GALIOJA

nuo 2000 07 01

ADV/003 *Geležinkelių eismo taisyklės* pakeičia CD/4367 „Geležinkelių traukinių eismo ir manevravimo instrukciją“ (1986 m., rusų kalba)

ISBN 9986-537-53-3

© Lietuvos geležinkelių Informacijos ir leidybos centras, 2000

TURINYS

TURINYS	2
1. BENDROSIOS NUOSTATOS.....	3
2. PAGRINDINĖS SĄVOKOS. SUTRUMPINIMAI	3
2.1. Pagrindinės sąvokos.....	3
2.2. Sutrumpinimai	4
3. BENDRIEJI EISMO TVARKYMO REIKALAVIMAI	4
4. TRAUKINIŲ EISMO TVARKYMAS AUTOMATINE BLOKUOTE	7
4.1. Bendroji dalis.....	7
4.2. Traukinių priėmimas ir išleidimas.....	8
4.3. Darbuotojų veiksmai sugedus automatinės blokuotės įrenginiams	9
4.4. Traukinių eismas pagal automatinę lokomotyvo signalizaciją, kuri naudojama kaip savarankiška signalizacijos priemonė	13
5. TRAUKINIŲ EISMO VALDYMO CENTRALIZACIJA	13
5.1. Bendroji dalis.....	13
5.2. Traukinių priėmimas ir išleidimas	14
5.3. Manevravimas	15
5.4. Darbuotojų veiksmai sugedus EVC įrenginiams	15
6. TRAUKINIŲ EISMO TVARKYMAS PUSIAU AUTOMATINE BLOKUOTE	16
6.1 Traukinių priėmimas ir išleidimas	16
6.2. Traukinių eismas ruožuose, kuriuose yra kelio postų (blokpostų)	18
6.3. Traukinių eismas sugedus pusiau automatinės blokuotės įrenginiams	19
7. TRAUKINIŲ EISMO TVARKYMAS ELEKTRINE KRIVŪLINE SISTEMA.....	20
7.1. Bendroji dalis.....	20
7.2. Traukinių priėmimas ir išleidimas	20
7.3. Traukinių eismas sugedus elektrinei krivūlinei sistemai ir krivūlių skaičiaus krivūlinės tvarkymas	20
8. TRAUKINIŲ EISMO TVARKYMAS TELEFONO RYŠIU	21
8.1. Bendroji dalis	21
8. 2. Traukinių telefonogramų žurnalo pildymo tvarka.....	22
8.3. Vienkeliuose ruožuose taikomų telefonogramų formos	23
8.4. Dvikeluose ruožuose taikomų telefonogramų formos.....	24
9. TRAUKINIŲ EISMO TVARKYMAS SUGEDUS VISOMS SIGNALIZACIJOS IR RYŠIŲ PRIEMONĖMS	25
9.1. Bendroji dalis.....	25
9.2. Traukinių eismo tvarkymas vienkeliuose tarpstočiuose	26
9.3. Traukinių eismo tvarkymas dvikeluose tarpstočiuose	27
10. AVARINIŲ TRAUKINIŲ (DREZINŲ), GAISRINIŲ TRAUKINIŲ IR PAGALBINIŲ LOKOMOTYVŲ EISMAS	28
10.1. Bendroji dalis	28
10.2. Traukinio sugrįžimas iš tarpstočio į išvykimo stotį	29
10.3. Pagalbos suteikimas tarpstotyje sustojusiam traukiniui, pasitelkus iš paskos važiuojančio traukinio lokomotyvą.....	30
11. TRAUKINIŲ (DREZINŲ) EISMAS KELIO IR STATINIŲ REMONTO METU	32
12. TRAUKINIŲ PRIĖMIMAS IR IŠLEIDIMAS	34
12.1. Bendroji dalis	34
12.2. Traukinių priėmimas	35
12.3. Traukinių išleidimas	37
12.4. Traukinių priėmimas esant draudžiamajam įleidžiamojai šviesoforo signalui	38
13. TRAUKINIŲ EISMO TVARKDARIO DARBAS	40
14. MANEVRAVIMAS	43
14.1. Bendroji dalis	43
14.2. Vadovavimas manevrams.....	45
14.3. Manevruose dalyvaujančių darbuotojų pareigos	45
14.4. Vagonų įtvirtinimas	47
14.5. Manevravimo greitis	48
14.6. Manevravimas per skirstomuosius karnelius ir skirstymo keliais.....	49
14.7. Manevravimas pagrindiniais bei atvykimo ir išvykimo keliais.....	50
14.8. Manevravimas stočių rajonuose, kuriuose nėra iešmininkų.....	51
15. MAŠINISTO ĮSPĖJAMŲJŲ LAPELIŲ IŠDAVIMO TVARKA	52

16. TRAUKINIŲ PRIĖMIMO, IŠLEIDIMO IR MANEVRAVIMO TVARKA SUGEDUS STOTIES SIGNALIZACIJOS ĮRENGINIAMS .56	
1 priedas. LEIDIMŲ TRAUKINIUI VAŽIUOTI IŠ STOTIES VARIANTAI.....	60
2 priedas. RIEDMENŲ ĮTVIRTINIMO TAISYKLĖS IR NORMOS	Error! Bookmark not defined.
3 priedas. VAGONŲ SU SPECIALIAISIAIS KROVINIAIS IR SPECIALIŲJŲ RIEDMENŲ PASTATYMAS Į TRAUKINIUS	65
4 priedas. SUNKIŲJŲ DREŽINŲ IR SAVAEIGIŲ KELIO MAŠINŲ EISMO TVARKA.....	69
5 priedas. LENGVŲJŲ RIEDMENŲ EISMO TVARKA	70
1. Motodrežinių TD-5 eismas.....	70
2. Kelio vagonėlių ir kitų techninės paskirties lengvųjų riedmenų naudojimo tvarka	72
6 priedas. POKALBIŲ APIE MARŠRUTŲ PARENGIMĄ REGLAMENTAS	74
7 priedas. GELEŽINKELIO DARBUOTOJŲ VEIKSMAI SUSIDARIUS AVARINEI SITUACIJAI.....	75
1. Bendroji dalis	75
2. Darbuotojų veiksmai sutrikus traukinių eismui	75
3. Darbuotojų veiksmai praleidžiant grafike nenumatytą keleivinį traukinį	75
4. Darbuotojų veiksmai, kai dėl stabdžių gedimo tarpstotyje traukinys tampa nevaldomas.....	76
5. Darbuotojų veiksmai vagonams išriedėjus iš stoties į tarpstotį.....	76
6. Darbuotojų veiksmai traukiniui priverstinai sustojus tarpstotyje su ilga įkalne, kai savaime įsijungia automatiniai stabdžiai ir iškyla grėsmė vagonams nuriedėti į traukinį išleidusios stoties pusę.....	77
7. Darbuotojų veiksmai riedmenims nuriedėjus nuo bėgių tarpstotyje ir pažeidus gabaritą	77
8. Darbuotojų veiksmai įvykus kontaktinio tinklo arba elektros tiekimo įrenginių gedimams	78
9. Darbuotojų veiksmai pastebėjus kelio gedimą (pajutus trinksnį)	78
10. Kai kurie ypatumai išleidžiant traukinius į tarpstotį su ilga nuokalne.....	78
8 priedas. TRAUKINIŲ EISMO ŽURNALAS.....	79
9 priedas. TRAUKINIŲ EISMO ŽURNALAS.....	79
10 priedas. TRAUKINIŲ EISMO TVARKDARIO ŽURNALAS	81
11 priedas. Traukinių eismo tvarkdario nurodymų žurnalas	82
12 priedas. Traukinių telefonogramų registracijos žurnalas.....	82
13 priedas. Leidimas E – 13.....	83
14 priedas. Leidimas E – 14	83
15 priedas. Leidimas E – 15.....	83
15 priedas. Leidimas E – 15.....	84
16 priedas. Leidimas E – 16	84
17 priedas. Leidimas E – 17.....	85
18 priedas. Įspėjimų registracijos žurnalas (Forma E – 19)	85
19 priedas. Traukinio mašinisto ĮSPĖJAMASIS LAPELIS	86
20 priedas. Leidimas E - 22	87

1. BENDROSIOS NUOSTATOS

1.1. *Geležinkelių eismo taisyklės* (toliau - Taisyklės) nustato traukinių eismo tvarkymo principus, traukinių priėmimo į stotį, išleidimo į tarpstotį ir manevravimo stotyje tvarką. Nurodo geležinkelių transporto darbuotojų veiksmus susidarius avarinei ir nestandartinei situacijai bei sutrikus eismo valdymo įrenginių sistemai.

1.2. Taisyklėse išdėstyta avarinių ir gaisrinių traukinių, pagalbinių lokomotyvų eismo bei mašinisto įspėjamųjų lapelių išdavimo tvarka.

1.3. Šiose Taisyklėse nuosekliai nusakomi traukinių eismą tvarkantiems darbuotojams keliami pareiginiai reikalavimai, kurių nesilaikant neįmanomas saugus ir sklandus traukinių eismas.

1.4. Visi su traukinių eismu susiję geležinkelių transporto darbuotojai privalo mokėti Taisykles ir, tvarkydami traukinių eismą, sumaniai jomis naudotis.

2. PAGRINDINĖS SĄVOKOS. SUTRUMPINIMAI

2.1. Pagrindinės sąvokos

2.1.1. Atsarginis (EVC ruožų) stoties valdymas – tai traukinių eismo tvarkdario įsakymu leistas stoties valdymas iš stoties valdymo pulto, kai dėl EVC įrenginių gedimo neįmanoma stoties valdyti iš centrinio tvarkdario valdymo pulto.

2.1.2. Atsargins (EVC ruožų) stoties valdymas iš dalies - kai signalizacijos įrenginiai savarankiškai valdomi iš stoties valdymo pulto, tačiau leidžiamieji išleidžiamųjų šviesoforų signalai įjungiami tik traukinių eismo tvarkdario leidimu.

2.1.3. Automatinė blokuotė - traukinių eismo tvarkymo pagal tarpstočio šviesoforus įranga. AB tarpstočiai suskirstomi į blokuojamuosius ruožus.

2.1.4. Automatinė lokomotyvo signalizacija - kelio ir lokomotyvo įranga, skirta perduoti traukinio mašinistui informaciją apie leistiną eismo greitį blokuojamuosiuose ruožuose.

2.1.5. Elektrinė krivulinė sistema - traukinių eismo tvarkymo būdas, kai leidimas traukiniu važiuoti į tarpstotį yra lokomotyvo mašinistui išvykimo stotyje įteikta to tarpstočio krivulė.

2.1.6. Lokomotyvo trinksnis - važiuojančio traukinio lokomotyvo brigados pajaustas smarkus lokomotyvo krestelėjimas, staigus sumėtymas (horizontalusis, vertikalusis ir kt.) arba garsus bilsmas.

2.1.7. **Maršrutas** - traukinio ar manevrinio sąstato važiavimo per tam tikrus iešmus kelias iš tarpstočio į stotį, iš stoties į tarpstotį arba iš vieno stoties kelio į kitą.

2.1.8. **Netaisyklingoji eismo kryptis** - eismo kryptis važiuojant kairiuoju dvikelio ruožo keliu.

2.1.9. **Netaisyklingasis kelias** - kelias, kuriuo važiuojama netaisyklingąja eismo kryptimi.

2.1.10. **Reikalavimas išduoti mašinisto įspėjamuosius lapelius (toliau - reikalavimas)** - oficialus rašytinis dokumentas, kuriame nurodomos ypatingos traukinio važiavimo sąlygos (greičio apribojimas, signalizavimo būdas važiuojant per pavojingas eismui vietas, vietos traukiniui sustoti nurodymas ir kt.), kai yra grėsmė traukinių eismo saugumui. Remiantis reikalavimu traukinių mašinistams išduodami mašinisto įspėjamieji lapeliai (toliau - įspėjamieji lapeliai).

2.1.11. **Relinė pusiau automatinė blokuotė** - intervalinė traukinių eismo tvarkymo neintensyvaus eismo ruožuose įranga. RPB blokuojamasis ruožas yra visas tarpstotis.

2.1.12. **Savaeigis sąstatas** - automotrisė, savaeigė kelio mašina.

2.1.13. **Stoties knyga** - dokumentas, kuriuo nustatoma stoties techninės įrangos naudojimo, saugaus ir nepertraukiamo traukinių priėmimo, išleidimo bei pervažiavimo per stotį, taip pat saugių manevravimo ir darbo sąlygų sudarymo tvarka.

2.1.14. **Traukinio įtilpimas stoties kelyje** - kai visas traukinys arba vagonų sąstatas stovi tarp riboženklis iš vieno kelio galo ir šviesoforo - iš kito, arba tarp dviejų riboženklis (kai šviesoforo nėra), arba tarp dviejų šviesoforų, o galinių riedmenų aširačiai nestovi ant izoliuotųjų sandūrų.

2.1.15. **Vietinis (EVC ruožų) stoties valdymas** - kai tam tikrame stoties rajone, eismo tvarkdario leidimu, šviesoforų signalai ir iešmai perjungiami iš vietinio valdymo pulto.

2.1.16. **Mikroprocesorinė iešmų ir signalų centralizacija (toliau – MPC)** – traukinių eismo, iešmų ir signalų valdymo ir kontrolės kompiuterinė (mikroprocesorinė) įranga. Komanda traukinio maršrutui parengti (atšaukti), iešmui perjungti ar kitam būtinam veiksmui atlikti duodama kompiuterio klaviatūra arba pele ir kontroliuojama monitoriaus ekrane.“.

2.2. Sutrumpinimai

AB - automatinė blokuotė

ALS - automatinė lokomotyvo signalizacija

GSB - geležinkelio stoties budėtojas

EKS - elektrinė krivūlinė sistema

ESD - traukinių eismo tvarkdarys

ESB - regiono stočių budėtojas

EVC - eismo valdymo centralizacija

RPB - relinė pusiau automatinė blokuotė

SK - Stoties knyga

3. BENDRIEJI EISMO TVARKYMO REIKALAVIMAI

3.1. Remiantis *Techninio geležinkelių naudojimo nuostatais (TNN)*, patvirtintais Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymu Nr. 297, Žin. 1996, Nr. 98 ir *Geležinkelių signalizacijos taisyklėmis (ST)*, patvirtintomis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1997 m. gruodžio 30 d. įsakymu Nr. 483, šiose Taisyklėse detalios reglamentuojama:

- traukinių priėmimo, išleidimo ir pervažiavimo per stotį tvarka, kai signalizacijos įrenginiai bei ryšių priemonės veikia gerai ir kai sugedę;

- traukinių priėmimo ir išleidimo tvarka, atliekant kelių, statinių ir įrenginių remonto bei statybos darbus;

- manevravimo stotyse tvarka;

- mašinisto įspėjamųjų lapelių išdavimo tvarka ir kiti veiksmai, susiję su traukinių eismu ir manevrais.

Visi geležinkelio darbuotojai - eismo dalyviai - kiekvienas pagal savo sritį privalo mokėti šias Taisykles ir tiksliai vykdyti jų reikalavimus.

3.2. Kiekvienoje stotyje ar kelio poste traukinių priėmimui, išleidimui ir pervažiavimui gali vadovauti tik vienas darbuotojas - atitinkamai stoties ar kelio posto budėtojas, o eismo valdymo centralizacijos ruožuose - traukinių eismo tvarkdarys (žr. [TNN 18.1.2 p.](#)).

Didelėse stotyse (kur yra ne vienas traukinių atvykimo, išvykimo bei kiti kelynai) gali būti keli stoties, postų ir kelynų budėtojai, kurių kiekvienas savarankiškai vadovauja traukinių eismui arba atlieka veiksmus pagal paskirtį savo darbo bare. Tokių stočių rajonų valdymo ribos ir stoties, posto, kelyno budėtojų pareigos yra nurodomos E - 24 formos stoties knygoje (žr. *E/90 Stoties knygos informinimo instrukcija*).

3.3. Dėl traukinių eismo ir manevravimo perduodami nurodymai turi būti trumpi ir aiškūs, atitinkantys *Pokalbių apie maršrutų parengimą reglamento* reikalavimus (žr. [6](#) priedą). Darbuotojas, perdavęs nurodymą, kiekvieną kartą turi reikalauti jį pakartoti ir įsitikinti, ar nurodymas suprstas teisingai.

Traukinius priimti, išleisti, leisti per stotį ir manevruoti būtina pagal TNN, ST, šių Taisyklių ir Stoties

knygos reikalavimus.

3.4. Traukinių eismo ir manevravimo tvarka ekstremaliomis sąlygomis, kai kyla akivaizdi grėsmė žmonių gyvybei, materialinėms vertybėms, techninei įrangai ir statiniams, reglamentuojama geležinkelio valdytojo patvirtintais norminiais aktais.

3.5. Valdyti signalizacijos įrenginius, įjungti ir išjungti šviesoforų signalus, išskyrus tuos, kurie persijungia automatiškai, turi teisę:

- stotyse - stoties budėtojas arba jam nurodžius - centralizacijos posto operatorius ar iešmininkas;
- kelio postuose - posto budėtojas;
- stoties vykdomajame poste - centralizacijos posto operatorius;
- eismo valdymo centralizacijos ruožuose - traukinių eismo tvarkdarys arba jam nurodžius - operatorius.

3.6. Kai iš stoties reikia išleisti traukinį, esant išleidžiamojo šviesoforo draudžiamajam signalui, arba iš kelių, neturinčių išleidžiamųjų šviesoforų, leidimą užimti tarpstotį pirmutinio lokomotyvo mašinistui įteikia (jeigu jis neperduodamas radijo ryšiu) stoties, kelyno ar posto budėtojas - pats, per stoties darbuotoją, tiesiogiai susijusį su traukinių eismu (operatorių, iešmininką, traukinių konduktorių (toliau - konduktorius), traukinių derintoją (toliau - derintojas) arba per pirmutinio lokomotyvo brigados narį. *Stoties knygoje* nurodoma, kas konkrečiai įteikia tokį leidimą.

Mašinistas turi patikrinti, ar leidime taisyklingai nurodytas traukinio numeris ir tarpstotis, į kurią traukinys turi važiuoti.

Leidimų traukiniui važiuoti iš stoties variantai išdėstyti šių Taisyklių 1 priede.

3.7. Jeigu stoties budėtojas nustatytos formos įsakymą priimti ar išleisti traukinį, esant draudžiamajam įleidžiamojo ar išleidžiamojo šviesoforo signalui, perduoda radijo ryšiu, turi būti nurodomas įsakymo numeris, perdavimo laikas (h, min) ir šviesoforo žymena.

3.8. Priimdamas ar išleisdamas traukinius, kai įleidžiamojo ar išleidžiamojo šviesoforo signalas yra draudžiamasis, stoties budėtojas E-2 ir E-3 formos *Traukinių eismo žurnale* (žr. 8 ir 9 priedus) ties traukinio numeriu, skiltyje "Pastaba", sutartinėmis raidėmis turi pažymėti, kuo remiantis traukinys priimamas į stotį ar išleidžiamas iš jos:

"RR" (įsakymas, perduotas radijo ryšiu), "IŠ" (išimtinis signalas), "RL" (rašytinis leidimas). Be to, šalia raidžių "RR" turi būti įrašytas įsakymo numeris, perdavimo mašinistui laikas ir šviesoforo žymena, o kai išleidžiamojo šviesoforo nėra - išvykimo kelio numeris.

Stotyse, kuriose yra traukinio mašinistams perduodamų įsakymų registracijos sistema, įsakymai dėl traukinių priėmimo ir išleidimo, esant draudžiamajam atitinkamo šviesoforo signalui, užrašomi į magnetofono juostą.

Sutartinės raidės *Traukinių eismo žurnale* rašomos visais atvejais.

3.9. Visais atvejais, priimdamas traukinį į stotį ar išleisdamas iš jos, kai įleidžiamojo ar išleidžiamojo (maršruto) šviesoforo signalas yra draudžiamasis, stoties budėtojas, prieš nuspausdamas išimtinio signalo mygtuką (geležinkelio stotyse su MPC – prieš duodamas išimtinio signalo įjungimo komandą) ar duodamas atitinkamą leidimą, privalo:

3.9.1. Stoties knygos nustatyta tvarka patikrinti, ar traukinio atvykimo kelias laisvas, ar taisyklingai parengtas maršrutas;

3.9.2. Įsitikinti, kad pirmajame užstočio ruože (kai tarpstotyje įrengta automatinė blokuotė) ar tarpstotyje (kai jame įrengta pusiau automatinė blokuotė) nėra traukinių, o blokavimo sistema perjungta reikiama eismo kryptimi. Išimtinio signalo mygtukas turi būti nuspaustas tol, kol pirmutinis lokomotyvas pravažiuos pro įleidžiamąjį ar išleidžiamąjį (maršruto) šviesoforą (geležinkelio stotyse su MPC – išimtinis signalas išsijungia automatiškai po 90 sekundžių, todėl, esant reikalui, stoties budėtojas privalo pakartotinai duoti išimtinio signalo įjungimo komandą).“.

3.10. Prireikus išleisti traukinį, kai išleidžiamojo šviesoforo signalas draudžiamasis, iš stoties, kurios valdymo pulte yra mygtukas užstočio ruože esančiai pervažai užtvirti, stoties budėtojas turi jį nuspausti, o traukiniui pervažiauvus pervažą, grąžinti į nuolatinę padėtį **Tuo atveju, kai geležinkelio stotyse su MPC užstočio ruože užtvengiama esanti geležinkelio pervaža, stoties budėtojas turi duoti komandą uždaryti geležinkelio pervažą, o traukiniui pervažiauvus geležinkelio pervažą – duoti komandą atidaryti geležinkelio pervažą“.**

Visais atvejais, kai traukinys priimamas į stotį ar išleidžiamas iš jos esant draudžiamajam šviesoforo signalui, mašinistas turi būti ypač budrus, važiuoti ne didesniu kaip 20 km/h greičiu ir būti pasirengęs tuoj pat sustabdyti traukinį.

3.11. Traukiniui atvykus (sugrįžus), išvykus ar pervažiauvus stotį, stoties budėtojas turi tuoj pat pranešti apie tai gretimos stoties budėtojui ir traukinių eismo tvarkdaryui.

Traukiniui atvykus, stoties budėtojas praneša:

"Traukinys Nr. ____ atvyko (sugrįžo) ____ h ____ min". Traukiniui išvykus (pervažiauvus stotį), stoties budėtojas praneša:

"Traukinys Nr. _išvyko (stotį pervažiavo) _h _ min". Stoties budėtojas, pranešdamas apie traukinį, kurio sąstate yra vagonų su 1 -osios pavojingumo klasės kroviniais (sprogiosios medžiagos), prie traukinio numerio turi pridėti raides "SM", pvz., 2750 SM, o su negabaritiniais kroviniais - raidę "N". Be to, po raidės "N" būtina nurodyti *Negabaritinių ir sunkiųjų krovinių vežimo taisyklėse* nustatytą indeksą, nusakantį krovinio negabaritiškumo zoną ir laipsnį, pvz., 2751 N - 0430.

Jeigu važiuoja sunkusis traukinys, prie traukinio numerio pridedama raidė "S", o jeigu ilgasis - raidė "I".

Jeigu traukinio gale yra stumtuvas, tai, pranešant apie traukinio atvykimą ar išvykimą, reikia pridurti: "su stumtuvu".

Jeigu traukinys atvyko į automatinės blokuotės dvikelio ruožo stotį taisyklinguoju keliu, tai stoties budėtojas neprivalo pranešti traukinį išleidusiai stočiai traukinio atvykimo laiko. Visada būtina pranešti atvykimo, išvykimo ir pervažiavimo laiką tų traukinių, prie kurių numerių yra atitinkama raidė ar skaitmeninis indeksas.

Intensyvaus eismo dvikelių ruožų stočių budėtojai praneša vieni kitiems tik vėluojančių traukinių atvykimo, išvykimo ir pervažiavimo per stotį laiką.

3.12. Stoties budėtojas turi užrašyti kiekvieno traukinio atvykimo, išvykimo ar pervažiavimo laiką *Traukinių eismo žurnale*. Be to, jeigu traukinio numeris paženklintas sutartinėmis raidėmis ar skaitmeniniu indeksu, tai šie taip pat įrašomi į *Traukinių eismo žurnalą*.

3.13. Stoties budėtojas, pastebėjęs (pats arba, kai jam praneša kiti darbuotojai) kelių, iešmų, signalizacijos įrenginių, ryšių ar kontaktinio tinklo įrenginių gedimą, privalo padaryti įrašą E-11 formos *Stoties kelių, iešmų, automatikos, ryšių ir kontaktinio tinklo įrenginių apžiūros žurnale* (toliau - *Apžiūros žurnalas*) (žr. A-18. *Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcijos prižiūrint ir taisant signalizacijos įrenginius* 5 priedą) ir tuojau pat pranešti budintiesiems atitinkamų padalinių darbuotojams (automatikos ir ryšių ruožo budinčiajam inžinieriui, elektros tiekimo bei kelių ruožų tvarkdarius, kelio meistrams ir kt. geležinkelio valdytojo nustatyta tvarka).

Be to, apie visus įrenginių gedimus, dėl kurių gali sutrikti traukinių eismas ir kilti grėsmė jo saugumui, stoties budėtojas turi pranešti traukinių eismo tvarkdarius.

Pašalinęs gedimą, atsakingas darbuotojas turi padaryti atitinkamą įrašą *Apžiūros žurnale* ir pasirašyti. Perskaitęs įrašą, turi pasirašyti ir stoties budėtojas.

Jeigu, sugedus signalizacijos įrenginiams, būtina naudotis išimtinio signalu, tai *Apžiūros žurnalo* įrašė turi būti nurodoma, kad išimtinio signalo mygtukas atplombuotas, pvz.:

"5-9 SP ruožo netikrasis užimtumas. Atplombuotas įleidžiamojo šviesoforo "N" išimtinio signalo mygtukas. GSB_____".

Jeigu, sugedus signalizacijos įrenginiams, traukiniai priimami ir išleidžiami naudojantis neplombuojamais išimtinio signalo mygtukais, prie kurių yra skaitikliai, tai stoties budėtojas, rašydamas *Apžiūros žurnale* apie gedimą ar jo pašalinimą, turi įrašyti skaitiklių rodmenis (po kiekvieno mygtuko nuspaudimo).

„Jeigu, sugedus geležinkelio stoties su MPC signalizacijos įrenginiams, būtina naudotis išimtinio signalu, tai Apžiūros žurnalo įrašė turi būti nurodoma, kad traukiniai priimami (išleidžiami) panaudojus išimtinio signalo įjungimo komandą, pvz.:

„5-9 SP ruožo netikrasis užimtumas. Panaudota šviesoforo „N“ išimtinio signalo įjungimo komanda. GSB_____“.

3.14. Savo įsakymu traukinių eismo tvarkdarys draudžia ir leidžia eismą tarpstotyje, nustato vienkelių eismą esant bet kokioms signalizacijos ir ryšių priemonėms, draudžia arba leidžia naudoti vienas ar kitas signalizacijos ir ryšių priemones.

Kai uždrausta naudoti pagrindines signalizacijos bei ryšių priemones ir eismas vienkeliuose tarpstočiuose arba vienu dvikelių (daugiakelių) tarpstočių su abipuse blokuote keliu tvarkomas telefonu, stoties budėtojai turi keistis telefonogramomis, o traukinių eismo tvarkdarys - tvarkdario ryšiu kontroliuoti jų pokalbius.

3.15. Priimdamas budėjimą, stoties budėtojas turi:

a) susipažinti su pamainos darbo planu, įsakymais ir nurodymais dėl traukinių eismo ir manevrų, kokiuose stoties atvykimo ir išvykimo keliuose ir kurioje vietoje stovi riedmenys, laisvi ar užimti blokuojamieji ruožai ir gretimi tarpstočiai;

b) patikrinti, ar tvarkingi signalizacijos ir ryšių valdymo įrenginiai, ar visi jie pagal aprašą taisyklingai plombuoti, ar tvarkingi jo žinioje esantys iešmai;

c) patikrinti darbo vietoje esančius instrumentus, signalinius reikmenis ir inventorių;

d) susipažinti su *Traukinių eismo*, E-7 formos *Traukinių eismo tvarkdario nurodymų registracijos* (žr. 11 priedą), E-12 formos *Traukinių telefonogramų registracijos* (žr. 12 priedą), *Apžiūros* ir E-19 formos *Išpėjimų registracijos* (žr. 18 priedą) žurnalų bei kitų dokumentų, kuriuos tvarko stoties budėtojas, įrašais.

Budėjimo priėmimas ir perdavimas įforminamas *Traukinių eismo žurnale* tokiu įrašu:

„19____ m. _____ mėn. _____ d. _____ h _____ min

Budėjimą priėmiau

GSB _____

Budėjimą perdaviau

GSB _____“.

Stotyse, kurių valdymo pultuose yra dirbtinio maršrutų išardymo, netikro atvykimo ir išimtinio signalo įjungimo skaitikliai, stoties budėtojas, įformindamas budėjimo priėmimo ir perdavimo įrašą *Traukinių eismo žurnale*, turi įrašyti šių skaitiklių rodmenis.

3.16. Priėmęs budėjimą, stoties budėtojas turi:

a) patikrinti, ar į darbą atėjo visi darbuotojai (derintojai, centralizacijos postų operatoriai, iešmininkai ir kt.);

b) patikrinti darbo vietų būklę ir sąstatų ar atskirų vagonų įtvirtinimą (pagal *Stoties knygos* reikalaujamas normas);

c) jeigu yra trūkumų, juos pašalinti, kad būtų užtikrintas normalus stoties darbas ir saugus traukinių eismas. Apie trūkumus, kurių pats stoties budėtojas pašalinti negali, pranešti stoties viršininkui.

3.17. Stotyse, kuriose nėra budėtojų ar kitų eismą ir manevrus tvarkančių darbuotojų arba dirbama ne visą parą, traukinių priėmimo, išleidimo bei manevravimo tvarka nustatoma geležinkelio valdytojo potvarkiu.

4. TRAUKINIŲ EISMO TVARKYMAS AUTOMATINE BLOKUOTE

4.1. Bendroji dalis

4.1.1. Vienkeliuose abipusės autoblokuotės tarpstočiuose traukiniai gali važiuoti pagal jos signalus abiem kryptimis. Dvikeliuose vienosios ir abipusės autoblokuotės tarpstočiuose lyginiai traukiniai važiuoja vienu keliu, nelyginiai - kitu, kai kiekvienas iš jų yra taisyklingas tos krypties traukiniams.

Dvikeliuose abipusės automatinės blokuotės tarpstočiuose galimas dvipusis eismas kiekvienu keliu kaip vienkeliuose tarpstočiuose, jeigu tie keliai nespecializuoti vienos krypties eismui.

4.1.2. Autoblokuotės tarpstočiuose leidimas traukiniu užimti blokuojamąjį ruožą yra išleidžiamąjo arba tarpstočio šviesoforo leidžiamasis signalas.

Mašinistui, sustabdžiusiam traukinį prieš tarpstočio šviesoforą, kurio signalinis žiburys draudžiamasis (arba nesuprantamas, ar užgesęs), ir matančiam arba žinančiam, kad priekyje esančiame blokuojamajame ruože yra traukinys, **draudžiama** važiuoti, kol blokuojamasis ruožas nebus laisvas. Mašinistas, nežinodamas, ar priekyje esančiame blokuojamajame ruože yra traukinys, turi atleisti automatinį traukinio stabdžius ir, jei per tą laiką neišsijungs leidžiamasis šviesoforo signalas, iki kito šviesoforo važiuoti ypač budriai, ne didesniu kaip 20 km/h greičiu ir būti pasirėngęs, jei tik atsirastų kliūčių, tuoj pat sustabdyti traukinį. Jeigu kito tarpstočio šviesoforo signalas taip pat yra draudžiamasis, traukinys po sustojimo turi važiuoti tokia pačia tvarka.

Jei, pravažiavus tarpstočio šviesoforo draudžiamąjį signalą, įsijungia lokomotyvo šviesoforo leidžiamasis signalas, mašinistas, vadovaudamasis lokomotyvo šviesoforo signalais, gali važiuoti iki kito šviesoforo ne didesniu kaip 40 km/h greičiu.

Esant leidžiamajam lokomotyvo šviesoforo signalui, pro tarpstočio šviesoforą su užgesusiais žiburiais leidžiama važiuoti nestojant pagal lokomotyvo šviesoforo signalus (žr. TNN 18.4.3 p.).

Tarpstočiu važiuojančio traukinio mašinistas ir jo padėjėjas privalo atidžiai stebėti šviesoforų signalus, o jei yra automatinė lokomotyvo signalizacija (ALS) - ne tik kelio, bet ir lokomotyvo šviesoforo signalus ir jais vadovautis.

Jeigu kelio šviesoforo signalo nematyti (dėl didelio atstumo, kreivės, rūko ar kitų priežasčių), tai, kol jis taps matomas, mašinistas ir jo padėjėjas turi vadovautis lokomotyvo šviesoforo signalais.

4.1.3. Kai lokomotyvo šviesoforo signalai neatitinka kelio šviesoforo signalų, mašinistas turi vadovautis tik kelio šviesoforų signalais.

Jeigu traukiniui važiuojant tarpstočiu ar stoties keliais su įrengta ALS staiga išsibėgtų lokomotyvo šviesoforo baltas žiburys, mašinistas turi važiuoti iki kito šviesoforo (arba kol išsijungs leidžiamasis lokomotyvo šviesoforo signalas) ypač budriai ir tokiu greičiu, kad galėtų laiku sustabdyti traukinį, jeigu staiga kelyje atsirastų kliūčių.

Sugedus automatinei lokomotyvo signalizacijai, traukinio lokomotyvo mašinistas, vadovaudamasis tarpstočio šviesoforų signalais, važiuoja iki artimiausios stoties, kurioje yra lokomotyvų depas, jo cechą, arba iki stoties, kurioje yra traukinių techninės priežiūros punktas.

Iki nurodomų stočių važiuojama pagal traukinių eismo tvarkdario įsakymą.

Traukinį su sugedusia lokomotyvo ALS ar radijo ryšiu leidžiama išleisti tik į laisvą tarpstotį.

Draudžiama išleisti traukinį į tarpstotį, jeigu jame važiuoja traukinys, kurio sugedęs radijo ryšys arba ALS.

4.1.4. Kai traukiniai jungiami tarpstotyje, mašinistui to traukinio, kuris turi būti prikabinamas prie priekyje stovinčio kito traukinio, leidžiama važiuoti nesustojant į jo užimtą blokuojamąjį ruožą ne didesniu kaip 20 km/h greičiu, kad, pravažiavęs prie pirmojo, galėtų laiku sustabdyti traukinį.

4.1.5. Kai norima organizuoti abipusį traukinių eismą kiekvienu dvikeliu tarpstočio su vienpuse autoblokuote keliu, kita kryptimi gali būti naudojama automatinė lokomotyvo signalizacija. Tokiuose tarpstočiuose traukiniai taisyklinguoju keliu važiuoja pagal automatinės blokuotės signalus, o

netaisyklinguoju - pagal lokomotyvo šviesoforo signalus.

Netaisyklinguoju keliu traukinys išvyksta iš stoties pagal leidžiamąjį išleidžiamąjį šviesoforo signalą.

Pagal lokomotyvo šviesoforo signalus netaisyklinguoju keliu važiuojančio traukinio mašinistas ir jo padėjėjas privalo:

- a) šviečiant žaliai žiburiui - važiuoti nustatytu greičiu;
- b) šviečiant geltonai žiburiui - važiuoti ne didesniu kaip 50 km/h greičiu;
- c) išžiėbus geltonam ir raudonam žiburiui - sumažinti greitį iki 20 km/h ir sustabdyti traukinį prieš pirmąjį priešingos krypties kelio šviesoforą;

d) sustabdę traukinį, esant geltonam ir raudonam žiburiui, ir žinodami, kad priekyje esančiame blokuojamajame ruože yra traukinys - palaukti, kol tas ruožas bus laisvas, išžiėbs geltonas arba žalias lokomotyvo šviesoforo žibūrys, ir važiuoti toliau pagal lokomotyvo šviesoforo signalus;

e) kai neaišku, ar priekyje esančiame blokuojamajame ruože yra traukinys, ar ne, o sustojimo ir stabdžių atleidimo metu neįsižiėbė lokomotyvo šviesoforo geltonas arba žalias žibūrys - važiuoti iki kito blokuojamojo ruožo pabaigos ypač budriai, ne didesniu kaip 20 km/h greičiu, pasirengę tuoj pat sustabdyti traukinį, jeigu staiga kelyje atsirastų kliūčių.

Jeigu važiuojant traukiniui lokomotyvo šviesoforo žibūrys persijungia iš raudono į geltoną ir raudoną, galima važiuoti toliau ne didesniu kaip 20 km/h greičiu, o išžiėbus geltonam ar žaliai žiburiui greitį galima padidinti iki 40 km/h;

f) blokuojamojo ruožo pabaigoje, šviečiant geltonam arba žaliai lokomotyvo šviesoforo žiburiui - važiuoti toliau vadovaudamiesi šiais signalais; šviečiant raudonam žiburiui arba išžiėbus geltonam ir raudonam, vėl sustabdyti traukinį ir toliau vadovautis šio punkto d) ir e) papunkčiuose nurodyta tvarka;

g) netikėtai išžiėbus raudonam arba baltam lokomotyvo šviesoforo žiburiui vietoj leidžiamąjį geltono ir raudono arba visiškai jiems užgesus - mažesniu greičiu važiuoti iki blokuojamojo ruožo pabaigos arba, kol įsijungs leidžiamasis lokomotyvo šviesoforo signalas, labai atidžiai ir tokiu greičiu, kad galėtų laiku sustabdyti traukinį, jeigu staiga kelyje atsirastų kliūčių.

Kai blokuojamojo ruožo gale lokomotyvo šviesoforas signalizuoja geltonu ir raudonu, raudonu arba baltu žiburiu, arba nešviečia joks, traukinys toliau turi važiuoti pagal šio punkto d) ir e) papunkčiuose nurodytus reikalavimus.

Netaisyklinguoju keliu važiuojantis traukinys į stotį priimamas pagal leidžiamąjį signalą specialiai įrengto įleidžiamąjį šviesoforo, kuris, atsižvelgiant į vietos sąlygas, gali stovėti pagal važiavimo kryptį kairėje kelio pusėje.

Visais atvejais pagal leidžiamąjį įleidžiamąjį šviesoforo signalą priimamo į stotį traukinio, važiuojančio netaisyklinguoju keliu, greitis neturi būti didesnis kaip nustatytas traukiniams priimti į šalutinį kelią.

4.2. Traukinių priėmimas ir išleidimas

4.2.1. Stoties budėtojas nustatyta tvarka turi parengti traukinio atvykimo ar išvykimo maršrutą ir įjungti atitinkamo šviesoforo leidžiamąjį signalą.

Be to, stoties budėtojas privalo iš anksto suderinti su traukinių eismo tvarkdariu (jeigu tvarkdario ryšys neveikia - su gretimos stoties budėtoju), ar galima išleisti traukinį į vienkelį tarpstotį arba dvikelio tarpstočio, kuriame įrengta abipusė automatinė blokuotė ar automatinė lokomotyvo signalizacija, netaisyklinguoju keliu.

Traukinio lokomotyvui pravažiuojant įleidžiamąjį (išleidžiamąjį) šviesoforą, jo leidžiamasis signalas automatiškai persijungia į draudžiamąjį.

Dvikelių ruožų su autoblokuote stotyse taisyklingosios eismo krypties pagrindinių kelių įleidžiamųjų, maršruto ir išleidžiamųjų šviesoforų signalizacija gali būti perjungta į automatinę veikseną. Tuomet šie šviesoforai persijunginėja automatiškai ir signalizuoja kaip tarpstočio šviesoforai.

4.2.2. Kai išleidžiamieji (maršrutų) šviesoforai yra bendrieji, o išvykimo keliai yra be antrinių šviesoforų, traukiniai išleidžiami pagal leidžiamuosius išleidžiamųjų šviesoforų signalus ir skaitmeninius kelrodžius, kurių žalios spalvos skaitmuo yra to kelio, iš kurio turi išvykti traukinys, numeris.

Jeigu išvykimo kelias turi bendrojo šviesoforo antrinį šviesoforą, tai traukinys iš to kelio išleidžiamas (iki išleidžiamąjį šviesoforo) pagal antrinio šviesoforo signalą.

Jeigu įjungtas bendrojo išleidžiamąjį šviesoforo leidžiamasis signalas, o kelrodis ar bendrojo šviesoforo antrinis šviesoforas sugedęs arba traukinio priekis (lokomotyvas) yra už antrinio šviesoforo, stoties budėtojas traukinį išleidžia pagal registruojamąjį įsakymą, radijo ryšiu perduodamą lokomotyvo mašinistui:

"Mašiniste, ____ kelyje stovinčio traukinio Nr. ____ . Leidžiamasis bendrojo išleidžiamąjį šviesoforo signalas įjungtas Jums. Leidžiu važiuoti. GSB ____".

Įjungus leidžiamąjį bendrojo išleidžiamąjį šviesoforo signalą, traukinys gali būti išleistas ir įteikiant lokomotyvo mašinistui žalsvos spalvos blanko E-15 formos leidimą (žr. 15 priedą) su užpildytu antruoju punktu.

4.2.3. Paprastai traukiniai neišleidžiami iš kelių, kuriuose nėra išleidžiamųjų šviesoforų.

Išimtiniais atvejais traukiniai iš tokių kelių gali būti išleisti tokia tvarka, kokia išleidžiama, kai neįmanoma įjungti leidžiamojo išleidžiamojo šviesoforo signalo (žr. šių Taisyklių 4.3.1, 4.3.2 p.).

Lygiai taip iš stoties išleidžiamas traukinys, kai jo priekis yra už išleidžiamojo šviesoforo ir dėl to neįmanoma įjungti leidžiamojo signalo, taip pat išvykstantis traukinys, kuris buvo sustabdytas jau pravažiavęs šį šviesoforą dėl jo leidžiamojo signalo netikėto persijungimo į draudžiamąjį.

Prireikus išleisti traukinį, kurio pagrindinis lokomotyvas yra už išleidžiamojo šviesoforo, kurio signalas leidžiamasis, traukinio mašinistui radijo ryšiu turi būti perduotas registruojamasis įsakymas:

"Mašiniste, ____ kelyje stovinčio traukinio Nr. ____ . Leidžiamasis išleidžiamojo šviesoforo signalas įjungtas Jums. Leidžiu važiuoti. GSB ____".

Tokiu atveju traukinys gali būti išleistas ir įteikus traukinio mašinistui E-15 formos leidimą su užpildytu antruoju punktu.

4.2.4. Jeigu įjungus leidžiamąjį išleidžiamojo (maršruto) šviesoforo signalą neišsižiebė antrinio šviesoforo žalias žiburys, tai stoties budėtojas (radijo ryšiu, tiesiogiai ar pasiųsdamas eismo darbuotoją) turi pranešti stovinčio prieš antrinį šviesoforą ir pasirengusio važiuoti keleivinio traukinio mašinistui, kad neveikia antrinis šviesoforas ir kad galima važiuoti iki išleidžiamojo (maršruto) šviesoforo, o toliau - vadovautis šio šviesoforo signalu.

Jeigu keleiviniam traukiniui, stovinčiam prieš antrinį šviesoforą, leista išvažiuoti iš stoties esant draudžiamajam išleidžiamojo (maršruto) šviesoforo signalui, tai įteiktas ar perduotas radijo ryšiu leidimas važiuoti suteikia mašinistui teisę pravažiuoti ir užgesusį antrinio šviesoforo signalą.

Jeigu traukinys turi pervaziuoti stotį nesustodamas, tai, traukiniui įvažiavus į pirmąjį (artimiausią) priešstočio ruožą, stoties budėtojas radijo ryšiu turi perspėti traukinio mašinistą, kad neveikia (maršruto ar išleidžiamojo šviesoforo) antrinis šviesoforas. Gavęs tokį pranešimą, mašinistas toliau važiuoja, vadovaudamasis lokomotyvo ir maršruto ar išleidžiamojo šviesoforų signalais.

Prekinį traukinį įkandin keleivinio galima išleisti, jeigu tarp jų yra ne mažiau kaip du laisvi blokuojamieji ruožai.

4.2.5. Traukinys su stumtuvu, stumsiančiu per visą tarpstotį, išleidžiamas pagal leidžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą ir važiuoja iki kitos stoties pagal automatinės blokuotės signalus.

Traukiniai su turėsiančiais sugrįžti iš tarpstočio stumtuvais išleidžiami pagal leidžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą ir važiuoja pagal automatinės blokuotės signalus. Iš tarpstočio sugrįžti atgal traukinį išleidusi stotis įteikia stumtuvo mašinistui raktinę krivulę.

4.2.6. Dirbti tarpstotyje (kai eismas jame nenutraukiamas) ūkinis traukinys, turėsiantis sugrįžti atgal į jį išleidusią stotį, išleidžiamas pagal leidžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą ir tarpstočiu važiuoja pagal autoblokuotės signalus.

Atgal traukinys grįžta su raktine krivule, kuri išvykimo stotyje įteikiama darbų vadovui (vyresniajam konduktoriui), o šis, prieš traukiniui grįžtant iš tarpstočio, įteikia ją mašinistui.

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

Raktinė krivulė naudojama ir tuo atveju, kai reikia nuvaryti vagonus į tarpstotyje esančią atšaką, kurios prijungimo vietoje nėra pagalbinio posto.

Dvikeliuose tarpstočiuose, kuriuose įrengta abipusė autoblokuotė, leidžianti traukiniams važiuoti netaisyklinguoju keliu pagal lokomotyvo šviesoforo signalus, ūkinį traukinį su raktine krivule leidžiama išleisti tik taisyklinguoju keliu.

4.2.7. Kai raktinė krivulė sugedusi arba jos iš viso nėra, išleisti į tarpstotį ūkinį traukinį su grįžsiančiu iš tarpstočio stumtuvu leidžiama tik išimtiniais atvejais, tvarkant eismą telefonu.

Šiuo atveju pagrindinio lokomotyvo ir stumtuvo mašinistams išduodami E-13 formos (žr. 13 priedą) leidimai.

4.2.8. Sunkiosios drezinos išleidžiamos pagal leidžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą, be to, jų aširačiai turi patikimai šuntuoti bėgių grandines. Tai turi būti nurodyta drezinos techniniame pase.

Tarpstočiuose naudojamų lengvųjų riedboksčių aširačiai turi būti izoliuoti.

4.3. Darbuotojų veiksmai sugedus automatinės blokuotės įrenginiams

4.3.1. Jeigu neįmanoma įjungti išleidžiamojo šviesoforo leidžiamojo signalo, kai maršrutas parengtas taisyklingai, o pirmas blokuojamasis ruožas laisvas (matyti iš **monitoriaus** rodmenų), tai taisyklinguoju dvikelio tarpstočio keliu traukinys gali būti išleistas pagal:

a) išimtinį išleidžiamojo šviesoforo signalą;

b) išvykstančio traukinio mašinistui radijo ryšiu perduotą stoties budėtojo registruojamąjį įsakymą:

"Traukinio Nr. ____ mašiniste, leidžiu išvykti iš ____ kelio pro draudžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą ir (lyginiu, nelyginiu) keliu važiuoti iki pirmojo tarpstočio šviesoforo. Toliau vadovaukitės autoblokuotės signalais. GSB ____";

c) traukinio mašinistui įteiktą E-15 formos leidimą, kurio užpildytas pirmasis punktas.

4.3.2. Kai išleidžiamojo šviesoforo signalas yra draudžiamasis, į vienkelį tarpstotį arba dvikelio

tarpstočio, kuriame įrengta abipusė automatinė blokuotė, netaisyklinguoju keliu traukinys gali būti išleistas pagal:

a) registruojamąjį stoties budėtojo įsakymą (žr. 4.3.1 b) p.), radijo ryšiu perduodamą traukinio mašinistui;

b) E-15 formos leidimą, kurio užpildytas pirmasis punktas.

Draudžiama išleisti traukinius į vienkėlį tarpstotį ir dvikelio tarpstočio netaisyklinguoju keliu pagal išimtinį signalą.

Traukinį į vienkėlį tarpstotį ar dvikelio tarpstočio, kuriame įrengta abipusė automatinė blokuotė, netaisyklinguoju keliu stoties budėtojas gali išleisti pagal registruojamąjį traukinių eismo tvarkdario įsakymą.

Prieš išleisdamas traukinį, stoties budėtojas privalo:

- įregistruoti traukinių eismo tvarkdario įsakymą, kuriame nurodoma, kad tarpstotyje (kelyje) nėra priešinių traukinių;

"Leidžiu išleisti traukinį Nr. ____ iš ____ stoties (lyginiu, nelyginiu) keliu, esant draudžiamajam išleidžiamąjo šviesoforo ____ signalui. Tarpstotyje _____ (tarpstočio _____ kelyje) priešinių traukinių nėra. ESD_".

Toks įsakymas gali būti taikomas vienam ar keliems tos pačios krypties traukiniams išleisti (vieną po kito) esant draudžiamajam išleidžiamąjo šviesoforo signalui;

- perjungti blokavimo sistemą išleidžiamo traukinio važiavimo kryptimi;

- iš aparato išimti atitinkamo tarpstočio (tarpstočio kelio) raktinę krivulę **arba geležinkelio stotyse su MPC**. – **užblokuoti užstočio ruožą duodant blokavimo įjungimo komandą.**

Kai traukinys išvažiuoja į tarpstotį (užima pirmąjį užstočio ruožą), išimta raktinė krivulė įdedama atgal į aparatą.

Traukinių išleidimo tvarka, esant draudžiamajam išleidžiamąjo šviesoforo signalui, į vienkelių tarpstočius, kuriuose nėra tarpstočio šviesoforų bei raktinės krivulės, turi būti nurodyta *Stoties knygoje* ir vietinėse signalizacijos įrenginių naudojimo instrukcijose. Šiuo atveju traukiniai išleidžiami pagal a) ir b) papunkčiuose nurodytus leidimus.

Jeigu dvikeliuose tarpstočiuose, kuriuose eismui netaisyklinguoju keliu tvarkyti naudojama automatinė lokomotyvo signalizacija, neįmanoma įjungti netaisyklingojo kelio išleidžiamąjo šviesoforo leidžiamąjo signalo, arba, nesant tokio šviesoforo, traukinys išleidžiamas uždraudus naudoti autoblokuotę.

4.3.3. Kai išleidžiamąjo šviesoforo signalas draudžiamasis, stoties budėtojui draudžiama išleisti traukinį į tarpstotį, neįsitikinus, ar pirmasis užstočio ruožas laisvas.

Jeigu po anksčiau išleisto traukinio, turėjusio pravažiuoti pirmąjį užstočio ruožą per jam skirtą laiką, valdymo įrenginiai rodo jo užimtumą ir taisyklingsi parengus maršrutą išleidžiamąjo šviesoforo signalas nepersijungia į leidžiamąjį, stoties budėtojas pirmojo užstočio ruožo laisvumą turi patikrinti kitomis, jo žinioje esančiomis priemonėmis (iš radijo pokalbio su anksčiau išvažiavusio traukinio mašinistu, iš signalininkų, iešmininkų, pervažininkų pranešimų ir kt.). Jeigu stoties budėtojas per 10 minučių negali nustatyti, kur yra anksčiau išvykęs traukinys, tai kitas traukinys gali būti išleistas, esant draudžiamajam išleidžiamąjo šviesoforo signalui. Tokiu atveju, prieš išleisdamas traukinį iš stoties, stoties budėtojas radijo ryšiu turi pranešti pagrindinio lokomotyvo mašinistui arba ant E-15 formos leidimo užrašyti, kad nėra žinoma, ar pirmasis užstočio ruožas laisvas.

Panašiu atveju vietinėje signalizacijos įrenginių naudojimo instrukcijoje ir *Stoties knygoje* turi būti nurodyta, kaip išleisti traukinį į trumpą tarpstotį, kuriame nėra tarpstočio šviesoforų.

4.3.4. Jeigu kelio poste nėra budėtojo (nenumatyta etatų sąrašė), tai traukinys gali pravažiuoti kelio posto šviesoforo draudžiamąjį signalą tik pagal stoties, kuriai priskirtas kelio postas, budėtojo registruojamąjį įsakymą, radijo ryšiu perduodamą lokomotyvo mašinistui.

4.3.5. Į vienkėlį ar dvikelį tarpstotį išvykstančio traukinio mašinistas gali pravažiuoti maršruto šviesoforo draudžiamąjį signalą, tik gavęs šių Taisyklių 4.3.1 p. nurodytą leidimą. Prieš įteikdamas leidimą, stoties budėtojas turi patikrinti maršruto šviesoforo ribojamos kelio dalies laisvumą ir maršruto parengimo taisyklumą.

4.3.6. Išleidžiamąjo šviesoforo išimtinis signalas, E-15 formos leidimas su užpildytu pirmuoju punktu ir stoties budėtojo registruojamasis įsakymas, radijo ryšiu perduotas traukinio mašinistui, leidžia pravažiuoti draudžiamąjį išleidžiamąjo šviesoforo signalą ir važiuoti iki pirmojo tarpstočio šviesoforo, o toliau - pagal automatinės blokuotės signalus (jeigu tarpstotyje nėra šviesoforų - iki kitos stoties išleidžiamąjo šviesoforo). Be to, mašinistas turi važiuoti ypač atsargiai, ne didesniu kaip 20 km/h greičiu ir būti pasirengęs tuoj pat sustabdyti traukinį, jeigu atsirastų kliūčių eismui.

Pagal minėtus leidimus traukinio mašinistas gali pravažiuoti sugedusį (nepersijunginęs signalai) maršruto šviesoforą ir važiuoti iki kito maršruto ar išleidžiamąjo šviesoforo. Kai sugedę abu šviesoforai (maršruto ir išleidžiamasis), pravažiuoti šių šviesoforų draudžiamuosius signalus gali būti išduotas vienas leidimas visiems arba kiekvienam šviesoforui atskirai. Tokių leidimų išdavimo tvarka nurodoma *Stoties knygoje*.

Kai traukinys išleidžiamas pagal vieną iš minėtų leidimų į tarpstotį tų ruožų, kuriuose įrengta

automatinė lokomotyvo signalizacija su autostopu, traukinio mašinistas, žinodamas, kad pirmas užstočio ruožas laisvas, gali važiuoti iki pirmojo tarpstočio šviesoforo pagal lokomotyvo šviesoforo signalus, jeigu, išvažiavus į tarpstotį, išžiūbia žalias, geltonas ar geltonas ir raudonas lokomotyvo šviesoforo žibūrys.

Jeigu šviečia baltas lokomotyvo šviesoforo žibūrys ir neaišku, ar pirmas užstočio ruožas laisvas, traukinio mašinistas iki pirmojo tarpstočio šviesoforo turi važiuoti ne didesniu kaip 20 km/h greičiu, o toliau – pagal automatinės blokuotės signalus.

4.3.7. Kai bendrasis išleidžiamasis šviesoforas sugedęs, traukinys išleidžiamas pagal registruojamąjį stoties budėtojo įsakymą arba E-15 formos leidimą, užpildžius pirmąjį jo punktą, kaip reikalaujama šių Taisyklių 4.3.1 ir 4.3.2 punktuose.

4.3.8. Sugedus išleidžiamąjį šviesoforo baltam krypties kelrodžiui, traukinys iš stoties išleidžiamas pagal leidžiamąjį išleidžiamąjį šviesoforo signalą, tik stoties budėtojas tiesiogiai, radijo ryšiu ar pasiuntęs darbuotoją, susijusį su traukinių eismu (operatorių, iešmininką, signalininką, konduktorių (derintoją), turi pranešti traukinio mašinistui, kad keldis sugedęs, o traukinio išvykimo maršrutas parengtas.

4.3.9. Jeigu nešviečia pulto šviesoforo, priešstočio ar užstočio ruožų kontrolinės lemputės, stoties budėtojas, remdamasis traukinių eismo tvarkdario, gretimų stočių budėtojų, lokomotyvų mašinistų bei kitų darbuotojų pateiktomis (telefonu, radijo ryšiu) žiniomis apie tikruosius šviesoforų signalus ir užstočio ruožų laisvumą, traukinius priima ir išleidžia pagal leidžiamuosius išleidžiamųjų ir išleidžiamųjų šviesoforų signalus. Šiuo atveju (kai sugedę stoties signalizacijos įrenginių kontrolės prietaisai) stoties budėtojas rengia traukinių atvykimo ir išvykimo maršrutus, vadovaudamasis šių Taisyklių 16 skyriuje nustatyta tvarka.

4.3.10. Jeigu valdymo pulto kontrolės prietaisai rodo tarpstočio užimtumą, nors iš tikrųjų jis yra laisvas, ir tuo metu (vienkeliame ar dvikeliame tarpstotyje su abipuse automatine blokuote) reikia pakeisti autoblokuotės veikimo kryptį, tai ji gali būti pakeista pagalbinės veiksenos mygtukais (geležinkelio stotyse su MPC – atitinkamomis komandomis), dalyvaujant abiejų stočių budėtojams. Tai padaryti galima tik gavus traukinių eismo tvarkdario registruojamąjį įsakymą, perduodamą tarpstotį ribojančių stočių budėtojams, ir patikrinus tarpstočio laisvumą:

„Leidžiu pagalbinės veiksenos mygtukais (nustatytomis komandomis) pakeisti tarpstočio _____ (tarpstočio _____ kelio) autoblokuotės veikimą iš lyginės nelygine kryptimi. Tarpstotyje _____ (tarpstočio _____ kelyje) traukinių nėra. ESD _____“.

Jeigu geležinkelio stotyse su MPC kontrolės prietaisai rodo, kad iš tikrųjų esantis laisvas blokuojamasis ruožas yra užblokuotas, tai prieš išleidžiant tos pačios krypties traukinį, tarpstotį ribojančių stočių budėtojai gali jį atblokuoti ruožo atblokavimo komanda, prieš tai gavę žodinį traukinių eismo tvarkdario leidimą.

Gavę tokį įsakymą, abiejų stočių budėtojai atplombuoja ir nuspaudžia pagalbinės veiksenos mygtukus (jeigu jie be skaitiklių), o geležinkelio stotyse su MPC – duoda pagalbinę eismo krypties keitimo komandą. Iš valdymo pulto rodmenų įsitikinę, kad blokuotės kryptis pasikeitė, stoties budėtojai atleidžia nuspaustus pagalbinės veiksenos mygtukus. Apie mygtukų atplombavimą arba pasikeitusius skaitiklio rodmenis abiejų stočių budėtojai įrašo į Apžiūros žurnalą.

Pakeitus blokuotės kryptį, traukinys išleidžiamas pagal leidžiamąjį išleidžiamąjį šviesoforo signalą, o jam neįsijungus, šių Taisyklių 4.3.1 ir 4.3.2 p. nustatyta tvarka.“

4.3.12. **Draudžiama** naudoti automatinę blokuotę, kai yra šie gedimai:

a) paeiliui užgesę dviejų ir daugiau tarpstočio šviesoforų signaliniai žibūriai;

b) išleidžiamąjį arba tarpstočio šviesoforo signalas yra leidžiamasis, kai užimtas blokuojamasis ruožas;

c) neįmanoma pakeisti eismo krypties nei pagrindiniu, nei pagalbiniais mygtukais norint išleisti traukinį į vienkelį tarpstotį arba dvikelio tarpstočio, kuriame įrengta abipusė autoblokuotė, netaisyklinguojant keliu **nei nustatytomis komandomis geležinkelio stotyse su MPC.. Nustatyta eismo kryptimi leidžiama naudoti automatinę blokuotę.**

Mašinistas, pastebėjęs a) ir b) papunkčiuose išvardytus autoblokuotės gedimus, tuoj pat turi sustabdyti traukinį ir pranešti apie tai artimiausios stoties budėtojui (traukinių eismo tvarkdariui). Toliau mašinistas važiuoja, vadovaudamasis TNN 18.4.3 p. ir šių Taisyklių 4.1.2 p. nustatyta tvarka.

Jeigu tarpstočio šviesoforo signalas leidžiamasis, nors blokuojamasis ruožas užimtas, mašinistas radijo ryšiu turi pranešti apie tai iš paskos važiuojančių traukinių mašinistams. Važiuoti į tokį blokuojamąjį ruožą galima tik po to, kai jis bus laisvas, ypač atidžiai, ne didesniu kaip 20 km/h greičiu ir pasirengus tuoj pat sustabdyti traukinį, jeigu atsirastų kliūčių eismui.

Gavęs pranešimą apie a) ir b) papunkčiuose išvardytus tarpstočio autoblokuotės gedimus, stoties budėtojas privalo:

- į tokį tarpstotį (tarpstočio keliu) neišleisti traukinių ir įjungti draudžiamuosius išleidžiamųjų šviesoforų signalus;

- radijo ryšiu perspėti tarpstotyje važiuojančių traukinių mašinistus apie gedimą;

- pranešti traukinių eismo tvarkdariui apie automatinės blokuotės gedimą;

- *Apžiūros žurnale* įrašyti apie gedimą ir pranešti vyresniajam elektromechanikui (automatikos ir ryšių ruožo būdinčiajam inžinieriui).

Eismo valdymo centralizacijos ruožuose visa tai atlieka traukinių eismo tvarkdarys.

Visais išvardytais atvejais traukinių eismo tvarkdarys registruojamuoju įsakymu uždraudžia naudoti automatinės blokuotės įrenginius ir įsako traukinių eismą tvarkyti telefonu.

Prieš paskelbdamas įsakymą dėl eismo tvarkymo telefonu arba leidimo vėl naudoti automatinę blokuotę, traukinių eismo tvarkdarys turi nustatyta tvarka patikrinti, ar tarpstotyje nėra traukinių.

Dvikeliuose tarpstočiuose traukinių eismo tvarkdarys gali leisti naudoti automatinę blokuotę, nelaukdamas, kol iš tarpstočio išvažiuos visi taisyklinguoju keliu išleisti traukiniai.

4.3.13. Uždraudus naudoti automatinę blokuotę ir pradėjus eismą tvarkyti telefonu, lokomotyvų mašinistams išduodami E-13 formos leidimai.

Šis leidimas suteikia teisę pravažiuoti draudžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą. Draudžiamasis maršruto šviesoforo signalas pravažiuojamas šių Taisyklių 4.3.5 p. nustatyta tvarka.

4.3.14. Jeigu vienoje iš stočių, ribojančių tarpstotį su sugedusia autoblokuote, nėra nuolatinio stoties budėtojo, tai, uždraudus naudoti autoblokuotę, kol iškviestas budėtojas priims stotį, traukiniai į laisvą tarpstotį išleidžiami traukinių eismo tvarkdario, galinčio pagal pulto rodmenis nustatyti kelių ir iešmų padėtį, įsakymu, radijo ryšiu perduodamu lokomotyvo mašinistui:

„Tarpstotyje _____ automatinė blokuotė neveikia. Traukinio Nr. ____ mašinistui leidžiu išvykti iš _____ stoties ir važiuoti iki _____ stoties įleidžiamojo šviesoforo, toliau - pagal jo signalą. ESD ____“

Įsakymą dėl draudimo naudoti autoblokuotę traukinių eismo tvarkdarys perduoda stotiai, kurioje yra budėtojas. Tuomet traukiniai iš šios stoties išleidžiami pagal E-13 formos leidimą. Be to, stoties budėtojas išduoti E -13 formos leidimą išleisti traukinį į vienkelį tarpstotį gali, tik gavęs registruojamąjį traukinių eismo tvarkdario nurodymą:

"Tarpstotyje _____ traukinių nėra. Leidžiu išleisti traukinį Nr. _____. ESD _____".

4.3.15. Kai traukinį tempia keli lokomotyvai, įskaitant stumtuvus, važiuojančius per visą tarpstotį, rašytiniai leidimai įteikiami tik pagrindinio lokomotyvo mašinistui.

Kitų lokomotyvų mašinistai vadovaujasi pagrindinio lokomotyvo mašinisto duodamais signalais.

4.3.16. Sugedus autoblokuotei, kai tvarkdario ryšys neveikia, traukinių eismas pradedamas tvarkyti telefonu tokia tvarka:

A. Vienkeliuose tarpstočiuose

Sužinojęs apie autoblokuotės gedimą ir įsitikinęs iš pokalbio su gretimos stoties budėtoju bei įrašo *Traukinių eismo žurnale*, kad tarpstotis laisvas, stoties budėtojas siunčia gretimos stoties budėtojui telefonogramą:

"Tarpstotyje _____ automatinė blokuotė neveikia. Paskutinis iš Jūsų stoties atvyko traukinys Nr. _____. Paskutinis į Jūsų stotį išleistas traukinys Nr. _____. Prašau eismą tvarkyti telefonu. GSB _____".

Būdamas tikras, kad tarpstotis laisvas, gretimos stoties budėtojas atsako:

"Paskutinis iš Jūsų stoties atvyko traukinys Nr. _____. Paskutinis į Jūsų stotį išleistas traukinys Nr. _____. Tarpstotis laisvas. Traukinių eismą pradedu tvarkyti telefonu. GSB _____".

B. Dvikeliuose tarpstočiuose

Pastebėjęs ar gavęs žinią, kad autoblokuotė sugedusi, stoties budėtojas, išleidžiantis traukinius taisyklinguoju keliu, teiraujasi gretimos stoties budėtojo apie paskutinio pagal autoblokuotės signalus važiuosio traukinio atvykimą ir, gavęs telefonogramą pranešimą, kad traukinys atvyko, perduoda jam tokio turinio telefonogramą:

"Tarpstočio _____ kelyje autoblokuotė neveikia. Traukinių eismą šiuo keliu pradedu tvarkyti telefonu. GSB _____".

Panašiai eismą tvarkyti telefonu pradedama ir kitu dvikelio tarpstočio keliu.

4.3.17. Vėl pradėti naudoti autoblokuotę, kai eismo tvarkdario ryšys neveikia, leidžiama tokia tvarka:

A. Vienkeliuose tarpstočiuose

Kai *Apžiūros žurnale* yra įrašas, kad autoblokuotė sutaisyta, stoties budėtojas siunčia gretimai stotiai tokią telefonogramą:

"Tarpstotyje _____ autoblokuotė sutaisyta. Paskutinis iš Jūsų stoties atvyko traukinys Nr. _____. Paskutinis į Jūsų stotį išleistas traukinys Nr. _____. Prašau eismą tvarkyti autoblokuote. GSB _____".

Patikrinęs tarpstočio laisvumą, gretimos stoties budėtojas atsako:

"Paskutinis iš Jūsų stoties atvyko traukinys Nr. _____. Paskutinis į Jūsų stotį išleistas traukinys Nr. _____. Tarpstotis laisvas. Traukinių eismą pradedu tvarkyti autoblokuote. GSB _____".

B. Dvikeliuose tarpstočiuose

Išleisdamas traukinius taisyklinguoju keliu, stoties budėtojas, vadovaudamasis įrašu *Apžiūros žurnale* arba gauta iš gretimos stoties budėtojo telefonograma, kad automatinė blokuotė sutaisyta ir tarpstotyje nėra priešingos krypties traukinių, perduoda tokio turinio telefonogramą:

"Tarpstočio _____ kelyje automatinė blokuotė sutaisyta. Traukinių eismą pradedu tvarkyti autoblokuote. GSB _____".

4.3.18. Jei dvikelio tarpstočio abiejuose keliuose yra tik vienpusė autoblokuotė, tai netaisyklinguoju keliu traukiniai išleidžiami uždraudus naudoti autoblokuotę. Tokiu atveju eismas tvarkomas telefonu ir mašinistams išduodami rašytiniai E-13 formos leidimai.

4.4. Traukinių eismas pagal automatinę lokomotyvo signalizaciją, kuri naudojama kaip savarankiška signalizacijos priemonė

4.4.1. Tuose geležinkelio ruožuose, kuriuose automatinė lokomotyvo signalizacija naudojama kaip savarankiška signalizacijos priemonė, galimas abipusis traukinių eismas (taip pat ir kiekvienu dvikelio tarpstočio keliu) pagal lokomotyvo šviesoforo signalus. Iš jų mašinistas žino apie priekyje esančių ruožų laisvumą.

Blokuojamųjų ruožų ribos žymimos signaliniais ženklais su šviesos atšvaitais ir skaitmeninėmis lentelėmis, kuriose nurodyti blokuojamųjų ruožų numeriai.

Traukinių eismo organizavimo principai šiuose ruožuose tokie pat, kaip eismo pagal automatinės blokuotės signalus.

4.4.2. Leidimas traukiniui užimti pirmąjį užstočio ruožą yra leidžiamasis išleidžiamojo šviesoforo signalas ir atitinkamas lokomotyvo šviesoforo signalas, o užimti kitus blokuojamuosius ruožus - leidžiamasis lokomotyvo šviesoforo signalas.

4.4.3. Tarpstotyje traukinys važiuoja 4.1.5 p. nustatyta tvarka.

Ispėjamąjį (tarpstočio šviesoforą, esantį prieš įleidžiamąjį) šviesoforą su užgesusiais žiburiais leidžiama pravažiuoti nestojant, vadovaujantis lokomotyvo šviesoforo signalais.

4.4.4. Be ketvirtame skyriuje išdėstytų reikalavimų privalu laikytis papildomų:

a) eismo kryptis vienkeliame tarpstotyje arba kiekvienu dvikelio tarpstočio keliu keičiama įprasta tvarka pagal žodinį tvarkdario nurodymą, o pagalbinės veiksenos mygtukais - pagal registruojamąjį traukinių eismo tvarkdario įsakymą, kuriuo abiejų stočių budėtojai vienu metu nuspaudžia šiuos mygtukus;

b) jeigu sugedę kelrodžiai ar bendrųjų išleidžiamųjų šviesoforų antriniai šviesoforai arba traukinio lokomotyvas yra už antrinio šviesoforo, esant leidžiamajam bendrojo išleidžiamojo šviesoforo signalui, tai traukinys išleidžiamas pagal registruojamąjį įsakymą, radijo ryšiu perduodamą lokomotyvo mašinistui:

"____ kelyje stovinčio traukinio Nr. ____ mašiniste, bendrasis šviesoforas rodo leidžiamąjį signalą Jums. Jeigu lokomotyvo signalizacija tvarkinga, leidžiu važiuoti. GSB _____";

c) norint traukinį išleisti pro draudžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą, lokomotyvo mašinistui radijo ryšiu perduodamas registruojamasis įsakymas:

"Traukinio Nr. ____ mašiniste, leidžiu išvažiuoti iš ____ kelio esant draudžiamajam išleidžiamojo šviesoforo signalui ir ____ pagrindiniu keliu važiuoti iki tarpstočio pradžios ne didesniu kaip 20 km/h greičiu. Toliau vadovaukitės lokomotyvo šviesoforo signalais. GSB _____".

4.4.5. **Draudžiama** naudoti automatinę lokomotyvo signalizaciją, kai yra šie jos gedimai:

a) paeiliui trijų ir daugiau blokuojamųjų ruožų netikrasis užimtumas;

b) vienkeliame tarpstotyje ir dvikeliame, kai eismo kryptis nustatyta netaisyklinguoju keliu, neįmanoma pakeisti eismo krypties nei pagrindiniu, nei pagalbinės veiksenos mygtuku **o geležinkelio stotyse su MPC – nei nustatyta komanda;**

c) esant priekyje užimtam blokuojamajam ruožui, lokomotyvo šviesoforas rodo leidžiamąjį signalą.

Nurodytais atvejais, prieš išleidžiant traukinį iš nekoduojamojo kelio arba sugedus lokomotyvo signalizacijos įrenginiams, automatinės lokomotyvo signalizacijos naudojimas uždraudžiamas, ir traukinių eismas tvarkomas telefonu.

4.4.6. Šių Taisyklių (4.3.13 - 4.3.18) p. nurodyta, kaip eismą tvarkyti telefonu ir vėl leisti naudoti automatinę lokomotyvo signalizaciją.

Traukinių eismo tvarkdario įsakymų tekstuose ir traukinių telefonogramose žodis "autoblokuotė" keičiamas žodžiais "automatinė lokomotyvo signalizacija".

4.4.7. Kaip organizuoti traukinių eismą ruožuose, kuriuose automatinė lokomotyvo signalizacija naudojama kaip savarankiška signalizacijos priemonė, turi būti reglamentuota vietinėse signalizacijos įrenginių naudojimo instrukcijose ir nurodyta *Stoties knygoje*.

5. TRAUKINIŲ EISMO VALDYMO CENTRALIZACIJA

5.1. Bendroji dalis

5.1.1. EVC ruožuose automatinė blokuotė yra pagrindinė signalizacijos ir ryšių priemonė traukinių

eismui tvarkyti.

Visų ruožo tarpinių stočių iešmus bei šviesoforų signalus perjungia pats traukinių eismo tvarkdarys. Stebėdamas švieslentinio pulto rodmenis, traukinių eismo tvarkdarys kontroliuoja iešmų, šviesoforų, stoties kelių, kelio ruožų, kuriuose įrengtos bėgių elektros grandinės, bei tarpstočių padėtį.

Visus nurodymus dėl traukinių eismo bei manevravimo traukinių eismo tvarkdarys radijo ryšiu arba telefonu perduoda tiesiogiai lokomotyvo mašinistui arba stoties darbuotojui, priimančiam bei išleidžiančiam traukinius.

5.1.2. Traukinių eismo tvarkdarys šiose Taisyklėse nurodytais atvejais gali leisti atsarginį stoties valdymą.

Tokiu atveju traukinius priima ir išleidžia, manevrams vadovauja, leidžiamuosius signalus įjungia, o prireikus ir išjungia stoties viršininkas arba kitas, tokius darbus atlikti įpareigotas, stoties darbuotojas. Prieš leisdamas atsarginį stoties valdymą, traukinių eismo tvarkdarys turi informuoti šį darbuotoją apie traukinius, esančius gretimuose tarpstočiuose.

Jeigu iki atsarginio stoties valdymo traukinių eismo tvarkdarys buvo leidęs tvarkyti stoties kelių kontaktinį tinklą ir išjungti jo įtampą, jis apie tai turi informuoti budėjimą priėmusį stoties darbuotoją.

Traukinių eismo tvarkdarys gali leisti vietinį tam tikrų stoties iešmų ir iešmynų valdymą. Tada iešmus perjungia šiame rajone manevrams vadovaujantis darbuotojas.

Jeigu vietinis iešmų valdymas leidžiamas dėl signalizacijos įrenginių remonto ir jam atlikti nereikia išankstinio įrašo *Apžiūros žurnale*, tai, tikrindamas tokių iešmų veikimą, elektromechanikas turi teisę perjungti juos pats.

5.2. Traukinių priėmimas ir išleidimas

5.2.1. Prieš priimdamas traukinį, traukinių eismo tvarkdarys pagal švieslentinio pulto rodmenis turi patikrinti atvykimo kelio bei iešmų ruožų laisvumą ir parengti atvykimo į stotį maršrutą.

Ruožuose, kur yra išankstinio maršrutų parengimo EVC įrenginiai, atvykimo maršrutą galima parengti, kai kelias ir iešmų ruožai užimti riedmenimis (išskyrus - motorvežiais ir sunkiosiomis drezinomis).

Pagal atitinkamų kontrolės įrenginių rodmenis patikrinama, ar taisyklingai parengtas atvykimo maršrutas ir įjungtas įleidžiamojo šviesoforo leidžiamasis signalas.

5.2.2. Prieš išleisdamas traukinį, traukinių eismo tvarkdarys pagal švieslentinio pulto rodmenis turi patikrinti iešmų ruožų laisvumą (jeigu keičiama eismo kryptis - tai ir tarpstočių) ir parengti traukinio išvykimo maršrutą.

Ruožuose, kur yra išankstinio maršrutų parengimo EVC įrenginiai, išvykimo maršrutą galima parengti, kai iešmų ruožai užimti riedmenimis (išskyrus - motorvežiais ir sunkiosiomis drezinomis).

Pagal atitinkamų kontrolės įrenginių rodmenis patikrinama, ar taisyklingai parengtas išvykimo maršrutas ir įjungtas išleidžiamojo šviesoforo leidžiamasis signalas.

5.2.3. Jeigu po to, kai buvo įjungtas įleidžiamojo ar išleidžiamojo šviesoforo leidžiamasis signalas, prireikia pakeisti maršrutą, traukinių eismo tvarkdarys, išjungęs leidžiamąjį atitinkamo šviesoforo signalą ir apie tai pranešęs traukinio mašinistui, gali pradėti rengti naują maršrutą. Patikrinęs, ar traukinys sulaikytas būtent prie įleidžiamojo arba išleidžiamojo šviesoforo (išvykimo kelyje), traukinių eismo tvarkdarys vėl įjungia šviesoforo leidžiamąjį signalą.

5.2.4. Ūkiniai traukiniai, kurie, baigę dirbti tarpstotyje, turės vykti į gretimą stotį, bei traukiniai su stumtuvais, važiuosiančiais visu tarpstočiu, išleidžiami įprasta tvarka, pagal išleidžiamųjų šviesoforų signalus.

5.2.5. Ūkiniai traukiniai, turėsiantys grįžti iš tarpstočio atgal, arba traukiniai su stumtuvais, turinčiais sugrįžti į išvykimo stotį, išleidžiami pagal išleidžiamųjų šviesoforų signalus, o darbų vadovui (konduktoriui) arba stumtuvo mašinistui išduodama raktinė krivulė suteikia teisę važiuoti atgal.

Norėdamas įteikti darbų vadovui arba stumtuvo mašinistui raktinę krivulę, traukinių eismo tvarkdarys iškviečia stoties viršininką arba kitą darbuotoją, turintį teisę priimti ir išleisti traukinius atsarginiu būdu valdomoje stotyje. Išimtiniais atvejais, kai raktinė krivulė sugedusi arba jos iš viso nėra, ūkiniai traukiniai, turėsiantys grįžti iš tarpstočio atgal, arba traukiniai su stumtuvais, turėsiančiais sugrįžti į išvykimo stotį, išleidžiami į tarpstotį, uždraudus naudoti automatinę blokuotę, eismą tvarkant telefonu.

Tokiais atvejais, prieš įsakydamas eismą tvarkyti telefonu, stotyse, ribojančiose tarpstotį, į kurių bus išleistas ūkinis traukinys, traukinių eismo tvarkdarys turi leisti atsarginį tų stočių valdymą.

5.2.6. Avarinius ir gaisrinius traukinius bei pagalbinius lokomotyvus, skirtus atstatomiesiems ar kitiems darbams tarpstotyje, iš šį tarpstotį ribojančių stočių galima išleisti tik po to, kai stočių viršininkai ar kiti darbuotojai, kurie įpareigoti priimti, išleisti traukinius ir nutraukti tarpstočio eismą, priėmė budėjimą. Tokiais atvejais lokomotyvo mašinistui išduodamas E-22 formos leidimas, įformintas baltos spalvos blanke su raudona įstrižaine (žr. 20 priedą). Pagalbinis lokomotyvas gali būti išleistas į tarpstotį pagal registruojamąjį, tiesiai lokomotyvo mašinistui perduodamą, traukinių eismo tvarkdario įsakymą, nelaukiant, kol tarpstotį ribojančiose stotyse pradės dirbti eismą tvarkantys darbuotojai.

5.3. Manevravimas

5.3.1. Manevruojant iešmus perjungia:

- traukinių eismo tvarkdarys iš centrinio valdymo pulto; nurodymai darbuotojams apie parengtą manevrų maršrutą perduodami radijo ryšiu arba tvarkdario ryšio telefonais, įrengtais stoties iešmynuose;
- stoties viršininkas arba kitas darbuotojas, turįs teisę priimti ir išleisti traukinius, kai leistas atsarginis stoties valdymas;
- derintojas arba kitas darbuotojas, turintis *Stoties knygoje* nustatyta tvarka perjungti tam tikrus vietinio valdymo iešmus.

Kai stoties keliais važinėja vieniniai lokomotyvai arba drezinos, vietinio valdymo iešmus gali perjungti lokomotyvo brigados darbuotojas (drezinos mašinistas).

Kiekvieną kartą perjungęs iešmą, darbuotojas pagal vietinio valdymo pulto rodmenis arba tiesiogiai turi patikrinti smailių padėtį.

5.3.2. Draudžiama iš vietinio valdymo pulto arba vietinio valdymo raktu perjungti iešmą, kol neatlaisvintas iešmų izoliuotasis ruožas, o kai iešmas neįjungtas į sąryšį - kol nuo jo nepašalinėti riedmenys.

5.3.3. Kai manevravimas baigtas, iešmų ir manevrų rankenėlės bei vietinio valdymo raktas perjungiami į nuolatinę padėtį; manevrų vadovas praneša traukinių eismo tvarkdariui, kad manevrai baigti, pastarasis taip pat perjungia atitinkamus mygtukus į nuolatinę padėtį.

5.3.4. Vietinio valdymo pultai turi būti visą laiką užrakinti. Vietinio valdymo pultais turi teisę naudotis stoties budėtojas arba viršininkas, tuo metu einantis stoties budėtojo pareigas, tikrinti bei remontuoti - automatikos ir ryšių ruožo viršininko skirti darbuotojai. Vietinio valdymo raktų laikymo ir paėmimo naudoti tvarka nurodoma *Stoties knygoje*.

5.4. Darbuotojų veiksmai sugedus EVC įrenginiams

5.4.1. Jeigu neįsijungia įleidžiamą šviesoforo leidžiamasis signalas, nors traukinio atvykimo kelias laisvas ir maršrutas traukiniui priimti parengtas taisyklingai (tai matyti iš švieslentinio pulto rodmenų), traukinys įvažiuoja į stotį esant draudžiamajam šio šviesoforo signalui pagal lokomotyvo mašinistui perduodamą traukinių eismo tvarkdario registruojamąjį įsakymą:

"Traukinio Nr. ____ mašinistui. Leidžiu važiuoti į ____ stoties ____ kelią esant draudžiamajam įleidžiamą šviesoforo ____ signalui. ESD ____".

Gavęs tokį traukinių eismo tvarkdario įsakymą, lokomotyvo mašinistas turi važiuoti ne didesniu kaip 20 km/h greičiu ir būti pasirengęs tuoj pat sustabdyti traukinį, jeigu atsirastų kliūčių eismui.

Kai atsarginiu būdu valdomoje stotyje neįmanoma įjungti įleidžiamą šviesoforo leidžiamą signalo, traukiniai į stotį priimami šių Taisyklių 12.4.2 p. nustatyta tvarka.

5.4.2. Kai neįmanoma įjungti išleidžiamą šviesoforo leidžiamą signalo, traukinys iš stoties išleidžiamas tik tuomet, kai tarpstotyje nėra priešinių traukinių, autoblokuotės kryptis atitinka išleidžiamą traukinio važiavimo kryptį ir lokomotyvo mašinistui perduotas traukinių eismo tvarkdario įsakymas:

"Traukinio Nr. ____ mašinistui. Leidžiu važiuoti iš ____ stoties ____ kelio esant draudžiamajam išleidžiamą šviesoforo ____ signalui. ESD ____".

Gavęs tokį įsakymą, lokomotyvo mašinistas turi teisę važiuoti iš stoties iki pirmojo tarpstočio šviesoforo ne didesniu kaip 20 km/h greičiu ir būti pasirengęs tuoj pat sustabdyti traukinį, jeigu atsirastų kliūčių eismui; toliau vadovautis automatinės blokuotės šviesoforų signalais.

Ruožuose su ALS įrenginiais traukinio mašinistas, išvažiavęs į tarpstotį, vadovaujasi šių Taisyklių 4.3.6 p. nustatyta tvarka.

Kai stotis valdoma atsarginiu būdu ir neįsijungia išleidžiamą šviesoforo leidžiamasis signalas, traukinys iš stoties išleidžiamas šių Taisyklių 4.3.1 ir 4.3.2 p. nustatyta tvarka.

5.4.3. Jeigu iš centrinio tvarkdario valdymo pulto neįmanoma perjungti iešmo, traukinių eismo tvarkdarys turi iškviesti kelio darbininką, kuris valo iešmus, arba kitą stoties darbuotoją, kad patikrintų iešmą ir, jeigu įmanoma, pašalintų kliūtį, dėl kurios iešmas nepersijungia (pvz., pašalintų daiktą, patekusį tarp iešmo smailės ir rėminio bėgio). Jeigu, iešmą apžiūrėję, darbuotojai negali nustatyti priežasties, dėl kurios iešmas nepersijungia, traukinių eismo tvarkdarys nerengia tokių maršrutų, kuriuose reikėtų perjungti šį iešmą į kitą padėtį.

Iešmui patikrinti ir pataisyti iškviečiamas elektromechanikas; jeigu tikrinant ar taisant iešmą, jį būtina perjungti į kitą padėtį, tai daroma iš vietinio valdymo pulto arba leidžiamas atsarginis stoties valdymas iš dalies.

Jeigu atsarginiu būdu valdomoje stotyje neįmanoma perjungti iešmo iš vietinio valdymo skydo arba stoties budėtojo valdymo pulto, traukinių eismo tvarkdario įsakymu iešmas nustatyta tvarka išjungiamas iš centrinio valdymo ir perjunginėjamas rankiniu būdu. Traukinių atvykimo ir išvykimo maršrutuose tokių iešmų smailės turi būti prispaustos kengėmis ir užrakintos kabinamosiomis spynomis.

Stotyse, kuriose nėra nuolat budinčių darbuotojų, patikrinti sugedusius iešmus, o prireikus ir perjungti juos, traukinių eismo tvarkdario nurodymu, gali būti leista pravažiuojančių traukinių mašinistams.

5.4.4. Kai dėl bėgių grandinių gedimo kontrolės prietaisai švieslentėje rodo izoliuotojo iešmų ruožo

netikrąjį užimtumą, atitinkami iešmai perjungiami iš vietinio valdymo pulto arba leidžiamas atsarginis stoties valdymas (atsarginis valdymas iš dalies).

5.4.5. Kai švieslentės prietaisai rodo netikrąjį atvykimo kelio užimtumą, traukinių eismo tvarkdarys paprastai neturi priiminėti į šį kelią traukinių, kol nebus pašalintas gedimas. Prireikus traukinys į tokį kelią priimamas esant draudžiamajam įleidžiamą šviesoforo signalui pagal registruojamąjį traukinių eismo tvarkdario įsakymą. Prieš tai traukinių eismo tvarkdarys per stoties viršininką ar kitą stoties darbuotoją, kuris tuo metu yra atsakingas už traukinių atvykimo ir išvykimo maršrutų rengimą, turi patikrinti, ar atvykimo kelias laisvas, arba leisti stotį valdyti atsarginiu būdu.

5.4.6. Sugedus vienos ar kelių stočių signalizacijos įrenginių kodinio valdymo įrenginiams, traukinių eismo tvarkdarys leidžia atsarginį šių stočių valdymą. Tokiais atvejais traukinių eismo tvarkdariui **draudžiama** šiose stotyse vadovautis rodmenimis prietaisų, kuriais kontroliuojamas kelių laisvumas, iešmų padėtis ir šių stočių šviesoforai.

5.4.7. Sugedus automatinės blokuotės įrenginiams (žr. 4.3.12 p. a) ir b) papunkčius), traukinių eismo tvarkdarys iškviečia į stotis, ribojančias šį tarpstotį, stočių viršininkus arba kitus darbuotojus, turinčius teisę rengti traukinių atvykimo ir išvykimo maršrutus; savo įsakymu uždraudžia naudoti automatinę blokuotę ir įsako šiame tarpstotyje eismą tvarkyti telefonu. Prieš perduodamas tokį įsakymą, traukinių eismo tvarkdarys turi patikrinti, ar tarpstotis laisva ir leisti atsarginį stoties valdymą.

Jeigu tarpstotį su sugedusia autoblokuote ribojančiose stotyse nėra nuolat budinčių darbuotojų, turinčių teisę priimti ir išleisti traukinius, traukinių eismo tvarkdarys gali išleisti traukinius į laisvą tarpstotį pagal registruojamąjį įsakymą (žr. šių Taisyklių 4.3.14 p.), perduodamą tiesiogiai mašinistui.

Tokį įsakymą traukinių eismo tvarkdarys perduoda tik tuo atveju, kai kelių laisvumas ir iešmų padėtis kontroliuojama iš švieslentinio valdymo pulto.

Tarpstočių, kuriuose taikoma tokia traukinių eismo tvarka, sąrašas ir saugaus traukinių eismo užtikrinimo priemonės juose nurodomos vietinėse EVC įrenginių naudojimo instrukcijose.

5.4.8. Kai dėl netikrojo tarpstočio užimtumo traukinių eismo tvarkdarys negali pakeisti vienkelių tarpstočio automatinės blokuotės eismo krypties ir įjungti leidžiamą išleidžiamą šviesoforo signalą, automatinę blokuotę naudoti leidžiama, jeigu jos valdymo įrenginiai turi pagalbinės veiksenos mygtukus. Šiuo atveju traukinių eismo tvarkdarys, esant laisvam tarpstočiui, iškviečia į šį tarpstotį ribojančias stotis jų viršininkus arba kitus darbuotojus, turinčius teisę rengti traukinių atvykimo ir išvykimo maršrutus, ir duoda nurodymą pagalbinės veiksenos mygtukais pakeisti eismo kryptį. Iškviesti darbuotojai atplombuoja atitinkamus mygtukus ir, juos nuspausdami, pakeičia eismo kryptį. Pagal valdymo pulto prietaisų rodmenis patikrina, ar iš tikrųjų pasikeitė eismo kryptis. Po to traukinių eismo tvarkdarys išleidžia traukinius pagal leidžiamuosius išleidžiamųjų šviesoforų signalus.

Kai tarpstotį ribojančiose stotyse nėra iškviečiamų darbuotojų, galinčių pakeisti autoblokuotės kryptį, tvarkdario eismo valdymo pulte gali būti įrengiami mygtukai autoblokuotės kryptčiai pakeisti.

Vietinėje EVC įrenginių naudojimo instrukcijoje turi būti pateiktas tokių tarpstočių sąrašas ir nurodyta tvarka, kaip traukinių eismo tvarkdarys gali pakeisti eismo kryptį.

Jeigu traukinių eismo tvarkdarys negali pakeisti autoblokuotės krypties, naudoti tokią blokuotę **draudžiama**.

5.4.9. Šiame skyriuje pateikti pagrindiniai traukinių eismo tvarkymo bei manevravimo EVC ruožuose reikalavimai.

Atsižvelgiant į konkrečias sąlygas, kiekvienam centralizuoto eismo valdymo ruožui rengiama vietinė EVC įrenginių naudojimo instrukcija.

6. TRAUKINIŲ EISMO TVARKYMAS PUSIAU AUTOMATINĖ BLOKUOTE

6.1 Traukinių priėmimas ir išleidimas

6.1.1. Stoties budėtojas iš anksto rengia atvykimo maršrutą traukiniui priimti ir įjungia įleidžiamą šviesoforo leidžiamąjį signalą.

Įleidžiamą šviesoforo leidžiamasis signalas automatiškai persijungia į draudžiamąjį, pro jį pravažiavus pirmam atvažiuojančio traukinio asiraičiui. Įsitikinęs, kad į stotį atvyko visas traukinys, stoties budėtojas duoda traukinį išleidusiai stotčiai traukinio atvykimo blokuojamąjį signalą ir telefonu praneša jo atvykimo laiką. Jeigu traukinys važiuo su stumtuvu, tai apie atvykimą stoties budėtojas praneša ir atvykimo blokuojamąjį signalą duoda tik būdamas tikras, kad atvyko ir stumtuvas.

6.1.2. Stoties budėtojui draudžiama duoti atvykimo blokuojamąjį signalą ir pranešti gretimai stotčiai traukinio atvykimo laiką, kol neįsitikino, kad į stotį atvyko visas traukinys.

Stotyse, kuriose yra viso traukinio atvykimo automatinės kontrolės įrenginiai, iš jų rodmenų stoties budėtojas sprendžia apie tarpstočio laisvumą.

Kai stoties budėtojas sutinka atvykstantį traukinį, pagal paskutinio vagono signalinį ženklą turi pats patikrinti, ar į stotį atvyko visas traukinys. Kai stoties budėtojas nesutinka traukinio, apie viso ar ne viso traukinio atvykimą į stotį jam praneša iešmininkas arba kiti su eismu susiję darbuotojai, arba pervazininkas, o stotyse, kuriose yra iešmų ir signalų centralizacija - pervazininkas arba kiti darbuotojai *Stoties knygoje*

nustatyta tvarka.

Jeigu atvykstantis į stotį prekinis traukinys, savaime suveikus automatiniams stabdžiams ir jų vamzdyno trūkių signalizatoriui, buvo sustojęs tarpstotyje, lokomotyvo mašinistas radijo ryšiu turi apie tai pranešti stoties budėtojui; jeigu neįmanoma pranešti iš tarpstočio, - sustabdyti traukinį stotyje ir pasakyti stoties budėtojui sustojimo priežastį. Šiais atvejais, ar visas traukinys atvyko į stotį, turi tikrinti stoties darbuotojai ir lokomotyvo brigada.

6.1.3. Jeigu traukiniui atvykus į stotį nesuveikė traukinio atvykimo kontrolės įrenginiai, stoties budėtojas, patikrinęs, ar atvyko visas traukinys, apie tai praneša traukinių eismo tvarkdariui. Per stočių budėtojus sutikrinęs atvykusių ir išvykusių traukinių numerius ir patikrinęs tarpstočio laisvumą, traukinių eismo tvarkdarys perduoda abiejų stočių budėtojams tokio turinio įsakymą:

"_____ GSB leidžiu nuspausti pagalbinį mygtuką ir _____ stočiai duoti traukinio Nr. ____ atvykimo blokuojamąjį signalą. ESD _____".

Tokia pat tvarka duodamas atvykimo blokuojamasis signalas gretimai stočiai, kai traukinys priimamas esant draudžiamajam išleidžiamą šviesoforo signalui. Jeigu pagalbinis mygtukas plombuojamas, tai apie jo atplombavimą stoties budėtojas daro įrašą *Apžiūros žurnale*. Jeigu blokuotės valdymo pulte yra pagalbinio mygtuko skaitiklis, tai mygtukas neplombuojamas. Dėl duoto dirbtinio atvykimo blokuojamojo signalo pasikeitusį skaitiklio rodmenį stoties budėtojas turi įrašyti *Traukinių eismo žurnale* šalia atitinkamo traukinio numerio.

6.1.4. Parengęs išvykimo maršrutą, stoties budėtojas įjungia išleidžiamą šviesoforo leidžiamąjį signalą. Tuo pačiu metu į gretimą stotį perduodamas traukinio išvykimo blokuojamasis signalas. Traukiniui pravažiavus išleidžiamą šviesoforą, jo leidžiamasis signalas persijungia į draudžiamąjį ir stoties budėtojas traukinio išvykimo laiką telefonu praneša gretimos stoties budėtojui.

Dvikelio tarpstočio stoties budėtojas, gavęs gretimos stoties traukinio atvykimo blokuojamąjį signalą ir budėtojo pranešimą telefonu, kad anksčiau išleistas traukinys atvyko, gali įjungti išleidžiamą šviesoforo leidžiamąjį signalą ir išleisti kitą traukinį.

Vienkelio tarpstočio stoties budėtojui **draudžiama** duoti sutikimo blokuojamąjį signalą priešiniam traukiniui priimti, kol negautas iš gretimos stoties pranešimas telefonu apie anksčiau išleisto traukinio atvykimą.

6.1.5. Esant netikram izoliuotojo iešmų ruožo užimtumui ir laisvam tarpstočiui, išleidžiamą šviesoforo leidžiamąjį signalą stoties budėtojas gali įjungti traukinių eismo tvarkdario leidimu, prieš tai nuspaudęs pagalbinį mygtuką išvykimo maršrutų izoliuotųjų ruožų laisvumo kontrolei išjungti (stotyse, kuriose toks yra).

6.1.6. Jeigu dėl nenumatytų priežasčių, esant išleidžiamą šviesoforo leidžiamajam signalui, traukinys nebus išleistas, stoties budėtojas turi išjungti išleidžiamą šviesoforo leidžiamąjį signalą, apie tai padaryti įrašą *Traukinių eismo žurnale* ir pranešti gretimos stoties budėtojui bei traukinių eismo tvarkdariui, kad traukinys sulaikytas.

Užlaikytą ar kitą ta pačia kryptimi važiuojantį traukinį stoties budėtojas išleidžia esant išleidžiamą šviesoforo draudžiamajam signalui, išduodamas traukinio mašinistui žalsvos spalvos E-14 formos leidimą (žr. 14 priedą) su užpildytu pirmuoju punktu. Stoties budėtojas praneša faktinį traukinio išvykimo laiką gretimos stoties budėtojui ir traukinių eismo tvarkdariui. Tokia pat tvarka, laikantis bendrųjų reikalavimų 3.9 p., išleidžiami traukiniai savaime persijungus išleidžiamą šviesoforo leidžiamajam signalui į draudžiamąjį (dėl netikrojo izoliuotojo ruožo užimtumo, perdegus šviesoforo lemputei) arba per klaidą išjungus leidžiamąjį signalą, kai pusiau automatinė blokuotė tvarkinga. Kiti traukiniai išleidžiami pagal išleidžiamųjų šviesoforų signalus.

Stotyse, kuriose įrengti traukinio radijo ryšių pokalbių automatiniai registravimo įrenginiai, stoties budėtojas vietoj E-14 formos leidimo gali išleisti traukinį, perduodamas mašinistui registruojamąjį magnetofono juostoje tokio turinio įsakymą:

"Traukinio Nr. _____ mašinistui leidžiu išvažiuoti iš kelio ir (lyginiu, nelyginiu) keliu važiuoti iki stoties (blokposto). Tarpstotis laisvas. GSB _____".

6.1.7. Prireikus sulaikyti traukinį stotyje, ribojančioje vienkely tarpstotį, kai įjungtas išleidžiamą šviesoforo leidžiamasis signalas, ir išleisti į šį tarpstotį priešinį traukinį, išleidžiamą šviesoforo leidžiamasis signalas išjungiamas, pusiau automatinę blokuotę naudoti uždraudžiama ir leidžiama eismą tvarkyti telefonu. Šiuo atveju priešiniams traukiniams išduodami rašytiniai E-13 formos leidimai.

Pusiau automatinę blokuotę leidžiama vėl naudoti, kai į tarpstotį išleidžiamas sulaikytas arba ta pačia kryptimi važiuojantis traukinys. Jis išleidžiamas pagal vieną iš leidimų, nurodytų šių Taisyklių 6.1.6 p.

6.1.8. Esant bendriesiems išleidžiamiesiems šviesoforams, traukiniai išleidžiami pagal šių šviesoforų leidžiamuosius signalus ir skaitmeninio kelrodžio rodmenį, kurio žalios spalvos skaitmuo yra kelio, iš kurio leista išvažiuoti traukiniui, numeris.

Kai bendrojo išleidžiamą šviesoforo kelrodis sugedęs, traukiniai iš stoties išleidžiami pagal registruojamąjį stoties budėtojo įsakymą (žr. 4.2.2 p.) ir įjungtą leidžiamąjį išleidžiamą šviesoforo signalą arba pagal E-14 formos leidimą su užpildytu antruoju punktu.

Kai sugedęs išleidžiamą šviesoforo šviečiamasis (baltos spalvos) krypties kelrodis, traukiniai išleidžiami pagal šių Taisyklių 4.3.8 p. reikalavimus.

6.1.9. Kai parengto išvykti traukinio pagrindinis lokomotyvas stovi už išleidžiamą šviesoforo, kurio

signalas yra leidžiamasis, o mašinistas jo nemato, traukinys išleidžiamas pagal radijo ryšiu perduodamą stoties budėtojo įsakymą:

" _ kelyje esančio traukinio Nr. _ mašinistui. Išleidžiamojo šviesoforo _ signalas leidžiamasis. Leidžiu važiuoti. GSB _", arba mašinistui išduodamas E-14 formos leidimas su užpildytu antruoju punktu.

Sugedus izoliuotojo iešmų ruožo bėgių grandinėms arba tą ruožą užėmus išvykstančio traukinio lokomotyvui, išleidžiamojo šviesoforo leidžiamąjį signalą galima įjungti prieš tai nuspaudus pagalbinį mygtuką išvykimo maršrutų izoliuotųjų ruožų laisvumo kontrolei išjungti.

Jeigu parengto išvykti traukinio lokomotyvas yra už išleidžiamojo šviesoforo, ir dėl to neįmanoma įjungti jo leidžiamojo signalo, pusiau automatinę blokuotę naudoti uždraudžiama; eismas pradedamas tvarkyti telefonu, ir traukinys išleidžiamas pagal rašytinį E-13 formos leidimą. Tokia pat tvarka išleidžiami traukiniai iš tų kelių, iš kurių nenumatyti išvykimo maršrutai.

6.1.10. Traukiniai, turėsiantys sugrįžti atgal į išvykimo stotį, išleidžiami į vienkelių ar dvikelių tarpstočius (taisyklinguotu keliu), esant draudžiamajam išleidžiamojo šviesoforo signalui, įteikus mašinistui raktinę krivulę, kuri leidžia pravažiuoti išleidžiamojo šviesoforo draudžiamąjį signalą ir sugrįžti atgal.

Išimtiniais atvejais, geležinkelio valdytojo patvirtintos vietinės instrukcijos nustatyta tvarka, raktinė krivulė, skirta ūkiniam traukiniui, gali būti naudojama dyzeliniam traukiniui išleisti, jeigu šis turi sugrįžti iš tarpstočio (užkonservuotos stoties) atgal į išvykimo stotį (žr. TNN 8.2.5 p.).

Norint išleisti į vienkėlį tarpstotį traukinį, turėsiantį sugrįžti atgal į stotį, būtinas gretimos stoties sutikimo blokuojamasis signalas.

6.1.11. Jeigu vieta, iki kurios reikia važiuoti turėsiančiam sugrįžti atgal į stotį traukiniui, yra už kelio posto (blokposto), šio posto budėtojas, priekyje esant laisvam tarpstočiui, išduoda mašinistui E-14 formos leidimą (su užpildytu pirmuoju punktu) pravažiuoti draudžiamąjį tarpstočio šviesoforo signalą ir sugrįžti atgal.

Grįždamas į stotį, mašinistas kelio postą (blokpostą) pravažiuoja nesustodamas. Grįžtantį traukinį stoties budėtojas priima pagal išleidžiamojo šviesoforo leidžiamąjį signalą arba tam tikrą leidimą, suteikiantį teisę mašinistui pravažiuoti išleidžiamojo šviesoforo draudžiamąjį signalą.

Traukinio pravažiavimo laiką kelio posto (blokposto) budėtojas visais atvejais turi pranešti telefonu gretimų stočių budėtojams.

Traukiniui sugrįžus į stotį, mašinistas grąžina raktinę krivulę stoties budėtojui, kuris įdeda ją į aparatą ir telefonu praneša gretimos stoties budėtojui traukinio sugrįžimo laiką.

6.1.12. Kai blokuotuve neįtaisyta raktinė krivulė arba kai ji sugedusi, atgal į stotį turėsiantis sugrįžti traukinys išleidžiamas į tarpstotį, uždraudus naudoti pusiau automatinę blokuotę, eismą tvarkant telefonu. Šiuo atveju mašinistui įteikiamas E-13 formos leidimas ir traukinys išvažiuoja pro draudžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą.

Dvikeliuose ruožuose, kai vieta, iki kurios turi važiuoti traukinys, yra už kelio posto (blokposto), traukinį išleidžiančios stoties budėtojas išduoda leidimą važiuoti iki kelio posto (blokposto), o kelio posto (blokposto) budėtojas, esant laisvam tarpstočiui, išduoda kitą E-13 formos leidimą važiuoti toliau.

Traukinys sugrįžta į jį išleidusią stotį šių Taisyklių 6.1.11 p. nustatyta tvarka.

Traukinių eismo tvarkdario įsakymu eismas pagal pusiau automatinę blokuotę atnaujinamas traukiniui sugrįžus į jį išleidusią stotį.

6.1.13. Traukinys su stumtuvu, stumsiančiu iki gretimos stoties, išleidžiamas įprasta tvarka. Pranešimas telefonu apie traukinio išvykimą gretimos stoties budėtojui ir traukinių eismo tvarkdarius papildomas: "su stumtuvu".

Traukinys su grįžiančiu iš tarpstočio stumtuvu išleidžiamas pagal leidžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą. Sugrįžti iš tarpstočio atgal traukinį išleidusios stoties budėtojas įteikia stumtuvo mašinistui raktinę krivulę.

6.1.14. Kai stumtuvams skirta raktinė krivulė sugedusi arba ji valdymo aparate neįtaisyta, traukinys, kurio stumtuvas turės iš tarpstočio sugrįžti atgal į stotį, išleidžiamas pagal telefonu tvarkomo eismo taisykles, uždraudus naudoti pusiau automatinę blokuotę. Pagrindinio lokomotyvo ir stumtuvo mašinistams išduodami rašytiniai E-13 formos leidimai.

Tarpstočiuose, kuriuose esama blokpostų, leidimų išdavimo ir stumtuvo sugrįžimo į jį išleidusią stotį tvarka reglamentuoja šių Taisyklių 6.1.11 p.

Pusiau automatinę blokuotę vėl leidžiama naudoti, kai gautas gretimos stoties pranešimas, kad traukinys atvyko, o stumtuvas sugrįžo į jį išleidusią stotį.

6.1.15. Sunkiosios drezinos (įskaitant sugrįžiančias atgal į stotį) į tarpstotį išleidžiamos bendra traukiniams išleisti nustatyta tvarka.

6.2. Traukinių eismas ruožuose, kuriuose yra kelio postų (blokpostų)

6.2.1. Blokposto budėtojas, gavęs gretimos stoties traukinio išvykimo blokuojamąjį signalą, kai priekyje esantis tarpstotis laisvas, įjungia tarpstočio šviesoforo leidžiamąjį signalą.

Įjungus tarpstočio šviesoforo leidžiamąjį signalą, automatiškai duodamas priekyje esančiai stočiai išvykimo blokuojamasis signalas.

Traukiniui pravažiavus šviesoforą, jo leidžiamasis signalas persijungia į draudžiamąjį. Kelio posto (blokposto) budėtojas, būdamas tikras, kad pravažiavo visas traukinys, telefonu praneša gretimų stočių budėtojams traukinio pravažiavimo laiką, o traukinį išleidusios stoties budėtojui duoda traukinio atvykimo blokuojamąjį signalą.

6.2.2. Kai traukinys važiuoja su stumtuvu, blokposto budėtojas traukinio atvykimo blokuojamąjį signalą traukinį išleidusiai stotiai duoda tik būdamas tikras, kad kartu su traukiniu postą pravažiavo ir stumtuvas.

Jeigu traukinys pravažiavo blokpostą be stumtuvo, blokposto budėtojas turi tuoj pat pranešti apie tai gretimų stočių budėtojams, o traukinio atvykimo blokuojamojo signalo neduoti. Nuo traukinio atsilikęs stumtuvas tarpstočio šviesoforo draudžiamąjį signalą gali pravažiuoti be atskiros posto budėtojo leidimo. Blokposto budėtojas duoda gretimai stotiai traukinio atvykimo blokuojamąjį signalą po to, kai atsilikęs stumtuvas pravažiuoja postą.

6.2.3. Kai tarpstotyje yra privažiuojamųjų kelių prijungimo postų, blokpostų ir kitų kelskyrų, kur dirbama ne visą parą, jų įrenginių naudojimo ir traukinių eismo tvarka tuose tarpstočiuose nustatoma geležinkelio valdytojo įsakymu.

6.3. Traukinių eismas sugedus pusiau automatinės blokuotės įrenginiams

6.3.1. **Draudžiama** naudoti pusiau automatinę blokuotę, kai yra tokie jos gedimai:

- a) neįsijungia išleidžiamojo arba tarpstočio šviesoforo draudžiamasis signalas;
- b) neįmanoma įjungti išleidžiamojo arba tarpstočio šviesoforo leidžiamojo signalo, kai tarpstotis laisvas (įskaitant atvejus, kai neįmanoma to padaryti pagalbinio mygtuku išjungus įrenginius izoliuotųjų ruožų laisvumui kontroliuoti);
- c) savaime perduodami blokuojamieji signalai;
- d) neįmanoma perduoti blokuojamųjų signalų;
- e) neplombuotas blokuotuvas.

Pusiau automatinę blokuotę traukinių eismą tvarkyti **draudžiama**, kai perkeliama, taisomi, keičiami ar bandomi signalizacijos įrenginiai, ar atliekami kiti darbai, dėl kurių būtina laikinai išjungti įrenginius.

Visais išvardytais atvejais traukinių eismas turi būti tvarkomas telefonu.

6.3.2. Leidžiama naudoti pusiau automatinę blokuotę, kai elektromechanikas tikrina jos įrenginius. Šiuo atveju stoties budėtojas ir elektromechanikas turi atidžiai stebėti blokuotės įrenginių veikimą.

Baigęs tikrinti ir reguliuoti pusiau automatinės blokuotės įrenginius, prieš juos plombuodamas, elektromechanikas kartu su stoties budėtoju turi patikrinti (pagal įrašus *Traukinių eismo žurnale* ir gretimų stočių budėtojų bei traukinių eismo tvarkdario pranešimus), ar švieslentinio pulto rodmenys atitinka tikrąją tarpstočių būklę.

Kiekvieną kartą, prieš atplombuodamas blokuotuvą (patikrinti ar taisyti), elektromechanikas privalo padaryti įrašą *Apžiūros žurnale*, nurodymas darbų pradžios ir pabaigos laiką.

6.3.3. Traukinių eismo tvarkdarys savo įsakymu draudžia arba leidžia naudoti pusiau automatinę blokuotę. Prieš perduodamas įsakymą eismą tvarkyti telefonu, per stočių budėtojus jis turi patikrinti, ar tarpstotyje nėra traukinių.

Tvarkdario ryšiui sugedus, eismo tvarkymas telefonu ir pusiau automatinės blokuotės atnaujinimo tvarka nurodoma šių Taisyklių 4.3.16 ir 4.3.17 punktuose.

6.3.4. Kai uždrausta naudoti pusiau automatinę blokuotę ir eismas tvarkomas telefonu, traukinių lokomotyvų mašinistams išduodami rašytiniai E-13 formos leidimai, suteikiantys teisę važiuoti iki gretimos stoties.

6.3.5. Pro maršruto šviesoforo draudžiamąjį signalą leidžiama pravažiuoti (iki išleidžiamojo šviesoforo) pagal:

- išimtinį signalą;
- stoties budėtojo registruojamąjį įsakymą, radijo ryšiu perduodamą traukinio mašinistui;
- E-14 formos leidimą su užpildytu pirmuoju punktu.

6.3.6. Kai traukinys važiuoja porine trauka arba su stumtuvu per visą tarpstotį, leidimas išduodamas tik pagrindinio lokomotyvo mašinistui. Antrojo lokomotyvo ir stumtuvo mašinistai turi vadovautis pagrindinio lokomotyvo mašinisto duodamais signalais arba radijo ryšiu perduodamais nurodymais.

6.3.7. Sugedus stočių budėtojų ryšiui, stoties budėtojas turi ypač atidžiai stebėti valdymo pulto rodmenis. Pranešimai apie traukinių eismą tokiu atveju perduodami tvarkdario arba kitu, stoties budėtojo žinioje esančiu, ryšiu.

6.3.8. Dvikeliuose (daugiakeliuose) tarpstočiuose, kurių kiekviename kelyje įrengta vienas pusiau automatinė blokuotė, traukiniai netaisyklinguoju keliu išleidžiami traukinių eismo tvarkdario įsakymu, kuriuo nustatomas eismo tvarkymas telefonu pagal vienkelių eismo taisykles.

6.3.9. Konkretūs stoties, kelio posto (blokposto) budėtojo veiksmai, kaip naudotis pusiau automatinės blokuotės įrenginiais priimant, išleidžiant ir praleidžiant traukinius, turi būti nurodyti vietinėse signalizacijos įrenginių naudojimo instrukcijose.

7. TRAUKINIŲ EISMO TVARKYMAS ELEKTRINE KRIVŪLINE SISTEMA

7.1. Bendroji dalis

7.1.1. Kai neintensyvaus eismo ruožuose ir privažiuojamuosiuose keliuose eismas tvarkomas elektrine krivūline sistema, leidimas traukiniu važiuoti į tarpstotį yra lokomotyvo mašinistui įteikta to tarpstočio krivulė.

7.1.2. Elektrinės krivūlinės sistemos įrenginiai neturi leisti vienu metu išimti iš krivūlinės daugiau kaip vieną krivulę.

7.1.3. Kiekviena krivulė turi turėti numerį, seriją ir tarpstotį atitinkančių stočių pavadinimus. Kiekvieną tarpstotį turi atitikti tam tikra krivūlių serija. Tos pačios serijos krivūlines leidžiama statyti ne dažniau kaip kas trečiame tarpstotyje, o geležinkelio mazgų prieigose - kas antrame. Abiejų tarpstotį ribojančių stočių krivūlinėse, esant laisvam tarpstočiui, krivūlių skaičius turi būti lyginis.

7.1.4. Stoties budėtojas turi teisę iš atvykusio traukinio mašinisto paimti krivulę ir, neįdėjęs jos į krivūlinę, perduoti išleidžiamą į tą patį tarpstotį traukinio mašinistui; šiuo atveju iš anksto turi būti gautas tos stoties, į kurią išleidžiamas traukinys, stoties budėtojo sutikimas.

Draudžiama perduoti nepakeistą krivūlinėje sistemos krivulę tose stotyse, kurių krivūlinėse įrengtos raktinės krivulės ūkiniams traukiniams išleisti.

7.1.5. Stoties budėtojas ir lokomotyvo mašinistas, naudodamiesi krivulės lanku, paprastai krivūlėmis keičiasi ties budėtojo patalpa. Su nestabdomaisiais traukiniais keistis krivūlėmis išvykimo iešmyne **draudžiama**.

7.1.6. Draudžiama:

- a) prašyti leidimo išimti krivulę, kol traukinys neparengtas išvykimui, išskyrus nestabdomai praleidžiamus traukinius arba tuos, kurie pagal tvarkaraštį turi stovėti ne ilgiau kaip 5 min;
- b) naudojamas krivulės laikyti neįdėtas į krivūlinę;
- c) pervežti krivulę į kitą tarpstotį.

7.2. Traukinių priėmimas ir išleidimas

7.2.1. Stoties budėtojas iš anksto rengia atvykstančiam traukiniui atvykimo maršrutą ir įjungia įleidžiamą šviesoforo leidžiamąjį signalą. Traukiniui atvykus į stotį, krivulė įteikiama stoties budėtojui, kuris, būdamas tikras, kad atvyko visas traukinys ir patikrinęs, ar krivulė yra tikrai to tarpstočio, įrašo į *Traukinių eismo žurnalą* krivulės numerį, įdeda ją į krivūlinę, telefonu praneša stočiai, išleidusiai traukinį, jo atvykimo laiką.

7.2.2. Traukiniui išleisti stoties budėtojas telefonu prašo gretimos stoties, į kurią išleidžiamas traukinys, budėtojo sutikimo:

"Ar galiu išleisti traukinį Nr. __. GSB ____".

Jei traukiniui priimti kliūčių nėra, gretimos stoties budėtojas telefonu duoda sutikimą priimti traukinį:

"Laukiu traukinio Nr. __. GSB ____".

Sukdamas induktoriaus rankeną, stoties budėtojas leidžia išimti krivulę.

Traukinį išleidžiančios stoties budėtojas, išėmęs krivulę, turi įrašyti į *Traukinių eismo žurnalą* jos numerį ir įteikti išvykstančio traukinio mašinistui.

Jeigu stočių budėtojai iš anksto susitarė atvykusio traukinio krivulę, neįdėdami jos į krivūlinę, įteikti kito, išleidžiamo į tą patį tarpstotį, traukinio mašinistui, tuomet abiejų stočių budėtojai *Traukinių eismo žurnale* ties to traukinio numeriu pažymi:

"Sutarta išleisti pagal traukinio Nr. _ krivulę".

7.2.3. Išleidžiant traukinį į tarpstotį iš kelio, turinčio išleidžiamąjį šviesoforą, su krivule galima pravažiuoti šį šviesoforą, kai įjungtas jo manevrinės galvutės baltas žiburys.

Jeigu neįmanoma įjungti balto žiburio, traukinys išleidžiamas pagal krivulę. Tokiu atveju stoties budėtojas mašinistui praneša (asmeniškai, radijo ryšiu ar per iešmininką), kad išvykimo maršrutas parengtas, o baltas žiburys neįsijungia.

7.2.4. Kai krivulė išimta traukiniui išleisti, o traukinys dėl kokių nors priežasčių užlaikytas, stoties budėtojas krivulę turi įdėti atgal į krivūlinę, apie tai pranešti gretimos stoties budėtojui ir *Traukinių eismo žurnale* pažymėti:

"Traukinys Nr. _ užlaikytas".

7.2.5. Išleidžiant traukinį, iš tarpstočio sugrįžiantį atgal į stotį, krivulė lokomotyvo mašinistui įteikiama įprasta tvarka. Gretimos stoties budėtojui pranešama apie traukinio išvykimą ir jo sugrįžimą iš tarpstočio.

7.3. Traukinių eismas sugedus elektrinei krivūlinei sistemai ir krivūlių skaičiaus krivūlinėse tvarkymas

7.3.1. Elektrinė krivūlinė sistema laikoma sugedusia, jeigu:

a) neįmanoma krivulės įdėti į krivulinę arba išimti iš jos;
b) trūksta šio tarpstočio krivulės (pamesta);
c) neplombuota krivulinė arba induktorius;
d) induktoriaus rankenėlę kartu su inkaru įmanoma sukti į priešingą pusę;
e) krivulinės ampermetras rodo srovės stiprumą arba skamba skambutis, kai iš gretimos stoties neteka elektros srovė.

7.3.2. Visais nurodytais atvejais, taip pat remontuojant, keičiant arba perkeltiant krivulines, elektrinę krivulinę sistemą naudoti uždraudžiama ir traukinių eismas tvarkomas telefono ryšiu.

Eismą tvarkyti telefono ryšiu ir naudoti elektrinę krivulinę sistemą leidžia traukinių eismo tvarkdarys, kuris prieš tai, per stoties budėtojus, patikrina tarpstočio laisvumą ir krivulių skaičių krivulinėse.

Kai elektromechanikas apžiūri krivulines, leidžiama naudoti elektrinę krivulinę sistemą.

7.3.3. Kai nėra ryšio su traukinių eismo tvarkdariu, stoties budėtojas, pastebėjęs elektrinės krivulinės sistemos gedimą, apie tai įrašo į *Apžiūros žurnalą* ir gretimos stoties budėtojui siunčia telefonogramą:

"Krivulinė sistema sugedusi. Paskutinis iš Jūsų stoties atvyko traukinys Nr. __. Paskutinis į Jūsų stotį išvyko traukinys Nr. __; turiu __krivulių. Prašau eismą tvarkyti telefonu. GSB __".

Gretimos stoties budėtojas, išsiaiškinęs, kad abiejų stočių krivulinėse yra lyginis krivulių skaičius, atsako:

"Paskutinis iš Jūsų stoties atvyko traukinys Nr. __. Paskutinis į Jūsų stotį išvyko traukinys Nr. __; turiu __ krivulių. Tarpstotis laisvas (__ h). Traukinių eismą pradėdu tvarkyti telefonu. GSB __".

7.3.4. Sutačius elektrinės krivulinės sistemos įrenginius ir elektromechanikui padarius apie tai įrašą *Apžiūros žurnale*, bet esant sugedusiam tvarkdario ryšiui, stoties budėtojas siunčia gretimos stoties budėtojui telefonogramą:

"Elektrinė krivulinė sistema sutaisyta __ h __ min. Paskutinis iš Jūsų stoties atvyko traukinys Nr. __. Paskutinis į Jūsų stotį išleistas traukinys Nr. __. Prašau eismą tvarkyti elektrine krivuline sistema. GSB __".

Patikrinęs tarpstočio laisvumą, gretimos stoties budėtojas atsako:

"Paskutinis iš Jūsų stoties atvyko traukinys Nr. __. Paskutinis į Jūsų stotį išleistas traukinys Nr. __. Tarpstotis laisvas. Traukinių eismą pradėdu tvarkyti elektrine krivuline sistema. GSB __".

7.3.5. Pametęs krivulę, ir tais atvejais, kai negauta krivulė iš atvažiavusio ar pervažiavusio stotį traukinio mašinisto, stoties budėtojas daro įrašą *Apžiūros žurnale* ir praneša traukinių eismo tvarkdariui. Patikrinęs tarpstočio laisvumą ir išsiaiškinęs krivulių skaičių abiejų stočių krivulinėse, traukinių eismo tvarkdarys duoda įsakymą traukinių eismą tvarkyti telefono ryšiu.

Norėdamas vėl naudoti elektrinę krivulinę sistemą, stoties budėtojas pareikalauja, kad elektromechanikas išimtų iš krivulinės dar vieną krivulę. Išimtą iš aparato krivulę elektromechanikas laiko su savimi.

Apie krivulės išėmimą elektromechanikas ir stoties budėtojas įrašo į *Apžiūros žurnalą* ir praneša traukinių eismo tvarkdariui, kuris vėl leidžia naudoti elektrinę krivulinę sistemą.

Suradęs pamestą krivulę, stoties budėtojas praneša elektromechanikui, kuris abi krivules įdeda į krivulinę ir apie tai įrašo į *Apžiūros žurnalą*.

7.3.6. Jeigu vienos iš stočių krivulinėse krivulių pasidaro mažiau negu ketvirtadalis bendro abiejų stočių krivulių skaičiaus, šios stoties budėtojas praneša elektromechanikui apie būtinumą suvienodinti krivulių skaičių abiejose krivulinėse.

Elektromechanikas turi nuvykti į gretimą stotį, kurioje, stoties budėtojo stebimas, turi atidaryti krivulinę ir išimti lyginį krivulių skaičių. Apie išimtas krivules elektromechanikas kartu su stoties budėtoju daro įrašą *Apžiūros žurnale*, nurodydami išimtų krivulių skaičių.

Išimtas krivules elektromechanikas pristato stoties budėtojui, pareiškusiam apie būtinumą sutvarkyti krivulių skaičių. Stoties budėtojui dalyvaujant elektromechanikas krivules įdeda į krivulinę ir apie tai įrašo į *Apžiūros žurnalą*, nurodydamas įdėtų krivulių skaičių.

Elektromechaniko įrašus dėl krivulių skaičiaus suvienodinimo turi patvirtinti stoties budėtojai savo parašais.

7.3.7. Kai vienkeliuose tarpstočiuose esanti pagrindinė kelio blokuotė sugedusi, tai, kol ji **bus** sutaisyta, leidžiama eismą tvarkyti elektrine krivuline sistema. Tuose tarpstočiuose LG administracijos nurodymu elektrinė krivulinė sistema naudojama kaip atsarginė eismo valdymo priemonė. Naudoti pagrindines ir atsargines eismo valdymo priemones nustatyta tvarka savo įsakymu leidžia traukinių eismo tvarkdarys.

8. TRAUKINIŲ EISMO TVARKYMAS TELEFONO RYŠIU

8.1. Bendroji dalis

8.1.1. Eismą tvarkant telefono ryšiu, traukinys į tarpstotį išleidžiamas pagal rašytinį E-13 formos leidimą, kurį stoties budėtojas įteikia lokomotyvo mašinistui.

Prieš įteikdamas tokį leidimą, stoties budėtojas privalo:

- vienkeliuose ruožuose - turėti iš gretimos stoties telefonogramą dėl sutikimo priimti traukinį;

- dvikeliuose ruožuose - turėti telefonogramą apie anksčiau išleisto traukinio atvykimą.

8.1.2. Telefonogramomis tarpusavyje keičiasi gretimų stočių budėtojai arba jų įpareigoti operatoriai.

8.1.3. Visi apie traukinių eismą pokalbiai turi vykti stočių budėtojų arba traukinių eismo tvarkdario ryšiais.

Ypač sudėtingais atvejais, sugedus stočių budėtojo arba traukinių eismo tvarkdario ryšiams, gali būti naudojamos ir kitos, stoties budėtojo žinioje esančios, ryšių priemonės.

8.1.4. Leidimų traukiniui važiuoti blankus pildo pats stoties budėtojas arba operatorius.

Stoties budėtojas arba operatorius turi teisę pildyti leidimo blanką tik tada, kai *Traukinių telefonogramų registracijos žurnale* yra tokie įrašai:

- vienkeliuose tarpstočiuose gauta gretimios stoties budėtojo telefonograma dėl sutikimo priimti traukinį;

- dvikeliuose tarpstočiuose gauta telefonograma dėl anksčiau išleisto traukinio atvykimo į gretimą stotį.

Stoties budėtojas turi sutikrinti operatoriaus užpildytą leidimo blanką su *Traukinių telefonogramų registracijos žurnale* padarytais įrašais, patvirtinti stoties spaudu bei savo parašu.

8.1.5. Draudžiama:

a) teirautis dėl traukinio išleidimo, kol tarpstočiu važiuoja kitas traukinys;

b) pildyti leidimo blanką, kol negauta iš gretimos stoties telefonograma dėl sutikimo priimti traukinį (vienkeliuose tarpstočiuose) arba dėl anksčiau išleisto traukinio atvykimo (dvikeliuose tarpstočiuose);

c) perdavinėti siunčiamąsias telefonogramas, kol jos neįrašytos į *Traukinių telefonogramų registracijos žurnalą* ir nepasirašytos stoties budėtojo.

8.1.6. E-13 formos leidimas suteikia mašinistui teisę važiuoti traukiniu iki gretimos stoties įleidžiamojo šviesoforo, o, važiuojant netaisyklingu keliu, kai į stotį nėra įleidžiamojo šviesoforo - iki signalinio ženklo "Stoties riba".

Nestabdomiesiems traukiniams rašytinis leidimas įdedamas į lanką, kuris perduodamas į lokomotyvą iš stoties budėtojo patalpos pusės.

Lokomotyvo mašinistas turi sumažinti traukinio greitį, kad galėtų saugiai paimti lanką iš budėtojo.

8.1.7. Pagal E-13 formos leidimą išvykstančiam traukiniui nereikia atskiro rašytinio leidimo pravažiuoti draudžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą.

8.1.8. Kai traukinys važiuoja porine trauka arba visą tarpstotį su stumtuvu, E-13 formos leidimas įteikiamas pagrindinio lokomotyvo mašinistui. Traukiniui važiuojant su stumtuvu dalį tarpstočio, toks leidimas įteikiamas ir stumtuvo mašinistui.

8. 2. Traukinių telefonogramų žurnalo pildymo tvarka

8.2.1. Kai eismas tvarkomas telefonu, visos traukinių telefonogramos kiekvienoje stotyje įrašomos į *Traukinių telefonogramų registracijos žurnalą*.

Iš *Traukinių telefonogramų registracijos žurnalo* įrašų sprendžiama, ar tarpstotis (tarpstočio kelias) tam tikru momentu užimtas, ar laisvas.

8.2.2. Vienkelius tarpstočius ribojančiose stotyse pildomas vienas *Traukinių telefonogramų registracijos žurnalas*. Kairiuosiuose žurnalo puslapiuose įrašomos vieno tarpstočio telefonogramos, o dešiniuosiuose - kito.

Aklostotėse, ribojančiose vienkelius tarpstočius, traukinių telefonogramos rašomos nuosekliai, neskirstant puslapių.

8.2.3. Dvikelius tarpstočius ribojančiose stotyse pildomi du *Traukinių telefonogramų registracijos žurnalai* - kiekvieno tarpstočio atskirai: kairiuosiuose žurnalo puslapiuose įrašomos nelyginių traukinių telefonogramos, dešiniuosiuose - lyginių.

Kai traukiniai išleidžiami dvikelio tarpstočio netaisyklingu keliu, nelyginių traukinių telefonogramos rašomos žurnalo dešiniuosiuose puslapiuose, o lyginių traukinių - kairiuosiuose puslapiuose.

Jei prie stoties prijungta trys ir daugiau tarpstočių, tai pildomas atskiras kiekvieno tarpstočio *Traukinių telefonogramų registracijos žurnalas*.

8.2.4. Visas traukinių telefonogramas rašo pats stoties budėtojas arba operatorius būtinai tušinuku arba parkeriu (rašalu).

Siunčiamąsias telefonogramas pasirašo pats stoties budėtojas.

Užrašęs gautą telefonogramą, operatorius turi tuoj pat pateikti ją budėtojui, kad šis perskaitytų ir pasirašytų.

Geležinkelių valdytojo įsakymu leidžiama naudoti specialius spaudus su telefonogramų tektais.

8.2.5. Siunčiamosios traukinių telefonogramos pradedamos numeruoti kiekvieną parą nuo 0 h 0 min, atskirai kiekvienam tarpstočiui.

Kai dėl sugedusių pagrindinių signalizacijos ir ryšių priemonių eismas tvarkomas telefonu, siunčiamosios traukinių telefonogramos pradedamos numeruoti nuo eismo tvarkymo telefonu pradžios.

Tą pačią parą kitą kartą sugedus pagrindinėms signalizacijos ir ryšių priemonėms, pirmojo gedimo metu pradėta telefonogramų numeracija tęsiama toliau.

Gaunamoji telefonograma įregistruojama tuo numeriu, kurį perdavė išsiuntusi stotis.

8.2.6. Traukinių telefonogramas draudžiama taisyti, braukti bei papildyti.

Netaisyklingai užrašyta siunčiamoji traukinių telefonograma perbraukiama kryžmai, o jos apačioje užrašoma "Negalioja". Tokios telefonogramos nenumerojamos ir gretimai stočiai neperduodamos.

8.2.7. Priimdami ir perduodami budėjimą, stoties budėtojai ir operatoriai *Traukinių telefonogramų registracijos žurnale* pasirašo pagal šią formą:

"Mėnuo, diena, laikas (h, min)

Budėjimą priėmė GSB ____ (parašas) Operatorius ____ (parašas)

Budėjimą perdavė GSB ____ (parašas) Operatorius ____ (parašas)".

Traukinių eismo tvarkdariui įsakius eismą tvarkyti telefonu arba atnaujinti jo tvarkymą pagrindinėmis signalizacijos priemonėmis, *Traukinių telefonogramų registracijos žurnale* įforminama eismo tvarkymo telefonu pradžia ir pabaiga:

a) "Mėnuo, diena, laikas (h, min) Eismo tvarkdario įsakymu Nr. ____ tarpstotyje ____ traukinių eismas tvarkomas telefonu. Eismą tvarkyti telefonu pradėjau:

GSB ____ (parašas) Operatorius ____ (parašas)";

b) "Mėnuo, diena, laikas (h, min)

Eismo tvarkdario įsakymu Nr. ____ tarpstotyje ____ atnaujintas traukinių eismo tvarkymas ____ (nurodyti signalizacijos ir ryšių priemonę).

Eismą tvarkyti telefonu baigiau :

GSB ____ (parašas)

Operatorius ____ (parašas)".

Budėtojų ir operatorių, pradėjusių ir baigusių telefonu tvarkyti eismą, pavardės pranešamos gretimai stočiai, kurioje jos įrašomos į *Traukinių telefonogramų registracijos žurnalą*.

8.2.8. Pradėjus eismą tvarkyti telefonu, tarpstotyje, kurio vienoje pusėje yra kelskyros punktas be budėtojo, pokalbiai su traukinių eismo tvarkdariu dėl traukinių eismo registruojami *Traukinių telefonogramų registracijos žurnale* tos stoties, kurioje yra budėtojas. Telefonogramos rašomos pagal nustatytas formas, išskyrus II formą (žr. 8.3.1 p.), kuri keičiama į traukinių eismo tvarkdario įsakymo tekstą pagal šiuos Taisyklių 4.3.14 p.

8.2.9. Stoties budėtojai arba operatoriai, prieš perduodami traukinių telefonogramas, turi pasakyti vienas kitam savo pareigas ir pavardę.

Priimti ir perduoti telefonogramas leidžiama, kai gretimos stoties budėtojo pasakyta pavardė atitinka anksčiau įrašytą į *Traukinių telefonogramų registracijos žurnalą* pavardę.

8.2.10. Perduotą telefonogramą pažodžiui pakartoja ją priėmęs darbuotojas ir, jei priimtos telefonogramos tekstas atitinka perduotos, stoties budėtojas arba operatorius į *Traukinių telefonogramų registracijos žurnalą* įrašo priėmimo ir perdavimo laiką ir pasirašo.

8.3. Vienkeliuose ruožuose taikomų telefonogramų formos

8.3.1. Priimant ir išleidžiant traukinius vienkeliuose tarpstočiuose, taikomos šių formų traukinių telefonogramos:

Išleidžiančioji stotis

I forma. "Ar galiu išleisti traukinį Nr. ____? GSB ____".

Priimančioji stotis

II forma. "Laukiu traukinio Nr. _____. GSB ____".

Išleidžiančioji stotis

III forma. o

Priimančioji stotis

IV forma. "Traukinys Nr. ____ atvyko ____ h ____ min. GSB ____".

Siunčiamosios telefonogramos perduodamos pagal šią formą:

"____ stočiai iš ____ stoties", pavyzdžiui: "Mauručiams iš Jiesios".

8.3.2. Išleidžiant traukinius, turėsiančius sugrįžti iš tarpstočio į išvykimo stotį, ir traukinius su stumtuvais, išlieka tokia pati telefonogramų perdavimo tvarka su atitinkamais jų tekstų pakeitimais:

a) traukiniui, turėsiančiam sugrįžti iš tarpstočio atgal:

V forma. "Ar galiu išleisti iki ____ km traukinį Nr. ___, sugrįšiantį atgal? GSB ____".

VI forma "Galite išleisti iki ____ km traukinį Nr. ___, sugrįšiantį atgal į Jūsų stotį. GSB ____".

Apie traukinio išvykimą pranešama III formos telefonograma, o apie sugrįžimą - VII formos:

VII forma. "Traukinys Nr. ____ sugrįžo ____ h ____ min. GSB ____",

Tokių pat formų telefonogramos taikomos išleidžiant traukinius, vežančius vagonus į tarpstočiuose esančias atšakas, kurių prijungimo vietoje nėra pagalbinių postų;

b) traukiniams, važiuojantiems su stumtuvais:

VIII forma. "Ar galiu išleisti traukinį Nr. ___, kurio stumtuvas nuo ____ km turės sugrįžti atgal. GSB ____".

IX forma. "Laukiu traukinio Nr.____, kurio stumtuvas nuo ____ km turės sugrįžti atgal. GSB ____".
Apie traukinio išvykimą pranešama III formos telefonograma (žr. 8.3.1 p.), priduriant žodžius:
"... su stumtuvu, nuo ____ km sugrįšiančiu atgal".

Apie traukinio atvykimą pranešama IV (žr. 8.3.1 p.), o apie stumtuvo sugrįžimą - X formų telefonogramomis:

X forma. "Traukinio Nr.____ stumtuvas sugrįžo ____h ____min. GSB ____".

Išleidžiant traukinį, važiuojantį su stumtuvu iki gretimos stoties, perduodamos I, II, III, IV formų (žr. 8.3.1 p.) telefonogramos ir priduriami žodžiai "su stumtuvu".

8.3.3. Praleisdami nestabdomuosius traukinius, stočių budėtojai keičiasi I ir II formų telefonogramomis įprasta tvarka.

8.3.4. Kai traukiniai prasilenkia stotyje, stoties budėtojas, pranešęs gretimos stoties budėtojui traukinio atvykimo laiką, perduoda susietą į vieną IV ir I formų telefonogramą, kurioje teikiamas paklausimas dėl galimybės išleisti priešinį traukinį.

8.3.5. Jei yra papildomasis postas prie tarpstotyje prijungtos atšakos, šis postas dalyvauja pokalbiuose tik dėl traukinių, važiuojančių į atšaką ar grįžtančių iš jos, eismo.

8.3.6. Prieš išleisdamas traukinį į atšaką, vienos iš gretimų stoties budėtojas prašo posto ir priekyje esančios stoties budėtojų leidimo pagal XI formą:

XI forma. "Ar galiu išleisti traukinį Nr.____ į ____ km atšaką? GSB ____".

Priekyje esančios stoties budėtojas atsako traukinį išleidžiančios stoties ir posto budėtojams pagal XII formą:

XII forma. "Galite išleisti traukinį Nr. ____ į ____ km atšaką. GSB ____".

Gavęs šį leidimą, posto budėtojas duoda išleidžiančiai stotiai II formos sutikimą.

Iki posto išleisto traukinio išvykimo laiką stoties budėtojas praneša gretimos stoties ir posto budėtojams III formos telefonograma.

Traukiniui atvykus į atšaką, posto budėtojas perjungia iešmą į nuolatinę padėtį ir pagal IV formą praneša abiejų stočių budėtojams apie traukinio atvykimą.

8.3.7. Norėdamas išleisti traukinį iš atšakos iki vienos iš gretimų stočių, posto budėtojas prašo abiejų stočių budėtojų leidimo pagal XIII formą:

XIII forma. "Ar galiu išleisti traukinį Nr.____ iki ____ stoties? GSB ____".

Už posto esančios stoties budėtojas atsako posto ir priekyje esančios stoties budėtojams pagal XIV formą:

XIV forma. "Galite išleisti traukinį Nr. ____ iki ____ stoties. GSB ____".

Gavęs šį leidimą, priekyje esančios stoties budėtojas duoda posto budėtojui II formos sutikimą traukiniui priimti.

Gavęs sutikimą ir išleidęs traukinį, posto budėtojas perjungia iešmą į nuolatinę padėtį ir pagal III formą praneša apie tai abiejų stočių budėtojams.

Apie traukinio atvykimą priimančios stoties budėtojas praneša posto ir gretimos stoties budėtojams pagal IV formą.

8.3.8. Prireikus išleisti riedmenis iš atšakos į pagrindinį kelią ir jiems sugrįžti atgal, traukinių eismo tvarkdario įsakymu traukinių eismas tarpstotyje nutraukiamas.

Paskelbus traukinių eismo tvarkdario įsakymą nutraukti traukinių eismą, į pagrindinį kelią išvažiuojama pagal posto budėtojo signalą.

Eismas tarpstotyje leidžiamas, kai jame nėra traukinių ir iešmas perjungtas į nuolatinę padėtį.

8.4. Dvikeliuose ruožuose taikomų telefonogramų formos

8.4.1. Priimant ir išleidžiant traukinius į dvikelius ruožus, perduodamos III ir IV formų telefonogramos, be to, iš priimančios stoties gauta IV formos telefonograma suteikia teisę išleisti kitą ta pačia kryptimi važiuojantį traukinį.

Traukiniams, važiuojantiems su stumtuvais, III ir IV formų telefonogramos papildomos šių Taisyklių 8.3.2 p. nurodytais atitinkamais tekstais.

8.4.2. Apie nestabdomųjų traukinių pervaziavimą gretimai stotiai pranešama III ir IV formų telefonogramomis.

8.4.3. Kai dvikeliuose tarpstočiuose yra kelio postų (blokpostų), išleidžiančiosios stoties budėtojas III formos telefonograma praneša kelio posto (blokposto) budėtojui, kad traukinys išvyko.

Kai priekyje esantis tarpstotis laisvas, posto budėtojas, nestabdydamas traukinio, įteikia jo mašinistui rašytinį E-13 formos leidimą.

Traukiniui pravažiavus postą, jo budėtojas IV ir III formų telefonogramomis praneša gretimų stočių budėtojams, kad traukinys pravažiavo postą.

Jei priekyje esantis tarpstotis užimtas, atvykstantis traukinys sulaikomas prie tarpstočio šviesoforo su draudžiamuoju signalu, kol bus laisvas priekyje esantis tarpstotis.

Telefonograma dėl šio traukinio išvykimo iš posto perduodama traukinį išleidusiai stotiai tik traukiniui išvykus iš jo.

Apie traukinio atvykimą priimančios stoties budėtojas praneša posto budėtojui pagal IV formą.

Kai tarpstočio (kelio posto) šviesoforas neveikia, o priekyje esantis tarpstotis laisvas, posto budėtojas sutinka traukinį prie tarpstočio šviesoforo ir įteikia mašinistui rašytinį E-13 formos leidimą važiuoti toliau. Leidimo viršuje pažymima: "Tarpstočio (kelio posto) šviesoforas neveikia"

8.4.4. Apie traukinio išleidimą taisyklinguoju keliu ir jo sugrįžimą atgal išleidusios stoties budėtojas praneša gretimai stočiai (kelio postui) papildyta III formos telefonograma: "Traukinys Nr. __, turėstantis sugrįžti atgal, išvyko iki __ km __ h __ min", o apie traukinio su grįžimą atgal, gretimai stočiai (kelio postui) pranešama VII formos telefonograma.

Išleidžiamo traukinio mašinistui išduodamas E-13 formos leidimas, kurio tekstas papildomas žodžiais: "važiuoti iki __ km ir sugrįžti atgal".

Traukiniai, turėstantys sugrįžti atgal į išleidimo stotį, kelio postus, jeigu tokių esama, pravažiuoja nesustodami.

Apie sugrįžtančio traukinio pravažiovimą posto budėtojas praneša priekyje esančiam postui arba stočiai pagal VII formą.

8.4.5. Kai atšakos prijungimo postas sutampa su kelio postu, traukiniai taisyklinguoju keliu iš stoties išleidžiami įprasta tvarka.

Apie traukinio išvykimą stoties ar posto budėtojas praneša III formos telefonograma, o apie atvykimą - IV formos.

Jeigu prie tarpstotyje prijungtos atšakos yra papildomasis postas, tai jo budėtojas dalyvauja pokalbiuose dėl eismo tų traukinių, kurie važiuoja į atšaką arba iš jos. Apie traukinio išvykimą į atšaką gretimai stočiai ir postui pranešama pagal III formą, papildant žodžiais: "į __ km atšaką".

Esant pagalbiniam postui traukinys iš atšakos į vieną iš gretimų stočių išleidžiamas šių Taisyklių 8.3.6 p. nurodyta tvarka.

8.4.6. Kai prireikus traukinys (traukinių eismo tvarkdarius įsakius) išleidžiamas netaisyklinguoju keliu, stotys keičiasi šių formų telefonogramomis:

XV forma. „Ar galiu išleisti traukinį Nr. __ netaisyklinguoju keliu? GSB ____“;

XVI forma. "Laukiu traukinio Nr. __ netaisyklinguoju keliu. GSB ____".

Apie traukinio išvykimą pranešama pagal III formą, o apie atvykimą - pagal IV formą; abiem atvejais telefonogramos papildomos žodžiais: "____ netaisyklinguoju keliu".

Išleidžiant netaisyklinguoju keliu traukinį, turėstantį sugrįžti atgal į išvykimo stotį, III, VI ir XVI formų telefonogramos papildomos žodžiais: "iki __ km ir atgal", be to, XVI formoje žodis "laukiu" pakeičiamas žodžiais "galite išleisti".

Mašinistui išduodamo leidimo viršuje užrašoma: "netaisyklinguoju keliu".

8.4.7. Nutraukus eismą vienu iš dvikelio tarpstočio kelių ir nustatius vienkelių eismą, telefonogramos dėl traukinių atvykimo ir išvykimo perduodamos pagal I, II, III, IV ir kitas formas, taikomas eismui tvarkyti vienkeliuose ruožuose.

Šiais atvejais leidimo blanko viršuje rašoma: "____ keliu eismas nutrauktas".

9. TRAUKINIŲ EISMO TVARKYMAS SUGEDUS VISOMS SIGNALIZACIJOS IR RYŠIŲ PRIEMONĖMS

9.1. Bendroji dalis

9.1.1. Kai tarpstotį ribojančių stočių budėtojai eismui tvarkyti negali naudoti jokių jų žinioje esančių signalizacijos ir ryšių priemonių, traukinių eismas tvarkomas rašytiniais pranešimais arba išleidžiant traukinius tam tikrais laiko tarpais.

9.1.2. Sugedus visoms signalizacijos ir ryšių priemonėms, teisę traukiniu užimti tarpstotį suteikia E-17 formos balto blanko su dviem susikertančiomis raudonomis įstrižainėmis leidimas (žr. 17 priedą), stoties budėtojo išduodamas traukinio mašinistui.

Be to, nesant žinių apie anksčiau išleisto traukinio atvykimą į gretimą stotį, mašinistas turi važiuoti tarpstočiu ypač budriai ir būti pasirengęs sustoti, nes priekyje važiuojančio traukinio galas gali būti neatitvertas.

9.1.3. Sugedus visoms signalizacijos ir ryšių priemonėms, draudžiama išleisti į tarpstotį šiuos traukinius:

a) su 1-osios pavojingumo klasės krovniais (sprogiosios medžiagos) ir negabaritiniais krovniais, ilguosius bei sunkiuosius ir vieno asmens (mašinisto) valdomus;

b) skirtus darbams tarpstotyje atlikti, išskyrus avarinius, gaisrinius ir pagalbinius lokomotyvus;

c) važiuojančius į tarpstotyje prijungtą atšaką. Stumtuvai turi važiuoti per visą tarpstotį iki kitos stoties.

9.2. Traukinių eismo tvarkymas vienkeliuose tarpstočiuose

9.2.1. Sugedus visoms signalizacijos ir ryšių priemonėms, kol traukinių eismas bus pradėtas tvarkyti rašytiniais pranešimais, traukiniai gali būti išleisti į tarpstotį, ribojamą stočių, tarp kurių nutrūkęs ryšys, tik nelygine kryptimi, kuri tokiais atvejais vienkeliuose tarpstočiuose yra pagrindinė.

Kol eismas nebus pradėtas tvarkyti rašytiniais pranešimais, į tarpstotį neturi būti išleistas nė vienas lyginės krypties traukinys, išskyrus:

a) traukinį, kuriam buvo leista išvykti (gautas sutikimo blokuojamasis signalas eismą tvarkant pusiau automatine blokuote; gauta traukinių eismo telefonograma eismą tvarkant telefonu; išimta krivulė eismą tvarkant elektrine krivuline sistema), kol signalizacijos įrenginiai dar buvo nesugedę. Ši išimtis netaikoma vienkeliuose tarpstočiuose, kuriuose įrengta dvipusė autoblokuotė;

b) avarinį ir gaisrinį traukinį arba pagalbinį lokomotyvą - pagal gautą iš tarpstočio reikalavimą suteikti pagalbą.

Gavę iš tarpstočio reikalavimą suteikti pagalbą, stoties budėtojai, vadovaudamiesi 10 skyriaus reikalavimais, organizuoja avarinio, gaisrinio traukinio ar pagalbinio lokomotyvo išsiuntimą ir įteikia mašinistui E-22 formos leidimą.

9.2.2. Jeigu iki signalizacijos įrenginių gedimo eismas buvo nutrauktas vienu iš dvikelio tarpstočio kelių, tai, kol eismas bus pradėtas tvarkyti rašytiniais pranešimais, išleisti pirmąjį traukinį kitu keliu galima tik ta kryptimi, kuri, esant dvikeliui eismui, būtų taisyklinga.

9.2.3. Išleisti pirmąjį traukinį vienkeliu tarpstočio pagrindine kryptimi gretimos stoties budėtojo sutikimo nereikia, jeigu tarpstotyje neįrengta abipusė autoblokuotė.

Vienkeliame tarpstotyje su abipuse autoblokuote pirmas pagrindinės krypties traukinys gali būti išleistas stoties budėtojui patikrinus, ar visas tarpstotis iki kitos stoties yra laisvas (žr. 9.3.5 p.) ir kartu nusiuntus į gretimą stotį rašytinį pranešimą apie tolesnį traukinių eismą. Apie tai, kad tarpstotis laisvas, *Eismo žurnale* daromas įrašas, kuriame nurodomas patikrinimo būdas ir tarpstotį tikrinusio darbuotojo pavardė.

9.2.4. Avarinį traukinį (dreziną), gaisrinį traukinį arba pagalbinį lokomotyvą, sugedus visoms signalizacijos ir ryšių priemonėms, galima išleisti į tarpstotį tiek pagrindine, tiek priešinga kryptimi, tik gavus tarpstotyje sustojusio traukinio mašinisto arba kelių, automatikos, ryšių ir elektros tiekimo ūkių padalinių atsakingų darbuotojų rašytinį reikalavimą arba reikalavimą, perduotą telefonograma. Jeigu tarpstotyje įrengta automatinė blokuotė, stoties budėtojas, gavęs reikalavimą suteikti pagalbą, prieš išleisdamas avarinį traukinį arba pagalbinį lokomotyvą, turi patikrinti, ar tarp stoties ir vietos, kur siunčiama pagalba, nėra kitų traukinių.

9.2.5. Pirmasis rašytinis pranešimas siunčiamas su pirmuoju traukiniu, išleidžiamu sugedus visoms signalizacijos ir ryšių priemonėms. Pagrindinio lokomotyvo mašinistui įteikiamas E-17 formos leidimas važiuoti į tarpstotį ir E-16 formos rašytinis pranešimas (žr. 16 priedą), siunčiamas gretimos stoties budėtojui dėl tolesnio traukinių eismo tvarkymo. Pranešimai pildomi pagal vieną iš šių formų:

Forma A. "___ h ___ min išleidau į Jūsų stotį traukinį Nr. ___. Jam atvykus, laikiu traukinio iš Jūsų stoties. GSB ____".

Forma B. "___ h ___ min išleidau į Jūsų stotį traukinį Nr. ___, paskui kurį ___ h ___ min išleisiu traukinį Nr. ___. GSB ____".

9.2.6. Jeigu, sugedus visoms turimoms signalizacijos ir ryšių priemonėms, stotyje nėra pagrindinės krypties traukinio, kurį galima būtų išleisti į tarpstotį, ribojamą stočių, tarp kurių nutrūkęs ryšys, tai stoties budėtojas, turintis teisę išleisti pirmąjį traukinį ir žinodamas apie gretimose stotyje laukiantį traukinį, siunčia į šią stotį C formos pranešimą:

Forma C. "Laukiu traukinio iš Jūsų stoties. GSB ____".

Tarpstočiuose, kuriuose neįrengta abipusė autoblokuotė, rašytiniams C formos pranešimams perduoti leidžiama naudoti sunkiąsias drezinas, vieninius lokomotyvus bei kitas transporto priemones.

9.2.7. Momentas, kada stoties budėtojas gauna A, B arba C formų pranešimus, yra laikomas traukinių eismo tvarkymo rašytiniais pranešimais pradžia.

9.2.8. Ta pačia kryptimi važiuojantys traukiniai turi būti išleidžiami praėjus laikui, per kurį anksčiau išleistas traukinys turi nuvažiuoti į kitą stotį, pridedant 3 minutes.

Sugedus visoms signalizacijos ir ryšių priemonėms, kelio postai, veikę kaip kelskyros, traukinių eismo netvarko.

Jeigu iki signalizacijos ir ryšių priemonių gedimo buvo išleistas pagrindinės krypties traukinys į tarpstotį prijungtą atšaką ir nėra gauta papildomojo posto pranešimo, kad traukinys nuvažiavęs, laikoma, kad tarpstotis užimtas tiek laiko, per kiek traukinys nuvažiuotų iki pagalbinio posto ir įvažiuotų į atšaką už prijungimo ieško, pridedant 3 minutes.

9.2.9. Kol signalizacijos ir ryšių priemonės neveikia, traukiniai išleidžiami pagal E-17 formos leidimus.

Kol bus atnaujintas normalus įrenginių veikimas, nuolatiniam ryšiui tarp stočių palaikyti stoties budėtojai rašytinius A ir B formų pranešimus apie tolesnį traukinių išleidimą turi perdavinėti per kiekvieną abiem kryptimis važiuojančių traukinių pagrindinio lokomotyvo mašinistą.

A, B ir C formų pranešimai abiejose stotyse įrašomi į *Traukinių telefonogramų registracijos žurnalus*.

Traukinių eismo tvarkymas rašytiniais pranešimais įforminamas *Traukinių telefonogramų registracijos žurnale* padarius šios formos įrašą:

"Data _____. Laikas _____. Dėl visų signalizacijos ir ryšių priemonių gedimo tarpstotyje _____ nustatytas traukinių eismo tvarkymas rašytiniais pranešimais.

GSB _____ (parašas ir stoties pavadinimas)".

9.2.10. Jeigu stoties budėtojas, kuris, sugedus visoms signalizacijos ir ryšių priemonėms, turi teisę išleisti pagrindinės krypties traukinį, iki signalizacijos įrenginių gedimo buvo davęs leidimą išleisti traukinį nepagrindine (lygine) kryptimi į tarpstotį, ribojamą stočių, tarp kurių nutrūkęs ryšys, laikoma, kad tarpstotis užimtas tol, kol atvyks šis traukinys arba bus gautas pranešimas iš gretimos stoties (posto), kad traukinys neišleistas.

Esant sutikimui išleisti lyginį traukinį į tarpstotyje prijungtą atšaką, laikoma, kad tarpstotis užimtas tol, kol bus gautas papildomojo posto pranešimas, kad traukinys jau nuvažiavęs į atšaką.

9.2.11. Jeigu iki visų signalizacijos ir ryšių priemonių gedimo pagalbinio posto budėtojas buvo gavęs leidimą išleisti iš atšakos nelyginį traukinį ir pranešė apie šio traukinio išvykimą, tai, nutrūkus ryšiams, stoties budėtojas, turintis teisę pirmas išleisti nelyginį traukinį, gali jį išleisti praėjus laikui, per kurį iš posto išleistas traukinys nuvažiųotų tarpstočio atkarpą nuo posto iki kitos stoties, pridedant 3 minutes. Jeigu nebuvo pranešta, kad traukinys iš atšakos išvažiavo, laikoma, kad tarpstotis užimtas tol, kol bus gautas posto budėtojo pranešimas apie tai, kad traukinys išleistas ir atšakos prijungimo iešmas perjungtas pagrindiniu keliu arba apie tai, kad traukinys sulaikytas.

Negavus iš posto atitinkamo pranešimo, **draudžiama** išleisti traukinį į tarpstotį ir tuo atveju, kai iki įrenginių gedimo buvo suderinta dėl traukinio išvykimo iš atšakos ir jo sugrįžimo atgal.

9.2.12. Jeigu stoties budėtojas, turintis teisę išleisti pirmąją pagrindinės krypties traukinį, buvo gavęs leidimą išleisti jį iki signalizacijos ir ryšių priemonių gedimo, tai, išleisdamas traukinį pagal šį leidimą, tuo pat metu privalo užmegzti rašytinius ryšius su gretimos stoties budėtoju.

9.2.13. Sutvarkius atitinkamas signalizacijos ir ryšių priemones, traukinių eismas pagal jas atnaujinamas įsakymu traukinių eismo tvarkdario, kuris prieš tai privalo patikrinti, ar tarpstotis laisvas.

9.2.14. Jeigu signalizacijos ir ryšių priemonės sutvarkytos anksčiau negu tvarkdario ryšys, tai stoties budėtojas, turintis teisę išleisti pagrindinės krypties traukinius, siunčia gretimai stočiai tokio turinio telefonogramą:

"Traukinių eismas tarpstotyje tarp _____ stočių tvarkomas ____ (nurodyti signalizacijos ir ryšių priemones). Paskutinis iš Jūsų stoties atvyko traukinys Nr.____. Į Jūsų stotį išvyko traukinys Nr.____. GSB _____".

Gretimos stoties budėtojas, patikrinęs, ar tarpstotis laisvas, atsako:

"Paskutinis iš Jūsų stoties atvyko traukinys Nr.____. Į Jūsų stotį išvyko traukinys Nr.____. Tarpstotis laisvas. GSB _____".

Pasikeitę telefonogramomis, abiejų stočių budėtojai traukinių eismą pradeda tvarkyti pagrindinėmis signalizacijos ir ryšių priemonėmis.

9.3. Traukinių eismo tvarkymas dvikeliuose tarpstočiuose

9.3.1. Sugedus visoms turimoms signalizacijos ir ryšių priemonėms dvikeliuose ruožuose, atitinkamos krypties traukiniai išleidžiami vienas paskui kitą, praėjus grafike skirtam laikui traukiniui nuvažiuoti iki kitos stoties, pridedant 3 minutes.

Dvikeliuose tarpstočiuose su abipuse autoblokuote, prieš išleisdamas pirmąją traukinį, stoties budėtojas turi patikrinti, ar tarpstotyje nėra priešingos krypties traukinių.

9.3.2. Jeigu tarp stočių esama kelio postų iki signalizacijos ir ryšių priemonių gedimo veikusių kaip kelskyros, šie postai veikia ir signalizacijos bei ryšių priemonėms sugedus.

Šiuo atveju, išleidžiantis traukinį stoties budėtojas laukia tiek laiko, kiek jo reikia anksčiau išleistam traukiniui nuvažiuoti iki pirmojo posto, pridedant 3 minutes, ir išduoda leidimą traukiniui važiuoti tik iki pirmojo pakeliui esančio posto.

9.3.3. Gavęs reikalavimą išsiųsti avarinį traukinį (dreziną), gaisrinį traukinį arba pagalbinį lokomotyvą netaisyklinguoju keliu, stoties budėtojas turi patikrinti, ar šiame kelyje (nuo stoties iki pagalbos teikimo vietos) nėra traukinių.

9.3.4. Sutačius atitinkamas signalizacijos ir ryšių priemones, eismą tvarkyti jomis vėl leidžiama traukinių eismo tvarkdario įsakymu, o kai nėra ryšio su traukinių eismo tvarkdariu, kiekviena stotis traukinius leisti pradeda taisyklinguoju keliu.

9.3.5. Šių Taisyklių 9.2.3, 9.2.4, 9.3.1, 9.3.3 p. nurodytais atvejais stoties budėtojui leidžiama pasinaudoti bet kokia galimybe tarpstočio laisvumui patikrinti (miesto telefonu, radijo ryšiu, autotransporto priemonėmis, lengvaisiais riedmenimis ir kt.), o 9.2.6 p. nurodytais atvejais - naudoti vieninius lokomotyvus.

10. AVARINIŲ TRAUKINIŲ (DREZINŲ), GAISRINIŲ TRAUKINIŲ IR PAGALBINIŲ LOKOMOTYVŲ EISMAS

10.1. Bendroji dalis

10.1.1. Avariniai traukiniai (drezinos), gaisriniai traukiniai ir pagalbiniai lokomotyvai skiriami pagal sustojusio kelyje traukinio pagrindinio lokomotyvo mašinisto reikalavimą, gautą raštu, telefonu ar radijo ryšiu, arba kelių, automatikos, ryšių ir elektros tiekimo ūkių darbuotojų reikalavimu.

Avariniai ir gaisriniai traukiniai išskviečiami pagal galiojančius šių traukinių nuostatus.

Avariniai ir gaisriniai traukiniai bei pagalbiniai lokomotyvai išleidžiami ir važiuoja į paskyrimo vietą traukinių eismo tvarkdario įsakymu.

10.1.2. Reikalaudamas pagalbos, tarpstotyje sustojusio traukinio mašinistas (mašinisto padėjėjas) savo pranešime stoties budėtojui arba traukinių eismo tvarkdariui nurodo, kuriame kilometre ir pikete yra traukinio priekis, kodėl reikia pagalbos, bei iškvietimo laiką. Ypatingais atvejais, kai nėra telefono ir radijo ryšio su stoties budėtoju ar traukinių eismo tvarkdaru, rašytinį reikalavimą iki artimiausios stoties leidžiama nuvežti traukinio lokomotyvu.

Atkabinti lokomotyvą nuo sąstato leidžiama tik įtvirtinus vagonus ratstabdžiais ir rankiniais stabdžiais. Prieš atkabinant nuo sąstato lokomotyvą, būtina iki galo atsukti tarpstotyje paliekamų vagonų automatinį stabdžių vamzdžio galinį čiaupą.

Draudžiama atkabinti lokomotyvą nuo sąstato, jeigu kelyje, kuriame sustojo traukinys, pagal kelio profilio sąlygas neužtenka turimų priemonių vagonams įtvirtinti.

Perduoti stoties budėtojui rašytinį pagalbos reikalavimą dvikeliuose tarpstočiuose gali ir priešinio traukinio lokomotyvo brigada.

10.1.3. Gavęs reikalavimą išsiųsti avarinį, gaisrinį traukinį ar pagalbinį lokomotyvą, stoties budėtojas tuoj pat apie tai praneša traukinių eismo tvarkdariui. Reikalavimo tekstas, gautas telefonu ar radijo ryšiu, įrašomas į *Traukinių eismo žurnalą*.

10.1.4. Gavęs reikalavimą suteikti pagalbą, traukinių eismo tvarkdarys tuoj pat apie tai praneša regiono budėtojui. Regiono budėtojas ir traukinių eismo tvarkdarys nusprendžia, iš kurios tarpstotį ribojančios stoties bus teikiama pagalba ir į kurią stotį būtina partempti vagonus.

Apie pagalbai teikti numatytą tvarką traukinių eismo tvarkdarys radijo ryšiu turi pranešti sustojusio traukinio mašinistui pats arba per stoties budėtoją.

Traukinių eismo tvarkdarys turi garantuoti greitą avarinių, gaisrinių traukinių ir pagalbinių lokomotyvų važiavimą ir, remdamasis atitinkamomis žiniomis, informuoti avarinių (gaisrinių) traukinių viršininkus apie padėtį įvykio vietoje, kad traukiniai būtų deramai parengti būsiniams darbams.

10.1.5. Avariniai, gaisriniai traukiniai ir pagalbiniai lokomotyvai išleidžiami į tarpstotį, nutraukus jame visų kitų traukinių eismą, šių Taisyklių 13.10 p. nustatyta tvarka. Lokomotyvo mašinistui išduodamas E-22 formos leidimas (baltos spalvos blankas su raudona įstrižaine).

Atsižvelgiant į tai, iš kurios pusės (iš priekio ar iš galo) bus teikiama pagalba, leidime turi būti nurodoma vieta (kilometras), iki kurios turi važiuoti avarinis, gaisrinis traukinys arba pagalbinis lokomotyvas. Jeigu pagalba suteikiama iš traukinio galo, tai, atsižvelgiant į traukinio ilgį, keičiamas pagalbos reikalavime nurodytas kilometras.

E-22 formos leidimas išduodamas mašinistui ir tada, kai tarpstotyje traukinių eismui atsiradusios kliūtys vietoje steigiamas laikinasis postas. Tuomet avarinių, gaisrinių traukinių ir pagalbinių lokomotyvų eismą iš anksto suderina tarpstotį ribojančių stočių budėtojai su laikinojo posto budėtoju.

Pagalbinių lokomotyvų išleidimo tvarka į ruožus, kuriuose įrengta eismo valdymo centralizacija, nustatyta šių Taisyklių 5.2.6 p.

10.1.6. Avarinio, gaisrinio traukinio arba pagalbinio lokomotyvo mašinistas, važiuodamas į tarpstotį suteikti pagalbos, likus 2 kilometrams iki vietos, nurodytos leidime, turi imtis priemonių greičiui sumažinti ir toliau važiuoti ypač budriai, pasirengęs tuoj pat sustabdyti traukinį, atsiradus kliūtims kelyje.

Neprivažiavęs iki pagalbos kvietusio traukinio arba iki darbų vietos (kelio remonto, gaisro gesinimo, užtvarų išardymo ir pan.), mašinistas turi sustabdyti savo traukinį ir toliau vykdyti darbus vadovaujančio asmens nurodymus.

Atvykęs į paskirties vietą, pagalbinio lokomotyvo mašinistas suderina savo veiksmus su sustojusio traukinio mašinistu.

10.1.7. Avarinio, gaisrinio traukinio arba pagalbinio lokomotyvo išvykimo į tarpstotį bei sugrįžimo iš jo laiką stoties budėtojas turi įrašyti į *Traukinių eismo žurnalą* ir apie tai tuoj pat pranešti kitos šios tarpstotį ribojančios stoties budėtojui bei traukinių eismo tvarkdariui.

10.1.8. Eismas tarpstotyje arba tam tikru keliu leidžiamas traukinių eismo tvarkdario įsakymu, kuris skelbiamas remiantis vyresniojo kelių ruožo darbuotojo (einančio ne žemesnes kaip kelio meistro pareigas), dalyvavusio likviduojant atsiradusias kliūtis, pranešimu (rašytiniu, perduotu telefonu arba radijo ryšiu), kad traukinių eismas tarpstotyje gali būti atnaujintas.

Apie kontaktinio tinklo gedimų pašalinimą praneša energijos tvarkdarys, remdamasis elektros tiekimo

ruožo darbuotojo, vadovavusio atstatymo darbams, pranešimu.

Traukinių eismo tvarkdarys, remdamasis signalizacijos įrenginių elektromechaniko atitinkamu pranešimu, leidžia naudoti automatinę blokuotę, kurios įrenginiai buvo sugadinti.

Jeigu riedmenys nebuvo nuriudėję nuo bėgių ir jokie įrenginiai nesugadinti, traukinių eismas gali būti leidžiamas, gavus pagalbinio lokomotyvo mašinisto arba pagalbos teikimo vadovo pranešimą, kad riedmenys išvežti ir tarpstotis laisvas.

Dvikeliuose automatinės blokuotės ruožuose eismą atitinkamu tarpstočio keliu galima leisti radijo ryšiu gavus pagalbinio lokomotyvo mašinisto pranešimą, kad sustojusio traukinio sąstatas yra išvežamas taisyklinguoju keliu.

10.1.9. Tarpstotyje trūkusio traukinio mašinistas privalo:

- tuoj pat radijo ryšiu pranešti apie įvykį tarpstotyje važiuojančių traukinių mašinistams ir tarpstotį ribojančių stočių budėtojams, kad šie nedelsdami apie tai praneštų traukinių eismo tvarkdariui; nesant radijo ryšio, pranešimas perduodamas kitų rūšių ryšiais TNN 18.7.1 p. nustatyta tvarka;

- nusiųsti mašinisto padėjėją patikrinti sąstatą ir atitrūkusių vagonų autosankabų būklę; jeigu jos tvarkingos - sukabinti traukinio sąstatą; prieš sukabinant atsiskyrusias sąstato dalis, vagonus stumti labai atsargiai, kad jų susidūrimo metu greitis neviršytų 3 km/h;

- sugadintas stabdžių vamzdžio žarnas pakeisti atsarginėmis arba nuimtomis nuo paskutinio vagono ar lokomotyvo priekio.

Visais atvejais, kai atsiskyrusių traukinio sąstato dalių sukabinimas trunka 20 min ir ilgiau, traukinio mašinistas turi imtis priemonių likusiai be lokomotyvo traukinio sąstato daliai įtvirtinti ratstabdžiais ir rankiniais stabdžiais.

Sukabinus atsiskyrusias traukinio dalis, mašinisto padėjėjas pagal paskutinio vagono numerį ir traukinio galo signalinį ženklą turi patikrinti, ar visas sąstatas. Prieš pradėdamas važiuoti iš po vagonų turi būti išimti ratstabdžiai, atleisti rankiniai stabdžiai ir atliktas dalinis traukinio stabdžių tikrinimas.

10.1.10. Sukabinti traukinio dalis tarpstotyje **draudžiama**:

- a) rūko, pūgos metu ir kitomis nepalankiomis sąlygomis, kai blogai matomi signalai;

- b) jeigu atsikabinusi sąstato dalis yra statesniame kaip 2,5 % nuolydyje ir sukabinimo metu nuo smūgio gali nuriudėti priešinga traukinio važiavimo kryptimi;

- c) kai tarp mašinisto ir jo padėjėjo nėra radijo ryšio. Išimtiniais atvejais, nurodytais šių Taisyklių 10.3.6 p., atsiskyrusiai traukinio daliai sukabinti gali būti panaudotas iš paskos važiuojančio traukinio lokomotyvas.

10.1.11. Jeigu traukinio sukabinti neįmanoma, tai mašinistas turi pareikalauti atvaryti avarinį traukinį arba pagalbinį lokomotyvą šių Taisyklių 10.1.2 p. nustatyta tvarka, papildomai reikalavime nurodydamas apytikslį atstumą tarp atskirų traukinio dalių.

Išimtiniais atvejais, nurodytais šių Taisyklių 10.1.2 p., rašytinį pagalbos reikalavimą leidžiama atvežti į stotį traukinio lokomotyvu (su vagonais ar be jų). Šio lokomotyvo galas turi būti paženklintas pagal ST 6.1 p. reikalavimus.

Draudžiama palikti tarpstotyje be geležinkelio darbuotojų apsaugos sąstatus, kurių vagonuose yra žmonių ir 1-osios pavojingumo klasės krovinių (sprogiosios medžiagos).

10.1.12. Rašytinį pagalbos reikalavimą į stotį vežantis lokomotyvo mašinistas turi:

- tarpstočiuose su automatine blokuote vadovautis tarpstočio šviesoforų signalais;

- tarpstočiuose su pusiau automatine blokuote, kur yra kelio postų (blokpostų), sustabdyti lokomotyvą pirmajame pakeliui esančiame poste ir pranešti apie įvykį traukinių eismo tvarkdariui; posto budėtojas išleidžia tokį lokomotyvą pagal tarpstočio šviesoforo leidžiamąjį signalą, tačiau atvykimo blokuojamojo signalo neduoda. Kitų tarpstočio blokpostų budėtojai veikia pagal šių Taisyklių 6.2.2 p. reikalavimus.

10.1.13. Eismas tarpstotyje uždraudžiamas ir lokomotyvas arba traukinys, teiksiantis tarpstotyje sustojusiam traukiniui pagalbą, išleidžiamas šių Taisyklių 10.1.5 p. nustatyta tvarka. Jeigu galinės traukinio dalies buvimo vieta nežinoma, o pagalba bus teikiama iš galo, tai pagalbinio lokomotyvo (avarinio traukinio) mašinistui kartu su E-22 formos leidimu išduodamas dar ir baltos spalvos su geltona įstrižaine E-20 formos traukinio mašinisto įspėjamasis lapelis (žr. 19 priedą):

"Tarpstotyje trūkusio traukinio dalių buvimo vieta nežinoma".

Lokomotyvo mašinistas, vykstantis į pagalbą su tokiu įspėjamuoju lapeliu, turi važiuoti tarpstočiu ypač budriai ir tokiu greičiu, kad galėtų laiku sustoti prieš kliūtį.

10.2. Traukinio sugrįžimas iš tarpstočio į išvykimo stotį

10.2.1. Jeigu tarpstotyje sustojęs traukinys toliau važiuoti negali ir jį būtina grąžinti į išvykimo stotį, pats mašinistas arba per konduktorių, arba per lokomotyvo brigados darbuotoją turi apie tai pranešti (raštu, telefonu ar radijo ryšiu) stoties budėtojui bei traukinių eismo tvarkdariui.

Gavęs tokį pranešimą, traukinių eismo tvarkdarys nutraukia tarpstotyje (atitinkamu tarpstočio keliu) eismą ir nustato traukinio sugrįžimo į išvykimo stotį tvarką.

10.2.2. Dažniausiai traukinį iš tarpstočio partempia pagalbinis lokomotyvas.

Išimtiniais atvejais, sustojusio traukinio lokomotyvu leidžiama atstumti sąstatą atgal iki stoties įleidžiamąjo šviesoforo arba signalinio ženklo "Stoties riba". Prieš tai traukinių eismo tvarkdario įsakymu

turi būti nutrauktas tarpstotyje (tarpstočio keliu) visų traukinių eismas ir sustojusio traukinio mašinistui perduotas registruojamasis stoties budėtojo įsakymas:

"Tarpstotyje ____ (tarpstočio keliu) visų traukinių eismas nutrauktas.

Traukinį Nr._ leidžiu atstumti iki ____ stoties įleidžiamą šviesoforo (iki signalinio ženklo "Stoties riba"). GSB ____".

Kai nėra radijo arba telefono ryšio, traukinį leidžiama stumti tik įteikus (per pasiuntinį) sustojusio traukinio mašinistui E-22 formos leidimą.

Tarpstočiuose, kuriuose įrengta automatinė blokuotė, įsakymas dėl traukinio atstūmimo arba E-22 formos leidimas gali būti perduoti sustojusio traukinio mašinistui, jeigu kelias tarp sustojusio traukinio ir įleidžiamą šviesoforo (signalinio ženklo "Stoties riba") yra laisvas.

Jeigu traukinys, išvykęs į tarpstotį, kuriame įrengta automatinė blokuotė, sustojo neatlaisvinęs pirmojo blokuojamojo ruožo, tai atstumti traukinį iki įleidžiamą šviesoforo arba signalinio ženklo "Stoties riba" galima ir nenutraukus tarpstočio eismo pagal žodinį stoties budėtojo leidimą:

"Traukinio Nr._ mašinistui leidžiu atstumti traukinį iki ____ stoties įleidžiamą šviesoforo (signalinio ženklo "Stoties riba"), GSB ____".

10.2.3. Tarpstotyje sustojęs traukinys iki išvykimo stoties įleidžiamą šviesoforo (signalinio ženklo "Stoties riba") stumiamas ne didesniu kaip 5 km/h greičiu.

Tarpstotyje stumiamo traukinio priekyje (stabdžių aikštelėje arba ant specialių vagono laiptelių) turi būti lokomotyvo brigados darbuotojas, konduktorius arba kitas mašinisto paskirtas asmuo (darbuotojas).

Dyzeliniai ir elektriniai traukiniai, sunkiosios drezinos ir vieniniai lokomotyvai iš tarpstočio atgal į stotį turi grįžti tokiu greičiu, kad juos būtų įmanoma sustabdyti signalų ir riedmenų matomumo ribose; dyzelinio ar elektrinio traukinio mašinistas pereina į kitą (priekinę pagal stūmimo kryptį) valdymo kabiną.

Jeigu į tarpstotį išleidžiamo traukinio galas neišvažiavo už geležinkelio stoties ribos, tai prireikus ši traukinį vadovaujantis šių Taisyklių 14.3.4 p. nustatyta tvarka, galima atstumti atgal į geležinkelio stotį ne didesniu kaip 5 km/h greičiu pagal stoties budėtojo žodinį nurodymą.

10.2.4. Sugrįžtantys iš tarpstočio traukiniai į stotį priimami esant leidžiamajam įleidžiamą šviesoforo signalui arba draudžiamajam šviesoforo signalui šių Taisyklių 12.4.2 p. nustatyta tvarka.

Parengus atstumiamo traukinio atvykimo maršrutą pagal šių Taisyklių 10.2.2 p. leidimas atstumti gali būti susietas su įsakymu dėl traukinio priėmimo į stotį. Šiuo atveju, atsižvelgiant į tai, ar yra įleidžiamasis šviesoforas ir į priėmimo sąlygas, leidimo atstumti traukinį tekstas papildomas žodžiais:

"... ir važiuoti į ____ kelią. Įleidžiamą šviesoforo signalas - leidžiamasis";

"... ir važiuoti į ____ kelią esant draudžiamajam įleidžiamą šviesoforo signalui. Atvykimo maršrutas parengtas";

"... ir važiuoti į ____ kelią. Atvykimo maršrutas parengtas".

10.3. Pagalbos suteikimas tarpstotyje sustojusiam traukiniui, pasitelkus iš paskos važiuojančio traukinio lokomotyvą

10.3.1. Esant geram matomumui, automatinės blokuotės ruože sustojusiam ir radijo ryšį turinčiam traukiniui pagalbą galima suteikti:

- įkandin važiuojančiu vieniniu lokomotyvu;
- atkabintu nuo įkandin važiuojančio prekinio traukinio lokomotyvu;
- įkandin važiuojančiu prekinio traukiniu (neatkabinant nuo jo pagrindinio lokomotyvo).

Tinkamai įvertinus susidariusią padėtį, registruojamajame traukinių eismo tvarkdario įsakyme, perduodamame abiejų lokomotyvų mašinistams, nurodomas pagalbos suteikimo būdas.

Draudžiama suteikti pagalbą kitam traukiniui lokomotyvu, atkabintu nuo traukinio, kuriame yra 1-osios pavoje klasės krovinių (sprogiosios medžiagos), arba visu šiuo traukiniu.

10.3.2. Kai sustojusiam traukiniui pagalbą teikia įkandin važiuojantis vieninis lokomotyvas, jo mašinistui duodamas įsakymas:

"Traukinio Nr._ lokomotyvo mašiniste. Suteikite pagalbą priekyje Jūsų sustojusiam traukiniui Nr._. ESD ____".

Kai pagalbą teikia lokomotyvas, atkabintas nuo įkandin važiuojančio traukinio, duodamas įsakymas:

"Traukinio Nr._ mašiniste. Įtvirtinkite traukinio sąstatą, atkabinkite nuo jo lokomotyvą ir suteikite pagalbą priekyje Jūsų sustojusiam traukiniui Nr._. ESD ____".

Prieš duodamas tokį įsakymą, traukinių eismo tvarkdarys turi būti tikras, kad traukinys, nuo kurio sąsąta reikia atkabinti lokomotyvą, stovi palankaus profilio kelio atkarpoje ir įmanoma įtvirtinti sąstatą ratstabdžiais ir rankiniais stabdžiais šių Taisyklių 10.2.3 p. nustatyta tvarka. Mašinistui **draudžiama** atkabinti lokomotyvą nuo traukinio sąsąta, kol jis tinkamai neįtvirtintas.

10.3.3. Gavęs traukinių eismo tvarkdario įsakymą, pagalbą teikiančio lokomotyvo mašinistas gali įvažiuoti į užimtą blokuojamąjį ruožą ir toliau važiuoti tokiu greičiu, kad galėtų laiku sustoti prieš priekyje stovintį traukinį.

Neprivažiavęs traukinio, mašinistas turi sustabdyti lokomotyvą, pats apžiūrėti paskutinio vagono autosankabą, o lokomotyvo autosankabą užfiksuoti padėtyje "taukšas", po to atsargiai privažiuoti prie vagonų. Stumti pradėdama pagal pirmojo traukinio mašinisto signalą (nurodymą). Abiejų lokomotyvų mašinistai turi visą laiką palaikyti radijo ryšį ir derinti savo veiksmus. Antrasis lokomotyvas nustoja stumti pagal pirmutinio lokomotyvo signalą (nurodymą). Jeigu stūmė vieninis lokomotyvas, važiuojantis įkandin sustojusio traukinio, tai, baigęs stumti, jis važiuoja toliau pagal kelio blokuotės signalus. Jei pagalbą teikė lokomotyvas, atkabintas nuo įkandin važiuojančio traukinio, tai, baigęs stumti, lokomotyvas grįžta prie savo traukinio. Tačiau, jeigu stumiantis traukinį lokomotyvas važiuoja kartu su juo iki priekyje esančios stoties, tai jis gali grįžti prie tarpstotyje palikto traukinio pagal stoties budėtojo nurodymą, neįteikiant mašinistui jokio papildomo leidimo tarpstočiui užimti. Neprivažiavęs palikto sąstato, mašinistas sustabdo lokomotyvą ir pats patikrina, ar tvarkingos autosankabos. Iki lokomotyvo susikabinimo su sąstatu mašinistas turi važiuoti labai atsargiai.

Prikabinus lokomotyvą ir oru užpildžius stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio, atliekamas dalinis automatinis stabdžių tikrinimas. Po to lokomotyvų brigados darbuotojai arba vyresnysis traukinių konduktorius išima iš po vagonų ratų ratstabdžius ir atleidžia rankinius stabdžius.

10.3.4. Įkandin važiuojantis traukinys, neatkabinant nuo jo pagrindinio lokomotyvo, gali suteikti pagalbą tarpstotyje sustojusiam traukiniui tik ypatingais atvejais ir geležinkelio valdytojo nustatytuose ruožuose tuo atveju, kai pagalbą suteikiančio traukinio svoris ir ilgis ne didesnis kaip nustatytas. Nurodydamas ruožus ir tarpstočius, kuriuose taikytinas toks pagalbos būdas, geležinkelio valdytojas turi nustatyti darbuotojų (traukinių eismo tvarkdaryų, lokomotyvų brigadų mašinistų, stoties budėtojų ir kt.), atliekančių šį darbą, veiksmų tvarką.

10.3.5. Tarpstotyje trūkusio prekinio traukinio dalims sukabinti pagalba teikiama šių Taisyklių 10.1.10 p. nurodytais atvejais ir tik pagal mašinisto prašymą.

Pagalbą gali suteikti vieninis lokomotyvas, važiuojantis link trūkusio traukinio, arba įkandin važiuojantis prekinis traukinys, neatkabinus nuo jo pagrindinio lokomotyvo.

Šiuo atveju pagalbai suteikti traukinių eismo tvarkdarys duoda įsakymą:

"Traukinio Nr. ____ lokomotyvo mašiniste. Sujunkite Jūsų valdomą lokomotyvą su vagonais, atsikabinusiais nuo priekyje sustojusio traukinio Nr. ____, ir sukabinkite juos su priekine sąstato dalimi. ESD ____".

Vieninis ar įkandin važiuojantis su sąstatu pagalbinis lokomotyvas turi būti sukabintas su paskutiniu atsiskyrusio traukinio dalies vagonu. Priekinio traukinio lokomotyvo mašinistas, įvykdęs šių Taisyklių 10.1.9 p. reikalavimus, vadovauja tolesniems veiksams. Be to, atsižvelgus į vagonų skaičių priekinėje ir atsikabinusioje traukinio dalyse, kelio profilį ir kitas sąlygas, traukinys sukabinamas atstumiant prie galinės priekinę traukinio dalį arba nustumiant atsikabinusius vagonus iki priekinės traukinio dalies. Sukabinus atsiskyrusias dalis, antrojo traukinio mašinisto padėjėjas atkabina lokomotyvą nuo paskutinio vagono ir toliau kiekvienas traukinys važiuoja atskirai pagal kelio blokuotės signalus.

10.3.6. Automatinės blokuotės tarpstotyje sustojusiam vieniniui lokomotyvui arba sunkiajai drezinai, negalintiems savarankiškai važiuoti toliau, atvaryti iš tarpstočio iki artimiausios stoties gali būti naudojamas įkandin važiuojantis traukinys, neatkabinant nuo jo lokomotyvo. Visa tai vyksta traukinių eismo tvarkdario įsakymu, perduodamu abiejų lokomotyvų mašinistams ir priekyje esančios stoties budėtojų. Tada įkandin važiuojančio traukinio lokomotyvas sukabinamas su sustojusiu tarpstotyje lokomotyvu (drezina) ir iki artimiausios stoties važiuoja ne didesniu kaip 25 km/h greičiu. Tokį pagalbos būdą, atsižvelgdamas į kelio planą ir profilį konkrečiame ruože, nustato geležinkelio valdytojas.

10.3.7. Automatinės blokuotės tarpstočio įkalnėje sustojęs traukinys į lėkštesnio profilio kelią, iš kur jis galėtų važiuoti toliau, esant laisvam keliui nuo traukinio galo iki stoties, atstumiamas pagal registruojamąjį traukinių eismo tvarkdario įsakymą, perduodamą lokomotyvo mašinistui ir už traukinio esančios stoties budėtojų:

„Traukinio Nr. ____ mašinistui leidžiu atstumti sąstatą į lėkštesnio profilio kelią; jis iki ____ stoties įleidžiamą šviesoforo (signalinio ženklą „Stoties riba“) laisvas. ESD ____".

Gavęs tokį įsakymą, stoties budėtojas neturi leisti į tarpstotį traukinių be traukinių eismo tvarkdario atskiro nurodymo, kurį šis perduoda, gavęs mašinisto pranešimą, kad traukinys vėl važiuoja pirmyn.

10.3.8. Priverstinai sustojusį dyzelinį ar elektrinį traukinį, kuris toliau savarankiškai važiuoti negali, leidžiama sukabinti su įkandin važiuojančiu dyzeliniu ir elektriniu traukiniu ir dvigubu sąstatu atvažiuoti iš tarpstočio į pirmąją pakelinę stotį. Abiejų traukinių automatiniai stabdžiai turi būti sujungti į bendrąjį stabdžių vamzdyną.

Sąstatus šių traukinių mašinistai sukabina, gavę (naudojantis visomis turimomis ryšių priemonėmis) registruojamąjį traukinių eismo tvarkdario įsakymą:

"Traukinių Nr. __ ir Nr. __ mašinistai, sukabinkite traukinius ir dvigubu sąstatu važiuokite iki ____ stoties. ESD ____".

Jeigu neįmanoma sukabintų traukinių valdyti iš priekinio traukinio pirmutinės lokomotyvo kabinos, traukinys ir stabdžiai valdomi iš pirmutinės antrojo traukinio lokomotyvo kabinos, be to, važiavimo greitis neturi viršyti 25 km/h. Pirmutinėje priekinio traukinio lokomotyvo kabinoje turi

būti mašinistas, privalantis stebėti eismą, o prireikus staigiai sustabdyti traukinį.

11. TRAUKINIŲ (DREZINŲ) EISMAS KELIO IR STATINIŲ REMONTO METU

11.1. Statiniai ir įrenginiai turi būti remontuojami nepažeidžiant traukinių eismo grafiko, sudarant saugias eismo ir darbų saugos sąlygas.

Kelio, statinių, kontaktinio tinklo, signalizacijos, mechanizuotųjų bei automatizuotųjų kalnelių įrenginių techninei priežiūrai turi būti skiriamos (1 - 2) valandų eismo pertraukos, numatytos traukinių eismo grafike. Kai tokius darbus atlieka specialiosios brigados ir mechanizuotosios kolonos, geležinkelio valdytojas gali skirti (3 - 4) valandų pertrauką (žr. TNN 10.2.1 p.).

Jeigu dėl remonto ir statybos darbų būtina nutraukti eismą tarpstotyje, stoties arba tarpstočio pagrindiniu keliu, reikalingas geležinkelio valdytojo leidimas.

Jeigu traukinių eismo grafike tokiems darbams eismo pertrauka nenumatyta, tai kiekvienu konkrečiu atveju darbus atliekantieji padaliniai derina su Eismo valdymo centru darbų atlikimo tvarką ir eismo nutraukimo tarpstotyje (pagrindiniu keliu) laiką. Esant geležinkelio valdytojo leidimui, traukinių eismas tarpstotyje (pagrindiniu keliu) nutraukiamas prieš darbų pradžią ir vėl atnaujinamas, kai darbai pabaigti ir įformintas atitinkamas traukinių eismo tvarkdario įsakymas.

11.2. Geležinkelio valdytojo leidime darbams atlikti turi būti nurodytas suderintas laikas eismui nutraukti tarpstotyje arba tam tikru keliu ir darbų vadovo, vadovaujančio bendriems darbams, pavardė ir pareigos.

Traukinių eismo tvarkdarys turi pranešti tarpstotį ribojančių stočių budėtojams darbų vadovo pavardę ir pareigas.

Draudžiama leisti eismo pertrauką darbui tarpstotyje ir stotyje, jeigu nėra geležinkelio valdytojo leidime nurodyto darbų vadovo.

11.3. Prieš eismo nutraukimą tarpstotyje darbų vadovas turi pateikti tarpstotį ribojančios stoties budėtojui ir traukinių eismo tvarkdariui ūkinių traukinių, mašinų ir agregatų išleidimo sekos paraišką, kurioje nurodo kiekvieno traukinio pirmojo sustojimo tarpstotyje (pagrindiniame kelyje) kilometrą ir stotį, į kurią, baigę darbus, traukiniai turės sugrįžti.

11.4. Numatytu laiku, prieš pradžią darbų, kurių metu nutraukiamas traukinių eismas, traukinių eismo tvarkdarys, patikrinęs, ar tarpstotyje arba atitinkamame dvikelio ar daugiakelio ruožo kelyje nėra traukinių, perduoda įsakymą dėl eismo nutraukimo tarpstotį arba kelią ribojančių stočių budėtojams ir darbų vadovui.

Įsimintiniais atvejais, kai traukinių eismo tvarkdarys neturi nei telefono, nei radijo ryšio su darbo vieta, įsakymą dėl eismo nutraukimo (kelio) eismo nutraukimo, darbų vadovui perduoda (telefonu arba per pasiuntinį, siunčiamą iš darbo vietos) arčiausiai nuo darbo vietos esančios stoties budėtojas. Draudžiama pradėti darbus be traukinių eismo tvarkdario įsakymo (rašytinio, perduoto telefonu arba radijo ryšiu) ir kol darbo vieta neatitverta nustatytais signaliniais ženklais.

11.5. Ūkiniai traukiniai (drezinos), remonto mašinos ir agregatai į tarpstotį, kuriame nutrauktas eismas, išleidžiami pagal E-22 formos leidimą. Remiantis darbų vadovo paraiška leidime turi būti nurodyta kiekvieno traukinio ir mašinos sustojimo vieta (kilometras).

11.6. Tarpstotyje (kelyje), kuriame nutrauktas eismas, vienu metu gali dirbti keli ūkiniai traukiniai (drezinos) ir kelio mašinos, priklausančios įvairioms įmonėms, tačiau vadovaujamos vieno darbuotojo, kurio pareigos, remiantis šiuo Taisyklių 11.2 p., nurodomos geležinkelio valdytojo leidime.

Kiekvieno ūkinio traukinio, mašinos ir agregato mašinistas turi važiuoti iki E -22 formos leidime nurodytos vietos.

Pirmas traukinys važiuoja nustatytu greičiu, kiti - ne didesniu kaip 20 km/h; atstumas tarp traukinių turi būti ne mažesnis kaip vienas kilometras.

Ūkiniai traukiniai, išleidžiami į tarpstotį, kuriame nutrauktas eismas, iš skirtingų kelskyros punktų ir važiuojantys vienas priešais kitą, turi važiuoti iki leidime nurodytos vietos, kurioje darbų vadovo nurodymu pastatomas signalinis stabdomasis ženklas. Atstumas tarp priešinių sustojusių traukinių turi būti ne mažesnis kaip vienas kilometras.

Po sustojimo tolesnį ūkinių traukinių, mašinų ir agregatų judėjimą tvarko darbų vadovas.

11.7. Ūkinius traukinius, mašinas ir agregatus, traukinių eismo tvarkdario nurodymu, galima išleisti dirbti tarpstotyje, kuriame yra autoblokuotė, nelaukiant, kol bus nutrauktas traukinių eismas ir važiuoti iki darbo vietos pagal autoblokuotės signalus.

Kiekvieno traukinio mašinistui išduodamas mašinisto įspėjamasis lapelis (forma E-20) dėl sustojimo darbų vadovo nurodytoje tarpstočio vietoje.

Išleidžiant šiuos traukinius į tarpstotį, kuriame nutrauktas eismas, darbų vadovui arba jo įgaliotam darbuotojui įteikiamas E-22 formos leidimas. Traukiniui sustojus numatytoje vietoje, darbų vadovas, gavęs traukinių eismo tvarkdario įsakymą dėl eismo nutraukimo, perduoda leidimą lokomotyvo mašinistui.

Eismas tarpstotyje arba atitinkamu keliu traukinių eismo tvarkdario įsakymu nutraukiamas, jeigu jame nėra traukinių, išvažiavusių pirma ūkinių traukinių, mašinų ir agregatų.

11.8. Ilguose palankaus kelio plano ir profilio, tačiau be automatinės blokuotės, tarpstočiuose, pagal traukinių eismo tvarkdario nurodymą, nelaukiant, kol bus nutrauktas eismas, galima išleisti iki darbo vietos ūkinius traukinius, mašinas ir agregatus įkandin pirmiau išvažiavusio prekinio traukinio, bet ne anksčiau kaip praėjus 5 minutėms po jo išvykimo ir ne didesniu kaip priekyje važiuojančio traukinio greičiu. Tokį leidimą traukinių eismo tvarkdarys perduoda tarpstotį ribojančioms stotims ir darbų vadovui registruojamuoju įsakymu:

"_____ GSB. Prieš nutraukdamas traukinių eismą tarpstotyje _____ (____ tarpstočio keliu), leidžiu paskui traukinį Nr. ____ į šį tarpstotį (____ tarpstočio keliu) išleisti ūkinius traukinius. ESD ____".

Šiuo atveju kiekvienas ūkinis traukinys arba mašina išleidžiami pagal E-22 formos leidimą. Remiantis darbų vadovo paraiška, leidime nurodoma kiekvieno traukinio pirmojo sustojimo tarpstotyje vieta. Pirmojo ūkinio traukinio mašinistui išduodamas toks įspėjamasis lapelis:

"Pirma Jūsų _____ h _____ min išvažiavo traukinys Nr. ____ . Pranešimas apie jo atvykimą negautas".

Ūkiniai traukiniai turi važiuoti tarpstočiu šių Taisyklių 11.6 p. nustatyta tvarka.

11.9. Išsiunčiamus vienu traukiniu kelis ūkinius traukinius, mašinas ir agregatus, kurie dirbs tarpstotyje vienu metu, galima atkabinėti arba sujunginėti pagal darbų vadovo nurodymą.

Galimą savaeigių vienetų skaičių bei išdėstymą tokiuose traukiniuose numato darbų vadovas, pagal *Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukciją remontuojant kelių*.

Kai iš stoties išleidžiami keli sukabinti ūkiniai traukiniai, darbų vadovo nurodymu dirbsiantys tarpstotyje, kiekvienam tokio traukinio mašinistui turi būti išduotas atskiras E - 22 formos leidimas.

11.10. Ūkiniai traukiniai, mašinos ir agregatai, atliekantys darbus tarpstotyje arba stoties ribose, turi būti lydimi darbų vadovo arba jo įgalioto darbuotojo.

Prireikus geležinkelio valdytojas gali skirti ūkiniams traukiniams vyresnįjį konduktorių.

11.11. Visi numatyti darbai turi būti užbaigti iki eismo pertraukos pabaigos; statinių ir įrenginių būklė - nepavojinga eismo saugumui, stabdomieji signaliniai ženklai turi būti nuimti, o greičio mažinimo ir kiti signaliniai ženklai, jeigu reikia, palikti.

11.12. Ūkiniai traukiniai (drezinos), agregatai ir mašinos išvažiuoja iš tarpstočio pagal darbų vadovo nurodymą, iš anksto suderintą su traukinių eismo tvarkdariu.

Traukinių eismo tvarkdarys turi pranešti tarpstotį ribojančių stočių budėtojams apie numatomą ūkinių traukinių sugrįžimo iš tarpstočio tvarką.

Ūkiniams traukiniams, agregatams ir mašinoms baigus darbą, vadovas arba jo pavaldiniai turi apžiūrėti kelią, viso darbo baro remontuojamus įrenginius, tuoj pat pašalinti trūkumus, trukdančius eismui, taip pat patikrinti, ar nėra **medžiagų ar kitų daiktų, kurie liko po kelio ir (ar) statinių remonto, už nustatytų pakrovos, geležinkelio riedmenų bei statinių artumo gabaritų ribų**.

11.13. Jeigu dvikeliuose tarpstočiuose, kuriuose įrengta automatinė blokuotė, ūkiniai traukiniai, agregatai ir mašinos, baigę darbus, išvyksta į stotį taisyklinguoju keliu, tai jie važiuoja nustatytu greičiu pagal automatinės blokuotės signalus, nepaisydami turimo E-22 formos leidimo.

Kitais atvejais grožtančių iš tarpstočio ūkinių traukinių, mašinų ir agregatų (išskyrus pirmąjį) greitis turi būti ne didesnis kaip 20 km/h, o atstumas tarp jų - ne mažesnis kaip vienas kilometras.

11.14. Traukinių eismo tvarkdarys eismą tarpstotyje (keliu) leidžia tik gavęs kelių ruožo viršininko arba jo įgalioto asmens (ne žemesnių kaip kelio meistras pareigų) pranešimą (rašytinį, perduotą telefonu arba radijo ryšiu), kad tarpstotyje nėra ūkinių traukinių, mašinų ir agregatų (arba jie važiuoja taisyklinguoju keliu), kad visos gresiančios traukinių eismui kliūtys pašalintos, nesvarbu, kokia įmonė tuos darbus atliko.

Pranešimas perduodamas traukinių eismo tvarkdariui tiesiogiai arba per artimiausios stoties budėtoją. Pranešimą, gautą telefonu ar radijo ryšiu, traukinių eismo tvarkdarys įrašo į E - 6 formos *Traukinių eismo tvarkdario žurnalą* (žr. 10 priedą).

Signalizacijos ir ryšių arba elektros tiekimo įrenginių (jeigu jų veikimas buvo sutrikdytas) naudojimas atnaujinamas, gavus atitinkamus vyresniojo elektromechaniko arba energijos tvarkdario pranešimus.

11.15. Traukinių eismo tvarkdarys, gavęs pranešimus apie remonto ir statybos darbų pabaigą, kliūčių traukinių eismui pašalinimą, tvarkingą autoblokuotės veikimą ir apie visų ūkinių traukinių ir kelio mašinų išvykimą iš darbo vietos taisyklinguoju dvikelio tarpstočio keliu, leidžia traukinių eismą tarpstotyje pagal automatinės blokuotės signalus, nelaukdamas visų kelio mašinų ir ūkinių traukinių atvykimo į gretimą stotį.

11.16. Ūkinius traukinius, mašinas ir agregatus, po darbo važiuojančius iš tarpstočio vienas paskui kitą, leidžiama priimti į vieną ir tą patį stoties kelią arba į kito kelio, užimto riedmenimis, laisvą dalį. Be to, traukiniai, sugrįžtantys iš tarpstočio į laisvą stoties kelio dalį, priimami pagal įleidžiamojo šviesoforo draudžiamąjį signalą, kaip nurodyta šių Taisyklių 12.4.2 p.

Mašinistas į stotį turi važiuoti ypač budriai ir būti pasirengęs tuoj pat sustabdyti traukinį, atsiradus kliūčiai kelyje.

11.17. Kol vienu keliu eismas nutrauktas, jo tvarką kitu dvikelio ar daugiakelio tarpstočio keliu nustato geležinkelio valdytojas. Turi būti atsižvelgiama į galimybes ruožo pralaidumui didinti (leidžiami jungtiniai traukiniai, per tam tikrą laiką išleidžiami traukiniai vienas paskui kitą, naudojami laikinieji autoblokuotės įrenginiai, įsteigiami laikinieji postai).

11.18. Kelio įrenginių ir statinių remontas, dėl kurio nebūtina nutraukti tarpstočio eismo, paprastai atliekamas esant pertraukai tarp traukinių. Darbų saugos reikalavimus remonto metu nustato specialiosios instrukcijos.

11.19. Į tarpstočius (tarpstočių kelių), kuriuose neremontuojami statiniai ir įrenginiai arba dėl darbų pobūdžio nebūtina nutraukti tarpstočio (kelio) eismo, ūkiniai traukiniai (drezinos) išvyksta pagal žodinį traukinių eismo tvarkdario nurodymą.

Šie traukiniai išleidžiami į tarpstočius pagal leidimus, numatytus traukiniams išleisti esant atitinkamoms signalizacijos ir ryšių priemonėms.

Darbų vadovui ir mašinistui išduodami įspėjamieji lapeliai dėl traukinio atvykimo (sugrįžimo) į stotį laiko. **Draudžiama** užimti tarpstotį ilgiau, negu nurodyta įspėjamajame lapelyje.

Iki ūkinio traukinio išvažiavimo iš tarpstočio, darbų vadovas privalo patikrinti, ar nėra kliūčių normaliam traukinių eismui.

11.20. Kai kelio mašinos arba rotoriniai sniegvaliai dirba viename iš dvikelio ar daugiakelio tarpstočio kelių, gretimas kelias atitveriamas signaliniais ženklais pagal *Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcijos remontuojant kelių* reikalavimus. Darbų vadovo reikalavimu šiuo keliu važiuojantiems traukiniams išduodami mašinisto įspėjamieji lapeliai.

11.21. Kai dvikeliuose ir daugiakeliuose ruožuose dirba vagoniniai sniegvaliai arba drožtuvai, gretimam keliu važiuojančių traukinių mašinistams išduodami tokio turinio įspėjamieji lapeliai:

"Tarpstočio _____ kelyje dirba kelio drožtuvas (sniegvalis). Važiuodami tarpstočiu, būkite ypač budrūs; blogo matomumo vietose pratisai švilpkite".

Tokius įspėjamuosius lapelius traukinių eismo tvarkdario nurodymu išduoda stočių budėtojai.

11.22. Stotčių keliuose dirbama laikantis TNN 10.2.5 p. ir ST 3.10, 3.11 p. reikalavimų.

Susipažinęs su darbų vadovo įrašu *Apžiūros žurnale*, stoties budėtojas duoda nurodymus postų budėtojams, signalininkams, iešmininkams, traukinių derintojams, per juos - dirbantiems stotyje lokomotyvų mašinistams, kad jie nevažiuotų į tuos ar kitus kelių arba kelių dalis, sumažintų važiavimo greitį ir būtų ypač budrūs važiuodami tais keliais, kuriuose dirbama, o apie numatomą traukinių praleidimą ir manevravimą iš anksto praneša darbų vadovui.

Priimant traukinius į kelių, kuriuose dirbama, mašinistams išduodami įspėjamieji lapeliai, jei būtina sumažinti greitį arba imtis kitų saugumą užtikrinančių priemonių.

Kai tvarkomas kontaktinis tinklas, *Apžiūros žurnale* turi būti nurodyta, kuriais keliais, per kuriuos iešmus arba kontaktinio tinklo sekcijas nutraukiamas visų traukinių arba tik elektrinių traukinių eismas.

Sunkiųjų drezinų ir savaeigių kelio mašinų eismo tvarka nurodyta šių Taisyklių 4 priede.

Lengvųjų riedmenų eismo tvarka išdėstyta 5 priede.

12. TRAUKINIŲ PRIĖMIMAS IR IŠLEIDIMAS

12.1. Bendroji dalis

12.1.1. Kiekvieno traukinio atvykimo ir išvykimo maršrutai turi būti parengti laiku, o leidžiamasis įleidžiamojo (išleidžiamojo) šviesoforo signalas įjungtas prieš tiek laiko, kad priimamo (išleidžiamo) traukinio mašinistas spėtų laiku pamatyti leidžiamąjį įleidžiamojo (išleidžiamojo) šviesoforo signalą ir jo valdomas traukinys, nemažindamas nustatyto greičio, įvažiuotų į stotį arba išvyktų iš jos nevėluodamas.

Prieš priimdamas ir išleisdamas kiekvieną traukinį, stoties budėtojas turi nutraukti tokius manevrus, kurių metu įvažiuojama į atvykimo ir išvykimo kelią, atvykimo (išvykimo) maršrutą, taip pat keliuose, iš kur nėra galimybės apsauginiu iešmu sulaikyti riedmenis, kad šie neišriedėtų į atvykstančio (išvykstančio) traukinio maršrutą.

Stoties budėtojui draudžiama įjungti leidžiamąjį šviesoforo signalą ar kitokiu būdu priimti arba išleisti traukinį, kol nebus tikras, kad atvykimo ir išvykimo keliuose nemanevruojama.

Manevrų nutraukimo ir stoties budėtojo nurodymų perdavimo tvarką nustato *Stoties knyga*.

Manevravimo tvarka stoties kaupiamajame ir išvykimo kelynuose, kai iš jų išleidžiami traukiniai, nustatoma *Stoties knygoje*.

12.1.2. Stotyse, kuriose iešmų ir signalų valdymas centralizuotas, traukinių atvykimo (išvykimo) maršrutus rengia pats stoties budėtojas arba jo nurodymu - centralizacijos posto operatorius. Jeigu iešmai valdomi iš vykdomųjų centralizacijos postų, visus nurodymus atvykimo ir išvykimo maršrutams rengti stoties budėtojas perduoda centralizacijos postų operatoriams ir atlieka valdymo pulte reikiamus veiksmus.

Elektrinės iešmų ir signalų centralizacijos įrenginių naudojimo tvarka, stoties budėtojų ir centralizacijos postų operatorių pareigos rengiant traukinių atvykimo, išvykimo ir pervažiavimo per stotį maršrutus nustatoma vietinėse signalizacijos įrenginių naudojimo instrukcijose ir *Stoties knygoje*. Šiuose dokumentuose išdėstomi reikalavimai visiems stočių darbuotojams.

12.1.3. Stotyse, kuriose iešmų valdymas necentralizuotas, nurodymą parengti traukinio atvykimo ar išvykimo maršrutą stoties budėtojas turi aiškiai ir tiksliai pagal reglamentą vienu metu perduoti visiems vyresniesiems iešmininkams,

Jeigu nenumatyta, kad vyresnieji iešmininkai turi budėti iešmų postuose, nurodymai perduodami tiesiog iešmininkams.

Rengiant atvykimo ir išvykimo maršrutus, turi dalyvauti atvykimo (išvykimo) iešmyno postai, esantys priešingame atvykimo kelio gale, taip pat kiti postai, per kurių iešmynus riedmenys gali išriedėti į traukinio atvykimo ar išvykimo maršrutą.

12.1.4. Nurodymą rengti maršrutą stoties budėtojas turi perduoti iešmininkams prieš tiek laiko, kiek jo reikia visiems būtiniams darbams atlikti ir leidžiamajam signalui įjungti.

12.1.5. Ar maršrutas parengtas taisyklingai, stoties budėtojas patikrina pagal valdymo pulto kontrolės prietaisus.

Stotyse, kuriose kontrolės prietaisų nėra, apie parengtą maršrutą stoties budėtojui turi pranešti vyresnieji iešmininkai.

Kai nenumatyta vyresniojo iešmininko pareigybė, stoties budėtojas turi pats patikrinti, ar taisyklingai parengtas maršrutas, ir paimiti iš iešmininkų užrakintų iešmų raktus.

12.1.6. Jeigu kai kurie iešmai yra gana toli nuo iešmų posto (pagrindinių kelių sąvažos, atšakų prijungimo prie pagrindinių bei atvykimo ir išvykimo kelių iešmai ir kt.) ir iš nuolatinės padėties į kitą padėtį paprastai neperjungiami, tokių iešmų būklė ir jų tvarkingumas gali būti tikrinami ne prieš priimant ir išleidžiant kiekvieną traukinį, o tik pradėdant budėti ir periodiškai budėjimo metu. Be to, šių iešmų padėtis ir tvarkingumas turi būti tikrinami tais atvejais, kai iki maršruto rengimo iešmai buvo perjungiami manevravimo, apžiūrėjimo (tikrinimo), remonto metu ir pan. Tokie iešmai turi būti su kontroliniais užraktais, kurių raktai laikomi blokuotuvuose, o neįjungtų į rakinamąjį iešmų ir signalų sąryšį iešmų raktai saugomi stoties budėtojo patalpoje.

Tokių iešmų tikrinimo tvarka ir jų numeriai nurodomi *Stoties knygoje*.

12.1.7. Po to, kai buvo pranešta, kad traukinio atvykimo arba išvykimo maršrutas parengtas, iešmininkams, signalininkams ir stočių budėtojams draudžiama perduoti budėjimą kitiems darbuotojams, kol traukinys neįvažiuos į stotį arba neišvyks iš jos. Prireikus pamainoms pasikeisti iki traukinio atvykimo arba išvykimo, priimančysis darbuotojas turi pats įsitikinti parengto maršruto taisyklingumu, nepaisydamas keičiamosios pamainos atlikto darbo.

12.1.8. Paprastai draudžiama priimti prekinis traukinius į kelią, esantį tarp stoties pastato ir kelio, kuriame stovi keleivinis traukinys. Išskirtiniais atvejais, sustabdžius tokiam kelyje prekinį traukinį, jis turi būti perskirtas ir padarytas tarp vagonų tarpas keleiviams eiti (jeigu nėra perėjimo tilto arba tunelio).

Jeigu keliu, esančiu tarp stoties pastato ir stovinčio keleivinio traukinio, būtina praleisti traukinį, manevrinį sąstatą arba lokomotyvą, stoties rūmų ir stoties budėtojai turi imtis būtinų priemonių, kad keleiviai galėtų saugiai įlipti į traukinį ir išlipti iš jo, pvz.:

- iš anksto įspėti lokomotyvų brigadas;
- turimomis ryšio priemonėmis apie tai pranešti keleiviams;
- paskirti stoties darbuotojus (perono ir stoties rūmų budėtojus, nešikus ir kt.), kurie laiku praneštų keleiviams, ir pan.

Traukinių ir manevrinių sąstatų važiavimo tvarką keliu, esančiu tarp stoties pastato ir kelio, kuriame stovi keleivinis traukinys, nurodoma *Stoties knygoje*.

12.1.9. Tarpinių stočių, kurių atvykimo ir išvykimo keliuose nėra bėgių elektros grandinių, budėtojai, prieš priimdami keleivinius bei pašto ir bagažo traukinius, turi pranešti traukinių eismo tvarkdaviui, į kokį kelią bus priimami traukiniai.

12.1.10. Traukinį priimti į *Stoties knygoje* nenumatytą kelią arba išleisti iš jo galima tik išimtiniais atvejais traukinių eismo tvarkdario leidimu. Prieš leisdamas priimti į tokį kelią keleivinį, pašto ir bagažo, prekinį keleivinį traukinį, traukinių eismo tvarkdarys turi suderinti savo veiksmus su regiono budėtoju.

Tokiais atvejais, kai stoties budėtojas negali kontroliuoti iešmų padėties maršrutuose, parengtuose keleiviniams, pašto ir bagažo bei prekiniams keleiviniams traukiniams, maršrutus turi tikrinti stoties viršininkas, jo pavaduotojas arba stoties, posto ar kelyno budėtojas.

Stoties budėtojas radijo ryšiu turi pranešti lokomotyvo mašinistui apie keleivinio traukinio priėmimą į *Stoties knygoje* nenumatytą kelią arba apie keleivinio traukinio sulaikymą stotyje, kurioje pagal tvarkaraštį jis neturi sustoti.

12.1.11. Rengdamas variantinį elektrinio traukinio atvykimo arba išvykimo maršrutą, stoties budėtojas turi būti tikras, kad per visą maršrutą yra kontaktinis tinklas.

12.2. Traukinių priėmimas

12.2.1. Traukiniai turi būti priimami į laisvus, *Stoties knygoje* numatytus, stoties kelius, kai įleidžiamojo šviesoforo signalas leidžiamasis.

Stoties budėtojui **draudžiama** įjungti leidžiamąjį įleidžiamojo šviesoforo signalą, neįsitikinus, ar:

- parengtas traukinio atvykimo maršrutas;
- atvykimo kelias laisvas;
- iešmai užrakinti;
- manevrai traukinio atvykimo kelyje nutraukti.

Siekdamas užtikrinti saugų traukinių priėmimą, stoties budėtojas privalo:

- priimti traukinius į *Stoties knygoje* numatytus laisvus kelius;
- iš anksto numatyti, kokia tvarka (nuoseklumu) ir į kuriuos kelius bus priimami traukiniai ir, atsižvelgdamas į tai, ruošti kelių kiekvienam traukiniui priimti;
- tvarkyti atvykimo ir išvykimo kelių laisvumo ir užimtumo apskaitą, remdamasis valdymo prietaisų rodmenimis, braižydamas įvykusio eismo grafiką bei kitokiais būdais.

12.2.2. Stotčių, kuriose iešmų valdymas necentralizuotas, budėtojai, vyresnieji iešmininkai ir iešmininkai, rengdami traukinio atvykimo maršrutą, turi laikytis tokios tvarkos:

a) esant laisvam atvykimo keliui, stoties budėtojas visiems numatyto maršruto postų vyresniesiems iešmininkams įsako parengti maršrutą. Stoties budėtojo nurodymu, vienas iš iešmininkų pakartoja šį įsakymą, o visi kiti, tuo metu esantys prie telefonų, žodžiu "Supratau" patvirtina įsakymą supratę. Įsitikinęs, kad įsakymas suprastas, stoties budėtojas žodžiu "Vykdykite" liepia rengti maršrutą;

b) gavę nurodymą rengti maršrutą, vyresnieji iešmininkai turi tuoj pat perduoti jį savo rajono iešmininkams ir įsitikinti, kad pastarieji nurodymą gerai suprato.

Maršrutą rengiantys darbuotojai turi tuoj pat vykdyti gautą nurodymą.

Jeigu atvykimo maršrutą rengiančio posto rajone manevruojama įvažiuojant į traukinio atvykimo kelią arba per šio maršruto iešmus, manevrai turi būti nedelsiant nutraukti, manevrinis sąstatas nuvartytas į tuos kelius, kuriuose jis netrukdytų važiuoti atvykstančiam traukiniui, o manevrų vadovas ir manevrinio lokomotyvo mašinistas *Stoties knygoje* nustatyta tvarka turi būti įspėti, kad į stotį priimamas traukinys.

Jeigu manevruojama priešingoje stoties pusėje, tai atitinkamo posto iešmininkas turi perjungti iešmus į tokią padėtį, kad manevrinis sąstatas neįvažiuotų į traukinio atvykimo kelią, ir užrakinti juos.

Iešmininkai, rengdami maršrutą, stotyje nustatyta tvarka turi patikrinti, ar atvykimo kelias laisvas, perjungti iešmus į reikiamą padėtį, patikrinti kiekvieno iešmo, esančio atvykimo maršrute, smailių prigludimą prie rėminių bėgių, uždėti kengę ant smailės ir užrakinti iešmo kontrolinį užraktą.

Iešmų rajonų vyresnieji iešmininkai turi asmeniškai patikrinti, ar jų rajono iešmininkai taisyklingai parengė maršrutą, patikrinti, ar kelias laisvas, ir paimti užrakintų iešmų raktus;

c) baigęs rengti maršrutą ir kruopščiai patikrinęs, ar viskas padaryta pagal reikalavimus, kiekvienas vyresnysis iešmininkas (arba iešmininkas), kuriam buvo duotas nurodymas rengti maršrutą, stoties budėtojui telefonu praneša, jog maršrutas parengtas ir kelias laisvas.

Pranešimus apie parengtus maršrutus stoties budėtojas turi išklausti, kai visi iešmininkai, kuriems buvo duotas nurodymas parengti maršrutą, vienu metu yra prie telefonų. Pastarieji paeiliui praneša apie parengtus maršrutus.

Stotyse, kurių valdymo pultuose yra įrenginiai maršrutų iešmams kontroliuoti, stoties budėtojas, pagal atitinkamus pulto rodmenis, turi patikrinti, ar maršrutas parengtas taisyklingai.

d) įsitikinęs parengto maršruto taisyklingumu, kelio laisvumu ir tuo, kad traukinio atvykimo maršrutu nemanevruojama, stoties budėtojas įjungia leidžiamąjį įleidžiamojo šviesoforo signalą arba nurodo tai padaryti iešmininkui, jeigu signalai įjungiami iš iešmų posto;

e) iešmininkai turi saugoti parengtą maršrutą ir atidžiai stebėti, ar riedmenys įtilpę stoties keliuose.

Pasitikdami atvažiuojantį traukinį, iešmininkai turi signalizuoti atitinkamais signalais *Stoties knygoje* nurodytose vietose;

f) iešmininkai turi stebėti važiuojančio traukinio vagonų būklę, ar nepasislinkę atviraissiais riedmenimis vežami kroviniai, ar yra reikiami signaliniai ženklai, ir kt. Apie visus pastebėtus trūkumus iešmininkai privalo pranešti vyresniesiems iešmininkams arba stoties budėtojui, o tais atvejais, kai gali kilti grėsmė traukinių eismui arba žmonių gyvybei, imtis priemonių traukiniui sustabdyti.

Posto, kuriam priklauso atvykimo kelią ribojantis iešmas, iešmininkas pagal paskutinio vagono signalinį ženklą turi patikrinti, ar atvažio visas traukinys, ar jis įtilpo kelio naudingojo ilgio ribose, ir apie tai pranešti stoties budėtojui.

Traukiniui atvykus (pervažiavus per stotį), iešmininkas, nelaukdamas specialaus nurodymo, turi perjungti iešmus į nuolatinę padėtį, jeigu kelias užimtas - perjungti juos laisvo kelio link.

Atvykimo ir išvykimo maršrutų rengimo ir atvažiuojančių traukinių sutikimo stotyse, kuriose vienas iešmininkas prižiūri du iešmų postus, tvarka nurodoma *Stoties knygoje*.

12.2.3. Stoties budėtojas neturi teisės duoti nurodymo pakeisti maršrutą, jeigu jau įjungtas leidžiamasis įleidžiamojo šviesoforo signalas.

Įšimtiniais atvejais, prireikus pakeisti atvykimo maršrutą ir priimti traukinį į kitą laisvą kelią, stoties budėtojas turi perjungti leidžiamąjį įleidžiamojo šviesoforo signalą į draudžiamąjį, radijo ryšiu įspėti mašinistą, atšaukti parengtą maršrutą ir tik tada duoti nurodymą parengti naują maršrutą.

12.2.4. Jeigu būtina priimti į stotį kelis traukinius paeiliui, stoties budėtojui, gavusiam pranešimą, kad vienam iš jų maršrutas parengtas, leidžiama duoti iešmininkams nurodymą dėl kito traukinio maršruto rengimo. Tokiu atveju, atvykus visam pirmajam traukiniui ir persijungus įleidžiamojo šviesoforo leidžiamajam signalui į draudžiamąjį, nedelsiant rengiamas maršrutas antrajam traukiniui. Iešmai, nesantys pirmojo traukinio maršrute, gali būti perjungti į reikiamą padėtį ir užrakinti iš anksto. Stoties budėtojui apie maršruto parengimą antrajam traukiniui ir pirmojo traukinio atvykimą į stotį pranešama vienu metu.

12.2.5. Kelio laisvumo patikrinimo prieš priimant traukinį tvarka nurodoma *Stoties knygoje*. Kelio laisvumas gali būti tikrinamas šiais būdais:

a) pagal valdymo pultų rodmenis - stotyse, kurių atvykimo ir išvykimo keliuose įrengtos bėgių elektros grandinės;

b) priskiriant kiekvienam iešmų postui tam tikrą atvykimo kelio dalį, už kurią šio posto iešmininkas atsakingas. Tikrindamas kelią, iešmininkas eina iki vietos, iš kur gerai matyti, ar jam priskirta kelio dalis laisva;

c) iešmininkas arba specialiai paskirtas darbuotojas apeina visą priskirtą atvykimo kelio dalį;

d) pagal galinius traukinio signalinius ženklus, kai traukinys pervažiuoja stotį nesustodamas.

Prireikus stoties budėtojo nurodymu vieno ar keleto atvykimo kelių laisvumas gali būti patikrintas iš anksto, atitveriant kiekvieną patikrintą kelią signaliniais kilnojamaisiais draudžiamaisiais ženklais, kurie nuimami, parengus traukinio atvykimo maršrutą.

Atsižvelgiant į technikos įrenginius, darbo sąlygas ir kelių išdėstymą, kelio laisvumas gali būti patikrinamas ir kitokiais būdais, tačiau turi būti laiduojama, kad traukiniai nebus priimti į užimtą kelią.

12.2.6. Atvykstant į stotį traukiniui, ilgesniam už naudingą atvykimo kelio ilgį, stoties budėtojas radijo ryšiu gali duoti leidimą šio traukinio mašinistui nestabdomai pravažiuoti išleidžiamąjį (maršruto) atvykimo kelio šviesoforą (mašinistas turi važiuoti, kol jam bus duotas įsakymas arba signalas sustoti), kurio dega baltas žiburys, o raudonas išjungtas.

Prireikus tokį traukinį atstumti atgal, kad jį būtų galima išleisti pagal leidžiamąjį išleidžiamąjo šviesoforo signalą, stoties budėtojas turi parengti priešingame stoties iešmyne atstūmimo maršrutą, po to radijo ryšiu duoti komandą arba signalą mašinistui atstumti traukinį.

Negavęs leidimo pravažiuoti išleidžiamąjo šviesoforo, kurio dega baltas žiburys, atvykstančio traukinio mašinistas turi sustabdyti traukinį prieš išleidžiamąjį (maršruto) šviesoforą.

12.2.7. Traukiniai, kuriuose yra vagonų su 1 - osios pavojingumo klasės krovniais (sprogiosios medžiagos) ir negabaritiniais krovniais, turi būti priimami į *Stoties knygoje* nurodytus kelius.

Saugos priemonės priimant ir išleidžiant traukinius, kuriuose yra 1 - osios pavojingumo klasės krovinių (sprogiosios medžiagos) ir negabaritinių krovinių, nustatomos *Pavojingųjų krovinių vežimo taisyklėmis* bei *Negabaritinių ir sunkiųjų krovinių vežimo taisyklėmis*.

12.3. Traukinių išleidimas

12.3.1. Išleisdami traukinius iš stočių, kuriose iešmų valdymas necentralizuotas, stoties budėtojai, vyresnieji iešmininkai ir iešmininkai turi laikytis tokios išvykimo maršrutų rengimo tvarkos:

a) stoties budėtojas visiems postų, per kuriuos eis išvykimo maršrutas, vyresniesiems iešmininkams (iešmininkams) telefonu duoda nurodymą parengti maršrutą.

Stoties budėtojo nurodymu vienas iš iešmininkų šį įsakymą pakartoja, o visi kiti, tuo metu esantys prie telefonų, žodžiu "Supratau" patvirtina įsakymą supratę. Įsitikinęs, kad įsakymas gerai supastas, stoties budėtojas žodžiu "Vykdykite" liepia rengti maršrutą;

b) gavęs nurodymą parengti maršrutą, vyresnieji iešmininkai privalo tuoj pat perduoti jį savo rajono iešmininkams ir įsitikinti, kad pastarieji gerai jį suprato.

Išvykimo maršrutas rengiamas ir budėtojui apie parengtą maršrutą pranešama tokia pat tvarka, kaip ir rengiant atvykimo maršrutą;

c) būdamas tikras, kad išvykimo maršrutas parengtas taisyklingai ir tarpstotis laisvas, būtinais atvejais gautas gretimos stoties budėtojo sutikimo blokuojamasis signalas, stoties budėtojas įjungia leidžiamąjį išleidžiamąjo šviesoforo signalą arba duoda mašinistui kitą leidimą (rašytinį arba radijo ryšiu perduodamą žodinį įsakymą) išvažiuoti į tarpstotį;

d) iešmininkai traukinius turi išlydėti, signalizuodami atitinkamais rankiniais signalais *Stoties knygoje* nurodytose vietose ir stebėdami išvykstančius traukinius lygiai taip, kaip ir priimdami juos. Posto, kurio ribose yra paskutinis išvykstančio traukinio maršruto iešmas, iešmininkas, išleidęs traukinį ir įsitikinęs, kad visas traukinys išvyko, apie tai praneša stoties budėtojui.

Traukiniui išvykus, iešmai tuoj pat perjungiami į nuolatinę padėtį, o kai kelias užimtas - laisvo kelio link.

12.3.2. Po to, kai įjungtas leidžiamasis išleidžiamąjo šviesoforo signalas traukiniui išvykti, stoties budėtojas neturi teisės duoti nurodymo pakeisti maršrutą ir rengti naują - kitam traukiniui išleisti.

Tai gali būti padaryta tik išimtiniais atvejais, perjungus leidžiamąjį išleidžiamąjo šviesoforo signalą į draudžiamąjį, išpėjus lokomotyvo mašinistą, kurio traukiniui išvykti buvo įjungtas leidžiamasis signalas, ir atšaukus numatytą maršrutą.

12.3.3. Kai iš stoties ta pačia kryptimi vienas po kito išleidžiami keli traukiniai, stoties budėtojas, gavęs pranešimą apie vienam iš jų parengtą maršrutą, gali duoti iešmininkams nurodymą rengti kito traukinio išvykimo maršrutą. Tokiu atveju, išvykus pirmajam traukiniui, nedelsiant rengiamas maršrutas antrajam traukiniui. Nesantys pirmojo traukinio maršrute iešmai gali būti perjungti į reikiamą padėtį ir užrakinti iš anksto. Stoties budėtojui apie pirmojo traukinio išvykimą iš stoties ir maršruto parengimą antrajam traukiniui pranešama vienu metu.

12.3.4. Traukiniams prasilenkiant, stoties budėtojas, gavęs pranešimą apie parengtą atvykimo maršrutą, turi teisę duoti nurodymą iešmininkams rengti (traukiniui atvykus į stotį) kitą, priešinio traukinio

išvykimo maršrutą. Tokiu atveju, atvykus visam traukiniui, nedelsiant rengiamas priešinio traukinio išvykimo maršrutas. Iešmai, nesantys atvykstančio traukinio maršrute, gali būti perjungti į reikiamą padėtį ir užrakinti iš anksto. Stoties budėtoji apie traukinio atvykimą ir priešinio traukinio išvykimo maršruto parengimą pranešama vienu metu.

12.3.5. Stotčių maršrutų tikrinimo įranga, pritaikyta atvykimo maršrutams tikrinti, gali būti naudojama, jeigu įmanoma, ir išvykimo maršrutams tikrinti. Tokiais atvejais stoties budėtojas, gavęs iešmininkams nurodymą parengti išvykimo maršrutą ir gavęs pranešimą, kad nurodymas įvykdytas, pagal blokuotuvo akutes ir maršrutų rankenėles patikrina, ar maršrute esančių iešmų padėtis reikiama.

Jeigu įmanoma, maršrutų tikrinimo įranga turi būti naudojama iešmams kontroliuoti, kai priimami netaisyklinguoju keliu važiuojantys traukiniai (blokuojant priešinės krypties maršrutus).

12.3.6. Pagrindinio lokomotyvo mašinistui, turinčiam rašytinį leidimą važiuoti į tarpstotį esant draudžiamajam išleidžiamą šviesoforo signalui arba iš kelio, neturinčio išleidžiamą šviesoforo, **draudžiama** pradėti važiuoti be radijo ryšiu perduodamo stoties budėtojo nurodymo arba stoties budėtojo ar jo nurodymu - posto darbuotojo, kelyno budėtojo, centralizacijos posto operatoriaus, iešmininko arba vyresniojo konduktoriaus (derintojo) rodomo išvykimo signalo. Išvykimo signalo perdavimo tvarka nurodoma *Stoties knygoje*.

Stoties budėtoji **draudžiama** įjungti išimtinį signalą, radijo ryšiu perduoti mašinistui registruojamą įsakymą arba duoti rašytinį leidimą traukiniui išvykti, prieš tai nustatyta tvarka neįsitikinusi, kad išvykimo maršrutas parengtas taisyklingai.

Įteikus mašinistui rašytinį leidimą, stoties budėtojas radijo ryšiu turi perduoti nurodymą važiuoti arba įpareigoja kitą darbuotoją duoti išvykimo signalą.

Įjungęs išleidžiamą šviesoforo išimtinį signalą arba radijo ryšiu perdavęs registruojamą įsakymą, stoties budėtojas neduoda papildomo nurodymo ir signalo traukiniui išvykti.

Išleisdamas iš stoties traukinius pagal rašytinius E -13, E -17 ir E - 22 formų leidimus, stoties budėtojas gali blokuoti išvykimo maršrutą, įjungdamas šio maršruto manevrų šviesoforų leidžiamuosius signalus. Prieš tai stoties budėtojas turi radijo ryšiu bei kitais būdais patikrinti, ar mašinistas turi rašytinį leidimą važiuoti į tarpstotį.

12.3.7. Kai stotį, kurioje iešmų valdymas necentralizuotas, traukinys pervažiuoja nesustodamas, stoties budėtojas ir iešmininkai turi laikytis tos pačios atvykimo ir išvykimo maršrutų rengimo ir pranešimo apie tai, kad jie parengti, tvarkos, kaip ir priimdami bei išleisdami traukinius.

Tuo metu, kai perduodami nurodymai parengti maršrutą ir kai išklausomi pranešimai, kad maršrutas parengtas, prie telefonų turi būti visų iešmų postų, kurie rengia traukinio maršrutą, vyresnieji iešmininkai (iešmininkai, jeigu nėra vyresniųjų iešmininkų).

12.3.8. Intensyvaus eismo ruožuose, praleisdamas per stotį nedideliais intervalais vienas paskui kitą tuo pačiu maršrutu kelis važiuojančius traukinius, stoties budėtojas, gavęs pranešimą, kad atvykimo ir išvykimo maršrutai pirmajam traukiniui parengti, uždraudžia iešmininkams perjungti ir atrakinti šių maršrutų iešmus.

Tokiu atveju, pirmajam traukiniui pervažiuojant stotį, iešmininkams **draudžiama** perjungti šio maršruto iešmus. Apie įleidžiamą ir išleidžiamą šviesoforų leidžiamųjų signalų įjungimą kiekvienam važiuojančiam traukiniui stoties budėtojas turi pranešti iešmininkams, o šie turi sutikti ir išlydėti traukinius nustatyta tvarka.

Ar atvykimo kelias laisvas, stoties budėtojas turi įsitikinti pats arba sužinoti iš postų (atvykimo ir išvykimo) iešmininkų, kurie praneša jam, kad atvažiavo visas traukinys su paženklinetu signaliniais ženklais paskutiniu vagonu.

12.3.9. Kai automatinės blokuotės ruožuose įjungta įleidžiamųjų, maršruto ir išleidžiamųjų šviesoforų automatinė veikseną, nestabdomajam traukiniui pervažiavimui per stotį nuolatiniai šviesoforų signalai yra leidžiamieji. Apie įleidžiamųjų, maršruto ir išleidžiamųjų šviesoforų perjungimą į automatinę veikseną stoties budėtojas turi pranešti centralizacijos postų budėtojams, iešmininkams ir signalininkams. Šie darbuotojai turi nustatytyse vietose pasitikti ir išlydėti traukinį be atskiros stoties budėtojo nurodymo ir tuoj pat pranešti jam apie visus pastebėtus trūkumus, o aptikę gedimus, keliančius grėsmę traukiniui eismo saugumui ir žmonių gyvybei, imtis priemonių traukiniui sustabdyti.

12.3.10. Visais atvejais, prieš išleidžiant traukinį iš kelio, kuriame lieka vagonų, turi būti padarytas ne mažesnis kaip 5 metrų tarpas tarp traukinio sąstato ir šių vagonų. Paliekami vagonai turi būti patikimai įtvirtinti ratstabdžiais.

Tokių darbų atlikimo tvarka nurodoma *Stoties knygoje*.

12.4. Traukinių priėmimas esant draudžiamajam įleidžiamą šviesoforo signalui

12.4.1. Priimti traukinius į stotį esant draudžiamajam įleidžiamą šviesoforo signalui leidžiama, kai:

- a) dėl signalizacijos įrenginių gedimo neįmanoma įjungti įleidžiamą šviesoforo signalo;
- b) traukiniai priimami į *Stoties knygoje* nenumatytus kelius ir dėl to neįmanoma įjungti įleidžiamą

įleidžiamojo šviesoforo signalo;

c) į tam tikras kelio dalis priimami stumtuvai, lokomotyvai, važiuojantys į stoties teritorijoje esantį depą ir iš depo - prie traukinio sąstato;

d) į laisvas kelių (išskyrus užimtų keleiviniais traukiniais) dalis priimami avariniai ir gaisriniai traukiniai, pagalbiniai ir vieniniai lokomotyvai, sniegvaiiai, sunkiosios drezinos bei ūkiniai traukiniai ir kelio mašinos, dirbusios nutraukus tarpstotyje eismą.

12.4.2. Esant draudžiamajam įleidžiamojo (maršruto) šviesoforo signalui, traukiniai į stotį priimami pagal:

a) registruojamąjį stoties budėtojo įsakymą, radijo ryšiu perduodamą lokomotyvo mašinistui;

b) registruojamąjį stoties budėtojo įsakymą, perduodamą specialiu telefonu, įrengtu prie įleidžiamojo šviesoforo;

c) išimtinį signalą;

d) rašytinį stoties budėtojo leidimą;

e) registruojamąjį traukinių eismo tvarkdario įsakymą (kai yra eismo valdymo centralizacija);

f) specialaus manevrų šviesoforo, kurio galvutė įtaisyta ant įleidžiamojo šviesoforo stiebo, signalą.

Tokia pat tvarka esant draudžiamajam papildomo įleidžiamojo šviesoforo signalui (arba, jeigu tokio šviesoforo nėra) į stotį priimami netaisyklinguoju keliu važiuojantys traukiniai. Tokie pat leidimai išduodami ir tais atvejais, kai, staiga perjungus leidžiamąjį papildomo įleidžiamojo šviesoforo signalą į draudžiamąjį, mašinistas sustabdo traukinį, jau pravažiavęs papildomąjį įleidžiamąjį šviesoforą.

Kiekvienas iš šių leidimų gali būti duotas mašinistui tik po to, kai stoties budėtojas yra patikrinęs, ar atvykimo maršrutas parengtas.

Mašinistui perduodami įsakymai dėl traukinio priėmimo esant draudžiamajam įleidžiamojo (maršruto) šviesoforo signalui turi būti registruojami šių Taisyklių 3.8 p. nurodyta tvarka.

Traukinių priėmimo tvarka esant draudžiamajam įleidžiamojo (maršruto) šviesoforo signalui nurodoma *Stoties knygoje*.

12.4.3. Jeigu neįmanoma įjungti įleidžiamojo (maršruto) šviesoforo kelrodžio (kelyno, priėmimo kelio), traukinys priimamas pagal leidžiamąjį įleidžiamojo (maršruto) šviesoforo signalą be papildomo leidimo važiuoti pro sugedusį kelrodį. Tokiais atvejais, važiuodamas į stotį, mašinistas turi griežtai laikytis eismo saugumo reikalavimų.

Važiavimo tvarka pro įleidžiamąjį (maršruto) šviesoforą, kurio kelrodis sugedęs, stotyse su skirtingos vėžės keliais nustatoma vietinėse instrukcijose.

12.4.4. Radijo ryšiu perduodamas registruojamasis stoties budėtojo įsakymas dėl traukinio priėmimo esant draudžiamajam įleidžiamojo šviesoforo signalui yra toks:

"Traukinio Nr. _____ mašinistui. Aš, _____ stoties budėtojas, leidžiu Jums važiuoti į _____ kelią esant draudžiamajam įleidžiamojo šviesoforo signalui. Atvykimo maršrutas parengtas. GSB _____".

Jeigu traukinys važiuoja netaisyklinguoju keliu ir įleidžiamojo šviesoforo nėra, perduodamas toks registruojamasis įsakymas:

"Traukinio Nr. _____ mašinistui. Aš, _____ stoties budėtojas, leidžiu Jums iš _____ netaisyklingojo kelio važiuoti į _____ kelią. Atvykimo maršrutas parengtas. GSB _____".

Pakartojęs įsakymą ir gavęs stoties budėtojo pritarimą, kad įsakymas suprastas gerai, mašinistas įvažiuoja su traukiniu į stotį.

Toks pat stoties budėtojo įsakymas važiuoti į stotį perduodamas mašinistui, esant draudžiamajam įleidžiamojo šviesoforo signalui, specialiu telefonu, įrengtu prie įleidžiamojo šviesoforo arba signalinio ženklų "Stoties riba". Šiuo telefonu naudotis turi teisę tik lokomotyvo brigados nariai.

Paprastai įsakymas mašinistui perduodamas radijo ryšiu iš anksto, traukiniui artėjant prie stoties. Specialiu telefonu įsakymas perduodamas mašinistui traukinio, sustojusio prieš įleidžiamąjį šviesoforą arba signalinį ženklą "Stoties riba".

12.4.5. Kai ruožuose, kuriuose yra eismo valdymo centralizacija, įleidžiamasis šviesoforas rodo draudžiamąjį signalą, traukiniai į stotį priimami šių Taisyklių 5.4.1 p. nurodyta tvarka.

12.4.6. Esant draudžiamajam įleidžiamojo šviesoforo signalui, traukiniai priimami pagal rašytinį stoties budėtojo leidimą tik išimtiniais atvejais, kai negalima duoti kitokio leidimo, nurodyto šių Taisyklių 12.4.2 p. Išrašomas toks leidimas:

"Mašinistui traukinio Nr. _____. Leidžiu važiuoti į _____ stoties kelią, esant draudžiamajam įleidžiamojo šviesoforo signalui. Atvykimo maršrutas parengtas. GSB _____".

Leidimas patvirtinamas stoties spaudu ir budėtojo parašu. Nurodoma leidimo išdavimo data (metai, mėnuo, diena) ir laikas (h ir min).

Atvykstančio traukinio mašinistui tokį rašytinį leidimą gali perduoti iešmininkai, signalininkai, centralizacijos posto operatoriai, traukinių derintojai ir kiti *Stoties knygoje* nurodomi darbuotojai.

12.4.7. Darbuotojai, įpareigoti perduoti mašinistui rašytinį leidimą, turi pasitikti traukinį prie įleidžiamojo (maršruto) šviesoforo, o netaisyklinguoju keliu (jeigu prie šio kelio nėra papildomo įleidžiamojo šviesoforo) važiuojantį traukinį - prie signalinio ženklų "Stoties riba", signalizuodami atvykstančio traukinio pusėn dieną - išskleista raudona signaline vėliavėle, naktį - rankiniu signaliniu žibintu, kurio dega raudonas žiburys. Sustojusio traukinio mašinistui įteikiamas rašytinis leidimas.

12.4.8. Būtiniais atvejais, kai įleidžiamasis šviesoforas rodo draudžiamąjį signalą, šių Taisyklių 12.4.2 p. nustatyta tvarka į stočių laisvas kelių dalis (išskyrus kelius, kuriuose stovi keleiviniai traukiniai arba prekiniai su pavojingaisiais krovniais) leidžiama priimti avarinius ir gaisrinius traukinius, pagalbinius ir vieninius lokomotyvus, sniegvalius, sunkiąsias drezinas ir kelio mašinas. Kartu su rašytinio leidimo įvažiuoti į stotį perdavimu (prieš įjungiant įleidžiamojo šviesoforo išimtinį signalą) lokomotyvo (drezinos) mašinistui turi būti nurodyta, kurioje vietoje sustoti.

Šiuo atveju, įvažiavęs į stotį pro draudžiamąjį įleidžiamojo šviesoforo signalą, lokomotyvo (drezinos) mašinistas turi sustabdyti lokomotyvą nurodytoje vietoje, o toliau vadovautis stoties budėtojo, centralizacijos posto operatoriaus, iešmininko ar signalininko nurodymais arba signalais.

12.4.9. Vadovaujantis TNN 18.2.3 p., į laisvą stoties kelio dalį leidžiama priimti stumtuvus, lokomotyvus, važiuojančius į stoties teritorijoje esantį depą arba lokomotyvus, važiuojančius prie traukinių sąstatų iš gretimos stoties depo. Nuo stoties ribos lokomotyvai važiuoja iki tam tikros vietos - manevrų šviesoforo arba specialių rodyklių su užrašais: "Stumtuvo sustojimo vieta", "Važiuojančio prie sąstato lokomotyvo sustojimo vieta", "Važiuojančio į depą lokomotyvo, elektrinio bei dyzelinio traukinio sustojimo vieta".

Leidimas tokius riedmenis priimti į stotį gali būti: leidžiamasis signalas specialaus manevrų šviesoforo, kurio galvutė įrengta ant įleidžiamojo šviesoforo stiebo, arba kitoks šių Taisyklių 12.4.2 p. numatytas leidimas priimti traukinį į stotį esant draudžiamajam įleidžiamojo šviesoforo signalui.

Nustatyta priėmimo tvarka nurodoma *Stoties knygoje* ir apie tai pranešama visiems atvykstančių į depą stumtuvų ir lokomotyvų (savaeigių sąstatų) mašinistams.

13. TRAUKINIŲ EISMO TVARKDARIO DARBAS

13.1. Traukinių eismo tvarkdarys privalo:

- a) išnaudoti visas technines priemones nustatytiems traukinių eismo mastams garantuoti;
- b) spartinti traukinių rangą stotyse, veiksmingai naudoti vagonų parką, lokomotyvus ir didinti ruožų pralaidumą;
- c) kontroliuoti, ar stotys traukinius formuoja pagal traukinių formavimo planą ir išleidžia juos pagal eismo grafiką;
- d) laiku duoti nurodymus stočių budėtojams ir lokomotyvų mašinistams;
- e) stebėti ir kontroliuoti traukinių eismą tarpstočiuose, ypač, kai aplenkiami ar prasilenkia keleiviniai, ilgieji, sunkieji traukiniai, traukiniai su 1-osios pavojingumo klasės krovniais (sprogiosios medžiagos) ir negabaritiniais krovniais, kai sutrikę signalizacijos ir ryšių įrenginiai;
- f) sudaryti saugias eismo sąlygas ir užtikrinti lokomotyvų brigadų nepertraukiamo darbo režimą.

13.2. Priimdamas budėjimą, traukinių eismo tvarkdarys turi susipažinti su eismo situacija, traukinių tvarkdario ryšiu iškviesti visas savo ruožo stotis, patikrinti, ar visi budėtojai pradėjo darbą, sutikrinti laiką, patikrinti galiojančius reikalavimus įspėjamiesiems lapeliams išduoti, duoti stočių budėtojams nurodymus dėl numatomo darbo ir saugaus eismo organizavimo.

Pradėdamas budėjimą, eismo valdymo centralizacijos ruožo traukinių eismo tvarkdarys turi patikrinti signalizacijos įrenginių būklę, o iš stoties viršininkų ar kitų jos darbuotojų, kuriems patikėtas traukinių priėmimas ir išleidimas, sužinoti apie esamą padėtį ruožo stotyse.

13.3. Traukinių eismo tvarkdarys pažymi kiekvieno traukinio atvykimo, išvykimo ir pervažiavimo per stotį laiką, pranešamą budėtojų. Pastarųjų pranešimuose būtina atkreipti dėmesį į nustatytos traukinių numeracijos ir indeksacijos laikymąsi, ypač tų, kuriuose yra 1-sios pavojingumo klasės krovinių (sprogiosios medžiagos) ir negabaritinių krovinių, taip pat sunkiųjų ir ilgujų traukinių.

Tokių pranešimų perdavimo tvarką nustato geležinkelio valdytojas, remdamasis šių Taisyklių 3.11 p. reikalavimais.

13.4. Įvykusio eismo grafike tvarkdarys žymi traukinių eismo duomenis ir visus normalaus ruožo darbo sutrikimus bei jų priežastis.

Įvykusio eismo grafike nurodoma:

- a) traukinių ir jų lokomotyvų numeriai, mašinistų pavardės, traukinių svoris bei ilgis ir traukiniai, kuriems reikia ypatingų važiavimo sąlygų.
- Jeigu traukinių numeriai yra su tam tikromis raidėmis ir indeksais, taip jie žymimi ir įvykusio eismo grafike;
- b) traukinių atvykimo, išvykimo ir pervažiavimo per stotis laikas;
 - c) lokomotyvų naudojimo duomenys;
 - d) traukinių sudėtis ir krovimo darbų duomenys;
 - e) tarpinių stočių atvykimo ir išvykimo kelių užimtumas pavieniais vagonais ar sąstatais;
 - f) tarpinių stočių pagrindiniai, atvykimo bei išvykimo keliai ir tarpstočiai, kuriuose buvo išjungta kontaktinio tinklo įtampa;
 - g) galiojantys įspėjimai apie greičio apribojimą;
 - h) traukinių eismas netaisyklinguotu keliu;
 - i) tarpstočiai ir keliai, kuriuose buvo nutrauktas eismas arba išjungti eismo valdymo įrenginiai.

Intensyvaus eismo ruožuose būtiniems krovimo darbų ir traukinių eismo duomenims surašyti gali būti naudojama automatizuotos tvarkdario darbo vietos aparatūra arba paskiriami operatoriai.

13.5. Svarbiausius eismo reikalais perduodamus nurodymus stočių budėtojams ir kitiems su eismu susijusiems darbuotojams traukinių eismo tvarkdarys registruoja *Traukinių eismo tvarkdario žurnale*.

Visi pokalbiai tvarkdario ryšių priemonėmis turi būti įrašomi į magnetofoną.

13.6. *Traukinių eismo tvarkdario žurnale* būtina registruoti įsakymus dėl:

a) eismo tarpstotyje arba tam tikru keliu nutraukimo ir leidimo (įskaitant elektrinių traukinių eismą, kai išjungžiama įtampa);

b) vienkelio eismo nustatymo tvarkos dvikeliame tarpstotyje ir dėl dvikelio eismo atnaujinimo;

c) tam tikrų eismo valdymo įrenginių ir ryšių priemonių naudojimo;

d) traukinių išleidimo netaisyklingu keliu;

e) traukinių su 1-osios pavojingumo klasės kroviniais (sprogiosios medžiagos) ir negabaritiniais kroviniais išleidimo;

f) keleivinių, pašto ir bagažo, taip pat prekių keleivinių traukinių priėmimo į *Stoties knygoje* nenumatytus šiems traukiniams atvykimo ir išvykimo kelius bei išleidimo iš jų;

g) traukinių, nenumatytų eismo grafike, paskyrimo ir jų važiavimo tvarkos bei dėl traukinių atšaukimo. Nurodymai dėl vieninių lokomotyvų, sunkiųjų drezinų ir ūkinių traukinių išleidimo į tarpstotį gali būti neregistruojami;

h) traukinių eismo tvarkos, sugedus automatinei lokomotyvo signalizacijai;

i) vėluojančių keleivinių traukinių tvarkaraščio.

Kitus su traukinių eismu susijusius įsakymus traukinių eismo tvarkdarys registruoja savo nuožiūra.

Eismo tvarkdarys į *Traukinių eismo tvarkdario žurnalą* turi įrašyti visus traukinių lokomotyvų mašinistams perduodamus įsakymus, taip pat gretimų ruožų tvarkdaryų nurodymus, adresuotus šio ruožo traukinių eismo tvarkdariui.

Galima naudoti specialius spaudus su dažnai skelbiamų šiose Taisyklėse nurodytų įsakymų tekstais.

Traukinių eismo tvarkdario žurnale registruojamas tvarkdaryų budėjimo priėmimas ir perdavimas.

13.7. Registruojamuosius traukinių eismo tvarkdario nurodymus stoties budėtojai arba operatoriai įrašo į *Traukinių eismo tvarkdario nurodymų registracijos žurnalą*.

Užrašęs traukinių eismo tvarkdario įsakymą, stoties budėtojas arba operatorius pažodžiui pakartoja traukinių eismo tvarkdariui jo turinį ir pasako savo pavardę. Įsitikinęs, kad įsakymas supastas gerai, traukinių eismo tvarkdarys įsako jį vykdyti; įsakymo sutikrinimo laikas ir įsakymą priėmusio darbuotojo pavardė įrašomi į *Traukinių eismo tvarkdario nurodymų registracijos* ir *Traukinių eismo tvarkdario žurnalus*.

Jei traukinių eismo tvarkdario įsakymą priima ir užrašo operatorius, tai šis tuoj pat jį perduoda stoties budėtojui, kuris perskaitęs pasirašo.

Įsakymus mašinistams traukinių eismo tvarkdarys perduoda pats (jeigu yra traukinių radijo ryšys) arba per stoties budėtoją.

Traukinių eismo tvarkdarys arba budėtojas turi įsitikinti, kad mašinistas gerai suprato įsakymą. Mašinisto pavardę ir įsakymo perdavimo laiką traukinių eismo tvarkdarys arba budėtojas įrašo į *Traukinių eismo tvarkdario žurnalą* arba *Traukinių eismo tvarkdario nurodymų registracijos žurnalą*.

13.8. Kai įsakymas adresuojamas kelioms stotims, traukinių eismo tvarkdarys nurodo, kurios stoties budėtojas pakartos įsakymo tekstą, o kitų stočių budėtojai turi patikrinti, ar jie gerai užrašė įsakymą.

13.9. Traukinių eismo tvarkdarys nutraukia eismą vienkeliame tarpstotyje arba vienu ar keliais dvikelio ar daugiakelio tarpstočio keliais, remdamasis:

a) geležinkelio valdytojo potvarkiu dėl planinio kelio, signalizacijos ir ryšių įrenginių ar kontaktinio tinklo remonto ir statybos darbų;

b) kelyje sustojusio traukinio mašinisto arba kelių, automatikos, ryšių ir elektros tiekimo ruožų darbuotojų reikalavimais nutraukti eismą dėl tarpstočio kelio, statinių ar įrenginių netikėto gedimo, gresiančio traukinių eismo saugumui.

Gautą reikalavimą nutraukti eismą traukinių eismo tvarkdarys turi įrašyti į *Traukinių eismo tvarkdario žurnalą*, pažymėdamas jo gavimo laiką ir pateikusio reikalavimą asmens pavardę.

Traukinių eismo tvarkdarys, kol galioja įspėjimas, visus rašytinius reikalavimus ir telefonogramas laiko segtuve kartu su *Traukinių eismo tvarkdario žurnalu*.

13.10. Įsakymą dėl eismo nutraukimo traukinių eismo tvarkdarys perduoda tarpstotį ribojančioms stotims ir kelio postams, jeigu tokie yra, pagal vieną iš šių formų:

"Dėl _____ nuo ____ h ____ min tarpstotyje _____ nutraukiu eismą visų traukinių, išskyrus ūkinių: _____, kuriuos į šį tarpstotį išleisti pagal darbų vykdytojo _____ paraišką. ESD ____";

Dėl tarpstotyje _____ sustojusio traukinio Nr. _____ nuo ____ h ____ min nutraukiu eismą visų traukinių, išskyrus pagalbinį lokomotyvą, kuris turi būti išleistas iš _____ stoties partempti traukinį į _____ stotį (turi stumti traukinį iki _____ km ir grįžti atgal į _____ stotį). ESD ____".

„Nuo ____ h ____ min tarpstotyje _____ nutraukiu eismą visų traukinių, išskyrus avarinių, dirbsiančių _____ km. ESD ____".

Kai vienu dvikelio ar daugiakelio tarpstočio keliu eismas nutrauktas, tai kitu, taisyklingosios krypties, keliu, o kur įrengta dvipusė autoblokuotė - abiejų krypčių traukinių eismui tvarkyti naudojamos esamos signalizacijos ir ryšių priemonės. Jeigu kitu keliu reikia išleisti traukinį netaisyklingąja kryptimi (kai neįrengta abipusė autoblokuotė), esančias signalizacijos ir ryšių priemones naudoti uždraudžiama ir eismas tvarkomas telefonu. Traukinių eismo tvarkdarys skelbia stotims tokio turinio įsakymą:

"Nuo ____ h ____ min draudžiu naudoti tarpstočio _____ kelio _____ blokuotės įrenginius. Traukinių eismą šiuo keliu tvarkykite telefonu pagal vienkelio tarpstočio eismo taisykles. ESD ____".

Atsižvelgdamas į traukinių eismą, traukinių eismo tvarkdarys gali susieti į vieną įsakymus dėl eismo nutraukimo vienu keliu ir eismo tvarkymo telefonu kitu keliu.

13.11. Jeigu eismas nutraukiamas tarpstotyje, kurį riboja stotis, esanti kito ruožo traukinių eismo tvarkdario (kitos valstybės geležinkelių) žinioje, tai eismo nutraukimas derinamas su tuo tvarkdariu ir jam perduodamas įsakymo nuorašas.

13.12. Prieš nutraukdamas eismą tarpstotyje arba tam tikru keliu, traukinių eismo tvarkdarys turi pranešti tarpstotį ribojančių stočių budėtojams apie numatomą eismo pertrauką, traukinių važiavimo tvarką kitu keliu ir darbų vykdytojo pavardę ir pareigas bei visus reikalingus duomenis.

13.13. Eismą tarpstotyje arba tam tikru keliu traukinių eismo tvarkdarys vėl leidžia, kai gauna pranešimą, kad kliūtys pašalintos, darbai užbaigti ir tarpstotis atlaisvintas, šiose Taisyklėse nustatyta tvarka.

Gautą pranešimą traukinių eismo tvarkdarys turi įrašyti į *Traukinių eismo tvarkdario žurnalą*, pažymėdamas pranešimo gavimo laiką ir jį perdavusio asmens pavardę ir pareigas. Gautus rašytinius pranešimus bei telefonogramas apie darbų pabaigą ir apie tai, kad leidžiamas traukinių eismas, eismo tvarkdarys laiko kartu su *Traukinių eismo tvarkdario žurnalu*.

13.14. Traukinių eismo tvarkdarys eismą tarpstotyje arba tam tikru keliu leidžia, perduodamas stotims, ribojančioms tarpstotį, o jei esama kelio postų - tai ir jiems šios formos įsakymą:

"____ d. įsakymą Nr. ____ atšaukiu. Nuo ____ h ____ min traukinių eismą tarpstočio ____ keliu tvarkykite ____ (nurodomos signalizacijos ir ryšių priemonės). ESD ____".

13.15. Jeigu dvikelyje tarpstotyje su vienpuse kiekvieno kelio autoblokuote traukinių eismo tvarkdarys leidžia traukinį netaisyklinguoju keliu, tai, patikrinęs šio kelio laisvumą, perduoda šį tarpstotį ribojančių stočių ir kelio posto, jeigu toks yra, budėtojams šios formos įsakymą:

"Nuo ____ h ____ min tarpstočio _____ keliu (lyginių ar nelyginių) traukinių eismas nutraukiamas. Traukinį Nr. ____ iš ____ stoties išleiskite netaisyklinguoju keliu; eismą tvarkykite telefonu pagal vienkelio eismo taisykles. ESD ____".

Norėdamas netaisyklinguoju keliu išleisti keleivinį traukinį, tokį įsakymą traukinių eismo tvarkdarys perduoda tik po to, kai regiono budėtojas į *Traukinių eismo tvarkdario žurnalą* įrašo savo įsakymą:

"Traukinį Nr. ____ iš ____ stoties išleiskite netaisyklinguoju keliu. ESB ____".

Leidžiant netaisyklinguoju keliu du ir daugiau traukinių vienas paskui kitą, atitinkamai koreguojamas įsakymo tekstas. Traukinių eismo tvarkdarys savo įsakyme nurodo, ar važiuojantiems netaisyklinguoju keliu traukiniams kelio postai yra kaip kelskyros.

Gavę įsakymą leisti traukinį netaisyklinguoju keliu, stočių budėtojai keičiasi telefonogramomis pagal šių Taisyklių 8.4.6 p. reikalavimus. Besikeičiančių telefonogramomis stočių budėtojų pokalbius traukinių tvarkdario ryšiu kontroliuoja traukinių eismo tvarkdarys.

Pokalbiuose dėl traukinių eismo netaisyklinguoju keliu kelio posto (išskyrus vienkelį tarpstočių su dvikeliu intarpu ir priešmazgio) budėtojai nedalyvauja. Apie traukinio išvykimą jiems pranešama telefonu, o traukinių pravažiavimo laiką jie įrašo į *Traukinių eismo žurnalą*.

Kai netaisyklinguoju keliu vienas paskui kitą leidžiami du ir daugiau traukinių, dalyvaujant kelio posto budėtojams, pastarieji praneša gretimų stočių budėtojams apie traukinio pravažiavimą:

"Traukinys Nr. ____ netaisyklinguoju keliu pravažiavo ____ h ____ min. Posto GSB ____".

Elektrifikuotuose dvikeliuose su vienpuse kelio blokuote tarpstočiuose, kuriuose riedbokščiai atitveriami tik iš vienos pusės, traukinių eismo tvarkdarys turi iš anksto suderinti su energijos tvarkdariu traukinio išleidimą netaisyklinguoju keliu.

Traukiniai dvikelio tarpstočio su abipuse autoblokuote netaisyklinguoju keliu arba į tarpstotį, kuriame yra įrenginiai, leidžiantys traukiniams važiuoti netaisyklinguoju keliu pagal lokomotyvo šviesoforo signalus, išleidžiami pagal žodinį traukinių eismo tvarkdario nurodymą. Autoblokuotė turi būti perjungta atitinkama eismo kryptimi.

13.16. Dvikelių tarpstočių, kuriuose pervažų automatinė signalizacija veikia traukiniams važiuojant tik taisyklinguoju keliu, ir tarpstočių, kuriuose yra apsauginių aklakelių, sąrašas tvirtinamas geležinkelio valdytojo potvarkiu, kuriame, be to, numatomos eismo saugumo priemonės, išleidžiant traukinius į tarpstotį netaisyklinguoju keliu. Potvarkyje turi būti nurodoma, kaip išpėjami pervažininkai apie kiekvieną netaisyklinguoju keliu išleidžiamą traukinį. Su šiuo potvarkiu turi būti supažindinami traukinių lokomotyvų mašinistai ir kiti darbuotojai, susiję su eismu tame tarpstotyje.

Traukinių, išleidžiamų netaisyklinguoju keliu į tarpstočius, kuriuose yra pervažos su vienpusio traukinių eismo automatinė pervažų signalizacija, lokomotyvų mašinistai turi garantuoti saugų traukinių

greitį: per sergimąsias pervažas važiuoti ne didesniu kaip 40 km/h, per nesergimąsias - ne didesniu kaip 25 km/h greičiu.

13.17. Gavęs budėtojo pranešimą, kad netaisyklinguoju keliu važiuojantis traukinys atvyko į stotį, traukinių eismo tvarkdarys savo įsakymu nustato įprastą eismo tvarką tarpstotyje:

"Nuo ____ h ____ min ____ d. įsakymą Nr. ____ atšaukiu. Traukinių eismą tarpstočio ____ keliu tvarkykite ____ ESD ____".

13.18. Prireikus išleisti iš stoties traukinį, sustosiantį tarpstotyje (žmonėms įlipti ir išlipti, kroviniams pakrauti ir iškrauti) ir po to atvyksiantį į gretimą arba sugrįšiantį į išvykimo stotį, traukinių eismo tvarkdarys, atsižvelgdamas į eismo padėtį, leidžia tarpstotį ribojančioms stotims išleisti tokį traukinį, nurodydamas jo išvykimo laiką ir buvimo tarpstotyje trukmę.

Išvykstančio traukinio lokomotyvo mašinistui ir darbuotojui, vadovaujančiam žmonių įlaipinimui ir išlaipinimui, krovinių pakrovimui ir iškrovimui, išduodamas mašinisto įspėjamasis lapelis. Po sustojimo tarpstotyje mašinistas važiuoja toliau pagal minėtą darbuotojo signalą.

Ūkinių traukinių, mašinų ir agregatų išleidimo tvarka į tarpstotį (tarpstočio keliu), kuriame eismas nutrauktas, reglamentuota šių Taisyklių 11 skyriuje.

13.19. Gavęs pranešimą apie kurio nors tarpstočio (kelio) signalizacijos įrenginių gedimą, traukinių eismo tvarkdarys užrašo pranešimą į *Traukinių eismo tvarkdario žurnalą*, o per stočių budėtojus patikrinęs, ar tarpstotis (kelias) laisvas, perduoda įsakymą dėl eismo tvarkymo telefonu:

"Dėl ____ įrenginių gedimo traukinių eismą tarpstotyje ____ (tarpstočio ____ keliu) tvarkykite telefonu pagal vienkelio (dvikelio) tarpstočio eismo taisykles. ESD ____".

13.20. Jei tarpstotyje yra kelio postas, traukinių eismo tvarkdario įsakymas dėl vieno ar kitų signalizacijos priemonių naudojimo perduodamas ir kelio posto budėtojui.

13.21. Gavęs pranešimą, kad nuolatinės signalizacijos ir ryšių priemonės sutaisytos, traukinių eismo tvarkdarys pranešimą įrašo į *Traukinių eismo tvarkdario žurnalą* ir per stočių budėtojus patikrinęs, ar tarpstotis (kelias) laisvas, jį ribojančių stočių budėtojams perduoda įsakymą:

"Įsakymą Nr. ____ atšaukiu. Nuo ____ h ____ min tarpstotyje ____ (tarpstočio ____ keliu) eismą tvarkykite ____ ESD ____".

Nuo šio momento stočių budėtojai pradeda tvarkyti eismą nuolatinėmis signalizacijos ir ryšių priemonėmis.

Kai traukiniai važiuoja taisyklinguoju dvikelio tarpstočio su vienvise autoblokuote keliu, įsakymą naudoti autoblokuotę galima perduoti traukiniams dar esant tarpstotyje.

13.22. Ne visą parą veikiančių stočių ir papildomųjų postų atidarymo ir uždarymo tvarka nustatoma vietinėse geležinkelio valdytojo tvirtinamose instrukcijose. Stoties uždarymas ir atidarymas įforminamas traukinių eismo tvarkdario įsakymu, perduodamu tarpstotį ribojančioms stotims:

"Nuo ____ h ____ min ____ km stotis (postas) atidaroma[-s] (uždaroama[-s]). ESD ____".

13.23. Elektrifikuotųjų ruožų traukinių eismo tvarkdarys turi glaudžiai bendradarbiauti su energijos tvarkdariais ir imtis priemonių, kad būtų užtikrintas tvarkingas elektros energijos tiekimas.

Esant kontaktinio tinklo pažeidimams, išsijungus traukos pastotėms ar sumažėjus jų galiai, traukinių eismo tvarkdarys kartu su energijos tvarkdariais numato racionaliausią traukinių važiavimo tvarką tuose ruožuose.

Plikšalos metu pagal energijos tvarkdario pateiktą paraišką skiriamos eismo pertraukos ledui nuo kontaktinio tinklo ištirpdyti aukštos įtampos srove.

13.24. Kai traukinių tvarkdario ryšys sugedęs, eismą tvarko stočių budėtojai, naudodamiesi jų žinioje esančiomis ryšių priemonėmis.

Apie tvarkdario ryšio gedimą traukinių eismo tvarkdarys ir stočių budėtojai daro įrašą *Traukinių eismo tvarkdario žurnale* ir atitinkamai *Traukinių eismo tvarkdario nurodymų registracijos žurnale*.

Apie tvarkdario ryšio sutvarkymą stočių budėtojams paskelbiama per selektorių.

13.25. Neintensyvaus eismo ruožų, kurių stotyse nėra budinčiųjų eismo darbuotojų etatų, traukinių eismo tvarkdarys darbo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

13.26. Traukinių eismo tvarkdario ir kitų geležinkelio darbuotojų veiksmai, susidarius avarinei situacijai, išdėstyti šių Taisyklių 7 priede.

14. MANEVRAVIMAS

14.1. Bendroji dalis

14.1.1. Stoties maneversus reikia tvarkyti taip, kad būtų:

- laiku suformuojami ir išleidžiami traukiniai;
- laiku nuvaromi vagonai kroviniams pakrauti ir atvaromi į stotį, baigus krovimo darbus;
- mažai sugaištama laiko traukinių performavimui;
- racionaliai naudojamos manevravimo priemonės ir technikos įrenginiai;

- nenutrūkstamai priimami traukiniai į stotį;
- sudarytos saugios eismo sąlygos ir pasirūpinta su manevrais susijusių darbuotojų saugumu bei riedmenų sveikumu.

14.1.2. Stočių keliai, atsižvelgiant į kelių tinklą, manevrų pobūdį ir mastą, skirstomi į manevrų rajonus. Manevrų rajonų ribos ir manevrų pobūdis kiekviename iš jų nurodomi *Stoties knygoje*.

Kiekviename manevrų rajone paprastai manevruoja vienas manevrinis lokomotyvas. Jeigu viename rajone turi manevruoti du ir daugiau manevrinių lokomotyvų, jų manevravimo ir eismo saugumo užtikrinimo tvarka nustatoma *Stoties knygoje*.

Manevrams skirti lokomotyvai, jų radijo stotys, būtinos signalinės priemonės ir inventorių turi būti tvarkingi.

14.1.3. Manevruojant per necentralizuotuosius iešmus, juos manevrų vadovo nurodymu perjungia iešmininkai. Manevruojant stotyse, kuriose iešmų ir signalų valdymas centralizuotas, iešmus perjungia stoties budėtojas arba centralizacijos posto operatorius. Kai leistas vietinis elektrinės centralizacijos iešmų valdymas arba kai manevruojama per nejungtus į centralizaciją, iešmininkų neprižiūrimus iešmus, juos perjungti leidžiama traukinių derintojams (toliau - derintojas), lokomotyvo brigadų darbuotojams, vyresniesiems traukinių konduktoriams (toliau - konduktorius), kelyno budėtojams, stočių viršininkams, krovinių ir bagažo priėmėjams, lokomotyvų bei vagonų depų darbuotojams.

Iešmų numeriai, perjungimo tvarka ir darbuotojai, kuriems leidžiama tuos iešmus perjungti, nurodoma *Stoties knygoje*.

Prieš perjungdamas centralizuoto valdymo iešmus, juos tvarkantis darbuotojas turi pats arba, remdamasis kito darbuotojo pranešimu, įsitikinti, kad ant iešmo nėra riedmenų ir kad jie įtilpę gretimų kelių naudingame ilgyje. Esant iešmų ir signalų valdymo centralizacijai, iešmo laisvumas patikrinamas pagal valdymo pulto rodmenis. Kai šie prietaisai sugedę, laikinai išjungti arba iešmai perjungiami iš manevrų skydo, iešmo laisvumo patikrinimo tvarka nurodoma *Stoties knygoje*.

Manevrų metu ant necentralizuoto valdymo iešmų (išskyrus esančius kaupiamuosiuose keliuose ir tuose, kuriuose manevruojama postūmiai, bei ant iešmų su lankstiniais užraktais) smaيليų turi būti uždėtos kengės.

14.1.4. Derintojai turi turėti tvarkingas nešiojamasias radijo stotis. Stotyse esančios radijo ryšio priemonės ir garsinio stoties ryšio įrenginiai turi būti naudojami manevrams organizuoti ir saugiam traukinių eismui užtikrinti.

Radio ir garsiniu stoties ryšiais perduodami nurodymai ir įsakymai turi būti trumpi ir aiškūs; juos davęs asmuo privalo įsitikinti (išklauses trumpai pakartotą nurodymą, gavęs atitinkamą garsinį lokomotyvo atsakomąjį signalą ir kt.), kad manevrinio lokomotyvo mašinistas ir kiti darbuotojai jį suprato gerai.

Tipiniams, dažnai vartojamiems manevrų organizavimo nurodymams ir pranešimams radijo ir garsiniu stoties ryšiais perduoti gali būti nustatytas reglamentas.

Radio ir garsinio stoties ryšių prietaisų paskirtis, naudojimosi jais kiekviename manevrų rajone tvarka ir pareigos darbuotojų, kuriems suteikiama teisė jais naudotis, nurodoma *Stoties knygoje*.

Radio ir garsinio stoties ryšių naudojimo tvarka nurodoma vietinėse instrukcijose.

14.1.5. Stoties budėtojas privalo rengti manevrų maršrutus, vadovaudamasis manevrų planu.

Manevriniam sąstatui, nekeičiančiam važiavimo krypties, paprastai rengiamas visas maršrutas. Kai viso maršruto parengti neįmanoma, stoties budėtojas turi įspėti mašinistą (manevrų vadovą), į kokį kelią važiuoti arba iki kokio šviesoforo maršrutas parengtas.

Parengtu maršrutu važiuoti esant manevrų šviesoforo draudžiamajam signalui arba pro šviesoforą, kurio žiburiai užgesę (kai signalizacijos įrenginiai arba bėgių grandinės sugedusios), leidžiama stoties (posto) budėtojo nurodymu, perduodamu lokomotyvo mašinistui radijo, garsiniu stoties ryšiu arba per manevrų vadovą.

14.1.6. Sąstatų pervarymo iš vieno kelyno į kitą jungiamaisiais arba skirstymo keliais ir saugaus eismo užtikrinimo tvarka nurodoma *Stoties knygoje*. Ypač atsargiai reikia stumti vagonus.

Kai kuriais atvejais, atsižvelgiant į vietos sąlygas (nuoseklų kelynų išdėstymą, galimybę manevrinį lokomotyvą nuo vagonų atkabinti iš kabinos ir kt.), traukinių sąstatai iš vieno kelyno į kitą gali būti nuvaromi nelydimi derintojų.

14.1.7. Reikalingas apsauginių vagonų normas traukiniuose ir vagonų grupėse, su kuriomis manevruojama, nurodo važtos dokumentų specialūs spaudai, kurių skaitmenys nusako būtiną mažiausią apsauginių vagonų skaičių, pvz., 3-0-3-1:

- pirmasis skaitmuo - apsauginių vagonų skaičius nuo priekinio lokomotyvo;
- antrasis skaitmuo - nuo traukinio stumtuvo;
- trečiasis skaitmuo - nuo prikabinėtų prie prekinio traukinio vagonų, kuriuose yra žmonių;
- ketvirtasis skaitmuo - nuo kietuoju kuru kūrenamo garvežio (Lietuvos geležinkeliuose garvežiai nenaudojami) manevrų metu;

- "0" (nulis) rodo, kad apsauginių vagonų nereikia. Vagonus, kuriuose yra žmonių, iš jų vagonus su krovinių lydinčiais palydovais, specialiai paskirtais darbuotojais kroviniams lydėti, sargybos ar apsaugos darbuotojais, taip pat vagonus su gyvūnais leidžiama statyti traukinyje tiek prieš, tiek už vagonų su 1-osios pavojingumo klasės krovinių (sprogiosios medžiagos), tačiau juos visada būtina statyti prieš vagonus,

pakrautus krovinių, ant kurių važtos dokumentų uždėti spaudai "Nuodinga" ir "Saugotinas vagonas".

14.1.8. Vagonų ir lokomotyvų depų remonto keliais turi būti manevruojama stebint atsakingam atitinkamos srities.

14.1.9. **Draudžiama** manevruoti postūmiais, jeigu keliuose, kuriais turi būti manevruojama, stovi vagonai, į kuriuos pakraunami ir iš kurių iškraunami kroviniai arba atliekama vagonų techninė apžiūra.

Esant nepalankioms oro sąlygoms (stipriam vėjui, rūkui, pūgai, kai oro temperatūra žemesnė kaip - 10°C), taip pat, kai keliai neapšviesti, turi būti manevruojama ypač atidžiai ir atsargiai, prireikus - mažesniu greičiu.

14.1.10. Ūkinių traukinių ir kelio mašinų darbams stoties keliuose vadovauja atsakingas atitinkamos srities (kelio, signalizacijos ir ryšių bei kt.) darbuotojas.

Nurodytieji traukiniai arba mašinos iš vieno stoties kelio arba rajono į kitą stoties kelią arba rajoną gali būti nuvaromi tik vadovaujančio manevrams asmens arba stoties budėtojo nurodymu.

Ypatingais atvejais vadovauti tokių traukinių ir kelio mašinų eismui stotyje gali stoties viršininko paskirti atitinkami stoties darbuotojai.

14.1.11. Išformuojamų sąstatų stabdžių žarnas visose skirstymo, prekių ir ruožų stotyse atjungia techninės priežiūros punktų darbuotojai, laikydamiesi *Stoties veiklos nuostatuose* nustatytos tvarkos ir techninės priežiūros punktų darbų technologijos.

Traukinių formavimo stotyse stabdžių vamzdyno žarnas sujungia techninės vagonų priežiūros punktų arba kiti darbuotojai, paskirti atsižvelgiant į vietos sąlygas, darbų technologiją ir *Stoties knygoje* nurodytą tvarką.

Manevrų metu stabdžių vamzdyno žarnas atjungia ir sujungia derintojai arba konduktoriai.

Atkabinamo nuo sąstato traukinio lokomotyvo arba prie jo prikabinamo stabdžių vamzdyno žarnas atjungia arba sujungia lokomotyvo brigada.

14.1.12. Rankomis perstumti kai kuriuos vagonus į kitą vietą leidžiama tik ypatingais atvejais ir lygiais (be nuokalnių ir įkalnių) keliais.

Pagrindiniais, atvykimo ir išvykimo bei skirstymo keliais stumti vagonus rankomis **draudžiama**.

Stumdant vagonus rankomis, **draudžiama**:

- stumti vagonus (juos būtina sukabinus) didesniu kaip 3 km/h greičiu;
- nustumti juos už riboženklį link pagrindinių bei atvykimo ir išvykimo kelių;
- pradėti stumti neturint ratstabdžių;
- stabdyti vagoną, padedant po jo ratais bėgius, akmenis, laužtuvus ir kitus daiktus.

Draudžiama rankomis stumti vagonus, kuriuose yra žmonių arba pavojingųjų krovinių.

14.1.13. Vagonų pervarymo į kitą vietą, naudojant suktuvus, gerves ir kitus mechaninius prietaisus, tvarka nustatoma, atsižvelgiant į vietos sąlygas, specialiose geležinkelio valdytojo patvirtintose instrukcijose.

14.1.14. Vagonai su specialiaisiais kroviniais ir specialieji riedmenys pastatomi į traukinius laikantis šių Taisyklių 3-jame priede nustatytos tvarkos.

14.2. Vadovavimas manevrams

14.2.1. Manevrinio lokomotyvo mašinistui turi vadovauti tik vienas darbuotojas - manevrų vadovas (derintojas arba konduktorius), kuris yra atsakingas už taisyklingą manevravimą.

Manevrinių lokomotyvų važinėjimą skirstomojo kalnelio rajone gali tvarkyti kalnelio budėtojas.

Tarpinėje stotyje manevrams vadovauja konduktorius (derintojas).

Jeigu nėra konduktoriaus (derintojo), manevrams vadovauja darbuotojas, turintis teisę tvarkyti manevrus šiame rajone arba jo nurodymu - iešmininkas (signalininkas). Manevrų vadovais šiais atvejais, *Stoties knygoje* nustatyta tvarka, gali būti stočių viršininkai, jų pavaduotojai ir kiti darbuotojai.

14.2.2. Geležinkelio valdytojo leidimu, atsižvelgiant į vietos sąlygas ir lokomotyvo seriją, manevrinį lokomotyvą gali valdyti vienas lokomotyvo mašinistas.

14.2.3. Manevrų užduotis derintojui arba konduktoriui skiria manevrams vadovaujantis asmuo.

Manevrų užduotis turi būti aiški ir tiksli, su ja manevrų vadovas turi supažindinti kiekvieną su manevrais susijusį darbuotoją.

Jeigu manevrų metu prireikia keisti manevrų planą, apie tai turi būti iš anksto pranešama manevruose dalyvaujantiems darbuotojams.

14.2.4. Manevriniu lokomotyvu (su prikabintais vagonais ar be jų) iš vieno manevrų rajono į kitą galima važiuoti tik stoties (kalnelio) budėtojo arba manevrų tvarkdario leidimu. Lokomotyvo pervarymas turi būti suderintas su iešmininku (kelyno budėtoju), į kurio rajoną numatoma važiuoti, arba šiame rajone dirbančiu derintoju.

14.3. Manevruose dalyvaujančių darbuotojų pareigos

14.3.1. Traukinių derintojas privalo:

- formuoti traukinius tiksliai laikydamasis TNN, kitų taisyklių reikalavimų ir geležinkelio valdytojo nurodymų;

- tinkamai išdėstyti visus manevruose dalyvaujančius darbuotojus, rūpintis jų veiksmų darnumu ir supažindinti su manevrų planu ir būdais;

- tiksliai ir laiku vykdyti manevravimo užduotis;

- organizuoti maneuvrus taip, kad būtų sudarytos saugios eismo ir manevruose dalyvaujančių darbuotojų darbo sąlygos bei pasirūpinta riedmenų ir krovinių sveikumu; atsargiai manevruojama su vagonais, kuriuose yra žmonių, 1-osios pavojingumo klasės (sprogiosios medžiagos) arba negabaritinių krovinių (žr. TNN 17.3.16 p.).

Pradėdamas budėti, derintojas (konduktorius) turi išsiaiškinti, kiek ir kokių riedmenų stovi jam priklausančio rajono keliuose, ar šie riedmenys įtvirtinti, ar yra visi ratstabdžiai, skirti rajonui. Apie patikrinimo rezultatus pranešti stoties budėtojų.

14.3.2. Prieš manevrų pradžią manevrų vadovas privalo:

a) patikrinti, ar visi darbuotojai, kurie dalyvaus manevruose, taip pat ir lokomotyvo brigada, pasirengę dirbti (yra darbo vietoje);

b) supažindinti mašinistą ir stoties darbuotojus, dalyvaujančius manevruose, su manevrų planu ir jo vykdymo tvarka;

c) patikrinti, ar nėra kliūčių manevruoti su vagonais (padėtų po ratais ratstabdžių ir pan.).

14.3.3. Nurodymą iešmininkui arba centralizacijos posto operatoriui parengti manevrų maršrutą vienu ar kitu keliu manevrų vadovas gali perduoti asmeniškai, radijo ar garsiniu stoties ryšiu, lokomotyvo bei rankiniu švilpuku ir kitomis stotyje esančiomis priemonėmis *Stoties knygoje* nurodyta tvarka.

14.3.4. Manevrų metu jų vadovas privalo:

a) aiškiai ir laiku duoti signalus ir nurodymus, susijusius su manevravimu;

b) stebėti, kad laiku būtų perjungiami iešmai, per kuriuos manevruojama, kad centralizacijos postų operatoriai, iešmininkai ir lokomotyvų mašinistai laiku ir taisyklingai duotų reikiamus signalus;

c) būti tokioje vietoje, iš kurios geriausiai matomi signalai, manevrinis sąstatas ir jo maršrutas; sutrikus radijo ryšiui su lokomotyvo mašinistu arba nesant ryšio, būti tokioje vietoje, iš kurios mašinistui arba jo padėjėjui geriausiai matomi jo duodami signalai;

d) stumiant manevrinį sąstatą, paprastai stovėti ant pirmojo eismo kryptimi vagono specialios kopynės (pirmojo vagono stabdžių aikštelėje, angainėje (tambūre), jeigu tai neįmanoma - eiti tarpukele arba šalikele stumiamų vagonų priekyje ir stebėti manevrų šviesoforų signalus, maršrute esančių iešmų padėtį, ar nėra kelyje kliūčių, žmonių ir kt.; prireikus imtis priemonių manevriniam sąstatui sustabdyti. Jeigu nėra radijo ryšio, būtinais atvejais kviesti signalams perduoti centralizacijos postų operatorius, iešmininkus ar kitus stočių darbuotojus;

e) dažniau duoti signalus ir nurodymus radijo arba garsiniu stoties ryšiu, kai kreivėse manevruojama su dideliais sąstatais ar yra blogas matomumas (rūkas, pūga, sniegas ir kt.);

f) neleisti riedmenimis važiuoti per atlenktą iešmą, kol jis nebus patikrintas ir suremontuotas;

g) prieš privažiudamas prie sąstato, patikrinti, ar nėra atitvaros signalinių ženklų;

h) nepalikti ratstabdžiais neįtvirtintų vagonų arba įtvirtintų nesilaikant *Stoties knygoje* nurodytų normų, nesvarbu kiek laiko šie vagonai stovėtų;

i) neleisti manevruoti su sąstatais (lokomotyvu ar vagonais priekyje), nepatikrinęs, ar visi vagonai tarp savęs sukabinti ir prikabinėti prie lokomotyvo;

j) manevruodamas postūmiais, laiku imtis priemonių, kad vagonų atkabos neriedėtų priešinga kryptimi arba neišriedėtų už riboženklio kitame kelio gale;

k) atkabines nuo sąstato atkabą, grąžinti autosankabos atkabinamąją svirtį į nuolatinę padėtį, jeigu manevruojant postūmiais ar stumiant sąstatą į kalnelį svirtis (atsižvelgiant į darbo sąlygas) buvo pasukta į padėtį "taukšas";

l) neleisti manevriniu lokomotyvu (su vagonais ar be jų), įvažiavusiu į kelią, užimtą vagonais, atkabinti, prikabinėti kitus vagonus arba suspausti autosankabas, nepatikrinęs, ar pakankamai įtvirtinti vagonai, stovintys lokomotyvui priešingame kelio gale;

m) jeigu prie viename ar kitame kelyje stovinčios vagonų grupės, įtvirtintos pagal nustatytas normas, papildomai prikabinami kiti vagonai, patikrinti, ar po padidėjusios grupės ratais padėtų ratstabdžių skaičius atitinka įtvirtinimo normas;

n) prieš pradėdamas manevruoti krovimo baruose, patikrinti, ar nėra manevrams kliūčių;

o) manevruoti su vagonais, kurie dar nebaigti pakrauti ar iškrauti, tiktai suderinęs su darbuotoju, kuris vadovauja krovimo darbams.

14.3.5. Manevrų vadovas turi taip organizuoti darbą, kad riedmenys neišvažiuotų už riboženklių (izoliuotųjų sandūrų arba šviesoforų) kitame kelio gale.

Manevrų vadovo ir darbuotojų, kurie dirba kitame kelyno (kelių) gale, veiksmų derinimo tvarka eismo saugumui užtikrinti nurodoma *Stoties knygoje*.

14.3.6. Jeigu būtina manevruoti su vagonais, kuriuose yra žmonių, 1-osios pavojingumo klasės krovinių (sprogiosios medžiagos), taip pat kitų pavojingumo klasių krovinių, ant kurių važtos dokumentų uždėti spaudai "Nuo kalnelio nepaleisti" ir "Atsargiai leisti nuo kalnelio", stoties budėtojas, manevrų tvarkdarys arba kalnelio budėtojas privalo apie tai pranešti derintojui, o šis - manevrinio lokomotyvo mašinistui.

14.3.7. Kai manevruojama remonto brigadų (kelių, signalizacijos įrenginių) darbo vietose, kertant pervažas, greta keleivių peronų, taip pat prekių ir kuro sandėlių, prekių barų, vagonų ir lokomotyvų depų keliais, įmonių, dirbtuvių ir kt. teritorijose, derintojų ir lokomotyvų brigados turi būti itin dėmesingos, sąstatui artinantis prie esančių šalia kelio arba peronuose žmonių, laiku duoti garso signalus, taip pat perspėti, kad važiuoja manevrinis sąstatas, darbuotojus, kurie pakrauna ar iškrauna vagonus, remontuoja kelius, vagonus bei atlieka kitus darbus.

Draudžiama darbuotojams stovėti ant vagono specialaus laiptelio, kai sąstatas važiuoja pro aukštą platformą.

14.3.8. Kai manevruojama stumiant vagonus, signalą, leidžiantį važiuoti per iešmus, manevrų vadovas turi duoti tik tuomet, kai gauna iešmininko signalą (pranešimą), kad iešmai manevrams parengti arba įjungtas manevrų šviesoforo leidžiamasis signalas.

14.3.9. Lokomotyvo brigada per manevrus privalo:

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

Manevruojančio lokomotyvo mašinistui draudžiama pradėti važiuoti tol, kol pats negavo manevrų vadovo nurodymo radijo arba garsiniu stoties ryšiais bei rankiniais signalizavimo prietaisais.

Manevrinį lokomotyvą valdo mašinistas arba mašinisto leidimu - jo prižiūrimas padėjėjas ar pakaitininkas (dubleris).

14.3.10. Stočių keliais važiuojančio vieninio lokomotyvo mašinistas vadovaujasi stočių budėtojų, centralizacijos postų operatorių, iešmininkų signalais ar pranešimais, perduodamais tiesiogiai lokomotyvo mašinistui, arba manevrų šviesoforų signalais.

14.3.11. Mašinistas lokomotyvo švilpuku arba radijo ryšiu trumpai pakartodamas nurodymus turi patvirtinti, kad suprato gautą signalą ar radijo bei garsiniu stoties ryšiais perduotą pranešimą.

Jeigu mašinistas nėra tikras, kad gerai suprato signalą ar nurodymus, arba jeigu nežino manevrų plano, jis privalo sustoti ir išsiaiškinti padėtį.

14.3.12. **Draudžiama** duoti signalus ir nurodymus vieninio lokomotyvo ar manevrinio sąstato mašinistui įvažiuoti į kelią, iš kurio išvyksta keleivinis traukinys, ir važiuoti paskui jį, kol kelias nebus visiškai laisvas. Lokomotyvo, stovinčio keleivinio traukinio užimtame kelyje, mašinistui draudžiama važiuoti paskui išvykstantį keleivinį traukinį, kol nebus gautas pranešimas, kad kelias visiškai laisvas.

14.3.13. **Iešmininkai, centralizacijos postų operatoriai manevrų metu privalo:**

- a) laiku perjungti iešmus į reikiamą padėtį manevrų vadovo nurodytu maršrutu;
- b) perjungę necentralizuotą iešmą, **uždėti kengę ant smailės** (išskyrus atvejus, nurodytus šių Taisyklių 14.1.3 p.) ir patikrinti, ar ji priglundusi prie rėminio bėgio;
- c) prieš duodami signalą ar perduodami nurodymą važiuoti su manevrinio sąstato, patikrinti manevrų maršrute esančių iešmų padėtį;
- d) tiksliai ir laiku perduoti mašinistui ir derintojui signalus ir nurodymus;
- e) atidžiai stebėti manevruojantį sąstatą, perduodamus signalus ir nurodymus, laiku juos vykdyti.

14.4. Vagonų įtvirtinimas

14.4.1. Stoties keliuose stovintys vagonai turi būti įtvirtinti laikantis šių Taisyklių 2-jame priede nurodytų riedmenų įtvirtinimo taisyklių ir normų.

Atsižvelgiant į vietos sąlygas, vagonų ir sąstatų įtvirtinimo tvarka nurodoma *Stoties knygoje*. Čia nurodoma, kaip sąstatai ir vagonai turi būti įtvirtinami kiekviename kelyje, kas turi tai daryti, kas turi paimti iš po vagonų ratų ratstabdžius, atleisti rankinius stabdžius, kam reikia pranešti apie tai, kad šie darbai atlikti, ir kt.

14.4.2. Traukinių sąstatai, vagonų grupės ar pavieniai vagonai, paliekami stoties keliuose, visais atvejais turi būti įtvirtinti ratstabdžiais iki lokomotyvo atkabinimo.

Keičiant keleivinio traukinio lokomotyvą ne didesnio kaip 2,5 % nuolydžio kelyje, sąstatą ne ilgiau kaip 15 min leidžiama įtvirtinti įjungus traukinio automatinis stabdžius. Jeigu per tiek laiko lokomotyvo pakeisti neįmanoma, sąstatą reikia įtvirtinti ratstabdžiais laikantis nustatytų normų.

14.4.3. Atvykusių į stotį traukinių mašinistams **draudžiama** atkabinti lokomotyvą, kol negautas pranešimas, kad sąstatas įtvirtintas. *Stoties knygoje* nurodoma, kaip toks pranešimas perduodamas lokomotyvo mašinistui.

Prieš atkabindamas lokomotyvą, mašinistas visais atvejais turi įjungti sąstato automatinis stabdžius.

14.4.4. Vagonai, atvaryti į stotį ilgam stovėjimui (atsarginiai, siunčiami į remonto punktus ir kt.), turi būti paliekami ne didesnio kaip 2,5 % nuolydžio ir iešmais atitvertuose nuo traukinių maršrutų keliuose. Tokie vagonai įtvirtinami, užridentant jų ratus ant ratstabdžių. Vagonų įtvirtinimą turi patikrinti stoties viršininkas, jo pavaduotojas arba stoties budėtojas.

14.4.5. Tarpinėse stotyse laikinai paliekami be lokomotyvo sąstatai turi būti įtvirtinami laikantis *Stoties knygoje* numatytų įtvirtinimo atitinkamame kelyje normų, užridentant vagonų ratus ant ratstabdžių.

Sąstatų įtvirtinimą turi patikrinti stoties viršininkas arba jo pavaduotojas, kurie traukinių eismo tvarkdario nurodymu iš anksto išskviečiami į stotį, ir pranešti traukinių eismo tvarkdariui įtvirtinimo rezultatus. Jeigu minėtų darbuotojų išskviesti neįmanoma, riedmenų įtvirtinimą patikrina stoties budėtojai ir apie patikrinimo rezultatus praneša traukinių eismo tvarkdariui.

14.4.6. **Draudžiama** palikti traukinių sąstatus be lokomotyvų stotyse arba tam tikruose stočių keliuose, kurių nuolydis didesnis kaip 2,5 ‰.

Tokių stočių ir stočių kelių sąrašą įsakymu paskelbia geležinkelio valdytojas.

14.4.7. Manevruojant keliais su nuolydžiais, visais atvejais turi būti imamasi saugumo priemonių (pastatyti lokomotyvą iš nuolydžio pusės, perjungti iešmus į kitą kelią, padėti ratstabdžių po atskiromis vagonų atkabomis ir kt.), kad būtų išvengta atkabintų vagonų susidūrimo su manevrinio sąstatu arba vagonų išriedėjimo į traukinių maršrutus ar kitus manevrų rajonus (žr. TNN 17.3.9 p.).

Su nuolydžiais rajonai ir keliai, kuriais manevruojant yra vagonų išriedėjimo iš manevrų maršruto pavojus, ir priemonės, užtikrinančios saugų eismą, nurodomi *Stoties knygoje*.

14.4.8. Tais atvejais, kai tarpinėse stotyse be lokomotyvo paliktas traukinio sąstatas perskiriamas ir padaromas tarpas pėstiesiems pereiti, kiekviena perskirta sąstato dalis turi būti įtvirtinama ratstabdžiais, laikantis to kelio atkarpos, kurioje stovės atkabinta sąstato dalis, profiliui taikomų normų.

14.4.9. Geležinkelių riedmenims įvažiuavus į privažiuojamąjį kelią ar išvažiuavus iš jo, stoties budėtojas, konduktorius (derintojas), iešmininkas apsauginių aklakelių iešmus, verstukus arba apsauginius iešmus turi tuoj pat perjungti į nuolatinę padėtį, neleidžiančią sąstatams išriedėti į geležinkelio stotį ar tarpstotį.

14.4.10. Gavę pranešimą, jog laukiama stipraus vėjo, arba kilus vėjui, nors pranešimo nebuvo gauta, stoties darbuotojai turi patikrinti, ar patikimai įtvirtinti jų posto ribose stovintys riedmenys, ir, kad jie nepradėtų savaime riedėti, papildomai įtvirtinti juos ratstabdžiais, kaip nurodyta šių Taisyklių 2 priedo 8 punkte.

14.4.11. Kilus riedmenų išriedėjimo į tarpstotį pavojui, stoties darbuotojai turi tuoj pat imtis visų priemonių riedmenims sulaikyti. Riedmenims išriedėjus į tarpstotį, stoties budėtojas privalo nedelsdamas visomis turimomis ryšių priemonėmis pranešti apie tai tarpstotyje esančių traukinių mašinistams, traukinių eismo tvarkdariui, kelio postų ir gretimos stoties budėtojams, pervažininkams bei kitiems darbuotojams, kad būtų sustabdyti priešiniai traukiniai ir imtasi priemonių išriedėjusiems riedmenims sulaikyti.

14.4.12. Įtvirtindami riedmenis stoties keliuose, darbuotojai turi laikytis šių taisyklių:

a) įtvirtinant traukinių sąstatus;

1) pagrindiniuose, atvykimo ir išvykimo keliuose įtvirtinimui vadovauja ir jį tikrina stoties budėtojas, o kai kuriuose manevrų rajonuose – manevrų tvarkdarys;

2) stoties budėtojas turi teisę leisti atkabinti lokomotyvą tik tada, kai pats patikrino arba gavo darbuotojo pranešimą, kad sąstatas įtvirtintas;

3) traukinio lokomotyvo mašinistui draudžiama atkabinti lokomotyvą be stoties budėtojo leidimo, duoto tiesiogiai, radijo arba garsiniu stoties ryšiu ar perduotu per stoties darbuotoją, įtvirtinantį sąstatą;

4) išimti ratstabdžius iš po sąstato vagonų ratų galima tik leidus stoties budėtojui, kuris nurodymą perduoda tiesiogiai, radijo arba garsiniu stoties ryšiu ar per kitą stoties darbuotoją;

5) stoties budėtojas leidžia išimti ratstabdžius tik tuomet, kai mašinistas radijo ryšiu arba per stoties darbuotoją pranešė, kad lokomotyvas prikabinas prie sąstato;

b) manevruojant:

1) už manevrinio sąstato įtvirtinimą atsako manevrų vadovas, kuris, prieš prašydamas leidimo išvažiuoti iš kelio (iš rajono, kuriame buvo manevruojama), turi pranešti stoties budėtojui arba manevrų tvarkdariui, kad sąstatas įtvirtintas.

Išsami riedmenų įtvirtinimo tvarka ir konkrečios pareigos darbuotojų, kurie turi įtvirtinti sąstatą ir pranešti apie atliktą darbą, nurodoma *Stoties knygoje*.

14.5. Manevravimo greitis

14.5.1. Manevruoti leidžiama greičiu, nedidesniu kaip:

a) 60 km/h - važiuojant laisvu keliu vieniniam lokomotyvui arba traukiant vagonus, kurių automatiniai stabdžiai įjungti ir nustatyta tvarka patikrinti;

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

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

d) 15 km/h - važiuojant su vagonais, kuriuose yra žmonių, apačios ir šono 4-ojo, 5-ojo ir 6-ojo laipsnio negabaritiškumo krovinių;

e) 5 km/h - manevruojant postūmiais;

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

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

Su manevriniais sąstatais ir vieniniais lokomotyvais važiuoti 60 km/h, 40 km/h ir 25 km/h greičiu leidžiama tik tais atvejais, kai mašinistui pranešta, jog kelias laisvas. Jeigu mašinistas tokio pranešimo nėra gavęs, jis turi važiuoti itin atidžiai ir tokiu greičiu, kad spėtų sustabdyti sąstatą prieš kliūtį.

14.6. Manevravimas per skirstomuosius kalnelius ir skirstymo keliais

14.6.1. Stotyse, kuriose yra skirstomieji kalneliai, manevravimo tvarka nustatoma vietinėse skirstomųjų kalnelių darbo organizavimo instrukcijose, o automatinė sąstatų išformavimo sistemų naudojimo tvarka (automatinė kalnelio centralizacija (AKC), automatinis sąstatų išformavimas ir kt.) - vietinėse skirstomųjų kalnelių signalizacijos įrenginių naudojimo instrukcijose.

Skirstomųjų kalnelių darbo organizavimo instrukcijose turi būti numatyti būdai, kaip išvengti vagonų išriedėjimo iš kaupiamųjų kelių į priešingoje skirstomojo kalnelio pusėje esantį iešmyną (pvz., iš kiekvieno kelio atitverti iešmyną ratstabdžiais, stabdyti atkabas kelyno gilumoje, gerai suderinti skirstomojo kalnelio ir kaupiamojo kelyno darbuotojų veiksmus ir kt.).

14.6.2. Prieš pradėdamas skirstyti vagonus per skirstomąjį kalnelį, kalnelio budėtojas privalo:

a) patikrinti, kiek nuo kalnelio pusės yra laisvos vietos kiekviename kelyje, ar visi riedmenys juose įtilpę;

b) susipažinti su vagonų išskirstymo planu, atkabų išdėstymu sąstato, sužinoti, kiek yra vagonų kiekvienoje atkaboje, atkabų važiavimo ypatybes, kiek vagonų, kuriuos nuo kalnelio reikia leisti ypač atsargiai, kiek ilgųjų vagonų (atstumas tarp vidinių aširačių (ašių) centrų didesnis kaip 11,3 m) ir kitus būtinus duomenis;

c) šioje stotyje nustatyta tvarka supažindinti visus darbuotojus, dalyvaujančius vagonų skirstyme (postų budėtojai, derintojai, ratstabdininkai ir kt.), su numatomo išformuoti sąstato ypatumais;

d) įjungti automatinės sąstatų išformavimo sistemos įrenginius.

14.6.3. Kalnelio budėtojas, postų budėtojai, derintojai, ratstabdininkai turi reguliuoti stumiamo į kalnelį sąstato greitį ir vagonų stabdymo jėgą, atsižvelgdami į kaupiamųjų kelių užimtumą, atkabų važiavimo per iešmyną ir užkalnio keliais sąlygas, atkabų dydį, atkabų važiavimo kaupiamojo kelyno keliais kaitą pagal paskirtį ir kt.

Skirstydami sąstatą, kalnelio ir postų budėtojai turi stebėti, kaip rieda atkabos, ar jos važiuoja į reikiamus kaupiamojo kelyno kelius, kontroliuoti automatinės vagonų skirstymo sistemos įrenginių veikimą ir, atsižvelgdami į aplinkybes, prireikus koreguoti vagonų skirstymo darbus.

14.6.4. Jeigu kaupiamuosiuose keliuose yra vagonų su 1-osios pavojingumo klasės krovniais (sprogiosios medžiagos) ir cisterninių vagonų su suskystintosiomis dujomis, manevrų tvarkdariai ir kalnelio budėtojai turi tvarkyti tiksliai kelių, kuriuose jie stovi, apskaitą.

Pastatyti kaupiamajame kelyne vagonai su 1 - osios pavojingumo klasės krovniais (sprogiosios medžiagos), ant kurių važtos dokumentų yra spaudas "Nuo kalnelio nepaleisti", cisterniniai vagonai su suskystintomis dujomis ir tušti, kuriuose jos buvo vežtos, turi būti tuoj pat atitverti ratstabdžiais nuo kalnelio, puskalnio ar skirstymo kelio pusės. Atitverinama dviem ratstabdžiais, dedamais ant abiejų bėgių per 25 m vienas nuo kito išlaikant ne mažesnę kaip 50 m atstumą nuo atitveriamų vagonų iki arčiau skirstymo įrenginio esančio ratstabdžio.

Nukreipiamos į šiuos kelius kitos atkabos turi būti sustabdomos prieš apsauginius ratstabdžius, kol bus sukaupta ne mažesnė kaip 10 vagonų grupė. Įprasta vagonų skirstymo tvarka į šiuos kelius gali būti atnaujinta tik po to, kai atitverti vagonai bus sukabinti su šia vagonų grupe. Jeigu atstumas nuo vagonų, kuriuos būtina atitverti, iki kelyno stabdymo pozicijos iš skirstomojo kalnelio arba skirstymo kelio pusės mažesnis kaip 50 m, tai kitos atkabos į šiuos kelius turi būti nustumiamos.

Skirstydami vagonus, kalnelio bei posto budėtojai arba derintojas garsiniu stoties arba kitu ryšiu turi nuolat informuoti postų operatorius, ratstabdininkus, iešmininkus apie atkabas, reikalingas ypatingo atsargumo (vagonai su 1-osios pavojingumo klasės krovniais (sprogiosios medžiagos), gyvūnais, palydovų lydimais krovniais ir kt.). Leisdami tokias atkabas nuo kalnelio arba bet kokias atkabas į kelią, kuriame stovi vagonai, pakrauti krovinių, reikalingų ypatingo atsargumo, minėtieji darbuotojai, turi būti itin atidūs, užtikrinti skirstymo darbų saugumą ir riedmenų išsaugojimą. Užstūmimo greitį ir vagonų stabdiklių stabdymo jėgą reikia reguliuoti taip, kad tarp atkabų būtų išlaikyti atitinkami atstumai (tarpai) ir leistini atkabų susidūrimo su kitais vagonais greičiai.

Vietinėse instrukcijose turi būti nurodyta, kaip darbuotojams pranešama apie išformuojamame traukinio sąstato ir kaupiamojo kelyno keliuose esančius vagonus su reikalingais ypatingo atsargumo krovniais, išvardytais *Krovinių vežimo taisyklėse* ir *Pavojingųjų krovinių vežimo taisyklėse*.

14.6.5. **Draudžiama** manevruoti postūmiais ir nuo skirstomojo kalnelio paleisti vagonus su žmonėmis, pavojingaisiais bei negabaritiniais krovniais ir visais atvejais - vežti per kalnelius 12 ar daugiau ašių transporterinius vagonus (žr. TNN 17.3.10 ir 17.3.11 p.).

Vagonų skirstymo per skirstomuosius kalnelius, esant skirtingiems kalnelio šviesoforų signalams, greitį, taip pat sąlygas, užtikrinančias riedmenų išsaugojimą, nustato geležinkelio valdytojas, atsižvelgdamas į kalnelių techninę įrangą ir vietos sąlygas. Atkabų susidūrimo greitis kaupiamajame kelyne turi būti ne didesnis kaip 5 km/h. Jeigu ant vagono važtos dokumentų uždėtas spaudas "Nuo kalnelio nepaleisti" arba

ant vagono ir specialiųjų riedmenų yra užrašas "Nuo kalnelio nepaleisti", tai manevruojant šie vagonai turi būti nustumiami arba lokomotyvu nutempiami į užkalnio kelyną, laikantis apsauginių vagonų normų, staigiai nestumiant ir nestabdant.

Krovinių vežimo taisyklėse pateikiamas sąrašas krovinių, kuriais pakrautų vagonų negalima paleisti nuo kalnelio, manevruoti postūmiais arba būtina laikytis visų atsargumo priemonių, leidžiant juos nuo kalnelio. Stotyse ant tokių krovinių važtos dokumentų dedamas spaudas "Nuo kalnelio nepaleisti" ar "Leisti nuo kalnelio atsargiai".

Leidžiant nuo skirstomojo kalnelio 12 ir 5 refrižeratorinių vagonų sekcijas, taip pat vagonus su autonominėmis šaldymo įranga, turi būti išvengta jų susidūrimo su vagonais, stovinčiais kaupiamąjo kelyno keliuose bei iš paskos į tuos pačius kelius leidžiamomis atkabomis. Šie vagonai turi būti leidžiami nuo kalnelio šviečiant geltonam kalnelio šviesoforo žiburiui.

14.6.6. Prieš paleidžiant nuo kalnelio vagonus su palydovais (komandomis), lydinčiais krovinių arba gyvūnus, taip pat prieš pradėdant su tokiais vagonais manevruoti postūmiais, derintojai apie numatomus manevrus turi pranešti šių vagonų palydovams (komandai).

14.6.7. Leidžiant vagonus nuo kalnelio, kiekvienas ratstabininkas turi stebėti, kiek vagonų yra viename ar kitame kelyje, iš anksto pranešti vyresniajam ratstabininkui, kalnelio budėtojui arba derintojui, kada bus visas kelias užimtas.

Kad užtikrintų saugų ir ritmingą darbą bei išvengtų avarių, ratstabininkai privalo:

- a) prieš pradėdami skirstyti sąstatą, būti prie jų žinioje esančių kelių;
- b) atidžiai sekti kalnelio budėtojo pranešimus ir komandas bei derintojo arba lokomotyvo mašinisto signalus;
- c) apdairiai stabdyti vagonus, kad būtų kuo geriau išnaudotas kelių talpumas ir užtikrintas saugus leidžiamų nuo kalnelio atkabų susidūrimas su stovinčiais kaupiamąjo kelyno keliuose vagonais.

Leidžiant nuo kalnelio dideles vagonų atkabas, papildomus ratstabdžius po asiručiais dėti ratstabdžių dėjikliu arba specialia šake;

d) įvažiuojant į kelią lokomotyvui, turinčiam sustumti vagonus, derintojo arba kalnelio budėtojo nurodymu išimti iš po vagonų ratų ratstabdžius;

e) padėti ratstabininkams, stabdantiems vagonus gretimuose keliuose, kai nuo kalnelio į tų ratstabininkų darbo rajoną intensyviai leidžiama daug atkabų.

14.6.8. Stabdant vagonus stoties keliuose **draudžiama** dėti ratstabdžius:

- a) tuoj pat prieš bėgių sandūrą (1 m ir arčiau) ir ant jos (jeigu bėgiai nesuvirinti);
- b) prieš iešmo kryžmę;
- c) ant rėminio iešmo bėgio, prie kurio priglundusi smailė;
- d) ant išorinio kreivės bėgio.

14.6.9. **Draudžiama** naudotis netvarkingais ratstabdžiais (įtrūkusi galvutė, perkrypęs ir išlinkęs padas ir kt.).

Ratstabdžiai turi būti nudažyti spalva, kuri geriau matoma, turėti nustatytą žymą ir laikomi ant specialių pakylų arba stelažų, esančių tarpukelėse.

14.6.10. **Draudžiama** atstumti ir sujungti vagonus kaupiamajame kelyne (nuo kalnelio ar kitos kaupiamąjo kelyno pusės), prieš tai kalnelio budėtojui (derintojui) ir kaupiamąjo kelyno kito galo derintojui ar kitam darbuotojui savo veiksmų nesuderinus *Stoties knygoje* nustatyta tvarka.

Prieš sustumiant vagonus derintojas privalo patikrinti, ar nėra ratstabdžių po vagonų ratais, ar automatinės vagonų sankabų atkabinamosios svirties padėtis yra nuolatinė ir nėra kliūčių eisui.

14.6.11. Skirstymo keliuose paprastai manevruojama postūmiais (serijiniais arba pavieniais).

Manevruojant postūmiais tuose rajonuose, kuriuose toks manevravimo būdas yra pagrindinis, *Stoties knygoje* turi būti nurodyta: atkabų stabdymo ir techninių priemonių (ryšių, ratstabdžių dėjiklių, ratstabdžių mestuvų ir kt.) naudojimo tvarka ir saugos priemonės.

14.6.12. Derintojas turi reguliuoti sąstato įbėgį, atsižvelgdamas į atkabos važiavimo savybes ir svorį, kaupiamųjų kelių užimtumą, oro sąlygas ir apskaičiuodamas laiką taip, kad centralizacijos postų operatoriai, iešmininkai ir ratstabininkai suspėtų perjungti iešmus, padėti ratstabdžius, o sąstatas privažiuotų prie kelyje esančių vagonų ne didesniu kaip nustatyta greičiu.

14.6.13. Sutrikus manevravimo darbams (kai iš paskos važiuojanti atkaba paveja priekyje važiuojančią, atkaba sustoja iešmyne ir t.t.), kalnelių operatoriai, iešmininkai, ratstabininkai ir kiti darbuotojai, dalyvaujantys manevruose, turi nedelsdami pranešti apie tai skirstomojo kalnelio budėtojui, derintojui, liepti (duoti signalą) sustoti ir imtis priemonių kitai važiuojančiai atkabai sustabdyti.

14.7. Manevravimas pagrindiniais bei atvykimo ir išvykimo keliais

14.7.1. Manevruoti pagrindiniais keliais arba kirsti juos, taip pat išvažiuoti už paskutinio iešmo kiekvienu atveju galima tik stoties budėtojo leidimu, kai įjungti atitinkamų šviesoforų, atitveriančių įvažiavimą į tuos kelius ir iešmus, per kuriuos manevruojama, draudžiamieji signalai.

Gali būti manevruojama tik tais atvykimo ir išvykimo kelyno keliais (per tuos iešmus), kuriuos stoties budėtojas nurodo derintojui (konduktoriui), duodamas manevrų užduotį.

Išvažiuoti su manevrinio sąstatu į tarpstotį už stoties ribų vienkeliuose tarpstočiuose ir netaisyklinguoju dvikelio tarpstočio keliu galima traukinių eismo tvarkdario leidimu ir gavus gretimos stoties budėtojo sutikimą.

Stoties budėtojas leidžia su manevrinio sąstatu išvažiuoti už stoties ribų taisyklinguoju dvikelio tarpstočio keliu tik gavęs traukinių eismo tvarkdario sutikimą (žr. TNN 17.3.8 p.).

14.7.2. Su manevrinio sąstatu išvažiuoti už stoties ribų į vienkėlį tarpstotį leidžiama:

a) kai įrengta automatinė blokuotė - įteikus manevrinio lokomotyvo mašinistui raktinę krivulę ir įjungus leidžiamąjį atitinkamo išleidžiamąjo šviesoforo signalą. Pakartotinai išvažiuojant į tarpstotį, leidžiamasis išleidžiamąjo šviesoforo signalas nebeįjungiamas, pakanka to, kad mašinistas turi raktinę krivulę.

Automatinės blokuotės ruožų stotyse, kuriose prie išleidžiamąjo šviesoforo stiebo įrengti manevrų šviesoforai, manevruojančiam sąstatui už stoties ribų leidžiama išvažiuoti pagal tokio manevrų šviesoforo leidžiamąjį signalą.

Jeigu raktinės krivulės arba specialaus manevrų šviesoforo nėra, išvažiuoti už stoties ribos manevrinio lokomotyvo mašinistui įteikiamas E-13 formos leidimas;

b) kai įrengta pusiau automatinė blokuotė - įteikus tarpstočio, į kurį išvažiuojama, raktinę krivulę, jeigu jos nėra - E-13 formos leidimą;

c) kai įrengta elektrinė krivulinė sistema - įteikus šio tarpstočio krivulę arba raktinę krivulę;

d) kai traukinių eismas tvarkomas telefonu - įteikus E-13 formos leidimą.

14.7.3. Visais atvejais manevriniam sąstatui, kurio mašinistui išduotas E-13 formos leidimas, leidžiama išvažiuoti už stoties ribų į vienkėlį tarpstotį tik pagal traukinių eismo tvarkdario leidimą, kurį jis vienu metu perduoda abiejų stočių, ribojančių tarpstotį, budėtojams, neuždrausdamas naudoti pagrindines signalizacijos ir ryšių priemones.

Gavę tokį leidimą, stočių budėtojai pasikeičia telefonogramomis:

"Ar galiu manevruoti už stoties ribų?",

"Leidžiu manevruoti už stoties ribų".

Gauta telefonograma yra pagrindas išduoti mašinistui E -13 formos leidimą. Leidimo blanko viršuje užrašoma "manevravimas išvažiuojant už stoties ribų".

Nustatyto turinio telefonogramomis stočių budėtojai pasikeičia jų veiksmus kontroliuojančio tvarkdario ryšiu.

Draudžiama pateikti paklausimą ir duoti leidimą išvažiuoti su manevrinio sąstatu už stoties ribų, jeigu tarpstotis užimtas priešiniu traukiniu.

Jeigu leidimas išvažiuoti už stoties ribų duodamas tuo metu, kai tarpstočiu važiuoja traukinys, išleistas iš stoties, kurioje manevruojama, laikoma, kad tarpstotis užimtas tol, kol iš gretimos stoties bus gautas pranešimas, kad traukinys atvyko ir šiai stotiai bus pranešta, kad manevrai baigti. Pranešama pagal formą:

"Manevravimas išvažiuojant už stoties ribų baigtas."

Visi pokalbiai ir pranešimai apie manevrinio sąstato išvažiavimą už stoties ribų turi būti įrašomi į *Traukinių telefonogramų registracijos žurnalą*.

14.7.4. Jeigu manevrinis sąstatas turi išvažiuoti už stoties ribų dvikelio tarpstočio, kuriame nėra abipusės automatinės blokuotės, netaisyklinguoju keliu, šio tarpstočio kelio blokuotės naudojimas nustatyta tvarka uždraudžiamas. Uždraudus naudoti blokuotę, manevrinio sąstato mašinistui išduodamas E-13 formos leidimas, suteikiantis teisę išvažiuoti už stoties ribų. Tai daroma šių Taisyklių 14.7.3 p. nustatyta tvarka, o leidimo viršuje papildomai užrašoma: "netaisyklinguoju keliu".

14.7.5. Paprastai draudžiama užimti pavieniais ar keliais vagonais atvykimo ir išvykimo kelius. Manevrų metu laikinai užimti atvykimo ir išvykimo kelius riedmenimis galima tik gavus stoties budėtojo leidimą.

Leisti laikinai užimti tarpinių stočių atvykimo ir išvykimo kelius pavieniais vagonais ar kitais riedmenimis stoties budėtojas gali tik gavęs traukinių eismo tvarkdario leidimą.

Draudžiama užimti apsauginius aklakelius keleiviniais bei prekiniais vagonais, kuriuose yra žmonių, ir vagonais su 1-osios pavojaus klasės krovniais.

14.8. Manejavimas stočių rajonuose, kuriuose nėra iešmininkų

14.8.1. Jeigu manevrinio lokomotyvu reikia įvažiuoti į prekių barų, kuro sandėlių, lokomotyvų ir vagonų depų bei kitas teritorijas, stoties budėtojas arba derintojas vagonų nuvarymą arba atvarymą turi suderinti su šio rajono manevrų vadovu.

14.8.2. Prieš įvažiuodamas su manevrinio sąstatu į rajoną, kuriuose nėra iešmininkų, kelius, derintojas privalo ypač atidžiai patikrinti iešmų padėtį ir kelių būklę, įsitikinti, kad važiuoti kliūčių nėra.

Iešmus šiuose rajonuose perjungia derintojas ar kitas *Stoties knygoje* nurodytas darbuotojas.

14.8.3. Manevriniais lokomotyvais arba sąstatais **draudžiama** išvažiuoti iš rajonų, kuriuose nėra iešmininkų, negavus stoties budėtojo leidimo.

Šių lokomotyvų išvažiavimo iš minėtųjų rajonų tvarka nurodoma *Stoties knygoje*.

15. MAŠINISTO ĮSPĖJAMŲJŲ LAPELIŲ IŠDAVIMO TVARKA

15.1. Mašinisto įspėjamieji lapeliai išduodami, kai:

- a) sugedę kelio, kontaktinio tinklo įrenginiai, pervažų signalizacija, kelio statiniai ir kai atliekami remonto bei statybos darbai, dėl kurių reikia mažinti traukinio greitį arba visai sustoti;
- b) įrengiamos naujos signalizacijos ir ryšių priemonės, perstatomi ar panaikinami šviesoforai arba dėl jų gedimo neįsijungia draudžiamasis signalas;
- c) sugedę automatinės lokomotyvo signalizacijos kelio įrenginiai;
- d) išleidžiami traukiniai, kuriuose yra vagonų su kroviniais, išsikišančiais už pakrovos gabarito, dėl ko reikia mažinti tokio traukinio greitį arba laikytis kitų ypatingų sąlygų;
- e) dvikelio ruožo tarpstotyje dirba sniegvalis, kelio klotuvas, kėlimo kranas, skaldvalis ir kitos kelio mašinos;
- f) traukinyje yra riedmenų, kurių negalima vežti ruožui nustatytu greičiu;
- g) tarpstotyje dirba lengvieji riedmenys;
- h) reikia mažinti traukinio greitį, sustoti kelyje arba įspėti lokomotyvo brigadą apie ypatingas traukinio valdymo sąlygas (žr. TNN 18.5.2 p.).

Į E-20 formos mašinisto įspėjamąjį lapelį įrašomi įspėjimai pagal trukmę arba išdavimo priežastį skirstomi į:

- 1) neterminuotus - galiojančius nuo nurodyto laiko iki atšaukimo, kai darbų vadovas negali tiksliai nustatyti, kada bus užbaigti darbai;
- 2) terminuotus - galiojančius darbų vadovo nurodytą konkretų laiką;
- 3) tikslinius - išduodamus tam tikrų traukinių, kurie negali važiuoti nustatytu greičiu (sąstate yra vagonų su pavojingaisiais, negabaritiniais ar kt. kroviniais) arba turi sustoti grafike nenumatytoje vietoje, mašinistams.

15.2. Reikalavimus išduoti įspėjamuosius lapelius dėl iš anksto numatytų darbų pateikia:

- a) infrastruktūros priežiūros padalinių atsakingi darbuotojai (geležinkelio infrastruktūros valdytojo nustatytų pareigybių) – visam darbų atlikimo laikotarpiui, tačiau ne ilgesniam kaip viena para;
- b) infrastruktūros priežiūros padalinių vadovai (geležinkelio infrastruktūros valdytojo nustatytų pareigybių) – visam darbų atlikimo laikotarpiui, tačiau ne ilgesniam kaip 5 paros;
- c) geležinkelio infrastruktūros valdytojas ar jo įpareigotas atsakingas darbuotojas – ilgesniam laikotarpiui.

Tikrinant kelius kelmačiais, defektoskopiniais vagonais ir aptikus vietų, keliančių grėsmę saugiam traukinių eismui, reikalavimus išduoti įspėjamuosius lapelius gali pateikti šių vagonų viršininkai arba jų pavaduotojai.

Infrastruktūros priežiūros padalinių atsakingi darbuotojai (geležinkelio infrastruktūros valdytojo nustatytų pareigybių) pateikia įspėjamųjų lapelių išdavimo reikalavimus, kai:

- esant blogam matomumui dirba kelio darbininkai, naudodami lengvuosius riedmenis;
- kelio vagonėliais vežami sunkūs kroviniai;
- 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 iškyla grėsmė eismo saugumui ir darbui.

Be to, kelio meistras turi pateikti reikalavimą dėl iš anksto numatytų darbų, kuriems vadovauti turi teisę brigadininkas. Tokių darbų sąrašas pateikiamas Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcijoje remontuojant kelią.“

15.3. Kai atliekami kelio ir statinių, kurių gedimai kelia grėsmę traukinių eismo saugumui, nenumatyti taisymo bei remonto darbai, ir vietą, kurioje jie vyksta, būtina atitverti signaliniais stabdomaisiais ženklais (vieninio defektinio bėgio, tvarslių, ieško smailių, protarpio įtaisų, ieško kryžių pakeitimas, kelio iškylų išlyginimas ir kt.) arba greičio mažinimo signaliniais ženklais, arba signaliniu ženklu "Nuleisti pantografą", reikalavimus pateikia „geležinkelių infrastruktūros priežiūros padalinių atsakingi darbuotojai (pagal viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatytas pareigybes), kurie vėliau praneša apie pateiktą reikalavimą šių padalinių vadovams“.

15.4. Reikalavimai pateikiami raštu, faksu, telegrama arba telefonograma ir adresuojami:

- a) stotims, išduodančioms įspėjamuosius lapelius (šių stočių sąrašą tvirtina geležinkelio valdytojas);
- b) stotims, ribojančioms tarpstotį, kuriame galioja įspėjimas;
- c) EVC ruožų traukinių eismo tvarkdarius. Kitoms stotims adresuojamoje telegramoje ar telefonogramoje nurodomos darbuotojo, pasirašiusio raštu pateiktą tam tikrai stočiai reikalavimą, pareigos ir pavardė.

Jeigu reikalavimą pateikia kelių ruožo viršininkas arba kitas vadovaujantysis darbuotojas, reikalavimo

kopija siunčiama darbų vadovui.

Reikalavimų dėl numatytų darbų telegramų (telefonogramų) išsiuntimo laikas turi būti apskaičiuotas taip, kad įspėjamuosius lapelius išduodančios stoties budėtojas gautų jas ne vėliau kaip prieš 3 valandas iki įspėjimo įsigaliojimo pradžios, o tuose ruožuose, kur traukiniai važiuoja nesustodami daugiau kaip 3 valandas - ne vėliau, kaip nustatyta geležinkelio valdytojo.

Telegrafui pateikiamo reikalavimo viršuje turi būti žyma "Skubi!". Gautą tokį reikalavimą telegrafas tuoj pat įteikia adresatams, jeigu tai neįmanoma, išsiunčia telefonogramą. Ši telefonograma siunčiama be eilės bet kuriuo ryšio kanalu.

Reikalavimo gavimo faktą patvirtina:

- telegrafo darbuotojo (stoties budėtojo, kai nėra telegrafo), priėmusio perduoti telegramą (telefonogramą) tam tikrais adresais, pasirašyta telegramos (telefonogramos) kopija arba telefonogramos tekste pažymėtas tikslus jos perdavimo nurodytais adresais laikas bei telefonogramą priėmusio darbuotojo pareigos ir pavardė;

- stoties budėtojo, turinčio išduoti įspėjamuosius lapelius, parašas dėl rašytinio reikalavimo gavimo arba E-19 formos *Įspėjimų registracijos žurnale* po reikalavimo tekstu padėtas parašas.

15.5. Reikalavimuose turi būti nurodoma:

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

15.6. Susiklosčius nenumatytoms aplinkybėms, keliančioms grėsmę traukinių eismo saugumui, reikalavimas perduodamas tiesiai tarpstotį ribojančių stočių (arba vienos iš jų) budėtojams.

Tarpstotį ribojančios stoties budėtojas, remdamasis gautu reikalavimu ar gretimoms stoties budėtojo pranešimu, pirmiausia radijo ryšiu turi pranešti link pavojingos vietos tarpstotyje važiuojančių traukinių mašinistams, nurodydamas pavojingos vietos kilometrą, kokių atsargumo priemonių reikia imtis, įsitikinti, ar pranešimas gerai suprantas, ir informuoti apie tai traukinių eismo tvarkdary. Jeigu šios krypties traukinys jau važiuoja priešstočio ruožu arba stoties keliu, budėtojas turi sustabdyti jį prie išleidžiamojo (maršruto) šviesoforo, radijo ryšiu įspėjęs mašinistą.

Gavęs stoties budėtojo pranešimą traukinių eismo tvarkdarys skelbia tarpstotį ribojančioms ir įspėjamuosius lapelius išduodančioms stotims registruojamąjį įsakymą dėl įspėjamųjų lapelių išdavimo traukinių mašinistams.

Traukinių tvarkdario ryšiui nutrūkus, tarpstotį ribojančios stoties budėtojas turi išduoti įspėjamuosius lapelius mašinistams visų traukinių, važiuojančių pavojingos vietos link. Traukinių tvarkdario ryšį sutaisius, budėtojai vadovaujasi traukinių eismo tvarkdario nurodymais.

Ruožuose, kuriuose yra eismo valdymo centralizacija, reikalavimai turi būti pateikiami traukinių eismo tvarkdariui, kuris organizuoja įspėjamųjų lapelių išdavimą.

Pranešimą apie netikėtai kelyje atsiradusias kliūtis stoties budėtojas, o ruožuose su EVC - traukinių eismo tvarkdarys gali perduoti lokomotyvo mašinistui radijo ryšiu, nestabdydamas traukinio ir neįteikdamas įspėjamojo lapelio. Mašinistas įspėjamas traukiniui artėjant prie tarpstotį ribojančios stoties, prieš įjungiant leidžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą. Toks pranešimas registruojamas *Traukinių eismo žurnale* arba *Traukinių eismo tvarkdario žurnale*.

Netikėti kelio, kontaktinio tinklo ir kitų įrenginių gedimai, keliantys grėsmę traukinių eismo saugumui, turi būti nedelsiant šalinami, naudojant drezinas, kelio vagonėlius bei kitokius kilnojamuosius įrenginius, o darbo vieta - atitveržiama. Jeigu apie atliekamus darbus būtina įspėti traukinių mašinistus, reikalavimas įforminamas nustatyta tvarka.

15.7. Darbų vadovui **draudžiama** pradėti darbus, o atsakingajam už jų saugą asmeniui duoti leidimą, kol nepranešta, kad reikalavimas gautas ir įspėjamieji lapeliai išduodami.

15.8. Visus reikalavimus, telegramas ir traukinių eismo tvarkdario įsakymus išduoti įspėjamuosius lapelius (kelyno) budėtojas arba operatorius turi įrašyti į *Įspėjimų registracijos žurnalą* ir sunumeruoti.

Reikalingų įrašų *Įspėjimų registracijos žurnale* darymo ir mašinisto įspėjamųjų lapelių išdavimo tvarka nurodoma *Stoties knygoje*.

Ribojančios tarpstotį, kuriame galioja įspėjimas, stoties budėtojas turi pranešti apie gautą reikalavimą traukinių eismo tvarkdariui.

Nuo kiekvieno mėnesio pirmosios dienos 0.00 valandos pradedama nauja *Įspėjimų registracijos žurnalo* įrašų numeracija.

Kiekvieno mėnesio pirmąją dieną į *Įspėjimų registracijos žurnalą* iš naujo įrašomi visi galiojantys įspėjimai ir patvirtinami stoties (kelyno) budėtojo parašai.

Įspėjamuosius lapelius išduodančios stotys paprastai kiekvienai kryptiai naudoja atskirą *Įspėjimų registracijos žurnalą*.

Stoties viršininkas arba jo pavaduotojas turi nuolat tikrinti *Įspėjimų registracijos žurnalo* įrašus.

15.9. Įspėjamieji lapeliai mašinistams išduodami traukinių formavimo stotyse ir tose stotyse, kuriose traukiniai stabdomi dėl techninių priežasčių. Įspėjamieji lapeliai priemiestinių traukinių mašinistams gali būti išduodami pradinėse šių traukinių stotyse.

Stočių, kuriose išduodami mašinistų išpėjamieji lapeliai, sąrašas ir išdavimo tvarka skelbiami geležinkelio valdytojo Įsakymu. Į šias stotis reikalavimų išduoti išpėjamuosius lapelius telegramas (telefonogramas) taip pat turi siųsti užsienio valstybių gretimų geležinkelio ruožų darbų vadovai (atsakingi už darbų saugą).

Kai ruože galioja ilgalaikiai išpėjimai, priemiestinių, išvežiojamųjų ir perdavimo traukinių mašinistams, važinėjantiems tuo pačiu maršrutu visą pamainą, išpėjamieji lapeliai išduodami pradinėje šių traukinių stotyje vieną kartą prieš darbo pamainą ir galioja visą lokomotyvo brigados darbo laiką.

Be šių Taisyklių 15.1 p. numatytų atvejų, išpėjamieji lapeliai mašinistui išduodami, kai į traukinį turi įlipti ar iš jo išlipti:

- **geležinkelių infrastruktūros priežiūros padalinių atsakingi darbuotojai**, važiuojantys tvarkyti sugedusių įrenginių;

- medicinos darbuotojai, vykstantys suteikti skubios medicinos pagalbos;

- eismo bei technikos revizoriai, darbų saugos inžinieriai, važiuojantys tirti darbų saugos bei eismo saugumo pažaidų.

15.10. Išpėjamieji lapeliai dėl sudėtingų važiavimo sąlygų mašinistams išduodami traukinių formavimo stotyse arba stotyse, kuriose prie traukinio prikabinami riedmenys negali būti vežami nustatytu greičiu (žr. 15.1. (3) p.).

Geležinkelio valdytojas turi nustatyti išpėjamųjų lapelių dėl riedmenų ar krovinių, kuriems reikia ypatingų važiavimo sąlygų, išdavimo tvarką stotyse, kuriose keičiasi lokomotyvo brigados arba keičiami lokomotyvai, o ši tvarka turi būti įrašyta *Stoties knygoje*.

15.11. Rašytinis išpėjimas rašomas ant E-20 formos blanko ir stoties (posto, kelyno) budėtojo arba jo pavedimu - operatoriaus, traukinių dokumentų skyriaus darbuotojo, iešmininko, signalininko ar kitų darbuotojų pasirašytinai įteikiamas lokomotyvo (dyzelinio, elektrinio traukinio bei savaeigio sąstato) mašinistui arba jo padėjėjui. Jeigu išpėjamasis lapelis įteiktas mašinisto padėjėjui, šis turi nedelsdamas perduoti jį mašinistui. Mašinistas taip pat turi pasiteirauti, ar išpėjamojo lapelio negavo jo padėjėjas.

Geležinkelio stotyse, kuriose yra kompiuterizuotos darbo vietos, išpėjamieji lapeliai gali būti spausdinami kompiuteriu pagal šių Taisyklių 19 priede nustatytą E-20 formos išpėjamojo lapelio pavyzdį.

15.12. išpėjamųjų lapelių blankai gali būti užpildyti iš anksto (išskyrus traukinio numerį, kuris įrašomas vėliau) ir pasirašyti stoties (kelyno, posto) budėtojo.

Jeigu išpėjamasis lapelis pildomas per kalnę, išpėjimo tekstas turi būti gerai įskaitomas kiekviename egzemplioriuje.

Išleidžiamo traukinio numeris į lapelį įrašomas prieš jo įteikimą traukinio mašinistui arba padėjėjui.

Jeigu traukinys traukiamas dviejų lokomotyvų, išpėjamasis lapelis įteikiamas pagrindinio lokomotyvo mašinistui, kuris su šio lapelio turiniu supažindina antrojo lokomotyvo mašinistą. Jeigu prie traukinio prikabinas stumtuvas, išpėjamasis lapelis įteikiamas ir jo mašinistui.

Išpėjamųjų lapelių išdavimo priemiestiniams, išvežiojamiesiems, perdavimo traukiniams bei stumtuvams tvarką nustato geležinkelio valdytojas. Be to, juos galima išduoti ne kiekvienam traukiniui, o tam tikrais periodais (brigadų kaitos).

Stočių, kuriose išduodami išpėjamieji lapeliai, budėtojai turi pranešti traukinių eismo tvarkdarius numerį pirmojo traukinio, kurio mašinistui išduotas išpėjamasis lapelis, o traukinių eismo tvarkdarys - padaryti atitinkamą žymą įvykusio eismo grafike.

15.13. Stoties, ribojančios tarpstotį, į kurį važiuojantiems traukiniams turi būti išduoti išpėjamieji lapeliai, budėtojas prieš išpėjimo galiojimo pradžią per traukinių eismo tvarkdarį turi patikslinti, ar jie išduoti artėjančių prie šios stoties traukinių mašinistams.

Traukiniai, kurių mašinistams išpėjamieji lapeliai neįteikti, turi būti sustabdyti ir jų mašinistams išduoti išpėjamieji lapeliai arba šių Taisyklių 15.6 p. nustatyta tvarka išpėjimas radijo ryšiu perduotas lokomotyvo mašinistui.

15.14. Stoties budėtojas, išleisdamas traukinį netaisyklinguoju dvikelio tarpstočio keliu, per eismo tvarkdarį turi patikrinti, ar važiuojančiam šiuo keliu traukiniui nereikia išduoti išpėjamojo lapelio, jeigu reikia - užpildyti ir įteikti jį mašinistui.

Traukinių, išleidžiamų vienu ar kitu daugiakelio tarpstočio keliu, mašinistams išpėjamųjų lapelių išdavimo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

15.15. Išpėjamieji lapeliai traukinių mašinistams turi būti išduodami tol, kol bus gautas pranešimas, kad neterminuotas išpėjimas atšauktas.

Kai nustatyta konkrečių išpėjamųjų lapelių išdavimo trukmė, tiek laiko jie ir turi būti išduodami. Reikalavimas atšaukti tokių lapelių išdavimą neteikiamas; išdavimas nutraukiamas, jeigu darbų vadovas nepraneša, kad lapelių išdavimo laikas pratęstas.

Kai darbų vadovas dėl kokių nors priežasčių negali užbaigti darbų reikalavime nurodytu laiku, jis turi dar nepasibaigus išpėjimo galiojimo laikui prie pastatytų kilnojamųjų greičio apribojimo ženklų pasiųsti signalininkus ir pranešti tarpstotį ribojančių stočių budėtojams, kad išpėjimo galiojimo laikas pratęsimas, bei nurodyti naują darbų užbaigimo laiką. Gavęs tokį pranešimą, stoties budėtojas turi vadovautis šių Taisyklių 15.6 p. reikalavimais.

15.16. Atšaukti neterminuotą įspėjimą turi teisę tik jį įteisinęs darbuotojas arba tiesioginis jo viršininkas.

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

Įspėjimus, galiojusių pagal kelmačių ir defektoskopinių vagonų viršininkų reikalavimus, atšaukia kelių ruožo viršininkas arba jo pavaduotojas.

15.17. Kai įspėjamųjų lapelių išdavimo priežastys pašalintos, neterminuoti įspėjimai nedelsiant atšaukiami ir išsiunčiamos telegramos (telefonogramos) tais pačiais adresais, kuriais buvo teiktas reikalavimas.

Įspėjimas gali būti atšaukiamas atskiru raštu arba įrašu, kurį daro asmuo, atšaukiantis įspėjimą stoties, kurioje buvo išduodami įspėjamieji lapeliai, *Įspėjimų registracijos žurnale*. Įrašoma atšaukimo data (mėnuo, diena) ir laikas (h, min). Įrašo tekstas telegrama (telefonograma) perduodamas reikiamais adresais.

Raštu gautą pranešimą apie įspėjimo atšaukimą stoties budėtojas įrašo į *Įspėjimų registracijos žurnalą* ties anksčiau padarytu įrašu, nurodydamas, kas ir kada (data, h ir min) atšaukė. Atšaukto įspėjimo, taip pat ir tų įspėjimų, kurių galiojimo laikas pasibaigęs, tekstai perbraukiami.

Gavęs pranešimą, kad nutrauktas greičio apribojimas tarpstotyje arba anksčiau laiko atšauktas terminuotas įspėjimas, stoties budėtojas apie tai turi pranešti traukinių eismo tvarkdariui.

15.18. Važiuodami lokomotyvų (savaeigių sąstatų), drezinų mašinistai 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 nurodyto greičio, nesvarbu, ar yra atitveriamieji signaliniai ženklai, ar ne.

Tuo atveju, kai kelio signaliniais ženklais atitvertos darbo vietos pervažiavimo greitis nenurodytas įspėjamajame lapelyje, mašinistas turi važiuoti per pavojingą vietą ne didesniu kaip 25 km/h greičiu.

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

Važiuojančio pro darbo vietą anksčiau ar vėliau įspėjamajame lapelyje nurodyto laiko, jeigu nėra signalinių greičio mažinimo arba stabdomųjų ženklų, traukinio greitis gali būti nemažinamas.

Registruojamasis traukinių 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, traukinių eismo tvarkdario įsakymą dėl įspėjimo atšaukimo mašinistui gali perduoti artimiausios stoties, kurioje traukinys bus sustabdytas, budėtojas.

15.19. Gavęs bet kokio asmens pranešimą apie tarpstotyje pastebėtus kelio, kontaktinio tinklo, statinių arba įrenginių gedimus, stoties budėtojas turi tai įrašyti į *Apžiūros žurnalą* ir tuoj pat pranešti traukinių eismo tvarkdariui, gretimos stoties budėtojui ir įrenginius prižiūrintiems darbuotojams (kelio meistriui, signalizacijos bei kontaktinio tinklo elektromechanikams ir kt.).

Jeigu panašų gedimą pastebi tarpstočiu važiuojančio lokomotyvo (dyzelinio, elektrinio traukinio bei savaeigio sąstato) mašinistas, jis turi sumažinti greitį, prireikus sustabdyti traukinį, radijo ryšiu apie tai pranešti paskui jį važiuojančių traukinių mašinistams, artimiausios stoties budėtojui arba traukinių eismo tvarkdariui, nurodyti gedimo pobūdį ir vietą (kilometrą).

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

Pirmas traukinys į tarpstotį, iš kurio gautas pranešimas, jog yra kliūčių traukinių eismui, gali būti išleistas tik lydintas kelio meistro arba, jeigu jo nėra, kelio brigadininko; tais atvejais, kai yra kontaktinio tinklo gedimų - kontaktinio tinklo elektromonterio.

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

Įspėjamajame lapelyje nurodoma sustoti prieš gedimo vietą esančiame kilometre. Toliau važiuojama tik pagal traukinį lydinčio arba gedimo vietoje esančio darbuotojo nurodymus.

Traukinį lydintis darbuotojas nustato kitų traukinių važiavimo per pavojingą vietą tvarką, prireikus pateikia reikalavimą.

15.20. Su geležinkelio valdytojo įsakyme paskelbtais ir atitinkamų padalinių viršininkams adresuojamais įspėjimais turi būti tuoj pat pasirašytinai supažindinami traukinių eismo tvarkdariai, mašinistai instruktoriai, traukinių mašinistai, stočių budėtojai, kelio meistrai ir brigadininkai bei kiti

darbuotojai, kurių darbas susijęs su traukinių eismu šiuose ruožuose.

Šie įsakymai turi būti iškabinami stoties ir lokomotyvų depo budėtojų patalpose, taip pat įklijuojami į *Įspėjimų registracijos žurnalą*, o jų išrašai įteikiami traukinių lokomotyvų mašinistams.

Depų viršininkai, gavę įsakymą, per tris paras turi pranešti stočių, kuriose išduodami įspėjamieji lapeliai, viršininkams, kad lokomotyvų brigados su geležinkelio valdytojo įsakymu supažindintos. Po to įspėjamieji lapeliai traukinių mašinistams nebeišduodami.

Nepaisant to, yra įspėjimas arba signaliniai ženklai kelyje ar ne, liūčių metu važiuodamos per geležinkelio valdytojo potvarkyje nurodytas pavojingas vietas, lokomotyvo brigados turi būti itin atidžios ir prireikus mažinti greitį.

16. TRAUKINIŲ PRIĖMIMO, IŠLEIDIMO IR MANEVRAVIMO TVARKA SUGEDUS STOTIES SIGNALIZACIJOS ĮRENGINIAMS

16.1. Kai signalizacijos įrenginių kontrolės prietaisai rodo normalaus įrenginių veikimo nuokrypius, stoties budėtojas pirmiausia turi patikrinti, ar tai nėra:

a) vagonų išriedėjimo, savavališko išvažiavimo su riedmenimis, ieško atlenkimo, riedmenų nuriedėjimo nuo bėgių padarinys;

b) budėtojo arba kitų darbuotojų netaisyklingų veiksmų pasekmė.

Papildomai būtina patikrinti, ar:

1) iš tikrųjų atvykimo kelias ir numatyto traukiniui važiuoti maršruto izoliuotieji ruožai yra laisvi;

2) visų iešmų, įskaitant maršrute esančių apsauginių, padėtis kontroliuojama, arie yra reikiamoje padėtyje;

3) reikiamo maršruto kelias ir iešmai nelikę užblokuoti kituose maršrutuose;

4) neišimta iš aparato raktinė krivulė, ar gerai į ją įdėta;

5) neįsijungę stoties ribose esančios pervažos atitveriamieji šviesoforai arba traukinių sąstatų centralizuoto atitvėrimo šviesoforai ir kt. dėl kai kurių įrenginių gedimo;

6) parengtas maršrutas atitinka traukinio važiavimo ir nustatytą blokuotės kryptį;

7) nepadaryta kitokių signalizacijos įrenginių naudojimo klaidų.

16.2. Signalizacijos įrenginiams sugedus, stoties budėtojas turi tuoj pat padaryti atitinkamą įrašą *Apžiūros žurnale* ir apie tai pranešti elektromechanikui (automatikos ir ryšių ruožo budinčiajam inžinieriui), prireikus - ir kitų struktūrinių padalinių darbuotojams.

Stoties budėtojui **draudžiama**, esant bet kokiai eismo situacijai, naudotis signalizacijos įrenginiais (įjungti įleidžiamųjų, išleidžiamųjų, maršruto, manevrų šviesoforų leidžiamuosius signalus, leisti manevruoti, vadovaujantis sugedusių įrenginių kontrolės prietaisų rodmenimis) tol, kol nebus pašalinti gedimai, patikrinta, kaip veikia įrenginiai, padaryti elektromechaniko ir kitų darbuotojų tam tikri įrašai *Apžiūros žurnale*. **Draudžiama** naudotis signalizacijos įrenginiais ir tuo atveju, jei švieslentiniame pulte atsinaujins izoliuotųjų ruožų laisvumo ar užimtumo bei iešmų padėties kontrolė arba kitaip pasikeis valdymo pulto rodmenys, tol, kol nebus reikiamų įrašų *Apžiūros žurnale*.

16.3. Stoties budėtojas, atsižvelgdamas į įrenginių gedimo pobūdį, apžiūrėdamas kelius bei iešmus ir nelaukdamas, kol atvyks elektromechanikas ir visais įmanomais būdais turi pats ieškoti signalizacijos įrenginių gedimo priežasties, pvz., patikrinti:

- atsiradus kelio ar izoliuotojo iešmų ruožo netikrajam užimtumui - ar bėgių elektros grandinė nesujungta pašaliniu daiktu;

- jeigu iešmas nepersijungia iš valdymo pulto - ar neįstrigo koks daiktas tarp smailės ir rėminio bėgio;

Jeigu kelių ir iešmų apžiūros metu bus nustatyta įrenginių gedimo priežastis ir pašalintas gedimas, stoties budėtojui leidžiama jais naudotis.

Apie įrenginių gedimo priežastis ir jų pašalinimą stoties budėtojas įrašo į *Apžiūros žurnalo* paskutinę skiltį.

16.4. Jeigu apžiūrint kelius ir iešmus nepavyko išsiaiškinti gedimo priežasties ir pašalinti signalizacijos įrenginių gedimo, tai, kol atvyks elektromechanikas ir sutvarkys įrenginius, stoties budėtojas turi priimti ir išleisti traukinius, tvarkyti manevrus, tikrinti kelių ir iešmų laisvumą, rengti traukinių atvykimo bei išvykimo maršrutus *Stoties knygoje* nustatyta tvarka.

16.5. Izoliuotojo iešmų ruožo netikrojo užimtumo atveju reikiamus iešmus galima perjungti iešmų valdymo rankenėle (mygtuku) kartu nuspaudžiant pagalbinį mygtuką, o geležinkelio stotyse su MPC – duodant užimto izoliuotojo ruožo iešmų perjungimo komandą.. Kiekvieną kartą, prieš perjungdamas tokį iešmą, stoties budėtojas turi įsitikinti, ar ant iešmo ir už riboženklių nėra riedmenų. Maršrutais, kuriuose yra netikrai užimtų izoliuotųjų ruožų, traukiniai priimami, išleidžiami ir jais manevruojama esant draudžiamiesiems atitinkamų šviesoforų signalams.

16.6. Esant netikrajam atvykimo kelio užimtumui, stoties budėtojas, prieš priimdamas į jį traukinį, turi pats arba per atitinkamus darbuotojus patikrinti, ar tame kelyje nėra riedmenų. Į šiuos kelius traukiniai priimami esant draudžiamajam įleidžiamojo (maršruto) šviesoforo signalui.

geležinkelio stotyse su MPC atvykimo kelio ar kito izoliuotojo kelio ruožo netikrojo užimtumo atveju stoties budėtojas kiekvieną kartą, prieš pradėdamas rengti maršrutą, nustatyta tvarka turi patikrinti jo laisvumą ir duoti netikrojo užimtumo komandą. Traukinio ar manevrų maršrutai tais geležinkelio keliais ir ruožais rengiami neįjungiant leidžiamųjų signalų.“

16.7. Aptikęs, kad stoties kelias, iešmų ruožas arba pirmasis užstočio ruožas tikrai užimti, o valdymo pulto kontrolės prietaisai rodo kelių ir iešmų laisvumą (netikrąjį), stoties budėtojas privalo:

- tuoj pat apie tai įrašyti į *Apžiūros žurnalą* ir iškviešti signalizacijos įrenginių elektromechaniką;
- jeigu buvo įjungta šviesoforų automatinė veikseną -perjungti juos į individualųjį valdymą.

Kol gedimas nepašalintas, stoties budėtojui leidžiama:

- rengti traukinio atvykimo, išvykimo ir manevrų maršrutus, pačiam ar per kitus stoties darbuotojus patikrinus, ar izoliuotuose ruožuose nėra riedmenų.

- priimti ir išleisti traukinius bei manevruoti esant draudžiamiesiems šviesoforų signalams, *Stoties knygoje* nustatyta tvarka.

Atvykęs signalizacijos įrenginių elektromechanikas turi pašalinti gedimą, jeigu to padaryti neįmanoma - išjungti izoliuotąjį ruožą atjungiant leidžiamuosius signalus.

16.8. **Kai centralizuotasis iešmas nekontroliuojamas iš valdymo pulto**, jo padėtis maršrute ir tvarkingumas turi būti patikrinti vietoje (tai atlieka pats stoties budėtojas arba kitas *Stoties knygoje* nurodytas darbuotojas), be to, tokį iešmą reikia užrakinti per kengę kabinamąją spyna ir išjungti elektros pavaros sklendę (nuleisti žemyn). Iešmo raktas laikomas pas stoties budėtoją ar kitą darbuotoją, kaip nurodyta *Stoties knygoje*.

Traukiniai per tokį iešmą leidžiami esant draudžiamajam šviesoforo signalui, kol bus pašalintas gedimas arba iešmas išjungiamas iš centralizacijos neatjungiant signalų. Maršrutais, kuriuose esantis iešmas kontroliuojamas iš valdymo pulto, traukiniai gali būti praleidžiami pagal leidžiamuosius atitinkamų šviesoforų signalus.

Kai traukiniui (manevriniam sąstatui) važiuojant per iešmą, staiga jis tampa nekontroliuojamas iš valdymo pulto, stoties budėtojas (centralizacijos posto operatorius) turi imtis priemonių važiuojančiam traukiniui (manevriniam sąstatui) sustabdyti.

16.9. **Jeigu neįmanoma iešmo perjungti iš valdymo pulto, tai, kol atvyks elektromechanikas, stoties budėtojas, apžiūrėjęs iešmą, traukinių eismo tvarkdario leidimu gali tą iešmą perjungti suktuku.** Suktuku iešmą perjungia stoties budėtojas, centralizacijos posto operatorius, signalininkas ar kitas *Stoties knygoje* nurodomas eismo darbuotojas. Pagal šių darbuotojų pranešimus stoties budėtojas turi įsitikinti, kad reikalingo maršruto iešmas perjungtas į reikiamą padėtį. Norint suktuku perjungtą iešmą kontroliuoti iš valdymo pulto, stoties budėtojas turi pasukti iešmo valdymo rankenėlę (nuspausti atitinkamą mygtuką), o geležinkelio stotyse su MPC“.- duoti iešmo perjungimo į reikiamą padėtį komandą; jeigu rodomas izoliuotojo ruožo, kuriame yra sugedęs iešmas, užimtumas, tai patikrinus, ar ant iešmo ir gretimuose keliuose už riboženklių nėra riedmenų, atplombuoti ir nuspausti pagalbinį iešmų valdymo mygtuką, o geležinkelio stotyse su MPC“.- duoti užimto izoliuotojo ruožo iešmo perjungimo komandą (jeigu reikia – dirbtinio maršrutų išardymo mygtuką, o geležinkelio stotyse su MPC“.- duoti izoliuotojo ruožo dirbtinio atrakinimo komandą). Jeigu suktuku perjungto iešmo padėtis kontroliuojama ar geležinkelio stotyse su MPC – monitoriuje, traukiniai priimami, išleidžiami ir manevruojama esant leidžiamajam atitinkamo šviesoforo signalui. Jeigu neįmanoma iešmo kontroliuoti, traukiniai priimami, išleidžiami ir manevruojama esant draudžiamajam šviesoforo signalui (žr. 16.8 p.).“

16.10. **Kai įleidžiamojo (maršruto) šviesoforo leidžiamasis signalas savaime persijungia į draudžiamąjį**, stoties budėtojas pagal valdymo pulto rodmenis turi papildomai patikrinti, ar iešmai yra reikiamoje padėtyje, izoliuotieji ruožai ir atvykimo keliai laisvi, po to pakartotinai įjungti leidžiamąjį įleidžiamojo (maršruto) šviesoforo signalą. Jeigu leidžiamasis signalas įsijungė, galima juo vadovautis ir toliau. Apie savaiminį signalo persijungimą stoties budėtojas turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą* ir pranešti elektromechanikui. Lygiai taip stoties budėtojas elgiasi ir savaime persijungus išleidžiamojo šviesoforo signalui, išleisdamas traukinį į tarpstotį, kuriame yra automatinė blokuotė, tačiau šiuo atveju, prieš pakartotinai įjungdamas leidžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą, turi patikrinti, ar pirmajame blokuojamajame ruože nėra tos pačios krypties traukinių, o vienkeliame tarpstotyje ir dvikeliame su abipuse automatine blokuote - ar tarpstotyje (kelyje) nėra priešingos krypties traukinių.

Jeigu, esant taisyklingsiems iešmų padėčiams, laisviems izoliuotiesiems ruožams ir atvykimo keliui (pagal kontrolės prietaisų rodmenis), savaime persijungusio įleidžiamojo (maršruto) šviesoforo leidžiamojo signalo pakartotinai įjungti neįmanoma, tai traukiniai, kol bus sutvarkyti įrenginiai, turi būti priimami esant draudžiamajam šio šviesoforo signalui, patikrinus maršrutą šiose Taisyklėse ir *Stoties knygoje* nustatyta tvarka. Analogiškai stoties budėtojas veikia ir antrą kartą persijungus išleidžiamojo (maršruto) šviesoforo signalui (nesvarbu, kokie kontrolės prietaisų rodmenys).

Autoblokuotės ruožo stoties budėtojas, negalėdamas pakartotinai įjungti į draudžiamąjį persijungusio išleidžiamojo šviesoforo leidžiamojo signalo, vadovaujasi 4.3.1, 4.3.2 ir 4.3.5, o pusiau automatinės blokuotės

ruožuose - šių Taisyklių 6.1.5 ir 6.1.6 punktais.

16.11. **Sugedus ieško su rakinamąja sąryšio įranga kontroliniam** užraktui, signalizacijos įrenginių elektromechanikas (elektromonteris), išjungęs iešmą, nuima užraktą pataisyti.

Traukinius priimti, išleisti bei manevruoti maršrutu, kuriame yra iešmas su sugedusiu kontroliniu užraktu, galima esant tiek leidžiamiesiems, tiek draudžiamiesiems šviesoforų signalams.

Vykdamatraukinių eismo ir manevravimą atjungus leidžiamuosius signalus, iešmas užrakinamas per kengę kabinamąją spyna. Raktą nuo kontrolinio užrakto elektromechanikas (elektromonteris) laiko su savimi.

Traukinių atvykimo, išvykimo ir manevrų maršrutuose, neatjungiant signalų, perjungtas į reikiamą padėtį iešmas užrakinamas per kengę kabinamąją spyna, o raktą iešmininkas (stoties budėtojas) laiko su savimi. Gavęs iešmininko pranešimą apie parengtą maršrutą, stoties budėtojas liepia įdėti į blokuotuvą kontrolinio užrakto raktą (arba įdeda pats) maršrutui užblokuoti.

16.12. **Prieš priimdamas arba išleisdamas traukinį pagal išimtinį signalą** arba pagal atitinkamus leidimus, esant draudžiamiesiems šviesoforų signalams stotyse, kuriose yra elektrinė centralizacija, stoties budėtojas, gavęs traukinių eismo tvarkdario leidimą prieš paspausdamas išimtinio signalo mygtuką arba prieš išduodamas leidimą traukiniui priimti ar išleisti, turi:

a) iešmų rankenėles pasukti (mygtukus nuspausti) į reikiamą padėtį ir pagal kontrolės prietaisų rodmenis patikrinti, ar maršrutas parengtas taisyklingai.

Ant visų maršruto iešmų, įskaitant ir apsauginius, valdymo rankenėlių (mygtukų) uždėti raudonus gaubtelius.

Parengęs maršrutą ir patikrinęs iešmų padėtį, dar turi patikrinti (pats budėtojas arba jo paliepimu kiti, *Stoties knygoje* nurodyti darbuotojai), ar laisvas traukinio maršruto kelias, maršrute esantys izoliuotieji ir gretimi ruožai, kuriuose yra negabaritinių sandūrų;

b) jeigu galimi manevrų maršrutai, atitinkamą traukinio atvykimo ar išvykimo maršrutą surinkti iš manevrų maršrutų ir įjungti manevrų šviesoforų leidžiamuosius signalus. Jeigu stotyje yra maršrutų centralizacija, valdymo pulto individualias iešmų valdymo rankenėles pasukti (mygtukus nuspausti) į atitinkančią maršrute esančio ieško padėtį, o ant mygtukų uždėti raudonus gaubtelius.

Traukinio maršrute esančio kelio laisvumas tikrinamas pagal valdymo pulto šviečiančią baltų akučių eilutę, o jos nesant - pagal 16.12 a) papunkčio reikalavimą.

Šiuo atveju, važiuodami pro manevrų šviesoforus, traukinių mašinistai vadovaujasi išimtinio signalu arba atitinkamais leidimais, išduodamais pravažiuoti draudžiamąjį įleidžiamojo, maršruto arba išleidžiamojo šviesoforo signalą.

Jeigu neįmanoma įjungti traukinio maršrute esančių manevrų šviesoforų leidžiamųjų signalų, toks maršrutas rengiamas šių Taisyklių 16.12. a) papunkčio nustatyta tvarka. Tokia pat tvarka rengiami maršrutai ruožuose, kuriuose nenumatyti manevrų maršrutai;

c) kai stoties kodinė elektrinė centralizacija sugedusi, traukinio maršrute esantys iešmai perjungiami tik iš atsarginio (vietinio) valdymo pulto, o ant iešmų valdymo rankenėlių uždedami raudoni gaubteliai. Ar iešmų padėtis atitinka reikiamą maršrutą, patikrinama pagal atsarginio valdymo pulto kontrolės prietaisų rodmenis, o kelio laisvumą tikrina pats budėtojas arba jo nurodymu - kitas darbuotojas.

d) geležinkelio stotyse su MPC – duoti traukinio maršruto parengimo neįjungiant leidžiamųjų signalų komandą ir pagal monitoriaus ekrane šviečiančią žalią juostą įsitikinti, ar traukinio maršrutas parengtas teisingai. Nepavykus parengti traukinio maršruto pagal šią komandą – visus traukinio maršruto iešmus perjungti duodant atitinkamas iešmų perjungimo komandas ir kiekvieną iš jų užblokuoti duodant iešmų blokavimo komandą.

Centrinio posto budėtojui **draudžiama** naudotis pulto dalimi, iš kurios valdomas rajonas su kodine elektrine centralizacija, kol ji sugedusi.

16.13. Gavęs pranešimą, kad signalizacijos įrenginiai sugedę, elektromechanikas turi nuspręsti, ar reikia išjungti šiuos įrenginius iš centralizacijos (sąryšio) ir padaryti įrašą *Apžiūros žurnale*.

Išjungti įrenginius neatjungiant signalų leidžia stoties viršininkas.

Elektromechanikui **draudžiama:**

- taisyti stoties signalizacijos įrenginius be stoties budėtojo leidimo ir įrašo *Apžiūros žurnale* (išskyrus geležinkelio valdytojo numatytus atvejus);

- pabaigus taisyti ar pašalinus gedimą, įjungti įrenginius, kuriuos buvo laikinai uždrausta naudoti, kartu su stoties budėtoju arba centralizacijos posto operatoriumi nepatikrinusiam įrenginių veikimo ir neįsitikinusiam, kad jie tvarkingi ir valdymo pulto rodmenys tikslūs.

16.14. Neatjungiant signalų išjungti centralizuotuosius ir su kontroliniais užraktais iešmus signalizacijos įrenginių elektromechanikui (elektromonteriu - esant rakinamajam iešmų ir signalų sąryšiui) leidžia:

- iki 8 valandų - stoties viršininkas, o eismo valdymo centralizacijos ruožuose - traukinių eismo tvarkdarys, suderinęs su vyresniojo elektromechaniku ar automatikos ir ryšių budinčiuoju inžinieriumi. Išimtiniais atvejais, kai stotyje viršininko arba pavaduotojo nėra, traukinių eismo tvarkdariui leidus - stoties budėtojas;

- ilgiau kaip 8 valandoms (iki 5 parų) - LG direktorius;

- ilgiau kaip 5 paroms - LG generalinis direktorius.

Visais atvejais, eismo valdymo centralizacijos ruožų iešmai arba izoliuotieji ruožai gedimams pašalinti išjungiami tik po to, kai leistas atsarginis stoties valdymas.

Signalizacijos įrenginių, kuriuos būtina išjungti, planiniai priežiūros darbai atliekami pagal geležinkelio valdytojo patvirtintą mėnesinį grafiką ir paskiriamas už saugų eismą atsakingas darbuotojas.

Kai iešmai išjungiami neatjungiant signalų, stotyje turi būti jos viršininkas arba jį pavaduojantis darbuotojas, kuris padėtų stoties budėtojui ir kontroliuotų jo veiksmus tam, kad būtų sudarytos saugios traukinių eismo sąlygos.

Išjungus įrenginius neatjungiant signalų, turi būti kruopščiai patikrinama jų padėtis ir užblokavimas maršrute, *Stoties knygoje* nurodyta tvarka. Po tokio patikrinimo pirmas traukinys priimamas arba išleidžiamas esant draudžiamajam įleidžiamąjį, išleidžiamąjį ar maršruto šviesoforo signalui. Kiti traukiniai priimami ir išleidžiami pagal leidžiamuosius šių šviesoforų signalus.

Draudžiama vienu metu įjungti leidžiamuosius įleidžiamąjį (maršruto) ir išleidžiamąjį šviesoforų signalus traukiniui praleisti per stotį, jeigu atvykimo arba išvykimo maršrute yra neatjungus signalų išjungtas iešmas. Nestabdomajam traukinio pervažiavimui leidžiamasis išleidžiamąjį šviesoforo signalas šiuo atveju turi būti įjungiamas traukinio priekiu pravažiavus įleidžiamąjį (maršruto) šviesoforą.

Jeigu išjungtą iš centralizacijos iešmą reikia perjungti į kitą padėtį traukinio ar manevrų maršrutui parengti arba, nuėmus įtvirtinimus nuo iešmo, jį taisyti, stoties budėtojas, prieš duodamas nurodymą nuimti įtvirtinimus nuo smailės (smailių) ir slankiosios kryžmės šerdies, valdymo pulte turi atlikti tam tikrus veiksmus, kuriais pašalinama galimybė įjungti atitinkamų šviesoforų leidžiamuosius signalus tais maršrutais, kuriuose yra šis iešmas.

Draudžiama važiuoti per iešmą, kol jis perjungiamas arba, nuėmus įtvirtinimus, reguliuojamas.

Iešmą perjungus arba sutaisius, smailės (smailė) ir slankioji kryžmės šerdis nustatyta tvarka vėl įtvirtinamos ir užrakinamos reikiamoje padėtyje, o atsakingasis darbuotojas apie tai praneša stoties budėtojui.

Ypatingas dėmesys turi būti skiriamas apsauginiams iešmams ir sąvažoms. Šie iešmai neturi būti perjungti į pavojuosius maršrutus.

Gavęs stoties darbuotojo pranešimą (arba pats įsitikinęs), kad visi nurodytieji veiksmai atlikti taisyklingai, stoties budėtojas pasuka iešmų valdymo rankenėles (nuspaudžia mygtukus) į faktinę iešmų padėtį ir praleidžia traukinius pagal šviesoforų leidžiamuosius signalus.

16.15. Išjungus centralizuotuosius ir su kontroliniais užraktais iešmus, izoliuotuosius ruožus ir kitus įrenginius, atjungiant leidžiamuosius signalus, traukiniai priimami ir išleidžiami esant draudžiamiesiems įleidžiamąjį ir išleidžiamąjį šviesoforų signalams. Be to, kelio laisvumas, kiekvieno maršrute esančio iešmo padėtis ir užblokavimas, tikrinama šiose Taisyklėse ir *Stoties knygoje* nustatyta tvarka.

16.16. Kiekvieną kartą, išjungęs iešmą arba izoliuotąjį ruožą, elektromechanikas kartu su budėtoju pagal kontrolės prietaisus turi patikrinti, ar išjungtas būtent Apžiūros žurnale aprašytasis įrenginys.

Prieš įjungiant iešmą arba izoliuotąjį ruožą, stoties budėtojas arba pagal jo nurodymą – centralizacijos posto operatorius turi uždėti ant išjungiamo iešmo arba visų izoliuotojo ruožo iešmų valdymo rankenėlių (mygtukų) raudonus gaubtuvėlius, o geležinkelio stotyse su MPC – kiekvieną iešmą užblokuoti blokavimo komanda.

Prieš išjungiant centralizuotąjį iešmą, jį būtina įtvirtinti ir užrakinti taip:

- neatjungiant signalų (be smailių atoskyros) – įtvirtinti (užkalti) ir per kengę užrakinti kabinamąją spyna;

- atjungiant leidžiamuosius signalus, kai smailės atskiriamos nuo elektros pavaros – įtvirtinti (užkalti) ir per kengę užrakinti kabinamąją spyna;

- atjungiant leidžiamuosius signalus, kai smailės neatskiriamos nuo elektros pavaros – per kengę užrakinti kabinamąją spyna.

Slankioji kryžmės šerdis įtvirtinama specialiuoju įrenginiu ir užrakinama kabinamąja spyna.

Kai remontuojamas sugedęs iešmas ir kai atsiskyrę smailės (pažeistas mechaninis smailių ryšys), iešmo smailės įtvirtinamos reikiamoje padėtyje pagal Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcijos remontuojant kelią reikalavimus. Be to, prispausta smailė užrakinama per kengę kabinamąją spyna.

Išjungus iš centralizacijos sąvažą, atjungiant leidžiamuosius signalus, netaisomas iešmas užrakinamas per kengę kabinamąją spyna, o geležinkelio stotyse su MPC – iešmą dar užblokuoti blokavimo komanda.

Kol iešmas išjungtas iš centralizacijos (sąryšio), užrakinto iešmo (sąvažų) raktas (raktai) turi būti pas stoties budėtoją arba iešmą prižiūrintį darbuotoją, arba atsakingą už saugų eismą darbų vadovą.

Iešmą tvirtina kelių ruožo darbuotojas, padaręs tam tikrą įrašą Apžiūros žurnale arba perdavęs atitinkamą telefonogramą. Šis darbuotojas yra atsakingas už patikimą iešmo smailių (slankiosios kryžmės šerdies) įtvirtinimą.

Iešmą kabinamąją spyna per kengę užrakina eismo darbuotojas, atsakingas už taisyklingą iešmo perjungimą pagal stoties budėtojo nurodytą maršrutą. Darbams pasibaigus, kol bus atkaltas iešmas, stoties budėtojas kartu su elektromechaniku turi patikrinti ir įsitikinti, kad iešmo (slankiosios šerdies) padėtis atitinka iešmo valdymo rankenėlės (nuspausto mygtuko) padėtį ir valdymo pulto rodmenis, geležinkelio stotyse su MPC“.– duotą iešmo perjungimo komandą ir indikaciją monitoriaus ekrane.“

Geležinkelių eismo taisyklių

1 priedas. LEIDIMŲ TRAUKINIUI VAŽIUOTI IŠ STOTIES VARIANTAI

Variantų Nr.	Traukinio išvykimo aplinkybės	Leidimas traukiniui išvažiuoti į tarpstotį	Pagrindas įjungti leidžiamąjį išleidžiamąjį šviesoforo signalą arba duoti leidimą užimti tarpstotį
1	2	3	4
A. Automatinė blokuotė – vienkėlis ruožas			
1	Traukinys išleidžiamas iš kelio, kuris turi išleidžiamąjį šviesoforą	Leidžiamasis išleidžiamąjį šviesoforo signalas	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis); traukinių eismo tvarkdario leidimas (jeigu tvarkdario ryšys sugedęs – gretimos stoties budėtojo sutikimas).
2	Traukinys išleidžiamas pagal signalą bendrojo šviesoforo su kelrodžiu, rodančiu kelio numerį	Leidžiamasis išleidžiamąjį šviesoforo signalas ir žaliai šviečiantis kelrodžio išvykimo kelio numeris	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis); traukinių eismo tvarkdario leidimas (jeigu tvarkdario ryšys sugedęs – gretimos stoties budėtojo sutikimas).
3	Traukinys išleidžiamas pagal signalą bendrojo be kelrodžio šviesoforo signalą, kai išvykimo kelyje įjungtas antrinio šviesoforo leidžiamasis signalas	Antrinio šviesoforo žalias žiburys (įsiziėbia vienu metu su bendrojo šviesoforo leidžiamuoju signalu)	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis); traukinių eismo tvarkdario leidimas (jeigu tvarkdario ryšys sugedęs – gretimos stoties budėtojo sutikimas).
4	Traukinys išleidžiamas pagal bendrojo šviesoforo signalą, kai sugedęs kelrodis arba antrinis šviesoforas, nesant kelrodžio	Radijo ryšiu perduotas stoties budėtojo įsakymas traukiniui išvykti iš atitinkamo kelio arba rašytinis E-15 formos leidimas su užpildytu antruoju punktu; bendrojo šviesoforo leidžiamasis signalas	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis); traukinių eismo tvarkdario leidimas (jeigu tvarkdario ryšys sugedęs – gretimos stoties budėtojo sutikimas).
5	Traukinys išleidžiamas iš kelio, neturinčio išleidžiamąjį šviesoforo	Radijo ryšiu perduotas stoties budėtojo įsakymas traukiniui išvykti iš atitinkamo kelio (nurodomas kelio numeris) arba rašytinis E-15 formos leidimas su užpildytu pirmuoju punktu	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų; įregistruotas traukinių eismo tvarkdario įsakymas dėl traukinio išleidimo esant draudžiamajam išleidžiamąjį šviesoforo signalui, kai tarpstotyje nėra priešinių traukinių; autoblokuotė perjungta reikiama eismo kryptimi ir iš aparato išimta raktinė krivulė
6	Išleidžiamas traukinys, kurio	Radijo ryšiu perduotas stoties	Laisvas vienas ar daugiau

	priekis yra už šviesoforo, ir dėl to neįmanoma įjungti leidžiamą signalą	budėtojo įsakymas traukiniui išvykti iš atitinkamo kelio (nurodomas kelio numeris) arba rašytinis E-15 formos leidimas su užpildytu pirmuoju punktu	blokuojamųjų ruožų; įregistruotas traukinių eismo tvarkdario įsakymas dėl traukinio išleidimo esant draudžiamajam išleidžiamą šviesoforo signalui, kai tarpstotyje nėra priešinių traukinių; autoblokuotė perjungta reikiama eismo kryptimi ir iš aparato išimta raktinė krivulė
7	Traukinys išleidžiamas pagal išleidžiamą šviesoforo leidžiamą signalą, kurio mašinistas nemato	Stoties budėtojo įsakymas važiuoti arba E-15 formos leidimas su užpildytu antruoju punktu, arba atvirkščiosios šviesoforo galvutės leidžiamasis signalas	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis); ESD leidimas (jeigu tvarkdario ryšys sugedęs – gretimos stoties budėtojo sutikimas).
8	Iš stoties išleidžiamas traukinys su stumtuvu, važiuosiančiu per visą tarpstotį	Leidžiamasis išleidžiamą šviesoforo signalas	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis); ESD leidimas (jeigu tvarkdario ryšys sugedęs – gretimos stoties budėtojo sutikimas).
9	Iš stoties išleidžiamas traukinys su stumtuvu, turėsiančiu sugrįžti atgal į stotį	Leidžiamasis išleidžiamą šviesoforo signalas. Sugrįžti atgal stumtuvo mašinistui įteikta raktinė krivulė	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis); traukinių eismo tvarkdario leidimas (jeigu tvarkdario ryšys sugedęs – gretimos stoties budėtojo sutikimas).
10	Į tarpstotį išleidžiamas traukinys, turėsiantis sugrįžti atgal į stotį	Leidžiamasis išleidžiamą šviesoforo signalas. Sugrįžti atgal traukinio mašinistui įteikta raktinė krivulė	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų; traukinių eismo tvarkdario leidimas išleisti traukinį, turėsiantį sugrįžti atgal
11	Kai raktinės krivulės nėra arba ji sugedusi, traukinius arba stumtuvus, turėsiančius sugrįžti atgal, galima išleisti eismą tvarkant telefonu		
12	Traukinys išleidžiamas iš kelio, kurio išleidžiamasis šviesoforas sugedęs	Radijo ryšiu perduotas stoties budėtojo įsakymas traukiniui išvykti iš atitinkamo kelio (nurodomas kelio numeris) arba rašytinis E-15 formos leidimas su užpildytu pirmuoju punktu	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų; įregistruotas traukinių eismo tvarkdario įsakymas dėl traukinio išleidimo esant draudžiamajam išleidžiamą šviesoforo signalui, kai tarpstotyje nėra priešinių traukinių; autoblokuotė perjungta reikiama eismo kryptimi ir iš aparato išimta raktinė krivulė
13	Traukinys išleidžiamas į tarpstotį, kurio autoblokuotė sugedusi	Rašytinis E-13 formos leidimas	Registruotas traukinių eismo tvarkdario įsakymas uždrausti naudoti autoblokuotę ir leisti eismą tvarkyti telefonu bei gretimos stoties budėtojo telefonograma dėl sutikimo priimti traukinį (naudojamas tvarkdario ryšys)
B. Automatinė blokuotė – dvikelis ruožas			
14	Traukinys išleidžiamas iš kelio, kuris turi išleidžiamą šviesoforą	Leidžiamasis išleidžiamą šviesoforo signalas	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis)
15	Traukinys išleidžiamas pagal	Leidžiamasis išleidžiamą	Laisvas vienas ar daugiau

	bendrojo su kelrodžiu šviesoforo signalą	šviesoforo signalas ir žaliai šviečiantis kelrodžio išvykimo kelio numeris	blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis)
16	Traukinys išleidžiamas pagal bendrojo be kelrodžio šviesoforo signalą, antriniam šviesoforui rodant leidžiamąjį signalą	Antrinio šviesoforo žalias žiburys (išižiebia vienu metu su bendrojo šviesoforo leidžiamuoju signalu)	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis)
17	Traukinys išleidžiamas pagal bendrojo šviesoforo signalą, kai sugedęs kelrodis arba antrinis šviesoforas, nesant kelrodžio	Radijo ryšiu perduotas stoties budėtojo įsakymas traukiniui išvykti iš atitinkamo kelio (nurodomas kelio numeris) arba rašytinis E - 15 formos leidimas su užpildytu antruoju punktu	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis)
18	Traukinys išleidžiamas iš kelio, neturinčio išleidžiamą šviesoforo	Radijo ryšiu perduotas stoties budėtojo įsakymas traukiniui išvykti iš tam tikro kelio arba rašytinis E – 15 formos leidimas su užpildytu pirmuoju punktu	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis)
19	Išleidžiamas traukinys, kurio priekis yra už šviesoforo, ir dėl to neįmanoma įjungti leidžiamąjo signalo	Radijo ryšiu perduotas stoties budėtojo įsakymas mašinistui važiuoti arba rašytinis E-15 formos leidimas su užpildytu pirmuoju punktu	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis)
20	Traukinys išleidžiamas pagal leidžiamąjį išleidžiamą šviesoforo signalą, kurio mašinistas nemato.	Radijo ryšiu perduotas stoties budėtojo įsakymas mašinistui važiuoti arba rašytinis E-15 formos leidimas su užpildytu antruoju punktu, arba atvirkščiosios šviesoforo galvutės leidžiamasis signalas	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis)
21	Į tarpstotį išleidžiamas traukinys su stumtuvu, stumsiančiu visą tarpstotį	Leidžiamasis išleidžiamą šviesoforo signalas	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis)
22	Į tarpstotį išleidžiamas traukinys su stumtuvu, turėsiančiu sugrįžti atgal	Leidžiamasis išleidžiamą šviesoforo signalas. Grįžti stumtuvui atgal - raktinė krivulė, kuri traukiniui išvykstant iš stoties įteikiama stumtuvo mašinistui	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis)
23	Į tarpstotį išleidžiamas traukinys, turėsiantis sugrįžti atgal	Leidžiamasis išleidžiamą šviesoforo signalas. Grįžti su traukiniu atgal - raktinė krivulė, kuri traukiniui išvykstant iš stoties įteikiama darbų vykdytojui, kad jis ją perduotų grįžiančio traukinio mašinistui	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis) ir traukinių eismo tvarkdario leidimas išleisti traukinį, turėsiantį sugrįžti atgal
24	Kai raktinės krivulės nėra arba ji sugedusi, traukinius arba stumtuvus, turėsiančius sugrįžti atgal, galima išleisti eismą tvarkant telefonu		
25	Traukinys išleidžiamas iš kelio, kurio išleidžiamasis šviesoforas sugedęs	Radijo ryšiu perduotas stoties budėtojo įsakymas traukiniui išvykti iš atitinkamo kelio arba rašytinis E-15 formos leidimas su užpildytu pirmuoju punktu, arba išleidžiamą šviesoforo išimtinis signalas	Laisvas vienas ar daugiau blokuojamųjų ruožų (pagal kontrolės prietaisų rodmenis)
26	Traukinys išleidžiamas į tarpstotį, kurio autoblokuotė sugedusi	Rašytinis E-13 formos leidimas	Pirmajam traukiniui išleisti – traukinių eismo tvarkdario įsakymas uždrausti naudoti autoblokuotę ir leisti eismą tvarkyti telefonu.

			Kitiems traukiniams - gretimos stoties budėtojo telefonograma apie anksčiau išleisto traukinio atvykimą
C. Pusiau automatinė blokuotė - vienkėlis ruožas			
27	Traukinys išleidžiamas iš kelio, turinčio išleidžiamą šviesoforą	Leidžiamasis išleidžiamojo šviesoforo signalas	Gretimos stoties sutikimo blokuojamasis signalas
28	Išleidžiamas užlaikytas arba kitas tos pačios krypties traukinys, kai buvo išjungtas arba savaime išsijungė leidžiamasis išleidžiamojo šviesoforo signalas	Rašytinis E-14 formos leidimas su užpildytu pirmuoju punktu	Gretimos stoties sutikimo blokuojamasis signalas
29	Išleidžiamas traukinys, kai jo priekis yra už šviesoforo, kurio signalas - leidžiamasis	Radijo ryšiu perduotas stoties budėtojo įsakymas mašinistui važiuoti arba rašytinis E -14 formos leidimas su užpildytu antruoju punktu	Gretimos stoties sutikimo blokuojamasis signalas
30	Esant netikram izoliuotojo kelio ruožo užimtumui, išleidžiamojo šviesoforo leidžiamąjį signalą galima įjungti prieš tai nuspaudus pagalbinį mygtuką išvykimo maršrutų izoliuotųjų ruožų laisvumo kontrolei išjungti		
31	Išleidžiamas traukinys, kai jo priekis yra už išleidžiamojo šviesoforo, kurio signalas - draudžiamasis	Rašytinis E-13 formos leidimas	Registruotas traukinių eismo tvarkdario įsakymas eismą tvarkyti telefonu ir gretimos stoties budėtojo telefonograma, kad sutinka priimti traukinį
32	Išleidžiamas priešingos krypties traukinys, kai buvo išjungtas išleidžiamojo šviesoforo leidžiamasis signalas	Rašytinis E-13 formos leidimas	Registruotas traukinių eismo tvarkdario įsakymas eismą tvarkyti telefonu ir gretimos stoties budėtojo telefonograma, kad sutinka priimti traukinį
33	Traukinys išleidžiamas pagal bendrojo su kelrodžiu šviesoforo signalą	Leidžiamasis išleidžiamojo šviesoforo signalas ir žaliai šviečiantis kelrodžio išvykimo kelio numeris	Gretimos stoties sutikimo blokuojamasis signalas
34	Traukinys išleidžiamas pagal bendrojo su sugedusiu kelrodžiu išleidžiamojo šviesoforo signalą	Leidžiamasis išleidžiamojo šviesoforo signalas ir stoties budėtojo radijo ryšiu perduotas įsakymas mašinistui važiuoti arba rašytinis E-14 formos leidimas su užpildytu antruoju punktu	Gretimos stoties sutikimo blokuojamasis signalas
35	Traukinys išleidžiamas, kai neįmanoma įjungti išleidžiamojo šviesoforo leidžiamojo signalo	Rašytinis E-13 formos leidimas	Registruotas traukinių eismo tvarkdario įsakymas eismą tvarkyti telefonu ir gretimos stoties budėtojo telefonograma, kad sutinka priimti traukinį
36	Esant netikram izoliuotojo iešmų ruožo užimtumui ir laisvam tarpstočiui, išleidžiamojo šviesoforo leidžiamąjį signalą galima įjungti traukinių eismo tvarkdario leidimu prieš tai nuspaudus pagalbinį mygtuką išvykimo maršrutų izoliuotųjų ruožų laisvumo kontrolei išjungti		
37	Išleidžiamas traukinys, turintis sugrįžti iš tarpstočio atgal	Raktinė krivulė, esant draudžiamajam išleidžiamojo šviesoforo signalui	Gretimos stoties budėtojo sutikimo blokuojamasis signalas ir traukinių eismo tvarkdario leidimas išleisti traukinį, turėsiantį sugrįžti iš tarpstočio atgal
38	Traukinys išleidžiamas su stumtuvu, turėsiančiu sugrįžti iš tarpstočio atgal	Leidžiamasis išleidžiamojo šviesoforo signalas. Stumtuvo mašinistui sugrįžti atgal - įteikta raktinė krivulė	Gretimos stoties budėtojo sutikimo blokuojamasis signalas

39	Jeigu raktinės krivulės nėra arba ji sugedusi, turėsimasis sugrįžti atgal stumtuvas ar traukinys į tarpstotį išleidžiamas, tvarkant eismą telefonu		
40	Traukinys išleidžiamas su stumtuvu, turinčiu važiuoti visą tarpstotį	Leidžiamasis išleidžiamojo šviesoforo signalas	Gretimos stoties budėtojo sutikimo blokuojamasis signalas
41	Traukinys išleidžiamas į tarpstotį, kurio sugedusi pusiau automatinė blokuotė	Rašytinis E-13 formos leidimas	Registruotas traukinių eismo tvarkdario įsakymas uždrausti naudoti pusiau automatinę blokuotę ir leisti eismą tvarkyti telefonu. Gretimos stoties budėtojo telefonograma, kad sutinka priimti traukinį
D. Pusiau automatinė blokuotė - dvikelis ruožas			
42	Traukinys išleidžiamas iš kelio, turinčio išleidžiamą šviesoforą	Leidžiamasis išleidžiamojo šviesoforo signalas	Anksčiau išleisto traukinio atvykimo blokuojamasis signalas
43	Išleidžiamas sulaikytas arba kitas tos pačios krypties traukinys, kai buvo išjungtas ar savaime išsijungęs leidžiamasis išleidžiamojo šviesoforo signalas	Rašytinis E-14 formos leidimas su užpildytu pirmuoju punktu	Anksčiau išleisto traukinio atvykimo blokuojamasis signalas
44	Traukinys išleidžiamas pagal bendrojo su kelrodžiu išleidžiamojo šviesoforo signalą	Leidžiamasis išleidžiamojo šviesoforo signalas ir žaliai šviečiantis kelrodžio išvykimo kelio numeris	Anksčiau išleisto traukinio atvykimo blokuojamasis signalas
45	Išleidžiamas traukinys pagal bendrojo išleidžiamojo šviesoforo signalą, kai sugedęs šio šviesoforo kelrodis	Leidžiamasis išleidžiamojo šviesoforo signalas ir E-14 formos leidimas su užpildytu antruoju punktu arba radijo ryšiu perduotas mašinistui stoties budėtojo įsakymas išvažiuoti	Anksčiau išleisto traukinio atvykimo blokuojamasis signalas
46	Išleidžiamas traukinys, kai jo priekis yra už išleidžiamojo šviesoforo, kurio signalas leidžiamasis	Radijo ryšiu mašinistui perduotas stoties budėtojo įsakymas arba rašytinis E-14 formos leidimas su užpildytu antruoju punktu	Anksčiau išleisto traukinio atvykimo blokuojamasis signalas
47	Esant netikram izoliuotojo kelio ruožo užimtumui, išleidžiamojo šviesoforo leidžiamąjį signalą galima įjungti prieš tai nuspaudus pagalbinį mygtuką išvykimo maršrutų izoliuotųjų ruožų laisvumo kontrolei išjungti		
48	Išleidžiamas traukinys, kai jo priekis yra už išleidžiamojo šviesoforo, kurio signalas draudžiamasis	Rašytinis E-13 formos leidimas	Traukinių eismo tvarkdario įsakymas uždrausti naudoti kelio blokuotę ir leisti eismą tvarkyti telefonu
49	Išleidžiamas traukinys, kai neįmanoma įjungti leidžiamojo išleidžiamojo šviesoforo signalo	Rašytinis E-13 formos leidimas	Traukinių eismo tvarkdario įsakymas uždrausti naudoti kelio blokuotę ir leisti eismą tvarkyti telefonu
50	Esant netikram izoliuotojo eismų ruožo užimtumui ir laisvam tarpstočiui, išleidžiamojo šviesoforo leidžiamąjį signalą galima įjungti traukinių eismo tvarkdario leidimu prieš tai nuspaudus pagalbinį mygtuką išvykimo maršrutų izoliuotųjų ruožų laisvumo kontrolei išjungti		
51	Išleidžiamas traukinys, sugrįšiantis iš tarpstočio atgal	Raktinė krivulė esant draudžiamajam išleidžiamojo šviesoforo signalui	Anksčiau išleisto traukinio atvykimo blokuojamasis signalas ir traukinių eismo tvarkdario leidimas išleisti traukinį, turėsiantį sugrįžti iš tarpstočio atgal
52	Traukinys išleidžiamas su stumtuvu, sugrįšančiu iš	Leidžiamasis išleidžiamojo šviesoforo signalas. Sugrįžti	Anksčiau išleisto traukinio atvykimo blokuojamasis signalas

	tarpstočio atgal	atgal - stumtuvo mašinistui įteikta raktinė krivulė	
53	Jeigu raktinės krivulės nėra arba ji sugedusi, turėsiąs sugrįžti atgal traukinys ar stumtuvas į tarpstotį išleidžiamas, tvarkant eismą telefonu		
54	Traukinys išleidžiamas su stumtuvu, važiuosiančiu visą tarpstotį	Leidžiamasis išleidžiamojo šviesoforo signalas	Anksčiau išleisto traukinio atvykimo blokuojamasis signalas
55	Traukinys išleidžiamas į tarpstotį, kurio pusiau automatinė blokuotė sugedusi	Rašytinis E-13 formos leidimas	Pirmajam traukiniui - registruotas traukinių eismo tvarkdario įsakymas uždrausti naudoti pusiau automatinę blokuotę ir leisti eismą tvarkyti telefonu. Kitiems traukiniams - gretimos stoties budėtojo telefonograma dėl anksčiau išleisto traukinio atvykimo
E. Eismo tvarkymas telefonu - vienkeliu ir dvikeliu ruožais			
56	Kai eismas tvarkomas telefonu, visais atvejais lokomotyvų mašinistams išduodami E-13 formos leidimai		
57	Avariniams, gaisriniais traukiniais, pagalbiniais lokomotyvams, ūkiniams ir kitiems traukiniais išleisti į tarpstotį, kai jame nutrauktas eismas, visais atvejais lokomotyvų mašinistams išduodami E-22 formos leidimai		
58	Sugedus visiems signalizacijos ir ryšių įrenginiams, visais atvejais lokomotyvų mašinistams išduodami E-17 formos leidimai		
PASTABA: Gavęs E-13 formos rašytinį leidimą, lokomotyvo mašinistas neturi teisės išvažiuoti be radijo ryšių perduodamo stoties budėtojo papildomo nurodymo arba rodomo tam tikro išvykimo signalo.			

Geležinkelių eismo taisyklių
2 priedas

PAGRINDINIAI RIEDMENŲ ĮTVIRTINIMO REIKALAVIMAI IR NORMOS

1. Geležinkelio keliuose pastatytų, geležinkelio riedmenų įtvirtinimo ratstabdžiais normos yra šios:
 - 1.1. horizontaliuose ir tuose keliuose, kurių nuolydis iki 0,5 ‰ imtinai, turi būti dedama po vieną ratstabdį iš abiejų sąstato (vagonų grupės, pavienių vagonų) galų, nesvarbu, kiek yra vagonų;
 - 1.2. geležinkelio keliuose, kurių nuolydis didesnis kaip 0,5 ‰, turi būti apskaičiuojamos įtvirtinimo normos:
 - 1.2.1. pavienių vagonų, taip pat vienodo svorio (bruto) vagonų sąstatų arba grupių: pakrautų arba tuščių prekių vagonų, nepaisant jų rūšies, keleivinio parko vagonų, taip pat ir elektrinių traukinių; refrižeratorinių vagonų tuo atveju, jeigu visi grupės (sekcijos) vagonai pakrauti arba visi tušti (iš jų ir tuščia mašinų skyriaus sekcija); neveikiančių lokomotyvų junginių;
 - 1.2.2. mišrių (ne vienodo svorio) sąstatų arba pakrautų ir tuščių vagonų grupių ar pakrautų įvairaus svorio vagonų, tais atvejais, kai ratstabdžiai dedami po ratais vagonų, kurių vienos ašies apkrova (bruto) ne mažesnė kaip 15 t, o kai tokių vagonų nėra – po ratais vagonų su mažesne apkrova, bet didžiausia įtvirtinamoje grupėje.
- Šio priedo 1.2.1 ir 1.2.2 papunkčiuose nurodytais atvejais ratstabdžių skaičius R_{sk} nustatomas pagal (1) formulę:

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

čia:

R_{sk} – būtinas ratstabdžių skaičius;

n – sąstato (vagonų grupės) ašių skaičius;

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

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

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

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

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

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

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

1 PAVYZDYS

80 ašių mišriai vagonų grupei įtvirtinti geležinkelio kelyje, kurio nuolydis 2,5 ‰, kai ratstabdžiai dedami po tuščių vagonų arba vagonų, kurių vienos ašies apkrova nežinoma, ratais, reikia:

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

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

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

2 PAVYZDYS

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

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

3 PAVYZDYS

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

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

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

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

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

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

Draudžiama naudoti ratstabdžius, kurių pavažos apledėjusios ar tepaluotos.

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

8. Jei ratstabdis dedamas iš galimos išriedėjimo pusės ne po pirmuoju vagonu, būtina patikrinti, ar visi galimo išriedėjimo pusėje esantys vagonai sukabinti.

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

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

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

3 priedas. VAGONŲ SU SPECIALIAISIAIS KROVINIAIS IR SPECIALIŲJŲ RIEDMENŲ PASTATYMAS Į TRAUKINIUS

1. Vagonai, pakrauti specialiųjų krovinių, traukinyje turi būti atskirti apsauginiais vagonais nuo lokomotyvo, vagonų su žmonėmis ir tam tikrais atvejais vienas nuo kito.

Tokių krovinių sąrašas ir apsauginių vagonų normos pateikta *Krovinių vežimo taisyklėse*. Krovinį apibūdinančias savybes ir būtinas apsauginių vagonų normas krovinio siuntėjas nurodo važtos dokumentuose.

2. Netvarkingi pavieniai su tvarkingomis važiuoklėmis vagonai, kurių negalima vežti traukiniu, remontuoti vežami atskiru lokomotyvu. Vagonų depas arba vagonų valykla įformina siunčiamų vagonų važtos dokumentus.

3. Vagonai su 4-ojo, 5-ojo laipsnio šono ir apačios negabaritiškumo krovinių turi būti atskirti ne

mažiau kaip vienu tuščiu arba su gabaritiniu kroviniu apsauginiu vagonu nuo traukinio priekinio ar galinio vagono.

Vagonas su tikrinamuoju rėmu kabinamas traukinio priekyje. Kad geriau matytųsi tikrinamojo rėmo viršutinė dalis, prie lokomotyvo prikabinama tuščia platforma.

Vagonai (traukinio lape žymimi kodu 8) su 6-ojo laipsnio šono bei apačios negabaritiškumo ir viršgabaritiniais krovinių traukinyje statomi ne arčiau kaip per 20 vagonų nuo vagono su tikrinamuoju rėmu.

Jeigu negabaritiniai ar viršgabaritiniai kroviniai gabenami atskiru lokomotyvu ar specialiu traukiniu, tai vagonas su tokiu kroviniu turi būti ne arčiau kaip per 5 vagonus nuo vagono su tikrinamuoju rėmu.

Draudžiama prikabinti prie ilgųjų traukinių vagonus su šono bei apačios negabaritiškumo (išskyrus (1-3) laipsnio) ir viršgabaritiniais krovinių.

Leidžiama prikabinti prie traukinių ne didesnės kaip 300 t krovos transporterinius vagonus, išskyrus sutraukiamuosius TSC-300M (TCH-300 M) tipo (kodas - 3994) transporterinius vagonus.

TSC-300M (TCH-300 M) tipo ir didesnio krovumo krautų ir tuščių transporterinių vagonų važiavimo tvarką nustato LG administracija.

Kiekvienas 12 ir daugiau ašių transporterinis vagonas (išskyrus 120 t krovumo jungtinius transporterinius) turi būti iš abiejų pusių atskirtas ne mažiau kaip dviem tuščiais (arba krautais ne sunkesniu kaip 40 t kroviniu) bet kurios rūšies keturašiais apsauginiais vagonais.

Keturašiai ir 120 t krovumo jungtiniai transporteriniai vagonai (tušti ir krauti) traukiniuose vežami be apsauginių vagonų.

120 t krovumo (tipų kodai - 3960 ir 3961) ir 240 t krovumo (tipo kodas - 3974) jungtinių transporterinių vagonų pastatymą traukiniuose nustato *Techninės 120 t ir 240 t krovumo transporterinių vagonų naudojimo sąlygos*.

Jeigu traukinio svoris bruto didesnis kaip 3000 t, tuščius aštuonių ar daugiau ašių transporterinius vagonus leidžiama statyti tik paskutiniame traukinio ketvirtadalyje. Jeigu traukinio svoris yra mažesnis kaip 3000 t, tai šiuos transporterinius vagonus galima statyti bet kurioje traukinio dalyje.

4. Dozuojamieji hoperiai gali važinėti bendrojo naudojimo keliais ir tik žiediniais paskirtiniais traukiniais. Kiekviename tokia traukinyje turi būti atskiras aptarnaujančiojo personalo vagonas.

Dozuojamųjų hoperių skaičių traukinyje lemia biralų iškrovimo būdai ir technologijos reikalavimai.

Prie dozuojamųjų hoperių traukinių leidžiama prikabinti kitus vagonus, jeigu jų nereikės atkabinti tarpinėje stotyje.

Draudžiama prikabinti prie dozuojamųjų hoperių traukinių savivarčius vagonus, išskyrus 6VS-60 ir 7VS-60 (6 BC-60 ir 7 BC-60) tipo savivarčius.

Bendra dozuojamųjų vagonų krauto sąstato masė neturi viršyti 2600 t. Tokių traukinių važiavimo greitis neturi viršyti dozuojamiesiems hoperiams nustatyto važiavimo greičio.

Apie tai, kad tuščių ir krautų dozuojamųjų hoperių traukinio sąstatas yra parengtas važiuoti iš bazės nustatytais geležinkelio ruožams greičiais, kad visa iškrovimo ir dozavimo įranga patikrinta, apžiūrėta ir parengta transportuoti, dozuojamųjų hoperių traukinio mašinistas turi įrašyti važtos dokumentuose. Jeigu dozuojamieji hoperiai krauti, tada toks įrašas daromas važtaraštyje, o jei tušti - persiuntimo važtaraštyje. Bet koku atveju tokie įrašai (įrašus daro asmuo, pildantis *Traukinio lapą*) daromi ir E-1 formos *Traukinio lape* (žr. *Traukinio lapo įforminimo taisyklių* 1 priedą).

Jei dozuojamieji hoperiai bus iškraunami stotyje, atsakingas darbų vadovas apie tai turi pranešti stoties budėtojiui, o šis savo ruožtu neturi išleisti tokio traukinio iš stoties be laisvos formos dozuojamųjų hoperių sąstato apžiūros įrašo E-2 (E-3) formos *Traukinių eismo žurnale* (įrašą daro dozuojamųjų hoperių sąstato mašinistas).

Dozuojamųjų įrenginių techninę priežiūrą atlieka juos prižiūrinti brigada.

Dozuojamųjų hoperių dalis nustatyta tvarka prižiūri ir remontuoja techninės vagonų priežiūros punkto darbuotojai.

Tušti dozuojamieji hoperiai gali būti vežami prekiniais traukiniais be palydos, kai jie siunčiami remontuoti arba po remonto į priregistravimo stotis pagal hoperinių vagonų gamyklų, vagonų depų, remonto gamyklų ir kelių ruožų paraiškas. Dozuojamieji hoperiai traukiniais vežami su atitinkamais dokumentais, įformintais pagal galiojančias taisykles.

Dozuojamųjų hoperių siuntėjas turi juos paruošti transportavimui ir apie tai įrašyti važtos dokumentuose bei nurodyti leidžiamus dozuojamųjų hoperių vežimo greičius.

Siunčiamų tuščių vieninių dozuojamųjų hoperių, priklausančių įmonėms, važtaraščiai arba tokių pat vagonų, priklausančių geležinkelio valdytojiui, persiuntimo važtaraščiai iš siuntėjo priimami tik esant juose įrašui apie tai, kad iškraunamieji ir dozuojamieji įrenginiai patikrinti ir perjungti į transportavimo režimą bei nurodytas jų važiavimo greitis. Tokį įrašą daro asmuo, turintis pažymėjimą, suteikiantį teisę valdyti dozuojamąjį hoperį.

Iš dozuojamųjų hoperių grąžinio atkabintas krautas netvarkingas dozuojamasis hoperis turi būti iškrautas, parengtas transportuoti ir važtos dokumentuose padaryti visi reikiami įrašai. Stoties viršininkas tokius dozuojamuosius hoperius gali išsiųsti, kai yra jų išsiuntimo paraiška ir persiuntimo bei važtos dokumentai.

Draudžiama prekiniais traukiniais vežti vieninius krautus dozuojamuosius hoperius.

5. Vežioti Lietuvos geležinkeliais kitų žinybų ir organizacijų savivarčius vagonus, leidžia geležinkelių valdytojas. Prieš leidžiant tokiems vagonams važiuoti bendrojo naudojimo geležinkelių keliais, juos turi apžiūrėti komisija, kurią sudaro Vagonų skyriaus, Eismo saugumo tarnybos atstovai ir stoties viršininkas. Komisija nustato jų tinkamumą naudoti pagal pateiktą paraišką. Vagonų apžiūros rezultatai įforminami aktu, kuriame turi būti parašyta apie savivarčių vagonų techninę būklę ir jų tinkamumą važinėti Lietuvos geležinkeliais.

Tuščių ar krautų savivarčių vagonų 2VS-105 (2 BC-105) važtos dokumentai įforminami esant važtaraštyje įrašui, kad visi įrenginiai patikrinti ir yra perjungti į transportavimo režimą. Įrašą pasirašo asmuo, turintis pažymėjimą, duodantį teisę valdyti savivarčius vagonus 2VS-105 (2BC-105).

Savivarčių vagonų paskirtinį sąstatą ir jų stambesnes grupes turi lydėti vagonų savininko paskirtas savivarčio mašinistas ir jo padėjėjas, išmanantys tokių vagonų įrenginius bei naudojimą.

Savivarčiai vagonai, kurie siunčiami į darbo vietas, remontuoti ar grąžinami po remonto, vežami tik tušti nustatytais prekinųjų traukinių greičiais (savivarčiai vagonai VS-100 ir 2VS - 105 (BC-100 ir 2 BC-105) vežami ne didesniu kaip 80 km/h greičiu). 6VS - 60 ir 7VS-60 (6 BC-60 ir 7 BC-60) tipo savivarčiai vagonai kabinami bet kurioje prekinio traukinio dalyje, o visi kiti - prekinio traukinio gale.

Savivarčiai vagonai 2VS-105 (2 BC-105) atitinka 1-T gabaritą ir 1-ojo laipsnio šono negabaritiškumą.

Šie vagonai neleidžiami nuo skirstomojo kalnelio. Privažiuojančio manevrų metu prie vagonų ir susijungiančio su jais lokomotyvo greitis turi būti ne didesnis kaip 3 km/h.

Savivarčių vagonų, kurie yra Lietuvos geležinkelių keliuose, techninės priežiūros tvarka išlieka tokia pati kaip visų vagonų.

Krautų savivarčių vagonų, vežamų paskirtiniu sąstatu ar didžiąja siunta pagal vieną važtaraštį, atkabinimas dėl techninių ar komercinių gedimų įforminamas vadovaujantis *Krovinių vežimo taisyklėmis*. Siunčiant tokį savivartį vagoną remontuoti surašoma V-23 formos pažyma.

6. Sunkiosios kelio mašinos (gardės klotuvai, skaldvaliai ir kt.), bėginiai kranai ir kiti specialios paskirties neveikiantys riedmenys (elektrinės, mašinos duobėms kasti, kontaktinio tinklo stulpų pamatų įleidimo mašinos ir kt.) išleidžiami iš stočių prekinuose traukiniuose arba su atskirais lokomotyvais pagal paraišką įmonių, turinčių tokių mašinų.

Mašinas transportuoti ruošia siuntėjas pagal tų mašinų techninius pasus, techninės eksploatacijos sąlygas ir instrukcijas. Apie tai, kad mašina paruošta transportuoti, turi būti įrašoma į važtos dokumentus. Neveikiančio agregato (mašinos) tinkamumą transportuoti nustato LG administracijos paskirta komisija.

Agregatai ir mašinos į prekinųjų traukinių sąstatus kabinami vadovaujantis tų agregatų ir mašinų techninėmis naudojimo sąlygomis, instrukcijomis ir pasų duomenimis.

Jeigu agregatas turi būti vežamas mažesniu greičiu negu nustatyta traukinių eismo grafiko, tai šalia įrašo apie agregato paruošimą transportuoti turi būti nurodomas ir transportavimo greitis.

7. Neveikiantys lokomotyvai išsiunčiami pagal depų viršininkų paraiškas, prieš tai patikrinus jų techninę būklę ir lokomotyvų apžiūros rezultatus įforminus nustatytos formos aktu. Akte, kuris stoties viršininkui pateikiamas kartu su išsiuntimo paraiška, nurodomas lokomotyvo transportavimo greitis. Antrasis akto egzempliorius įteikiamas lokomotyvo palydovui.

Neveikiantys lokomotyvai kabinami traukinio priekyje prie pirmojo lokomotyvo. Prekiniais traukiniais leidžiama siųsti ne daugiau kaip du neveikiančius vienos sekcijos lokomotyvus arba vieną dviejų sekcijų lokomotyvą.

Jei LG administracijos nurodymu siunčiamas didesnis lokomotyvų skaičius, juos leidžiama vežti su sąlyga, kad geležinkelio kelio apkrova nebus didesnė kaip 8,1 t bėgio metrui siunčiant nuo 3 iki 10 dvisekcinį lokomotyvų arba 20 viensekcinį lokomotyvų junginių (neskaičiuojant pirmojo lokomotyvo). Pirmuoju lokomotyvu gali būti vienas iš siunčiamų lokomotyvų junginio.

Prikabinti prie pirmojo lokomotyvo daugiau kaip vieną "šaltą" garvežį leidžia LG administracija. Prikabinti neveikiantį garvežį traukinio su porine trauka priekyje leidžia LG administracija, atsižvelgiant į kelio statinius ir viršutinę kelio konstrukciją. Leidžiama traukiniuose vežti garvežius su keturašiais ir šešiaašiais tenderiais - tenderiu pirmyn, o su triašiais - tik kaminu pirmyn.

8. Prekiniais traukiniais transportuojami savaeigiai sąstatai turi būti prikabinami traukinio gale.

4 priedas. *SUNKIŲJŲ DREZINŲ IR SAVAEIGIŲ KELIO MAŠINŲ EISMO TVARKA*

1. Bendrojo naudojimo geležinkeliais leidžiama važiuoti tik techniškai tvarkingomis sunkiosiomis drezinomis ir savaeigėmis kelio mašinomis (toliau - mašinomis).

2. Važiuoti bendrojo naudojimo geležinkeliais kitų žinybų ir įmonių sunkiosiomis drezinomis ar mašinomis galima tik išimtiniais atvejais, geležinkelių valdytojo leidimu, kuriame nurodoma jo galiojimo trukmė ir važavimo ribos.

3. Į tarpstotį išvykstanti sunkioji drezina ar mašina laikomos traukiniu, todėl budėtojas jas išleidžia iš stoties pagal traukinių eismo tvarkdario leidimą. Stoties budėtojas, išleisdamas sunkiąją dreziną ar mašiną iš

pradinės stoties, pažiūri ar mašinistas blaivus, ar neapsvaigęs nuo narkotinių bei toksinių medžiagų, ir patikrina, ar turi:

- mašinisto pažymėjimą;
- formuliarą;
- įformintą kelionlapį;
- sunkiosios drezinos, mašinos ir priekabos metinės kontrolinės techninės apžiūros ir bandymų aktą;
- kitų žinybų ir bendrovių sunkiųjų drezinų ir mašinų mašinistai – leidimą važiuoti bendrojo naudojimo geležinkeliais.

Sunkiosios drezinos, mašinos ir priekabos, išvažiuojančių iš jų priregistravimo stoties, techninė būklė kelionlapyje turi būti patvirtinta už transporto priemonių eksploataciją atsakingo asmens arba jo pavaduotojo parašu.

Išvažiuojančių iš kitų pradinių stočių sunkiųjų drezinų, mašinų ir priekabų techninę būklę kelionlapyje savo parašu patvirtina pats transporto priemonės mašinistas.

4. Kol į gretimą autoblokuotės ruožo stotį neatvyko sunkioji drezina, jai įkandin **draudžiama** išleisti keleivinį traukinį.

Apie prekinio traukinio priekyje važiuojančią sunkiąją dreziną ar mašiną lokomotyvo mašinistą turi perspėti stoties budėtojas arba traukinių eismo tvarkdarys. Kai nėra galimybės perspėti prekinio traukinio lokomotyvo mašinistą apie tarpstotyje esančią sunkiąją dreziną ar mašiną, **draudžiama** iš paskos išleisti prekinį traukinį, kol drezina ar mašina neatvyks į gretimą stotį (kelskyrą).

5. Kai atvykimo ar išvykimo kelyje stovi sunkioji drezina ar mašina, stoties budėtojas turi perjungti iešmus į kitą kelią, iš kurio nebūtų galimybės įvažiuoti į tą, kuriame yra sunkioji drezina ar mašina; ant iešmų valdymo rankenėlių (mygtukų) uždėti raudonus gaubtelius, o ant švieslentės kelio pakabinti etiketę "Drezina", o geležinkelio stotyse su MPC – **užblokuoti kiekvieną iešmą duodant blokavimo komandą ir atitinkamo kelio geležinkelio stoties schemoje pažymėti specialų simbolį „Drezina“**.

6. Važiuoti sunkiųjų drezinų ar mašinų junginiui, kuriame yra riedmuo be automatinių stabdžių, leidžiama tik išimtiniais atvejais.

Sunkioji drezina ar mašina, vežanti riedmenis be automatinių stabdžių, turi būti su vagonų neatsikabinimo įranga.

7. Sunkiosioms drezinoms ir mašinoms leidžiama stumti platforminius vagonus arba priekabas ne didesniu kaip 25 km/h greičiu. Jeigu platforminiame vagone ar priekaboje esantis darbuotojas turi radijo ryšį, stumti leidžiama ne didesniu kaip 40 km/h greičiu.

8. Sunkiosios drezinos gali pačios važiuoti ir būti vežamos:

- atskiru lokomotyvu bei prekinio traukinio sąstate ir tinkamai parengtos transportuoti;
- prekinio traukinio sąstate pakrautos ant platforminių vagonų laikantis *Krovinių krovimo ir tvirtinimo taisyklių* bei tinkamai parengtos transportuoti.

9. Traukinio teisėmis į tarpstočius išleidžiamose sunkiosiose drezinose ir mašinose turi būti įrengta ALS ir radijo ryšys.

Sunkiosios drezinos ir mašinos su sugedusiais ALS ir (ar) radijo ryšiu į autoblokuotės tarpstotį išleidžiamos vadovaujantis šių Taisyklių 4.1.3 p. reikalavimais.

10. Draudžiama paleisti sunkiąją dreziną nuo skirstomojo kalnelio.

5 priedas. LENGVŲJŲ RIEDMENŲ EISMO TVARKA

1. Motodrezinų TD-5 eismas

1.1. Motodrezinų TD - 5 (toliau - motodrezinų) eismas neturi trukdyti traukinių eismui.

1.2. Motodrezinų ašys turi būti su elektrine izoliacija.

1.3. Motodrezinų eismas leidžiamas LG administracijos įsakyme nurodytuose tarpstočiuose.

1.4. Draudžiama išleisti motodreziną į tarpstotį:

- dvikelių ruožų netaisyklinguoju keliu;
- esant žemesnei kaip minus 5 °C lauko temperatūrai;
- esant nepalankioms meteorologinėms sąlygoms (pūga, liūtis, rūkas ir kt.);
- nakties metu.

1.5. Motodrezinomis užimti tarpstotį traukinio teisėmis leidžia traukinių 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 lydinčiam vyresniajam darbuotojui.

1.6. Jeigu traukinio teisėmis į tarpstotį išleidžiamai motodrezinai būtina sustoti tarpstotyje tam tikriems darbams atlikti, tai kartu su E -13 formos leidimu išduodamas mašinisto įspėjamasis lapelis, kaip tai numatyta šių Taisyklių 11.19 punkte. **Draudžiama** užimti tarpstotį ilgiau, negu nurodyta įspėjamajame lapelyje.

1.7. Prieš išvažiuodamas į tarpstotį, motodreziną lydintis vyresnysis darbuotojas privalo pranešti stoties budėtojui apie būtinybę išvažiuoti su motodrezina, nurodyti vietą, iki kurios reikia važiuoti, ir laiką, per kurį turi nuvažiuoti iki kitos stoties, arba laiką, kada motodrezina bus nukelta nuo kelio (kai motodrezina važiuoja tik dalį tarpstočio arba tarpstotyje numatytas sustojimas).

Gavęs vyresniojo darbuotojo, lydinčio motodreziną, pranešimą dėl būtinumo išvažiuoti į tarpstotį, stoties budėtojas su traukinių eismo tvarkdariu privalo išsiaiškinti faktinį ir numatomą traukinių eismą tame tarpstotyje.

1.8. Motodrezina turi važiuoti priekiu; atbula gali tik manevruoti. Tarpstočiu važiuojančios motodrezinos žibintai turi būti įjungti.

1.9. Tarpstotyje motodrezina turi būti su ST 6.10 ir 6.13 p. nurodytais signaliniais ženklais ir reikmenimis. **Draudžiama** užkelti ant bėgių motodrezinas be signalinių ženklų.

1.10. Motodreziną lydinčių žmonių turi būti tiek, kad artėjant traukiniui ar kitais būtiniais atvejais jie galėtų ją nukelti nuo kelio. Kai motodrezina važiuoja traukinio teisėmis, kartu su vairuotoju joje turi būti ne mažiau kaip 4 žmonės.

1.11. Motodrezinoje gali važiuoti ne daugiau kaip 6 žmonės, nekrautoje priekaboje - ne daugiau kaip 10 žmonių, krautoje priekaboje - vienas priekabos stabdytojas. **Draudžiama** vežti krovinius, pakrautus į motodreziną.

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

1.13. Kai žmonės vežami keliomis motodrezinos priekabomis, kiekvienoje priekaboje skiriamas grupės vyresnysis (patyręs darbininkas) tvarkai joje palaikyti ir važiuojančių žmonių saugumui užtikrinti.

1.14. Motodrezina vežami įrankiai keliui taisyti, taip pat ir kelio šablonai turi būti specialiose dėžėse.

1.15. Draudžiama:

- važiuoti motodrezina su priekabomis, kuriose nėra stabdytojo;
- stabdžių svirtį apkrauti vežamais kroviniais.

1.16. Motodrezinos vairuotojas turi laikytis TNN, ST ir šių Taisyklių reikalavimų. Šių taisyklių egzaminų laikymo tvarką nustato LG administracija atskiru įsakymu. Motodrezinos vairuotojas privalo turėti su savimi pažymėjimą, suteikiantį teisę valdyti motodreziną.

Draudžiama valdyti motodreziną asmeniui, neturinčiam tokios teisės.

1.17. Važiuojančioje motodrezinoje ar priekaboje **draudžiama:**

- stovėti;
- sėdėti ant bortų;
- pereiti iš priekabos į motodreziną;
- lipti iš motodrezinos ar priekabos arba į jas, kol motodrezina visiškai nesustojo. **Draudžiama** rūkyti pilant degalus.

1.18. **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.

1.19. Motodreziną lydintis vyresnysis darbuotojas atsako už eismo ir važiuojančių žmonių saugumą. Prieš išvažiuodamas iš stoties į tarpstotį, jis turi turėti E - 21 formos *Traukinių eismo pažymą* (žr. A priedą), sutikrinti laiką, taip pat patikrinti drezinos techninę būklę, signalines priemones ir degalų kiekį.

Išduodamas pažymą, stoties budėtojas vadovaujasi *Traukinių eismo žurnalo* įrašais ir traukinių eismo tvarkdario informacija. Užpildęs du E-21 formos pažymų egzempliorius, vieną įteikia motodrezinos vyresniajam darbuotojui, kitą palieka stotyje.

Pažymos išdavimo laikas (laikas, nuo kada motodrezina gali išvykti į tarpstotį) užrašomas į *Traukinių eismo žurnalą* ir pranešamas gretimos stoties budėtojui.

Jeigu per 10 min nuo pažymos išdavimo motodrezina neišvažiuoja į tarpstotį, ši pažyma netenka galios. Tokiu atveju stoties budėtojas išrašo motodreziną lydinčiam vyresniajam darbuotojui naują pažymą.

1.20. Lydintis motodreziną vyresnysis darbuotojas neturi teisės važinėti motodrezina stoties ribose be stoties darbuotojų (stoties budėtojo, iešmininko, signalininko) leidimo, taip pat išvažiuoti į tarpstotį, nepranešęs stoties budėtojui ir neturėdamas atitinkamo leidimo. Įvažiuodamas į stotį, jis turi būti ypač atidus, kuo greičiau susisiekti su stoties budėtoju ir vadovautis jo nurodymais.

1.21. Motodreziną lydintis vyresnysis darbuotojas turi teisę išvažiuoti į vienpusio eismo dvikelį tarpstotį ne anksčiau kaip praėjus 15 min nuo priekyje važiuojančio traukinio išvykimo.

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

Draudžiama motodreziną išleisti pirma keleivinio traukinio.

1.22. Jeigu, motodrezinai išvykus, ta pačia kryptimi reikėtų išleisti prekinį traukinį, ir negauta žinių, kad motodrezina atvažiavo į gretimą stotį, arba ji nukelta nuo kelio, tai traukinio mašinistui išduodamas įspėjamasis lapelis, kad tarpstotyje yra motodrezina ir būtina signalizuoti lokomotyvo švilpuku.

Draudžiama išleisti į tarpstotį priešinį motodrezinai traukinį.

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

- atidžiai stebėti kelią ir būti pasirengę bet kuriuo momentu, pasirodžius traukiniui, sustoti ir nukelti

motodreziną;

- užtikrinti saugų motodrezinos eismą, reikiamu laiku nukelti ją nuo kelio prieš atvykstant pažymoje nurodytam traukiniui;

- būti atsargūs ir apdairūs, kai dirba ilgiau negu leista.

1.24. Kai motodrezina patenka į rūko, pūgos ar liūtės ruožą, reikia sustoti, nukelti motodreziną nuo kelio ir, jei įmanoma, apie tai pranešti stoties budėtojų.

1.25. Vyresnysis darbuotojas, lydintis motodreziną, atvykus jai iš tarpstočio į kitą stotį, privalo apie tai asmeniškai arba telefonu pranešti stoties budėtojų, o šis - pranešti motodrezinos atvykimo laiką stoties, iš kurios išvažiavo drezina, budėtojų. Abiejų stočių budėtojai motodrezinos atvykimo į stotį laiką įrašo *Traukinių eismo žurnaluose*.

1.26. Tarpstotyje motodrezina turi važiuoti ne didesniu kaip 50 km/h, stoties keliais - 25 km/h, per iešmus - 15 km/h. Esant blogam matomumui, važiavimo greitis neturi viršyti 25 km/h; turi būti įjungti žibintai (priekinis žibintas ir galinis raudonas signalinis žibintas).

1.27. Važiuojant per tiltus, galias iškasas ir kreivėmis, reikia būti ypač budriems ir pasirengusiems bet kurio momentu sustoti, jei kelyje pasitaikytų kliūtis. **Draudžiama** sustoti ant tilto, jei ir nėra kliūtis eismui.

1.28. Pastebėjęs važiuojančios motodrezinos gedimą, ją lydintis vyresnysis darbuotojas privalo sustabdyti dar neužvažiavusią ant tilto motodreziną ir nukelti ją nuo kelio, o motodrezinai sugedus ant tilto, turi nustumti ją už tilto ribų, nukelti nuo kelio, pastatyti taip, kad nebūtų pažeistas statinių artumo gabaritas.

Jei dėl kokių nors priežasčių negalima motodrezinos nustumti už tilto ribų arba nukelti nuo kelio, reikia nedelsiant atitverti dreziną kaip kliūtį kelyje pagal ST reikalavimus.

2. Kelio vagonėlių ir kitų techninės paskirties lengvųjų riedmenų naudojimo tvarka

2.1. Kelio vagonėliai, PKB vežimėliai, nukeliamieji portaliniai kranai ir defektoskopiniai vežimėliai, kelmačiai ir vežimėliai banguotam bėgių nusidėvėjimui matuoti, vienkėgiai ar vienašiai vežimėliai ir kt. (toliau - lengvieji bevarikliai riedmenys) neturi trukdyti traukinių eismo.

Norint išleisti bevariklius riedmenis į tarpstotį, stoties budėtojas turi išduoti E - 21 formos pažymą tam laikotarpiui, kurį numatoma dirbti tarpstotyje. Kai lengvieji bevarikliai riedmenys laikomi tarpstotyje, vyresnysis darbuotojas, prieš pradėdamas dirbti tarpstotyje, turi telefonu paskambinti stoties budėtojų ir išsiaiškinti eismo situaciją.

2.2. Lengvuosius bevariklius riedmenis turi lydėti tiek žmonių, kad artėjant traukiniui galima būtų juos ir vežamą krovinį tuoj pat nukelti nuo bėgių;

2.3. Draudžiama:

2.3.1. Su bevarikliais lengvaisiais riedmenimis išvažiuoti į tarpstotį be stoties budėtojo leidimo ir neturint informacijos apie esamą traukinių eismą;

2.3.2. Palikti bevariklius lengvuosius riedmenis stovėti ant izoliuotųjų sandūrų.

2.3.3. Palikti ant kelio stovinčius bevariklius lengvuosius riedmenis be žmonių, kurie, pasirodžius traukiniui, galėtų greitai juos nukelti nuo bėgių;

2.4. Bevarikliai lengvieji riedmenys turi būti laikomi spynomis prirakinti prie šalia kelio esančių statinių atramų ir kt. arba specialiose patalpose.

2.5. Kelio brigadininkas ne vėliau kaip prieš vieną dieną iki darbų pradžios turi pranešti kelio meistriui tikslų darbų laiką ir vietą (diena, nuo h min iki ...h ... min, kilometras, piketas). Kelio meistras pateikia reikalavimą išduoti įspėjamuosius lapelius (žr. šių Taisyklių 15.5 p.) ir leidžia brigadininkui numatytu laiku pradėti darbus.

2.6. Ypatingais atvejais, kai reikia pašalinti eismo saugumui gresiantį kelio gedimą (skubus trūkčio bėgio keitimas, kelio išplovos likvidavimas ir kt.) ir tarpstotyje nėra telefono ryšio, leidžiama dirbti nepateikus reikalavimo išduoti įspėjamuosius lapelius. Šiais atvejais lengvuosius bevariklius riedmenis lydintis vyresnysis darbuotojas turi įspėti signalininkus ir lydinčius bevariklių lengvųjų riedmenų darbuotojus, kad traukinių mašinistai neturi įspėjamųjų lapelių, todėl visi turi būti ypač atidūs.

2.7. Esantys tarpstotyje lengvieji bevarikliai riedmenys turi būti su ST 6.10 ir 6.13 p. nurodytais signaliniais ženklais ir reikmenimis.

2.8. Prieš pradėdamas dirbti su lengvaisiais bevarikliais riedmenimis stotyje, darbų vadovas turi padaryti atitinkamą įrašą *Apžiūros žurnale* ir gauti stoties budėtojo leidimą.

2.9. Naudoti lengvuosius bevariklius riedmenis naktį ir esant tirštam rūkui, pūgai ar smarkiai sningant leidžiama tik ypatingais atvejais, kai būtina skubiai sutaisyti kelią.

2.10. Kontaktinio tinklo priežiūrai ir remontui skirtų lengvųjų riedboksčių naudojimo tvarka nurodoma *AE/5 Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcijoje atliekant kontaktinio tinklo priežiūros ir remonto darbus su lengvaisiais riedboksčiais*.



5 priedo pabaiga
Geležinkelių eismo taisyklių
5 pr. A priedas
(5 pr. 1.19 p.)
Forma E - 21

(stoties pavadinimas arba spaudas)

**Traukinių eismo
PAŽYMA**

(išduodama motodreziną lydinčiam vyresniajam
darbuotojui)

200 ____ m. ____ mėn. ____ d. nuo
____ h ____ min iki ____ h ____ min tarpstotyje (čio)
____ (kelio) turi
važiuoti traukiniai:

Traukinio Nr.	Traukinio išvykimo laikas		Irašas apie eismo būklę tarpstotyje
	h	min	
1	2	3	4

Stoties budėtojas

(parašas)

(v. pavardė)

6 priedas. POKALBIŲ APIE MARŠRUTŲ PARENGIMĄ REGLAMENTAS

Nurodymai traukinių atvykimo ir išvykimo maršrutams parengti, lygiai kaip ir pranešimai apie jų įvykdymą, turi būti tikslūs ir aiškūs. Stotijų budėtojai ir iešmininkai turi laikytis pokalbių reglamento.

Šiame reglamente nenumatytais atvejais stoties budėtojų ir iešmininkų pokalbiai dėl atvykimo ir išvykimo maršrutų rengimo turi būti aiškūs ir konkretūs, taisyklingai suformuluoti.

Taukinių eismo tvarkdariui perduodamuose stoties budėtojo pranešimuose apie traukinių eismą, turi būti nurodoma: stoties pavadinimas, traukinio numeris ir būklė bei tikslus laikas (atvykimo, išvykimo, pervažiavimo), pvz., "Kužiai. Ilgasis traukinys Nr. 3323 "I" su visu sąstatu stotį pervažiavo (atvyko, išvyko) 11 valandą 10 minučių".

Stoties budėtojas skiria užduotis, taip pat klauso pranešimus apie jų atlikimą tik būdamas tikras, kad kalbasi su asmenimis, turinčiais teisę dalyvauti tokiuose pokalbiuose. **Draudžiama** duoti užduotis ir klausyti pranešimus apie jų atlikimą asmenims ir iš asmenų, kurie neturi tam teisės.

Pokalbių pavyzdžiai:

Pokalbių turinys	Pokalbių formos	
	stoties budėtojo	iešmininko
1	2	3
Stoties budėtojo nurodymas parengti maršrutą: a) traukiniui priimti	"Parenkite (prekinio, keleivinio) traukinio atvykimo maršrutą iš Mauručių į II kelią". Nurodymas perduodamas vienu metu visiems postams	"3 postas. Parengti (prekinio, keleivinio) traukinio atvykimo maršrutą iš Mauručių į II kelią". Vienas iš stoties budėtojo palieptų iešmininkų pakartoja, visi kiti patvirtina žodžiais "postas - supratau"
	Kai traukinys važiuoja su stumtuvu, stoties budėtojas ir iešmininkai, pakartojantys nurodymo turinį, priduria: "su stumtuvu"	
b) traukiniui išleisti	"Parenkite (prekinio, keleivinio) traukinio išvykimo maršrutą iš 1 kelio į Jiesią". Nurodymas perduodamas vienu metu visiems postams, rengiantiems maršrutą	"2 postas. Parengti (prekinio, keleivinio) traukinio išvykimo maršrutą iš 1 kelio į Jiesią". Vienas iš stoties budėtojo palieptų iešmininkų pakartoja, visi kiti patvirtina žodžiais "postas - supratau"
	Kai traukinys išvyksta su stumtuvu, stoties budėtojas ir iešmininkai, pakartojantys nurodymo turinį, priduria: "su stumtuvu"	
c) traukiniui pervažiuoti stotį	"Parenkite atvykimo ir išvykimo maršrutą II keliu iš Mauručių į Jiesią. Nurodymas perduodamas vienu metu visiems postams, rengiantiems pervažiavimo maršrutus	"1 postas. Parengti atvykimo ir išvykimo maršrutus II keliu iš Mauručių į Jiesią". "2 postas. Parengti atvykimo ir išvykimo maršrutus II keliu iš Mauručių į Jiesią". Vienas iš stoties budėtojo nurodyto posto (atvykimo ar išvykimo) iešmininkų pakartoja, visi kiti patvirtina žodžiu "supratau"
Iešmininkų pranešimai stoties budėtojui: a) dėl parengto maršruto	Stoties budėtojas išklauso vienu metu prie telefono esančių visų maršrutų rengiančių postų iešmininkų pranešimus	"3 postas. (Prekinio, keleivinio) traukinio atvykimo maršrutas iš Mauručių į III kelią parengtas, kelias laisvas". Praneša visų maršrutų, rengiančių postų iešmininkai
b) dėl parengto išvykimo maršruto	Stoties budėtojas išklauso vienu metu prie telefono esančių visų	"2 postas. (Prekinio, keleivinio) traukinio išvykimo maršrutas iš 1

	maršrutą rengiančių postų iešmininkų pranešimus	kelio į Jiesią parengtas". Praneša visų maršrutą rengiančių postų iešmininkai
c) dėl parengtų atvykimo ir išvykimo maršrutų	Stoties budėtojas išklauso vienu metu prie telefono esančių visų maršrutą rengiančių postų iešmininkų pranešimus	"1 postas. (Prekinio, keleivinio) traukinio atvykimo maršrutas iš Mauručių į II kelią parengtas, kelias laisvas". "2 postas. (Prekinio, keleivinio) traukinio išvykimo maršrutas iš II kelio į Jiesią parengtas". Praneša visų pervažiavimo maršrutus rengiančių postų iešmininkai. "5 postas. (Prekinis, keleivinis) traukinys iš Mauručių į III kelią atvyko visas ir įtilpo kelyje". Kai traukinys atvyksta su stumtuvu, priduriama: "su stumtuvu". "2 postas. (Prekinis, keleivinis) traukinys iš 1 kelio į Jiesią išvyko visas". Kai traukinys išleidžiamas su stumtuvu, priduriama: "su stumtuvu"

7 priedas. GELEŽINKELIO DARBUOTOJŲ VEIKSMAI SUSIDARIUS AVARINEI SITUACIJAI

1. Bendroji dalis

1.1. Šiame priede išdėstyti geležinkelio darbuotojams keliami reikalavimai susidarius avarinei situacijai, yra visiems privalomi ir besąlygiškai vykdytini.

1.2. Radijo ar telefono ryšiais išgirdus bendrąjį signalą "Dėmesio, dėmesio, klausykite visi!", bet kokie pokalbiai šiomis ryšio priemonėmis turi būti tuoj pat nutraukti.

1.3. Susidarius sudėtingai meteorologinei situacijai, su eismu susijusių darbuotojų veiksmai, atsižvelgiant į vietos sąlygas, turi būti reglamentuoti *Stoties knygoje*.

1.4. Kitais atvejais, atsižvelgdami į susidariusią padėtį, su eismu susiję darbuotojai turi išnaudoti visas įmanomas priemones traukinių eismo ir keleivių saugumui užtikrinti.

2. Darbuotojų veiksmai sutrikus traukinių eismui

2.1. Vėluojančių keleivinių traukinių tvarkaraštį ir jų važiavimo tvarką traukinių eismo tvarkdarys per selektorių paskelbia visoms šio ruožo stotims.

2.2. Priimdamas į stotį daugiau kaip 5 min vėluojantį ir sustosiantį arba užlaikytą prie įleidžiamojo, maršruto ar išleidžiamojo šviesoforo keleivinį traukinį, stoties budėtojas, radijo ryšiu iškvietęs įvažiavusio į priešstočio ruožą traukinio mašinistą, turi pranešti jam priėmimo ir išleidimo tvarką.

Gautą pranešimą traukinio mašinistas turi garsiai pakartoti radijo ryšiu.

2.3. Pažeidusio eismo grafiką traukinio mašinistas per stoties budėtoją turi patikslinti tolesnę traukinio važiavimo tvarką.

3. Darbuotojų veiksmai praleidžiant grafike nenumatytą keleivinį traukinį

3.1. Traukinių eismo grafike nenumatyto keleivinio traukinio tvarkaraštį traukinių eismo tvarkdarys radijo ryšiu paskelbia lokomotyvo mašinistui ir stočių budėtojams. Jie praneša keleivinio traukinio važiavimo tvarką, lokomotyvų ir vagonų depų darbuotojams.

3.2. Jei traukinio mašinistas neturi važiavimo šiame ruože patirties, prie jo skiriamas instruktorius ar labiau patyręs mašinistas - palydovas.

3.3. Stoties budėtojas radijo ryšiu informuoja traukinio mašinistą, į kurį stoties kelią bus priimtas traukinys arba kuriuo keliu pervažiuos stotį.

Mašinistas patvirtina gavęs tokią informaciją.

3.4. Traukinio mašinistas radijo ryšiu supažindina su važiavimo tvarka traukinio viršininką, o šis - vagonų palydovus. Jei traukinyje radijo ryšio nėra, tai stotyje, iš kurios traukinys pradės važiuoti nauju maršrutu, mašinisto padėjėjas informuoja pirmojo vagono palydovą, o šis - kitus palydovus ir traukinio viršininką.

4. Darbuotojų veiksmai, kai dėl stabdžių gedimo tarpstotyje traukinys tampa nevaldomas

4.1. Pastebėjęs traukinio stabdžių gedimą, lokomotyvo mašinistas tuoj pat panaudoja staigųjį stabdymą su smėliu ir tiesioginio veikimo stabdį. Atsižvelgiant į traukos rūšį ir važiavimo greitį gali būti panaudotas elektrinis šilumvežio stabdymas. Nevaldomo traukinio mašinistas radijo ryšiu praneša šį tarpstotį ribojančių stočių budėtojams, traukinių eismo tvarkdariui ir tarpstočiu važiuojantiems mašinistams: "Dėmesio, dėmesio! Klausykite visi! Aš traukinio Nr. __, esančio tarpstočio __ __ km, mašinistas. Sugedo stabdžiai, traukinys nevaldomas. Imkitės atitinkamų priemonių".

Mašinistas turi atsiminti, kad iššaukimas radijo ryšio kanalu veikia (12-15) s, po to iššaukimą reikia pakartoti, kol bus gautas traukinių eismo tvarkdario ir stoties budėtojų atsakymas.

4.2. Gavęs pranešimą apie artėjantį prie stoties nevaldomą traukinį, budėtojas turi parengti atvykimo maršrutą į laisvą kelią.

Savo veiksmus suderinęs su traukinių eismo tvarkdariu, stoties budėtojas turi nuspręsti:

- kokiomis priemonėmis sustabdyti traukinį (ratstabdžiais, lokomotyvu ir kitomis);
- nepavykus sustabdyti traukinio, praleisti jį į kitą tarpstotį, jeigu jame nėra keleivinio traukinio;
- nukreipti traukinį į aklakelį arba į kitus kelius, kuriuose yra tikimybė sustabdyti traukinį arba išvengti sunkių padarinių.

Kai stotyje nėra laisvų kelių, aklakelių ar privažiuojamųjų kelių ir neįmanoma traukinio sustabdyti ratstabdžiais ar lokomotyvu - traukinį nukreipti į riedmenimis užimtą kelią, kuriame nėra vagonų su žmonėmis, sprogstamosiomis medžiagomis ir pavojingaisiais kroviniais. Visais turimais ryšiais būtina informuoti stoties teritorijoje esančius darbuotojus apie priimamą į užimtą kelią traukinį, atkreipiant ypatingą dėmesį į tą zoną, kurioje gresia didžiausias pavojus.

Praleidžiant traukinį į laisvą tarpstotį (arba vienu iš daugiakelio tarpstočio kelių), iešmai priešingame iešmyne turi būti perjungti pagal atitinkamą maršrutą.

4.3. Jei nėra garantijos, kad traukinys sustos tarpstotyje, kitos stoties, į kurią važiuoja nevaldomas traukinys, budėtojo veiksmai turi būti analogiški išdėstytiems 4.2 p.

4.4. Jeigu tarpstotyje (ar viename iš daugiakelio tarpstočio kelių) yra priešingos krypties traukinys, traukinių eismo tvarkdarys ir stoties budėtojas apie susidariusią padėtį visomis įmanomomis priemonėmis turi pranešti to traukinio mašinistui. Gavęs pranešimą, mašinistas turi sustabdyti traukinį, atkabinti nuo sąstato lokomotyvą, nuvažiuoti kiek įmanoma toliau nuo sąstato ir, laikydamasis saugumo taisyklių, imtis priemonių sustabdyti nevaldomą traukinį.

5. Darbuotojų veiksmai vagonams išriedėjus iš stoties į tarpstotį

5.1. Gavęs informaciją apie išriedėjusius į tarpstotį vagonus, stoties budėtojas turi tuoj pat pranešti visiems stotyje esantiems darbuotojams, o jie - imtis priemonių sulaikyti vagonus.

5.2. Jeigu riedančių vagonų sulaikyti neįmanoma, stoties budėtojas nedelsdamas turi pranešti traukinių eismo tvarkdariui, gretimos stoties budėtojui ir tarpstotyje esančių traukinių mašinistams.

5.3. Stoties, į kurios pusę rieda vagonai, budėtojas, gavęs tokį pranešimą, turi parengti vagonams atvykimo maršrutą į mažiausiai pavojingą kelią (aklakelį, skirstymo kelią, į kelią, kuriame yra riedmenų verstukai ar aklasmilės), ratstabdžius vagonams sulaikyti, perspėti apie tai stoties darbuotojus ir pervazininkus; neleisti vagonams įriedėti į kelią, kuriame stovi keleivinis traukinys, panaudodamas visas turimas priemones, net išleisdamas prieš važiuojančius vagonus pavienį lokomotyvą ar lokomotyvą su vagonais.

5.4. Prekinio traukinio mašinistas, gavęs pranešimą, kad į jo traukinio pusę rieda vagonai, sustabdo traukinį, panaudojęs staigųjį stabdymą, ir įtvirtina sąstatą.

Traukiniui sustojus, mašinisto padėjėjas, paėmęs ratstabdžius, eina prieš riedančius vagonus.

Įtvirtinęs traukinio sąstatą ir atkabinęs lokomotyvą, mašinistas važiuoja prieš riedančius vagonus.

Pamatęs vagonus, mašinistas sustabdo lokomotyvą, jo padėjėjas eina link vagonų ir padeda ratstabdžius. Mašinistas užgesina lokomotyvą ir palieka jį.

5.5. Keleivinio traukinio mašinistas, jeigu turi ryšį su traukinio viršininku, duoda komandą įtvirtinti vagonus rankiniais stabdžiais. Visi kiti jo veiksmai analogiški prekinio traukinio mašinisto veiksams.

Kai ryšio su traukinio viršininku nėra, mašinisto padėjėjas, atkabinęs lokomotyvą, pasilieka prie keleivinio traukinio, kad jį įtvirtintų rankiniais stabdžiais.

Mašinistas važiuoja su lokomotyvu į atriedančių vagonų pusę. Vagonams pasirodžius, sustabdo lokomotyvą ir, užgesinęs jį, palieka.

5.5. Dizelinio ar elektrinio traukinio mašinistas, nedelsdamas sustabdo traukinį ir organizuoja saugų

keleivių evakavimą.

6. Darbuotojų veiksmai traukiniui priverstinai sustojus tarpstotyje su ilga įkalne, kai savaime įsijungia automatiniai stabdžiai ir iškyla grėsmė vagonams nuriedėti į traukinį išleidusios stoties pusę

6.1. Kai traukinys priverstinai sustoja tarpstotyje, savaime įsijungus automatiniams traukinio stabdžiams, lokomotyvo mašinistas radijo ryšiu turi pranešti iš paskos važiuojančių traukinių mašinistams ir tarpstotį ribojančių stočių budėtojams.

6.2. Mašinistui nurodžius, jo padėjėjas eina į traukinio galą, patikrina, ar yra visas traukinio sąstatas, ir imasi priemonių jį įtvirtinti. Nutrūkus autosankabos kotui, energijos slopintuvo tempikliui ar vagono vidurinei sijai, mašinisto padėjėjas praneša mašinistui traukinio trūkimo priežastį.

6.3. Apie galimybę traukiniui važiuoti toliau ar išvežti jį iš tarpstočio dalimis, mašinistas praneša traukinių eismo tvarkdariui ir stoties budėtojui.

6.4. Savaime atsikabinus keleivinio traukinio vagonų autosankaboms, mašinisto padėjėjas turi patikrinti autosankabos mechanizmo veikimą ir, jeigu jis tvarkingas, sukabinti vagonus.

Jeigu autosankabos mechanizmas netvarkingas, reikia pakeisti jį paskutinio vagono arba lokomotyvo autosankabos mechanizmu.

Nutrūkus autosankabos galvutei, mašinisto padėjėjas kartu su traukinio brigada pakeičia ją nuimtąją nuo paskutinio vagono ar lokomotyvo.

Nuimta vagono ar lokomotyvo autosankaba turi būti sutvarkyta artimiausiame techninės vagonų priežiūros punkte.

6.5. Savaime atsikabinus prekinio traukinio vagonams, mašinisto padėjėjas turi patikrinti autosankabos mechanizmą. Jei autosankaba tvarkinga, lokomotyvu pastūmus vagonus, abi sąstato dalis sukabinti. Prieš tai turi būti įtvirtinti galiniai vagonai, kad nenuriedėtų. Jei autosankabos mechanizmas netvarkingas, reikia gedimą pašalinti. Jeigu gedimo pašalinti neįmanoma, būtina sukabinti vagonus ir mediniais pleištais užpleišyti spynų signalines atšakas. Pranešti mašinistui, kad sąstatas sukabintas, sujungti žarnas, atsukti galinius čiaupus ir atlikti dalinį traukinio stabdžių sistemos tikrinimą.

Jeigu traukinio sukabinti neįmanoma, vadovautis šių Taisyklių 10.1.11 p.

6.6. Apie esamus traukinyje gedimus traukinio mašinistas radijo ryšiu praneša stoties budėtojui ir traukinių eismo tvarkdariui, o pastarasis - artimiausio techninės vagonų priežiūros punkto darbuotojams. Traukinys iki artimiausio vagonų priežiūros punkto važiuoja grafike numatytu greičiu.

6.7. Gavęs pranešimą apie nutrūkusią autosankabą arba savaiminį vagonų atsikabinimą, ir esant pavojui, kad atsikabinusi traukinio dalis gali nuriedėti į stotį, stoties budėtojas turi imtis visų galimų priemonių eismo saugumui užtikrinti.

7. Darbuotojų veiksmai riedmenims nuriedėjus nuo bėgių tarpstotyje ir pažeidus gabaritą

7.1. Riedmenims nuriedėjus nuo bėgių, sustojusio traukinio mašinistas turi tuoj pat radijo ryšiu paskelbti:

"Dėmesio, dėmesio! Klausykite visi! Aš traukinio Nr. __ mašinistas, vagonams nuriedėjus nuo bėgių, sustojau tarpstočio __ lyginiame kelyje. Traukinio lokomotyvas yra __ km __ pikete. Gabaritas pažeistas, būkite atidūs".

Pranešimas kartojamas važiuojančių tarpstotyje traukinių mašinistams, traukinių eismo tvarkdariui ir tarpstotį ribojančių stočių budėtojams tol, kol bus gautas atsakymas, kad pranešimas priimtas.

Ypač svarbu, kad būtų gauti atsakymai iš traukinių mašinistų, kurie važiuoja iš paskos arba gretimu keliu.

Mašinistas tuoj pat įjungia raudonus žibintus virš rėmsijės. Mašinisto padėjėjas eina atitverti riedmenų nuriedėjimo vietas, kaip numatyta *Geležinkelių signalizacijos taisyklėse*.

Tarpstotyje esantys traukinių mašinistai, išgirdę pranešimą, prasidedantį žodžiais: "Dėmesio, dėmesio! Klausykite visi!" – turi atidžiai išklausti ir laikytis saugaus traukinio važiavimo reikalavimų, t.y. sumažinti greitį ir sustoti ne arčiau, kaip per vieną blokuojamąjį ruožą iki sustojusio traukinio.

7.2. Tarpstotį ribojančių stočių budėtojai ir traukinių mašinistai turi atsakyti skelbiančiam pranešimą mašinistui ir tuoj pat apie įvykį pranešti traukinių eismo tvarkdariui. Traukinių eismo tvarkdarys turi tuoj pat pranešti tarpstotyje esančių traukinių mašinistams apie sustojusį traukinį ir riedmenų nuriedėjimą nuo bėgių.

7.3. Pastebėjęs gretimu keliu važiuojantį priešinį traukinį, sustojusio traukinio mašinistas radijo ryšiu iškviečia jo mašinistą ir praneša apie gresiantį eismui pavojų. Tuo pat metu duoda trumpus mirksimuosius švaito signalus tol, kol pamato analogiškus kito traukinio signalus.

Važiuojančio priešinio traukinio mašinistas, pastebėjęs švaito signalą arba gavęs pranešimą radijo ryšiu, sustabdo traukinį staigiuoju stabdymu, duoda atsakomąjį signalą švaitu ir tolesnius

savo veiksmus derina su stovinčio traukinio mašinistu.

8. Darbuotojų veiksmai įvykus kontaktinio tinklo arba elektros tiekimo įrenginių gedimams

8.1. Traukinio, sustojusio tarpstotyje dėl kontaktinio tinklo ir kitų elektros tiekimo įrenginių gedimo, mašinistas turi tuoj pat radijo ryšiu pranešti: "Dėmesio, dėmesio! Klausykite visi! Aš, traukinio Nr. _ mašinistas, dėl kontaktinio tinklo gedimų sustojau tarpstočio _____ lyginiame (nelyginiame) kelyje. Traukinio lokomotyvas yra ____ km _____ pikete".

Pažeidus gretimo kelio gabaritą, papildomai pranešama: "Gabaritas pažeistas, būkite atidūs".

Pranešimas kartojamas tarpstotyje važiuojančių traukinių mašinistams, traukinių eismo tvarkdariui ir tarpstotį ribojančių stočių budėtojams tol, kol bus gautas atsakymas.

Tolesni darbuotojų veiksmai analogiški išdėstytiems šio priedo 7 poskyryje.

8.2. Geležinkelių transporto darbuotojas (elektros tiekimo, kelių ar automatikos ir ryšių ruožų, vagonų ar lokomotyvų ūkių ir kt.), pastebėjęs gedimą, dėl kurio elektriniams traukiniams neleistina važiuoti su pakeltu pantografu (nukaręs laidas, suiręs izoliatorius, pasvirusi atrama ar kt.), turi atitverti šią atkarpą ir elektrinių traukinių mašinistams rodyti rankinį signalą "Nuleisti pantografą!"

Esant kitiems kontaktinio tinklo gedimams, dėl kurių iškyla grėsmė saugiam eismui (trūkęs laidas, nukritęs fiksatorius, gembė arba atrama), gedimo vietą reikia atitverti kaip staiga atsiradusią kliūtį.

Pastebėjus elektros tiekimo linijų gedimų: nutrūkę laidai, pasvirę atramos ir kt., pavojingas vietas būtina atitverti.

Apie gedimus reikia pranešti energijos tvarkdariui, traukinių eismo tvarkdariui, tarpstotį ribojančių stočių budėtojams, pravažiuojančių traukinių mašinistams ir nurodyti kilometrą bei piketą, atramos numerį, gedimo aplinkybes ir kokių imtasi priemonių.

Pastebėjęs gedimą darbuotojas turi atitverti pažeistas kontaktinio tinklo ar elektros tiekimo linijos vietas ir būti ten tol, kol atvyks elektros tiekimo arba kontaktinio tinklo avarinė brigada.

8.3. Vienu metu atjungus elektros tiekimą kontaktinio tinklo ir signalizacijos įrenginiams viename tarpstotyje ar stotyje, energijos tvarkdarys informuoja traukinių eismo tvarkdary ir elektros tiekimą atnaujiną tokia tvarka:

- a) signalizacijos įrenginiams (pagrindinį arba rezervinį, įskaitant automatinės elektrinės įjungimą);
- b) kontaktiniam tinklui;
- c) signalizacijos įrenginiams iš antrojo tiekimo šaltinio (pagal patvirtintą schemą).

9. Darbuotojų veiksmai pastebėjus kelio gedimą (pajutus trinksnį)

9.1. Traukinio mašinistas, pajutęs šoninį ar vertikalių trinksnį (staigų smūgį), turi pristabdyti traukinį ir atsargiai pervažiuoti pavojingą vietą, o prirėkus paprastuoju stabdymu sustabdyti traukinį. Radijo ryšiu pranešti iš paskos važiuojančių traukinių mašinistams (tarpstotyje su automatine blokuote), tarpstotį ribojančių stočių budėtojams ir traukinių eismo tvarkdariui: "Dėmesio, dėmesio! Klausykite visi! Aš, traukinio Nr. _ mašinistas ____, važiuodamas ____ greičiu, _ km _ pikete pajutau trinksnį (šoninį, vertikalių arba dūžius, bilsmą ir kt.)".

9.2. Gavęs pranešimą apie trinksnį, stoties budėtojas nutraukia traukinių išleidimą į tarpstotį, informuoja apie tai visus nelyginių (lyginių) traukinių mašinistus ir kelio meistrą (brigadininką).

9.3. Išgirdę pranešimą apie trinksnį, iš paskos važiuojančių traukinių mašinistai turi pervažiuoti nurodytą pavojingą vietą ne didesniu kaip 15 km/h greičiu ypač atidžiai ir pasirengę tuoj pat sustoti, apie pastebėtus trūkumus radijo ryšiu pranešti iš paskos važiuojančių traukinių mašinistams ir stoties budėtojui, o radę gedimus, dėl kurių iškyla grėsmė saugiam eismui, sustabdyti traukinį ir toliau važiuoti tik po to, kai šis gedimas bus pašalintas.

Pirmuoju iš stoties išleidžiamu traukiniu į įvykio vietą turi važiuoti kelio meistras arba brigadininkas ir imtis priemonių gedimui pašalinti.

9.4. Jeigu trinksnis buvo pastebėtas tamsiu paros metu ir kelio meistras ar brigadininkas, išvažiavęs į nurodytą vietą, kelio gedimo nerado, greitis ribojamas iki 15 km/h tol, kol kelias bus patikrintas šviesiu paros metu.

10. Kai kurie ypatumai išleidžiant traukinius į tarpstotį su ilga nuokalne

10.1. Išleidęs į tarpstotį, kuriame yra ilga nuokalnė, keleivinį, prekinį keleivinį arba pašto ir bagažo traukinį, stoties budėtojas kitą traukinį turi teisę išleisti esant ne mažiau kaip dviem laisviems blokuojamiesiems ruožams, perspėjęs mašinistą, kad prieš jį važiuoja keleivinis traukinys.

10.2. Traukinio mašinistas, važiuodamas tarpstočiu su ilga nuokalne 10 min ilgiau negu numatyta grafike, turi apie tai pranešti jį išleidusios stoties budėtojui ir traukinių eismo tvarkdariui.

8 priedas. TRAUKINIŲ EISMO ŽURNALAS



Geležinkelių eismo taisyklių
8 priedas
(3.8 p.)
Forma E-2
Tarpinių stočių

TRAUKINIŲ EISMO ŽURNALAS

(kairioji žurnalo pusė)

1. NELYGINIAI TRAUKINIAI								
Traukinio Nr.	laikas (h, min)		Atvykimo, išvykimo arba pervažiavimo kelio Nr.	laikas (h, min)		Išsijusta		[rašai apie traukinio formavimą (prikabinta, atkabinta vagonų pagal rūšį, skaitiklyje - pakrauti, vardiklyje - tušti), lokomotyvo manevravimo laiką ir kt.]
	Išvykimo iš stoties	Atvykimo į stotį		Išvykimo iš stoties	Atvykimo į gretimą stotį	Vagonai, vnt.	Bruto / neto svoris, t	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

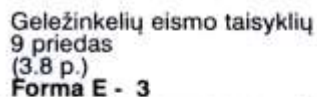
8 priedo pabaiga

(dešinioji žurnalo pusė)

2. LYGINIAI TRAUKINIAI								
Traukinio Nr.	laikas (h, min)		Atvykimo, išvykimo arba pervažiavimo kelio Nr.	laikas (h, min)		Išsijusta		[rašai apie traukinio formavimą (prikabinta, atkabinta vagonų pagal rūšį, skaitiklyje - pakrauti, vardiklyje - tušti), lokomotyvo manevravimo laiką ir kt.]
	Išvykimo iš stoties	Atvykimo į stotį		Išvykimo iš stoties	Atvykimo į gretimą stotį	Vagonai, vnt.	Bruto / neto svoris, t	
10	11	12	13	14	15	16	17	18

9 priedas. TRAUKINIŲ EISMO ŽURNALAS

- „31 – Išvykimo kelio Nr.
33 – Lokomotyvo pravažiavimo pro kontrolinį postą
34 – Išvykimo iš geležinkelio stoties
35 – Atvykimo į gretimą geležinkelio stotį“.

**TRAUKINIŲ EISMO ŽURNALAS**[illegible]

(dešinioji žurnalo pusė)

2. IŠVYKIMAS																																		
Traukinio Nr.		Traukinio indeksas		Atvykimo kelio Nr.		Lokomotyvo serija ir Nr.		laikas (h, min)		Mašinisto v. pavardė		Traukinio sąstatas																	Traukinio svoris, t		Pastaba			
												iš jų																	Bruto				Neto	
												iš jų																						
29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56							

10 priedas. TRAUKINIŲ EISMO TVARKDARIO ŽURNALAS

Geležinkelių eismo taisyklių
10 priedas
(11.14 p.)
Forma E- 6

**Traukinių eismo tvarkdario
ŽURNALAS**

Nurodymo, pranešimo, reikalavimo...				Nurodymą priėmusio asmens v., pavardė	Traukinių eismo tvark- dario pa- rašas
data	perdavimo laikas (h, min)	Nr.	turinys		
1	2	3	4	5	6

11 priedas. Traukinių eismo tvarkdario nurodymų žurnalas



Geležinkelių eismo taisyklių
11 priedas
(3.15 p.)
Forma E-7

Traukinių eismo tvarkdario nurodymų registracijos ŽURNALAS

Nurodymo				Traukinių eismo tvark- dario v., pa- vardė	Nurodymą priėmusio asmens pareigos, parašas
data	priėmi- mo lai- kas (h, min)	Nr.	turinys		
1	2	3	4	5	6

12 priedas. Traukinių telefonogramų registracijos žurnalas



Geležinkelių eismo taisyklių
12 priedas
(3.15 p.)
Forma E- 12

Traukinių telefonogramų registracijos ŽURNALAS

Telefonogramos					Stoties budėtojo (operatoriaus) pa- rašas
Nr.		perdavimo arba pri- ėmimo lai- kas		turinys	
		h	min		
siunčia- mosios	gauna- mosios	h	min		
1	2	3	4	5	6

13 priedas. Leidimas E – 13

Geležinkelių eismo taisyklių
13 priedas
(4.2.7 p.)

Forma E - 13	Forma E - 13
(stoties spaudas) Leidimo ŠAKNELĖ išduota 199__ m. __ mėn. d. __ h. __ min Leidimas išduotas traukinio Nr. __ mašinistui. Stoties budėtojas (parašas) (v. pavardė)	(stoties spaudas) LEIDIMAS išduotas 199__ m. __ mėn. d. __ h. __ min Leidžiu traukinio Nr. __ mašinistui išvykti iš __ kelių ir __ kelių važiuoti iki (leidžiamąjo stoties šviestofo (iki __ km) ir grįžti atgal. Kelių blokuotė neveikia. Stoties budėtojas (parašas, v. pavardė)

PASTABOS:

1. Leidimo blankas baltos spalvos.
2. Leidimo blanko lietuvių kalba žymuo E-13.
3. Leidimo blanko lietuvių ir rusų kalbomis žymuo E-13 R.
4. Leidimo blanko lietuvių ir lenkų kalbomis žymuo E-13 L.
5. Leidimo blankai sudaro knygelę.

14 priedas. Leidimas E – 14

Geležinkelių eismo taisyklių
14 priedas
(6.1.6 p.)

Forma E - 14	Forma E - 14
(stoties spaudas) (stoties spaudas) Leidimo ŠAKNELĖ Nr. __ (data) Leidimas išduotas traukinio Nr. __ mašinistui. Už- pildytas __ punktas. Stoties budėtojas (parašas) (v. pavardė)	(stoties spaudas) LEIDIMAS Nr. __ (data) 1. Leidžiu traukinio Nr. __ mašinistui važiuoti iš __ kelių pro draudžiamąjį išleidžiamąjį (maršruto, tarpstočio) švie- soforo signalą ir __ kelių važiuoti iki __ stoties (bloko posto) įleidžiamąjį (tarpstočio, išleidžiamąjį) šviestofo (iki __ km) ir grįžti atgal. 2. Leidžiu traukinio Nr. __ mašinistui važiuoti iš __ kelių pagal leidžiamąjį išleidžiamąjį (maršruto, bendrojo) šviestofo signalą. Stoties budėtojas (parašas, v. pavardė) (nereikalingą žodį išbraukti)

PASTABOS:

1. Leidimo blankas žalsvos spalvos.
 2. Leidimo blanko lietuvių kalba žymuo E-14.
 3. Leidimo blanko lietuvių ir rusų kalbomis žymuo E-14 R.
 4. Leidimo blanko lietuvių ir lenkų kalbomis žymuo E-14 L.
- Leidimo blankai sudaro knygelę.

15 priedas. Leidimas E – 15

Geležinkelių eismo taisyklių
15 priedas
(4.2.2 p.)

Forma E - 15	Forma E - 15
 (stoties spaudas) Leidimo ŠAKNELĖ Nr. _____ (data) _____	 (stoties spaudas) LEIDIMAS Nr. _____ (data) _____
Leidimas išduotas traukinio Nr. _____ mašinistui. Už- pildytas _____ punktas.	1. Leidžiu traukinio Nr. _____ mašinistui išvažiuoti iš _____ kelio pro draudžiamąjį išleidžiamą (maršruto) šviesoforo signalą, ne didesniu kaip 20 km/h greičiu, pasiruošusiam tuoj pat sustoti pasitaikius kliūčiai kelyje, ir _____ keliu važiuoti iki pirmojo tarpstočio, (išleidžiamą) šviesoforo, o toliau - pagal autoblokuotes signalus.
Stoties budėtojas (parašas) _____ (v. pavardė) _____ (pareigos)	2. Leidžiu traukinio (stumtuvo) Nr. _____ mašinistui išvažiuoti iš _____ kelio, esant leidžiamajam bendrojo išleidžiamą (maršruto) šviesoforo _____ signalui ir toliau važiuoti pagal automatinės blokuotės signalus.
	Stoties budėtojas (parašas, v. pavardė) _____ (nereikalingą žodį išbraukti)

PASTABOS:

1. Leidimo blankas žalsvos spalvos.
2. Leidimo blanko lietuvių kalba žymuo E-15.
3. Leidimo blanko lietuvių ir rusų kalbomis žymuo E-15 R.
4. Leidimo blankai sudaro knygelę.

16 priedas. Leidimas E – 16

Geležinkelių eismo taisyklių
16 priedas
(9.2.5 p.)

Forma E - 16	Forma E - 16
 (stoties spaudas) Pranešimo ŠAKNELĖ Nr. _____ (data) _____	 (stoties spaudas) PRANEŠIMAS Nr. _____ (data) _____
Stoties budėtojų dėl eismo organizavimo vien- keliam _____ tarpstotyje, kai neveikia visi signalizacijos ir ryšių įrenginiai.	_____ stoties budėtojų dėl eismo organizavimo vienkeliam _____ tarp- stotyje, kai neveikia visi signalizacijos ir ryšių įrenginiai.
(A, B ar C formos pranešimas) _____ _____	(A, B ar C formos pranešimas) _____ _____ _____
Stoties budėtojas (parašas) _____ (v. pavardė) _____ Pranešimą gavau (parašas) _____ (v. pavardė) _____ (pareigos)	Stoties budėtojas (parašas, v. pavardė) _____

PASTABOS:

1. Pranešimo blankas baltos spalvos.
2. Pranešimo blanko lietuvių kalba žymuo E-16.
3. Pranešimo blanko lietuvių ir rusų kalbomis žymuo E-16 R.
4. Pranešimo blankai sudaro knygelę.

17 priedas. Leidimas E – 17

Geležinkelių eismo taisyklių
17 priedas
(9.1.2 p.)

Forma E - 17	Forma E - 17
	
(stoties spaudiet) 	(stoties spaudiet)
Leidimo ŠAKNELĒ Nr. _____ (data) _____	LEIDIMAS Nr. _____ (data) _____
Išdotas traukinio Nr. _____ mašīnīstai.	Leidziņu traukinio Nr. _____ mašīnīstai izvykti vā _____ stoties (posto), esant draudzībamajam išeidziāmōjō (farpeltošō) šivesoforo signālū, ir valzuoti iki _____ stoties (posto) jleidziāmōjō šivesoforo.
	Visi signalizācijas ir ryšijū jrenginā nevelkīs.
Stoties (posto) budētojas (paraksts) _____ (v. paraksts) _____	ISPĒJIMAS Yra žinoma (nežinoma), kad anksdā izvykēs traukins atvyko į gretimą stotį.
	Stoties (posto) budētojas (paraksts, v. paraksts) _____ (nereikalinga žodį išbraukti)

PASTABOS:

1. Leidimo blankas turi būti baltos spalvos su dviem susikertančiomis raudonomis įstrižainėmis.
2. Leidimo blanko lietuvių kalba žymuo E-17.
3. Leidimo blanko lietuvių ir rusų kalbomis žymuo E-17 R.
4. Leidimo blankai sudaro knygėlę.

18 priedas. Ispējumu registrācijas žurnāls (Forma E – 19)



Geležinkelių eismo taisyklių
18 priedas
(3.15 p.)

Forma E - 19

ISPĒJIMŲ REGISTRACIJOS ŽURNALAS

[illegible]

19 priedas. Traukinio mašinisto ĮSPĖJAMASIS LAPELIS

Geležinkelių eismo taisyklių
19 priedas
(10.1.13 p.)

Forma E - 20

(stoties spaudas)

Traukinio mašinisto (spėjamojo lapelio ŠAKNELĖ

(data) Nr. _____

(spėjamojo lapelio) Nr. _____ gavau 199 _____ m. _____ mėn. _____ d.

Traukinio Nr. _____ mašinistas _____ (parašas) (v., pavardė)

Forma E - 20

(stoties spaudas)

Traukinio mašinisto ĮSPĖJAMASIS LAPELIS

(data) Nr. _____

(traukinio Nr. _____ mašinistui)

Kilometrai	(spėjimo galiojimo trukmė, h)	Greitis ne didesnis kaip km/h	Sustoti prie raudono signalinio ženklo, o jei jo nėra, važiuoti ne didesniu greičiu kaip km/h	Kitos ypatingos traukinio važiavimo sąlygos
1	2	3	4	5

Stoties budėtojas _____ (parašas) (v., pavardė)

PASTABOS:

1. Lapelio blankas baltos spalvos su geltona įstrižaine.
2. Lapelio blanko lietuvių kalba žymuo E-20.
3. Lapelio blanko lietuvių ir rusų kalbomis žymuo E-20 R.
4. Lapelio blanko lietuvių ir lenkų kalbomis žymuo E-20 L.
5. Lapelio blankai sudaro knygelę.

- 5-oje skiltyje žymimos kitos ypatingosios traukinio važiavimo sąlygos.

Kompiuteriu arba teletaipo aparatu įspėjamieji lapeliai spausdinami popieriaus lapeliuose be geltonų įstrižainių.

PASTABA. Paaškinimai antroje formos E-20 pusėje nespausdinami.

Paaškinimai, kaip pildyti įspėjamuosius lapelius:

- 1 -oje lapelio skiltyje nuosekliai iš eilės traukinio važiavimo kryptimi įrašomi kilometrai (piketai) arba stotys (kelių ir iešmų numeriai), kur galioja įspėjimas;

- 2-oje skiltyje nurodomas įspėjimo galiojimo laikas. Jeigu įspėjimas terminuotas, prie atitinkamo kilometro įrašomos jo galiojimo valandos, pvz., 8-16, t.y. įspėjimas galioja nuo 8 iki 16 valandos.

Jei įspėjimas neterminuotas, ties atitinkamu įspėjamajame lapelyje nurodytu kilometru turi būti įrašyta "Iki atš." (iki atšaukimo);

- 3-oje skiltyje ties atitinkamu kilometru, piketu, kelio ar iešmo numeriu įrašomas tai vietai nustatytas leistinas traukinio važiavimo greitis;

- 4-oje skiltyje ties atitinkamu kilometru, piketu ir t.t. kur numatyta pastatyti raudonus skydus, nurodoma traukinio važiavimo tvarka, kai raudono skydo nėra. Jeigu nesant raudono skydo leidžiama važiuoti nustatytu greičiu, šioje skiltyje rašomas žodis "Nustatytas", jeigu nesant skydo, traukinys turi važiuoti mažesniu greičiu, rašomas greitį nurodantis skaitmuo, pvz. "25".

Nesusijęs su tarpstočio kelio būkle įspėjimas įrašomas tuščioje įspėjamojo lapelio dalyje, žemiau nurodytų kilometrų, kur reikalaujama sustoti arba kur ribojamas greitis, pvz., "Didžiausias leistinasis greitis 50 km/h";

20 priedas. Leidimas E - 22

PASTABOS:

1. Leidimo blankas turi būti baltos spalvos su raudona įstrižaine.

2. Leidime turi būti nurodyta, koku tikslu į tarpstotį, kuriame nutrauktas eismas, išvyksta traukinys, pavyzdžiui:

"Iš tarpstočio į ____ stotį išvežti traukinio Nr. ____ sąstatą";

"Tarpstotyje sustojusiam traukiniui Nr. ____ pastumti ir jį nustūmus sugrįžti atgal į ____ stotį";

"Keliui remontuoti ir sugrįžti iš tarpstočio pagal darbų vadovo nurodymą";

"Baigus darbus, taisyklinguoju keliu į stotį važiuojančio traukinio mašinistas vadovaujasi autoblokuotės signalais" ir t.t.

3. Leidimo blanko lietuvių kalba žymuo E-22.

4. Leidimo blanko lietuvių ir rusų kalbomis žymuo E-22 R.

5. Leidimo blanko lietuvių ir lenkų kalbomis žymuo E-22 L.

6. Leidimo blankai sudaro knygelę.

Geležinkelių eismo taisyklių
20 priedas
(5.2.6 p.)

Forma E - 22	
(stoties spaudas)	
Leidimo ŠAKNELĖ	
Nr. _____	
(data) _____	
Leidžiu traukinio Nr. _____	
mašinistui su lokomotyvu Nr. _____	
važiuoti į _____	
tarpstotį _____ km	
keliu iki _____ km	
(nurodyti priežastį)	

Šis leidimas suteikia teisę pravažiuoti draudžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą po to, kai radijo ryšiu perduotas stoties budėtojo nurodymas arba kito darbuotojo duotas išvykimo signalas, ir tarpstočiu važiuoti nepaisant automatinės blokuotės tarpstočio šviesoforų signalų.	
Stoties budėtojas	
(parašas)	
(v., pavardė)	

Forma E - 22	
(stoties spaudas)	
LEIDIMAS	
Nr. _____	
(data) _____	
Leidžiu traukinio Nr. _____ mašinistui su	
lokomotyvu Nr. _____ važiuoti į _____	
tarpstotį _____ km	
keliu iki _____ km	
(nurodyti priežastį)	

Šis leidimas suteikia teisę pravažiuoti draudžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą po to, kai radijo ryšiu perduotas stoties budėtojo nurodymas arba kito darbuotojo duotas išvykimo signalas, ir tarpstočiu važiuoti nepaisant automatinės blokuotės tarpstočio šviesoforų signalų.	
Stoties budėtojas	
(parašas, v., pavardė)	
(v., pavardė)	