

PASLAUGŲ PIRKIMO–PARDAVIMO SUTARTIS NR.

2023 m. d.
Vilnius

SPECIALIOSIOS SĄLYGOS

UAB "LTG Link", juridinio asmens kodas atstovaujama Korporatyvinės veiklos vadovės Indrės Kisieliienės, veikiančios pagal 2023-06-04 bendrovės direktoriaus suteiktą įgaliojimą Nr. ĮG(LINK)-19/2023 (toliau – **Užsakovas**), ir

AB „LTG Cargo“, juridinio asmens kodas 304977594, atstovaujama, Pardavimų vadovo Laimono Nekrošiaus, veikiančio pagal 2023-01-03 bendrovės generalinio direktoriaus suteiktą įgaliojimą Nr. ĮG(CARGO)-1/2023 (toliau – **Paslaugų teikėjas**), toliau kartu vadinami „**Šalimis**“, o kiekviena atskirai – „**Šalimi**“, sudarė šią paslaugų pirkimo–pardavimo sutartį, toliau vadinamą „**Sutartimi**“, ir susitarė dėl toliau išvardintų sąlygų:

1. SUTARTIES DALYKAS

1.1. Sutarties dalykas yra **lokomotyvo pagalbos kelyje paslaugų** (toliau – **Paslaugos**) pirkimas-pardavimas. Paslaugų teikėjas įsipareigoja savo lėšomis laiku suteikti Užsakovui Paslaugas Sutartyje nurodytoje(-ose) vietose, o Užsakovas įsipareigoja priimti tinkamai ir laiku suteiktas Paslaugas ir sumokėti Paslaugų teikėjui už priimtas Paslaugas Sutartyje numatytą kainą, Sutartyje numatytomis sąlygomis ir terminais.

1.2. Paslaugų teikimo vietos: 1 priedo „Lokomotyvo pagalbos kelyje paslaugų pirkimo techninė specifikacija“ (toliau - TS) nurodytos vietos, o konkreti užsakymo vieta nurodoma kiekvieno užsakymo metu.

1.3. Paslaugų teikimas vykdomas Paslaugų teikėjo lėšomis.

2. SUTARTIES KAINA IR / ARBA KAINODAROS TAISYKLĖS IR MOKĖJIMO SĄLYGOS

2.1. Sutarčiai taikoma fiksuoto įkainio su peržiūra ir papildomu įsigijimu (perkama pagal poreikį, neviršijant 2.2. punkte nurodytos maksimalios Sutarties kainos) kainodaros metodas.

Sutarties galiojimo metu atsiradus Užsakovo poreikiui įsigyti Sutartyje nenumatytas, tačiau su pirkimo objektu susijusias paslaugas (kitokių charakteristikų / kitas susijusias paslaugas, kurios būtinos Paslaugoms suteikti ar kurios susijusios su Paslaugomis) (toliau – **Nenumatytos paslaugos**), Užsakovas turi teisę įsigyti ne daugiau nei 10 (dešimt) procentų Nenumatytų paslaugų, šį procentą skaičiuojant nuo pradinės Sutarties vertės be PVM, neviršijant Sutarties maksimalios kainos.

Nenumatytos paslaugos bus perkamos tokiais į kainiais, kurie galios užsakymo pateikimo dieną Paslaugų teikėjo kataloge / kainyne ar interneto svetainėje nurodytomis galiojančiomis Nenumatytų paslaugų kainomis. Jei Nenumatytų paslaugų kainos viešai neskelbiamos, Užsakovas kreipsis į Paslaugų teikėją su prašymu pateikti Nenumatytų paslaugų kainas (komercinį pasiūlymą), pažymėdamas, kad įsigytinų Nenumatytų paslaugų kainos turi būti konkurencingos ir negali būti didesnės nei rinkos kainos. Gavęs Paslaugų teikėjo pateiktas Nenumatytų paslaugų kainas (komercinį pasiūlymą), Užsakovas atlieka rinkos kainų tyrimą (apklausą telefonu ir / ar raštu, ir / ar paiešką elektroninėje erdvėje ar kt.), tokiu būdu įvertindamas, ar Paslaugų teikėjo pateiktos Nenumatytų paslaugų kainos atitinka rinką. Nustačius, kad Paslaugų teikėjo pasiūlytos Nenumatytų paslaugų kainos yra didesnės nei rinkos, Užsakovas prašo Paslaugų teikėjo jas sumažinti. Tik objektyviai įvertinus ir turint pagrindžiančius / įrodančius dokumentus, kad Paslaugų teikėjo pateiktos Nenumatytų paslaugų kainos atitinka rinkos kainas, jos gali būti įsigyjamos vadovaujantis šia Sutartimi.

2.2. Atsižvelgiant į Sutarties Specialiųjų sąlygų 2.1 punktą:

Sutarties maksimali kaina yra:

28000,00 Eur dvidešimt aštuoni tūkstančiai eurų, 00 ct) be pridėtinės vertės mokesčio (toliau – **PVM**);

21 % – 5880,00 Eur (penki tūkstančiai aštuoni šimtai aštuoniasdešimt eurų, ct);

33880,00 Eur (trisdešimt trys tūkstančiai aštuoni šimtai aštuoniasdešimt eurų, 00ct) su PVM.

Paslaugų įkainiai:

Eil. nr.	Paslaugų pavadinimas	Mato vienetas	Preliminarus kiekis 24 mėn.	1 (vieno) Mato vieneto kaina Eur be PVM
1.	Lokomotyvo techninė pagalba kelyje	val.	108	218,00
2.	Lokomotyvo važiavimas į paslaugos teikimo vietą/grįžimas iš paslaugos teikimo vietos į paslaugos teikėjo bazę	km.	966	7,00

Paslaugų įkainiai nurodyti Sutarties 2.2. punkte.

2.3. Įkainiai Sutarties galiojimo laikotarpiu bus perskaičiuojami tokiomis sąlygomis:

2.3.1. Pirmas perskaičiavimas vykdomas ne anksčiau kaip po 12 (dvylikos) mėnesių nuo Sutarties įsigaliojimo.

2.3.2. Įkainiai Sutarties galiojimo laikotarpiu galės būti perskaičiuojami ir keičiami ne dažniau kaip vieną kartą per 12 (dvylikos) mėnesių laikotarpį.

2.3.3. Perskaičiavimas atliekamas nustatytu periodiškumu, praėjus 12 (dvylikai) mėnesių nuo Sutarties įsigaliojimo (perskaičiavimas atliekamas bet kurią 12 (dvylikto) mėnesio dieną) arba praėjus 12 (dvylikai) mėnesių (perskaičiavimas atliekamas bet kurią 12 (dvylikto) mėnesio dieną) nuo paskutinio perskaičiavimo dienos. Įkainių perskaičiavimas atliekamas toliau nurodyta tvarka:

2.3.3.1. perskaičiavimas vykdomas pagal Lietuvos Respublikos statistikos departamento duomenis, atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos vidutinę metinę infliaciją / defliaciją. Pasiekus daugiau nei 2 procentų vidutinę metinę infliaciją arba mažiau nei -2 procentų vidutinę metinę defliaciją, perskaičiuojama taikant maksimalų 2 ar -2 procentų rodiklį (duomenų šaltinis – <http://www.stat.gov.lt>);

2.3.3.2. Įkainių perskaičiavimą inicijuojanti Šalis turi informuoti kitą Šalį raštu apie pageidavimą perskaičiuoti įkainius.

2.3.4. Įkainiai perskaičiuojami pagal žemiau pateiktą formulę:

$$C_{pn} = S_n \times (1 + Y / 100), \text{ kai}$$

C_{pn} – perskaičiuotas Paslaugai(oms) taikomas įkainis;

S_n – Sutartyje numatytas Paslaugai(oms) taikomas įkainis;

Y – Lietuvos Respublikos vidutinė metinė infliacija arba defliacija (infliacijos atveju teigiamas dydis, defliacijos atveju – neigiamas). Y negali būti daugiau nei 2 ir mažiau nei -2.

2.3.5. Perskaičiuoti įkainiai įsigalioja nuo abiejų Šalių susitarimo dėl Sutarties pakeitimo (toliau – **Susitarimas**) pasirašymo dienos, jei pačiame susitarime nenumatyta kitaip.

2.3.6. Už Paslaugas, užsakytas iki Susitarimo pasirašymo dienos, Užsakovas apmoka taikant iki tol galiojusius įkainius, o už Paslaugas, užsakytas po Susitarimo pasirašymo dienos, Paslaugų teikėjui bus apmokama taikant naujai apskaičiuotus ir Sutartyje nustatytus įkainius.

2.3.7. Atlikus įkainių perskaičiavimą, vadovaujantis Viešųjų pirkimų tarnybos direktoriaus patvirtintos Kainodaros taisyklių nustatymo metodikos 23 punkto numatyta tvarka patikslinama (didėja arba mažėja) pradinė Sutarties vertė.

2.3.8. Įkainių perskaičiavimas užfiksuojamas Sutarties pakeitimu, pasirašomu tarp Užsakovo ir Paslaugų teikėjo. Atitinkamai pakeičiami Sutarties 2.2. punkte nustatyti įkainiai.

2.4. Apmokėjimo sąlygos: už įvykdytus užsakymus mokama kartą per mėnesį už konkrečių suteiktų Paslaugų kiekį/apimtį pagal nustatytus įkainius per 45 (keturiasdešimt penkias) kalendorines dienas nuo PVM sąskaitos faktūros pateikimo dienos Sutarties Bendrųjų sąlygų nustatyta tvarka.

3. PASLAUGŲ SUTEIKIMAS

3.1. Paslaugų teikimo terminai yra nurodyti TS, punktuose nurodyti maksimalūs atvykimo prie sugedusio Užsakovo keleivinio riedmens (traukinio) laikai. Šalys susitaria, kad Paslaugų suteikimo terminas yra esminė Sutarties sąlyga.

3.2. Pagalbinio lokomotyvo važiavimo į paslaugos teikimo vietos atstumas km. yra skaičiuojamas nuo vietos, kai pagalbinis lokomotyvas yra skiriamas vykti atlikti paslaugą iki vietos, kur Užsakovo riedmuo sugedo ir prašo techninės pagalbos.

3.3. Lokomotyvo techninė pagalba kelyje trukmė val. yra skaičiuojama nuo tada, kai techninės pagalbos lokomotyvas prisikabino prie Užsakovo riedmens iki tada, kai lokomotyvas atsikabino nuo Užsakovo riedmens atlikęs paslaugą.

3.4. Pagalbinio lokomotyvo grįžimo iš paslaugos teikimo vietos atstumas km. yra skaičiuojamas nuo vietos kur lokomotyvas atsikabino nuo Užsakovo riedmens atlikęs paslaugą iki grįžimo į vietą, iš kurios lokomotyvas buvo skirtas atlikti techninę pagalbą arba į paslaugos teikėjo bazę.

3.5. Paslauga turi būti teikiama pagal užsakymą 24 (dvidešimt keturias) val. per parą 7 (septynias) dienas per savaitę.

3.6. Paslaugos turi būti teikiamos taip, kaip nurodyta TS.

3.8. Suteikęs Paslaugas Užsakovui Paslaugų teikėjas pateikia tokius dokumentus, kurie nurodyti TS.

4. PASLAUGŲ KOKYBĖ IR GARANTIJA

4.1. Paslaugos turi būti suteiktos kokybiškai pagal Sutartyje ir jos prieduose nustatytus reikalavimus.

4.2. Paslaugų trūkumai šalinami per Užsakovo ir Paslaugų teikėjo raštu suderintą terminą, kita Paslaugų trūkumų nustatymo bei šalinimo tvarka numatyta Sutarties Bendrosiose sąlygose.

5. ŠALIŲ ATSAKOMYBĖ

5.1. Jeigu Paslaugų teikėjas vėluoja suteikti Paslaugas, ar ištaisyti jų trūkumus, Užsakovas nuo kitos dienos Paslaugų teikėjui skaičiuoja 0,1 (vienos dešimtosios) procento dydžio delspinigius už kiekvieną uždelstą kalendorinę dieną nuo laiku nesuteiktų Paslaugų kainos, įskaitant PVM, jei jis Sutarčiai taikomas, bendrą maksimalią delspinigių skaičiavimo ribą nustatant 20 (dvidešimt) procentų nuo Sutarties maksimalios kainos įskaitant PVM, jei jis Sutarčiai taikomas.

5.2. Jei Užsakovas uždelsia atsiskaityti už tinkamai Paslaugų teikėjo suteiktas ir perduotas kokybiškas Paslaugas per Sutartyje nurodytą terminą, Paslaugų teikėjas nuo kitos dienos skaičiuoja Užsakovui 0,1 (vienos dešimtosios) procento dydžio delspinigius nuo neapmokėtos sumos už kiekvieną uždelstą kalendorinę dieną, įskaitant PVM, jei jis Sutarčiai taikomas, bendrą maksimalią delspinigių skaičiavimo ribą nustatant 20 (dvidešimt) procentų nuo Sutarties maksimalios kainos, įskaitant PVM, jei jis Sutarčiai taikomas.

5.3. Užsakovas visais atvejais atsako už Paslaugų teikimo metu jo darbuotojų padarytus nuostolius ar žalą, nepriklausomai nuo to, ar tokie nuostoliai ar žala būtų padaryta Paslaugų teikėjui, jo darbuotojams ar bet kokiems tretiesiems asmenims ir jų turtui.

5.4. Paslaugų teikėjo atsakomybė prieš Užsakovą yra nustatyta Sutarties Bendrosiose sąlygose. Šalys susitaria, kad Paslaugų teikėjo atsakomybė nustatyta Sutarties Bendrosiose sąlygose yra apribojama pagrįstų tiesioginių nuostolių, nevirsijančių Sutarties kainos, atlyginimu.

6. SUTARTIES ĮVYKDYMO UŽTIKRINIMAS

6.1. Sutarties įvykdymas užtikrinamas netesybomis – bauda/delspinigiais, kurių dydis nurodytas Sutarties Specialiųjų sąlygų 5.1 ir 5.2 punktuose.

7. SUTARTIES GALIOJIMAS

7.1. Sutartis laikoma sudaryta ir įsigalioja kitą dieną po abipusio Sutarties pasirašymo.

7.2. Sutartis galioja iki visiško prievolių įvykdymo, bet ne ilgiau kaip 26 (dvidešimt šešis) mėnesius. Maksimalus Prekių tiekimo, įskaitant Prekių užsakymo terminus, kurie įskaičiuoti į maksimalų Prekių tiekimo terminą, yra **24 (dvidešimt keturi)** mėnesiai, kuris skaičiuojamas nuo Sutarties įsigaliojimo dienos. Sutarties galiojimo ir maksimalaus Prekių tiekimo trukmė negali būti viršyta, išskyrus atvejus, kai terminai pratęsiami Sutartyje nustatyta tvarka ar laikotarpiu, kai Tiekėjas vėluoja pateikti Prekes ir jam skaičiuojamos netesybos iki Prekių perdavimo ir apmokėjimo.

8. KITOS NUOSTATOS

8.1. Paslaugų teikėjas yra laikomas asocijuotu su Užsakovu pagal galiojančius Lietuvos Respublikos teisės aktus.

8.2. Paslaugų teikėjas yra registruotas PVM mokėtoju Lietuvos Respublikoje.

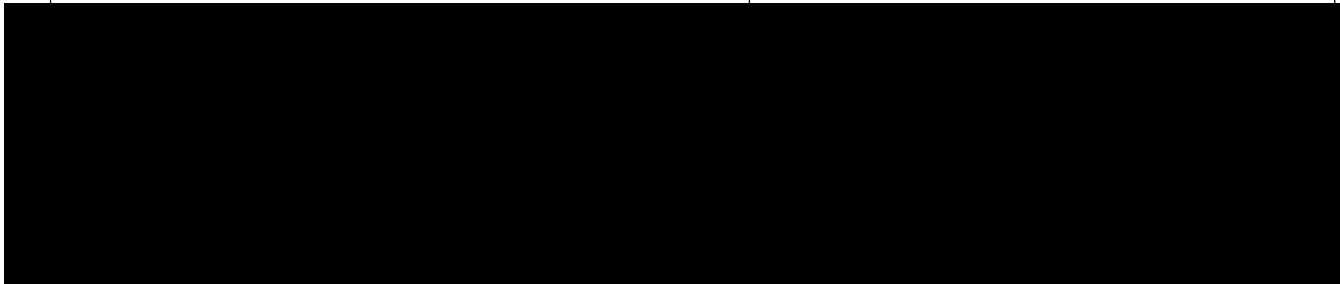
8.3. Sutartis laikoma neteisėta ir negaliojanti, jei paaiškėjo, kad, vadovaujantis Lietuvos Respublikos nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsaugos įstatymo nuostatomis, Sutartis neatitinka nacionalinio saugumo interesų. Tokios Sutarties negaliojimo momentas nustatomas vadovaujantis minėtu įstatymu.

8.4. Ši Sutartis sudaryta lietuvių kalba 2 (dviem) egzemplioriais, turinčiais vienodą teisinę galią, po vieną kiekvienai Šaliai.

8.5. Sutarties Bendrosiose sąlygose nurodytos alternatyvios nuostatos (su priedašu „jei taikoma“, „jei tokių būtų“, „jei tokių yra“ ar pan.) taikomos tik tokiu atveju, jeigu jos konkrečiai aprašomos Sutarties Specialiosiose sąlygose.

8.6. Sutarčiai taikomos Sutarties Bendrosios sąlygos, kurios yra pridedamos prie Sutarties Specialiųjų sąlygų (2 priedas), su kurių nuostatomis Šalys yra visiškai susipažinusios ir jas vykdydys.

PIRKĖJAS	TIEKĖJAS
Sutarties savininkas: UAB „LTG Link“	AB „CARGO“



8.7. Sutarties Specialiųjų sąlygų priedai:

8.7.1. 1 priedas – „Lokomotyvo pagalbos kelyje paslaugų pirkimo techninė specifikacija“ su priedais;

8.7.5. 2 priedas – Sutarties Bendrosios sąlygos.

9. ŠALIŲ ADRESAI IR REKVIZITAI

Užsakovas
UAB „LTG LINK“

Įmonės kodas 305052228
PVM kodas LT100012462811
Geležinkelio g. 16, 02100 Vilnius

Tel. +370 70055111
El. p. info@ltglink.lt

Paslaugų teikėjas
AB „LTG Cargo“

Įmonės kodas 304977594
PVM kodas LT100012103918
Kontaktinis adresas:
Geležinkelio g. 12, 02100 Vilnius

Tel. +370 52021515
El. p. info@ltgcargo.lt

Korporatyvinės veiklos vadovė
Indrė Kisielienė

Pardavimų vadovas
Laimonas Nekrošius

TECHNINĖ SPECIFIKACIJA

I DALIS. PIRKIMO OBJEKTO APRAŠYMAS

1. SAŲOKOS

Užsakovas – UAB „LTG Link“.

Paslaugų teikėjas – ūkio subjektas – fizinis asmuo, privatusis juridinis asmuo, viešasis juridinis asmuo, kitos organizacijos ir jų padaliniai ar tokių asmenų grupė, su kuriuo Užsakovas sudaro Sutartį.

Paslaugos – Lokomotyvo pagalba kelyje.

Sutartis – Sutartis, sudaroma tarp Paslaugų teikėjo ir Užsakovo dėl Pirkimo objekto.

2. PIRKIMO OBJEKTAS

Lokomotyvo pagalba kelyje (toliau – **Pirkimo objektas**).

Pirkimo objektas į dalis neskaidomas.

2.1. Esama situacija

Lokomotyvo pagalbos kelyje paslaugos paskirtis – maršrute sugedusio ir neturinčio galimybės sava eiga važiuoti Užsakovo traukinio transportavimas iki nustatytos maršruto pabaigos arba kitos sutartos vietos.

Numatomi, preliminarūs kiekiai.

Eil. Nr.	Pavadinimas	Preliminarus Kiekis 36 mėn. (apimtis)	Matavim o vnt.
1.	Lokomotyvo techninė pagalba kelyje	108	val.
2.	Lokomotyvo važiavimas į paslaugos teikimo vietą/grįžimas iš paslaugos teikimo vietos į paslaugos teikėjo bazę	966	km.

3. REIKALAVIMAI PIRKIMO OBJEKTUI

Eil. Nr.	Parametrų arba funkcijų išpildymas	Reikalaujamo parametro arba vykdomos funkcijos reikšmės išpildymas
3.1.		
3.1.1.	Paslaugų suteikimo vietos	1. Lietuvos Respublikos geležinkelių viešosios infrastruktūros 1520 mm. tinklas. 2. Lietuvos Respublikos geležinkelių viešosios infrastruktūros 1435 mm. tinklas. 3. Lenkijos Respublikos geležinkelių viešosios infrastruktūros 1435 mm. tinklas (atkarpa Trakiškiai – Mockava) 4. Rusijos Federacijos Kaliningrado srities geležinkelių viešosios infrastruktūros pasienio ruožo 1520 mm. tinklas (atkarpa Černyševskoje – Kybartai).

3.1.2.	Bendri reikalavimai	Teikiant lokomotyvo pagalbos kelyje paslaugą Paslaugų teikėjas turi laikytis Lietuvos, Lenkijos Respublikos ir Rusijos Federacijos Kaliningrado srities geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo , geležinkelių transporto kodekso , geležinkelių eismo taisyklių ir kitos AB „Lietuvos geležinkeliai“ patvirtintos norminės techninės dokumentacijos, reglamentuojančios geležinkelių transporto eismą, reikalavimų.
3.1.3.	Reikalavimai riedmenims traukos	1. Lokomotyvuose turi būti įrengti ir funkcionuojantys Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų¹ XIII skirsnio STABDŽIAI IR AUTOMATINĖS SANKABOS reikalavimus atitinkantys stabdžiai (Priedas 2); 2. Lokomotyvuose turi būti sumontuotos SA-3 tipo automatinės sankabos jei paslaugos užsakymas yra į geležinkelio 1520 mm. tinklo vietą. Automatinės sankabos turi būti atitinkančios Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų² XIII skirsnio STABDŽIAI IR AUTOMATINĖS SANKABOS reikalavimus (Priedas 2); 3. Lokomotyvuose turi būti sumontuotos sraigtinio tipo sankabos jei paslaugos užsakymas yra į geležinkelio 1435 mm. tinklo vietą; 4. Lokomotyvų maksimalus konstrukcinis greitis turi būti ne mažesnis kaip 60 km/h.; 5. Lokomotyvai turi būti tinkami eksploatuoti 1520 mm vėžės pločio geležinkeliuose jei paslaugos užsakymas yra į geležinkelio 1520 mm. tinklo vietą; 6. Lokomotyvai turi būti tinkami eksploatuoti 1435 mm vėžės pločio geležinkeliuose jei paslaugos užsakymas yra į geležinkelio 1435 mm. tinklo vietą; 7. Lokomotyvuose turi būti įrengtos GSM-R standarto lokomotyvinės radijo stotys. Radijo stotys privalo veikti viešajame GSM ir GSM-R dažnių diapazonuose, veikimo dažnių diapazonai 880-915 MHz ir 925-690; MHz; 8. Lokomotyvai turi būti techniškai tvarkingi, aprūpinti degalais, tepalais, aušinamuoju skysčiu bei kitomis eksploatacinėmis medžiagomis, jiems turi būti atlikti visi reglamentuoti planinių techninių priežiūrų bei remontų darbai, suteikiantys teisę lokomotyvus eksploatuoti Paslaugų teikimo laikotarpiu, lokomotyvai turi būti Lietuvos Respublikos teisės aktų nustatyta tvarka pripažinti tinkamais naudoti viešojoje geležinkelių infrastruktūroje.

3.1.4.	Reikalavimai traukos riedmens mašinistui	1. Turėti teisę valdyti traukos riedmenį bei valdyti jį atliekant Paslaugą. 2. Užtikrinti sugedusio traukinio transportavimą geležinkelio linijoje 3.1.3 (4) punkte nurodytu greičiu jei greitis neviršija paslaugai skirto traukos riedmens greičio charakteristikų ir infrastruktūros valdytojo nurodymų. 3. Transportuojant sugedusį traukinį valdyti lokomotyvą vadovaujantis Geležinkelio riedmenų stabdžių naudojimo taisyklėmis R/86 (Priedas 3). 4. Užtikrinti saugų transportuojamo traukinio sustojimą keleivių įlaipinimui/išlaipinimui traukinių tvarkaraštyje nurodytose stotyse ar stotelėse. 5. Atvykus į paslaugos užsakymo vietą mašinistas ir/ar kitas paslaugai teikti priskirtas darbuotojas privalo padėti sugedusio traukinio mašinistui ir/ar kitam darbuotojui sujungti abu riedmenis (padėti prijungti automatinės sankabos adapterį, stabdžių sistemos jungtis ir k.t.), kad būtų galima pradėti traukinio transportavimą iš gedimo vietos.
Pirkimo objektui keliami teisės aktų, standartų ir Užsakovo vidaus teisės aktuose keliami reikalavimai		
3.1.5.	Pirkimo objektui taikomas žaliasis kriterijus	Perkama paslauga nėra įtraukta į Produktų sąrašą, tačiau: LTG savarankiškai nustato aplinkos apsaugos kriterijus, kurie yra susiję su pirkimo objektu, taikydamas šį aplinkosauginį principą viename, keliuose ar visuose produkto gyvavimo ciklo etapuose: prekei pagaminti, paslaugai teikti ar darbams atlikti naudojama mažiau ar nenaudojama pavojingųjų cheminių medžiagų, neteršiama aplinka ir nekeliamas pavojus sveikatai;
Reikalavimai paslaugų suteikimui		
3.1.6.	Sutarties vykdymo tvarka	1. Paslauga turi būti teikiama pagal užsakymą 24 (dvidešimt keturias) val. per parą 7 (septynias) dienas per savaitę. 2. Paslaugos teikėjas prie sugedusio Užsakovo traukinio turi atvykti maksimaliai greitai, bet ne vėliau nei per 4 (keturias) valandas nuo užsakymo pradžios į bet kurią Lietuvos Respublikos geležinkelių viešosios infrastruktūros, Rusijos Federacijos Kaliningrado srities geležinkelių viešosios infrastruktūros pasienio ruožo, Lenkijos Respublikos geležinkelių viešosios infrastruktūros pasienio ruožo tinklo vietą. 3. Paslaugos teikėjas pagal pagalbinio traukos riedmens užsakymo procesą (Priedas 1) gavęs užklausą iš Užsakovo ar jo įgalioto asmens turi neilgiau nei per 40 minučių (laikas įskaičiuotas į bendras 4 valandas paslaugai suteikti) pateikti informaciją kiek laiko užtruks atvykti pagalbiniam traukos riedmeniui iki sugedusio traukinio nuo Paslaugos užsakymo momento, taip pat nurodyti pagalbinio traukos riedmens seriją. Suderinę užsakymo detales Užsakovas sutartomis komunikavimo priemonėmis (el. paštu ar kt.) išsiunčia Paslaugos užsakymą, o Paslaugos teikėjas nedelsiant pradeda vykdyti užsakymą. 4. Paslaugos teikėjas sugedusį traukinį transportuoja į galutinę maršruto stotį ir/arba iki kitos sutartos geležinkelių stoties ar privažiuojamojo kelio.

4. SUTARTIES VYKDYMO METU TEIKIAMAI DOKUMENTAI

Eil. Nr.	Pavadinimas	Reikalavimai turiniui ir formai	Teikimo momentas
4.1.	Paslaugų priėmimo-perdavimo aktas	Elektroniniu būdu	Kartą per mėnesį

II DALIS. PRIEVOLIŲ VYKDYMAS

1. PRIEVOLIŲ VYKDYMO VIETA(-OS)



1. Lietuvos Respublikos geležinkelių viešosios infrastruktūros 1520 mm. tinklas.
2. Lietuvos Respublikos geležinkelių viešosios infrastruktūros 1435 mm. tinklas.
3. Lenkijos Respublikos geležinkelių viešosios infrastruktūros 1435 mm. tinklas (atkarpa Trakiškiai – Mockava)
4. Rusijos Federacijos Kaliningrado srities geležinkelių viešosios infrastruktūros pasienio ruožo 1520 mm. tinklas (atkarpa Černyševskoje – Kybartai).

2. PRIEVOLIŲ VYKDYMO TVARKA IR TERMINAI

Užsakymai: užsakymai teikiami 24 (dvidešimt keturias) val. per parą 7 (septynias) dienas per savaitę.

2.1.1. Užsakyamų vykdymo terminai

Paslaugos teikėjas prie sugedusio Užsakovo traukinio turi atvykti maksimaliai greitai, bet ne ilgiau nei per 4 (keturias) valandas nuo užsakymo pradžios į bet kurią Lietuvos Respublikos geležinkelių viešosios infrastruktūros 1520 mm., Rusijos Federacijos Kaliningrado srities geležinkelių viešosios infrastruktūros pasienio ruožo 1520 mm. tinklo vietą ir ne ilgiau nei per 4 (keturias) valandas į bet kurią Lietuvos Respublikos geležinkelių viešosios infrastruktūros 1435 mm., Lenkijos Respublikos geležinkelių viešosios infrastruktūros pasienio ruožo 1435 mm. tinklo vietą.

2.1.2. Užsakyamų teikimo tvarka

☒ El. paštu

2.2. Trūkumų šalinimo tvarka ir terminai

Jei Paslaugų teikėjui nepavyksta atvykti į nurodytą Užsakovo vietą sutartu laiku, apie tai turi informuoti iš anksto ir nurodyti atvykimo laiką, tačiau jis negali būti ilgesnis nei 1 valanda.

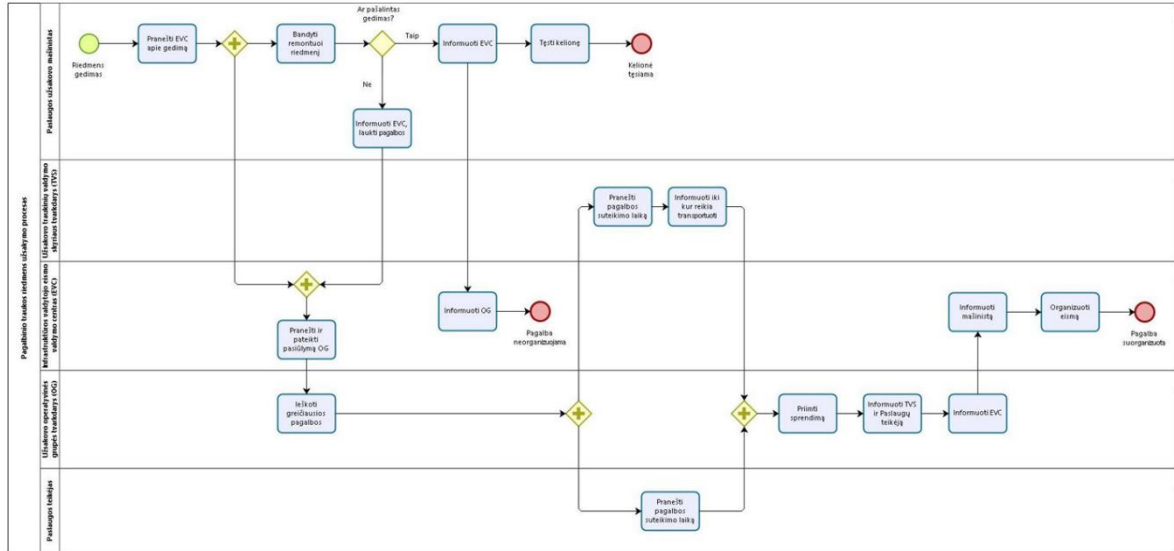
3. PRIEDAI

Priedas Nr.1. Pagalbinio traukos riedmens užsakymo procesas.

Priedas Nr.2. Įsakymas „Dėl Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų patvirtinimo“.

Priedas Nr.3. AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus 2015 m. spalio 15 d. įsakymu Nr. Į-882 patvirtintos „Geležinkelio riedmenų stabdžių naudojimo taisyklės R/86“.

Pagalbinio traukos riedmens užsakymo proceso schema



Suvestinė redakcija nuo 2017-07-11

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

Nauja redakcija nuo 2017-07-11:

Nr. [3-309](#), 2017-07-10, paskelbta TAR 2017-07-10, i. k. 2017-11836

LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTRAS

ĮSAKYMAS

DĖL TECHNINIO GELEŽINKELIŲ NAUDOJIMO NUOSTATŲ PATVIRTINIMO

1996 m. rugsėjo 20 d. Nr. 297

Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 17 straipsnio 3 dalimi,

t v i r t i n u Techninio geležinkelių naudojimo nuostatus (pridedama).

SUSISIEKIMO MINISTRAS

JONAS BIRŽIŠKIS

TECHNINIO GELEŽINKELIŲ NAUDOJIMO NUOSTATAI

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

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

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

I skirsnis. BENDROSIOS NUOSTATOS

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

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

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

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

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

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

1.5. Nuostatai gali būti pakeisti tik susisiekimo ministro įsakymu.

II skirsnis. PAGRINDINĖS SĄVOKOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.64. *Uždengto tipo iešmas* – iešmas su uždengtu perjungimo įtaisu.

Papildyta punktu:

Nr. [3-189](#), 2012-03-15, Žin., 2012, Nr. 34-1636 (2012-03-22), i. k. 1122210ISAK0003-189

III skirsnis. BENDROSIOS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO DARBUOTOJŲ PAREIGOS

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

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

3.2. Geležinkelių transporto darbuotojai turi:

3.2.1. tenkinti keleivių ir krovinių vežimo poreikius;

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

3.2.3. saugoti geležinkelio turtą ir vežamus krovinius;

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

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

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

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

3.2.8. saugoti aplinką nuo užteršimo.

3.3. Asmenys, priimami pareigoms, susijusioms su traukinių eismu, pagal Valstybinės geležinkelio inspekcijos prie SM (toliau — Inspekcija) patvirtintą sąrašą turi išlaikyti egzaminus, o

vėliau periodiškai turi būti tikrinama, kaip jie moka:

Techninio geležinkelių naudojimo nuostatus (TNN);

Geležinkelių eismo taisykles (ET);

Geležinkelių signalizacijos taisykles (ST);

Drausmės statutą;

instrukcijas ir kitus dokumentus, nustatančius darbuotojų pareigas;

darbų saugos taisykles ir instrukcijas.

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

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

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

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

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

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

Tik įpareigotieji darbuotojai turi teisę valdyti lokomotyvus, elektrinius ir dyzelinius traukinius, automotrisas, autodrežinas ir kitas eismo priemones, perjungti signalus, iešmus, naudoti aparatus, mechanizmus ir kitais su eismo saugumu susijusiais įrenginiais.

Geležinkelių transporto darbuotojams, nustatyta tvarka atliekantiems gamybinę praktiką, leidžiama valdyti lokomotyvus, elektrinius ir dyzelinius traukinius, automotrisas, drežinas ir kitas eismo priemones, perjungti signalus, iešmus, naudoti aparatus ir mechanizmus tik prižiūrint atsakingiems darbuotojams.

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

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

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

II SKYRIUS. STATINIAI IR ĮRENGINIAI

IV skirsnis. BENDROSIOS NUOSTATOS. GABARITAI

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

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

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

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

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

Geležinkelių statiniai ir įrenginiai turi atitikti traukinių greičius:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Papildyta punktu:

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

V skirsnis. KELIO STATINIAI IR ĮRENGINIAI

5.1. Bendrosios nuostatos

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

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

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

5.2. Kelio planas ir profilis

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2.6. Kiekviename kelių ruože turi būti:

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

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

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

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

5.3. Sankasa, viršutinė kelio konstrukcija, kelio statiniai

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pakyla negali būti didesnė kaip 150 mm.

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

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

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

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

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

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

5.3.6. Projektuojant naujus ar rekonstruojant esamus geležinkelio kelius, kuriuose greitis nustatomas didesnis kaip 120 km/h ir (arba) geležinkelio kelio kreivėse matomumas iš mašinisto kabinos yra mažesnis kaip 1 km, turi būti numatytos priemonės, užtikrinančios žmonių ir gyvūnų prieigos prie geležinkelio kelių apribojimą.

Papildyta punktu:

Nr. [3-407](#), 2011-07-04, *Žin.*, 2011, Nr. 83-4062 (2011-07-09), i. k. 1112210ISAK0003-407

5.4. Bėgiai ir iešmai

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

Bėgių ir iešmų nuodylos normas nustato geležinkelio valdytojas.

5.4.2. Iešmai privalo turėti šiuos kryžmėženklus:

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

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

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

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

Pagrindiniuose keliuose prieš visų iešmų smailes turi būti apsauginiai tašai.

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

Prie centralizuotųjų iešmų įrengiami sniego valymo arba tirpdymo įrenginiai.

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

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

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

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

- 1) 200 mm ar didesnės — pagrindiniuose keliuose,
- 2) 300 mm ar didesnės — atvykimo ir išvykimo keliuose,
- 3) 400 mm ar didesnės — kituose stoties keliuose;

d) smailė nusėdusi žemiau rėminio bėgio, o slankioji šerdis yra žemiau atlankos 2 mm ar daugiau, matuojant toje vietoje, kur smailės arba slankiosios šerdies galvutės plotis siekia 50 mm ar daugiau;

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

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

g) lūžusi smailė arba rėminis bėgis;

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

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

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

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

pagrindinių kelių — ne rečiau kaip kartą per mėnesį;

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

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

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

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

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

5.4.6. Kontrolinius užraktus turi turėti šie necentralizuotieji iešmai:

- a) traukinių priėmimo ir išleidimo kelių;
- b) apsauginiai;
- c) vagonų su kategoriniais krovniais stovėjimo kelių;
- d) avarinių ir gaisrinių traukinių stovėjimo kelių;
- e) apsauginių aklakelių;
- f) defektoskopijos vagonų, kelmačių ir kelio mašinų stovėjimo kelių.

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

5.4.7. Necentralizuotieji iešmai turi turėti nešviečiamąsias rodykles.

Iešmuose, esančiuose kaupiamojo kelyno nuokalnės iešmyne, ir uždengto tipo iešmuose rodyklės neįrengiamos.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-189](#), 2012-03-15, *Žin.*, 2012, Nr. 34-1636 (2012-03-22), i. k. 1122210ISAK0003-189

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

5.5. Geležinkelių sankirtos, pervažos ir prijungimai

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

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

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

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

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

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

Pervažų kategoriją, priežiūros ir naudojimo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

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

5.5.4. Pervažos skirstomos į reguliuojamas ir nereguliuojamas.

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

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

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

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

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

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

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

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

iš automobilių kelio pusės — Kelių eismo taisyklėse numatyti ženklai.

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

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

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

5.5.7. Pervažininkas turi užtikrinti traukinių ir visų transporto priemonių, važiuojančių per pervažą, saugumą, laiku atidaryti ir uždaryti pervažą, duoti reikiamus signalus, stebėti važiuojančių traukinių būklę. Pastebėjęs gedimą, keliantį pavojų saugiam eismui ir žmonių saugumui,

pervažininkas privalo imtis priemonių traukiniui sustabdyti. Jei nėra signalinio ženklo, ženklinančio traukinio galą, pervažininkas apie tai turi pranešti stoties budėtojui, o ruožuose, kuriuose įrengta eismo valdymo centralizacija, — traukinių tvarkdariui.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.6. Kelio ir signaliniai ženklai

5.6.1. Prie pagrindinių kelių statomi signaliniai ir kelio ženklai. Prie iešmų ir kitose kelių sujungimo vietose statomi riboženkliai. Geležinkelio kelių ir jų įrenginių apsaugos zonoje esantiems įrenginiams paženklinėti statomi specialieji ženklai.

Signaliniai ženklai statomi dešinėje kelio pusėje pagal traukinių eismo kryptį, o kelio ženklai – dešinėje kelio pusėje kilometrų didėjimo kryptimi ne arčiau kaip 3100 mm nuo kraštinio kelio ašies. Jei nėra galimybės statyti kelio ženklų dešinėje kelio pusėje kilometrų didėjimo kryptimi, geležinkelio valdytojo leidimu kelio ženklai gali būti statomi kairėje geležinkelio kelio pusėje kilometrų didėjimo kryptimi.

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

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

Kreivėse šie atstumai nustatomi pagal viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo patvirtintą Statinių artumo gabaritų taikymo instrukciją.

Signalinių, kelio ir specialiųjų ženklų projektavimo, gamybos, montavimo ir techninės priežiūros taisyklės tvirtina viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-189](#), 2012-03-15, *Žin.*, 2012, Nr. 34-1636 (2012-03-22), i. k. 1122210ISAK0003-189

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

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

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

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

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

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

6.4. Geležinkelio valdytojo nustatytoje vietoje visada turi būti paruošti:

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

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

VII skirsnis. STOČIŲ STATINIAI IR ĮRENGINIAI

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

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

Keleiviams išeiti į peronus įrengiamos požeminės perėjos arba tiltai.

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

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

Tarpstochiuose esančiose stotelėse turi būti peronai su pastogėmis arba paviljonais.

Krovimo įrenginiai turi garantuoti krovinių saugumą, krauti saugiai.

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

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

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

Draudžiama patalpas, skirtas keleiviams aptarnauti, užimti kitiems reikalams.

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

- aukštas peronas a) 1100 mm virš bėgio galvutės,

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

Kreivėse šie atstumai nustatomi pagal statinių artumo gabarito instrukciją.

Leistini tokie nurodytų matmenų pakitimai:

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

Remontuojant kelius ir peronus, draudžiama keisti nustatytus atstumus.

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

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

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

Prie iešmų postų turi būti įrengtas lauko skambutis.

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

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

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

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

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

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

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

Kelevinių traukinių stotelėse turi būti apšviečiamos kelevių patalpos ir peronai, kur keleviai įlipa ir išlipa iš vagonų.

Apšvietimas neturi kliudyti matyti regimųjų signalų.

VIII skirsnis. SIGNALIZACIJOS BEI RYŠIŲ STATINIAI IR ĮRENGINIAI

8.1.Signalai

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

užtikrinti.

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

Draudžiamąjį šviesoforo signalą pravažiuoti draudžiama.

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

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

8.1.2. Traukinių eismui reguliuoti naudojamos šios pagrindinės spalvos:

a) žalia — leidžiama važiuoti didžiausiu greičiu;

b) geltona — sumažinti greitį;

c) raudona — draudžiama važiuoti.

Manevrams reguliuoti galima naudoti dar ir šias spalvas:

balta — leidžiančią manevruoti;

mėlyną — draudžiančią manevruoti.

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

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

Signalinių įrenginių formą, konstrukciją ir matmenis tvirtina geležinkelio valdytojas.

Signalinių stiklų ir lęšių spalva turi atitikti standartus.

Šviesoforai yra nuolatiniai signaliniai įrenginiai.

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

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

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

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

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

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

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

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

Geležinkelio valdytojo įsakymu ruožuose, kuriuose anksčiau įrengta automatinė blokuotė su triženkle signalizacija, atstumas tarp kai kurių šviesoforų gali būti mažesnis už stabdymo kelią. Prie tokio šviesoforo stiebo, taip pat prie įspėjamojo, esančio prieš jį, įrengiamos šviečiamosios

rodyklės. Stotyse šviečiamosios rodyklės naudojamos tada, kai, važiuojant pagrindiniu keliu, atstumas tarp gretimų šviesoforų (įleidžiamųjų, maršruto, išleidžiamųjų) mažesnis už stabdymo kelią.

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

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

8.1.6. Šviesoforai statomi dešinėje kelio pusėje pagal traukinių eismo kryptį arba kabinami virš atitinkamo kelio ašies.

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

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

Jei, laikantis statinių artumo gabarito, nėra galimybės įrengti šviesoforo dešinėje kelio pusėje pagal traukinių eismo kryptį, tai geležinkelio valdytojo leidimu jis gali būti įrengtas kairėje:

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

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

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

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

Jei nėra galimybės įrengti manevrinio šviesoforo dešinėje kelio pusėje pagal traukinių eismo kryptį, jis gali būti įrengtas kairėje išorinio kelio pusėje gavus rašytinį Inspekcijos pritarimą. Teikiant prašymą dėl manevrinio šviesoforo įrengimo kairėje išorinio kelio pusėje turi būti pateikta pavojaus geležinkelių transporto eismo saugai, įrengus manevrinį šviesoforą kairėje išorinio kelio pusėje, analizė ir įvertinimas.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-189](#), 2012-03-15, *Žin.*, 2012, Nr. 34-1636 (2012-03-22), i. k. 1122210ISAK0003-189

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

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

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

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

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

Nuolatinę saugos šviesoforų signalizaciją nustato geležinkelio valdytojas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.2. Automatinė ir pusiau automatinė kelio blokuotė

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Punkto pakeitimai:

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

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

a) neleidžiantys įjungti įleidžiamojo šviesoforo leidžiamojo signalo, kai į užimtą kelią parengtas maršrutas;

b) garantuojantys iešmų ir kelių laisvumo kontrolę.

Geležinkelio valdytojo leidimu šių įrenginių stotyse gali ir nebūti.

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

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

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

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

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

8.3. Elektrinė iešmų ir signalų centralizacija

8.3.1. Elektrinės centralizacijos įrenginiai turi garantuoti:

a) abipusį iešmų ir signalų blokavimą;

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

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

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

e) iešmų perjungimą į vietinį valdymą.

8.3.2. Elektrinės centralizacijos įrenginiai neturi leisti:

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

b) perjungti iešmų po riedmenimis;

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

d) perjungti maršrute esančio iešmo;

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

8.3.3. Centralizuotųjų iešmų pavaros turi:

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

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

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

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

8.4. Eismo valdymo centralizacija

8.4.1. Eismo valdymo centralizacijos įrenginiai turi:

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

b) kontroliuoti iešmų padėtį ir jų užimtumą;

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

d) kartoti įleidžiamųjų, maršruto ir išleidžiamųjų šviesoforų rodmenis;

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

valdymui tik manevruojant;

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

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

8.5. Automatinė lokomotyvo signalizacija ir autostopai

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

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

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

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

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

8.6. Rakinamoji iešmų ir signalų sąryšio įranga

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

8.6.2. Kontroliniai iešmų užraktai turi:

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

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

8.7. Stoties blokuotė

8.7.1. Stoties blokuotė turi garantuoti:

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

8.8. Mechanizuotųjų ir automatizuotųjų skirstomųjų kalnelių įrenginiai

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

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

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

8.8.2. Elektrinė kalnelio signalizacija turi garantuoti:

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

Elektrinė kalnelio centralizacija neturi leisti perjungti iešmų po riedmenimis.

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

- a) automatinį nukreipiamosios zonos iešmų valdymą, atkabų riedėjimo metu, dirbant pagal programuotąjį arba atskirų maršrutų režimą;
- b) automatinę iešmo sangrąžą į kontroliuojamąją padėtį prieš įvažiuojant atkabai į izoliotąją

iešmų sekciją, atsiradus kliūčių tarp smailės ir rėminio bėgio iešmo perjungimo metu;

c) galimybę skirstymo metu pereiti prie individualiojo iešmų valdymo.

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

a) sąstatų užstūmimo ant kalnelio ir skirstymo valdymą bei kontrolę;

b) automatinį atkabų riedėjimo greičio reguliavimą;

c) sąstatų skirstymo rezultatų kontrolę;

d) pasikeitimą informacija su skirstymo stoties informacine planavimo sistema.

8.9. Automatinė pervažų signalizacija ir automatiniai užtvarai

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

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

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

8.10. Automatinės sistemos, įspėjančios apie artėjančią traukinį

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

8.11. Ašidėžių įkaičio matavimo prietaisai

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

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

8.12. Kelio užtvarai

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

Verstukai turi turėti kelio užtvarų rodykles.

8.13. Ryšiai

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

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

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

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

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

a) traukinių tvarkdariu — visame ruože;

b) ribojančių tarpstotį stočių budėtojais;

c) kitų lokomotyvų, esančių tame pačiame tarpstotyje, mašinistais.

Traukinių lokomotyvų mašinistai, naudojantys ultratrumpųjų bangų (toliau — UTB)

diapazono radijo stotis, turi turėti ryšį su pervažininkais, remonto darbų vadovais ir signalininkais, traukiniuose esančiais sukarintos apsaugos šauliais, depo budėtojais, perone esančiais stočių darbuotojais, mašinisto padėjėju, kai šis išeina iš lokomotyvo kabinos, keleivinio traukinio viršininku.

Stoties radijo ryšiai turi garantuoti abipusį ryšį ryšių tinkluose:

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

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

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

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

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

Keleiviams informuoti naudojami garsiakalbiai.

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

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

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

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

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

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

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

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

8.14. Skaičiavimo ir informacijos sistema

8.14.1. Skaičiavimo ir informacijos sistema turi garantuoti:

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

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

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

8.15. Signalizacijos ir ryšių linijos

8.15.1. Atstumas nuo signalizacijos ir ryšių orinės linijos laidų žemiausio nusvirimo taško iki

žemės, kai nusvirimas maksimalus, turi būti ne mažesnis kaip 2,5 m tarpstočiuose, 3 m — stotyse, 5,5 m susikirtimuose su automobilių keliais (esančiose linijose, kol jos bus pertvarkytos, leistinas 4,5 m atstumas).

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

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

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

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

8.16. Techninė signalizacijos ir ryšių įrenginių priežiūra

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

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

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

Tipinę signalizacijos įrenginių techninę dokumentaciją tvirtina geležinkelio valdytojas.

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

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

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

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

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

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

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

- a) automatikos ir ryšių ruožų viršininkai — šviesoforų ir kelrodžių;
- b) stočių viršininkai — stotyse uždegamųjų iešmų rodyklių, kelio uždvarų įrangos ir vandens kolonėlių rodyklių;
- c) tam tikrų struktūrinių padalinių viršininkai — signalinių prietaisų, esančių lokomotyvų, vagonų, kelio ir kitų ūkių keliuose;

d) Elektros tiekimo ruožai — už elektros tiekimą signalizavimo priemonėms apšviesti stoties keliuose.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IX skirsnis. ELEKTROS TIEKIMO ĮRENGIMAI IR ĮRENGINIAI .

9.1. Elektros tiekimo įrenginiai turi garantuoti:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Signalizacijos įrenginiuose nominali kintamosios srovės įtampa — 115, 230 arba 380 V.

Nuokrypiai nuo nustatytų normų leidžiami į mažesnę pusę ne daugiau kaip 10 proc., o į didesnę — ne daugiau kaip 5 proc.

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

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

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

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

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

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

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

Šių matmenų privaloma laikytis tiesiuose kelio ruožuose. Kreivėse šie atstumai didinami pagal gabaritą, nustatytą kontaktinio tinklo atramoms.

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

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

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

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

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

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

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

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

Kiti sekcijų skyrikliai perjungiami energijos tvarkdario įsakymu.

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

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

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

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

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

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

X skirsnis. STATINIŲ IR ĮRENGINIŲ APŽIŪRA IR REMONTAS

10.1. Statinių ir įrenginių priežiūra

Statinių priežiūra atliekama vadovaujantis Lietuvos Respublikos statybos įstatymo (Žin., 1996, Nr. [32-788](#); 2001, Nr. [101-3597](#)) ir Statinių, kurių naudojimo priežiūrą vykdo Susisiekimo ministerijos įgaliotos įmonės, įstaigos prie ministerijos, techninės priežiūros taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. lapkričio 11 d. įsakymu Nr. 3-517 (Žin., 2004, Nr. [167-6141](#)), nuostatomis.

Įrenginių priežiūra atliekama vadovaujantis atitinkamuose įrenginių naudojimo ir priežiūros teisės norminiuose aktuose bei gamintojo pateiktuose įrenginių techniniuose dokumentuose nustatyta techninių paslaugų, teisinių ir organizacinių priemonių, skirtų užtikrinti, kad naudojami įrenginiai būtų saugūs ir nekeltų pavojaus žmonėms, turtui bei aplinkai, visuma.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-320](#), 2010-05-17, Žin., 2010, Nr. 60-2977 (2010-05-25), i. k. 1102210ISAK0003-320

10.2. Statinių ir įrenginių remontas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Draudžiama:

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

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

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

Atliekant darbus ilgame kelio ruože (ilgesniame kaip 200 m), taip pat mažo spindulio kreivėse, įdubose, iškasose, kitose blogo signalų matomumo vietose bei intensyvaus traukinių eismo ruožuose, darbų vadovas privalo palaikyti ryšį (telefono arba radijo) su darbuotojais, būtiniais prie darbų vietą ženklinančių signalinių ženklų. Signalininkai ir darbų vadovas turi turėti nešiojamąsias radijo stotis. Ryšiui tarp signalininkų ir darbų vadovo nutrūkus, papildomai skiriama signalininkų, kurie turi stovėti taip, kad vienas kitą matytų.

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

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

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

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

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

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

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

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

III SKYRIUS. RIEDMENYS

XI skirsnis. BENDROSIOS NUOSTATOS

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

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

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

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

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

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

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

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

11.5. Riedmenų gabaritas turi atitikti standarto reikalavimus.

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

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

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

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

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

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

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

Radijo stotis lokomotyvuose įrengia lokomotyvų gamyklos arba depai.

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

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

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

Keleiviniai lokomotyvai turi turėti elektrinių orinių stabdžių valdymo įrenginius.

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

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

11.11. Kitų žinybų riedmenys turi atitikti šių Nuostatų reikalavimus. Tokių riedmenų eismo

tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

XII skirsnis. AŠIRAČIAI

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

Aširačiai ženklinami vadovaujantis ženklinimo taisyklėmis.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kai vagonų, išskyrus dyzelinių ir elektrinių traukinių variklinių vagonų, ratlankio paviršiaus iščiuoža gilesnė kaip 2, bet ne gilesnė kaip 6 mm, o lokomotyvų ir dyzelinių bei elektrinių traukinių variklinių vagonų — gilesnė kaip 1, bet ne gilesnė kaip 2 mm, traukiniui 15 km/h greičiu leidžiama važiuoti iki artimiausios stoties, kurioje aširatis turi būti pakeistas, o esant gilesnei kaip 6, bet ne gilesnei kaip 12 mm ir atitinkamai gilesnei kaip 2, bet ne gilesnei kaip 4 mm — 10 km/h greičiu. Kai vagono arba tenderio ratlankio paviršiaus iščiuoža gilesnė kaip 12 mm, o lokomotyvų arba

dyzelinių ir elektrinių traukinių variklinių vagonų — gilesnė kaip 4 mm, traukiniui leidžiama važiuoti 10 km/h greičiu, pakabinus ar kitaip užblokavus aširatį. Šiuo atveju lokomotyvas turi būti atkabintas nuo traukinio, o sugadinto aširačio stabdžių cilindrai ir traukos elektros variklis (variklių grupė) išjungti.

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

XIII skirsnis. STABDŽIAI IR AUTOMATINĖS SANKABOS

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

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

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

13.2. Automatiniai prekinų vagonų stabdžiai, atsižvelgiant į vagonų svorį ir kelio profilį, turi patikimai veikti bet kuriuo stabdymo režimu.

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

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

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

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

13.5. Riedmenys turi turėti automatines sankabas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XIV skirsnis. TECHNINĖ RIEDMENŲ PRIEŽIŪRA IR REMONTAS

14.1. Bendrosios nuostatos

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

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

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

14.1.2. *Neteko galios nuo 2012-03-23*

Punkto naikinimas:

Nr. [3-189](#), 2012-03-15, Žin. 2012, Nr. 34-1636 (2012-03-22), i. k. 1122210ISAK0003-189

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

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

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

14.2.2. Techninės priežiūros metu tikrinama:

a) mazgų ir detalių būklė bei nustatytų matmenų atitikimas;
b) stabdžių ir automatinės sankabos įrenginių veikimas, matavimo, signalizacijos bei eismo saugumo kontrolės prietaisų būklė.

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

- a) neveikia garso signalas;
- b) neveikia oriniai, elektriniai oriniai, rankiniai stabdžiai arba kompresoriai;
- c) sugedęs arba išjungtas bent vienas šilumvežio traukos elektros variklis;
- d) sugedęs dyzelio šaldytuvo, traukos elektros variklio ar lygintuvo vėdintuvas;
- e) neveikia automatinis stabdiklis, automatinė lokomotyvo signalizacija ar mašinisto budrumo kontrolės prietaisas;
- f) neveikia greitis ir registravimo prietaisas;
- g) sugedę traukinių ar manevrų radijo ryšio įrenginiai;
- h) sugedusios automatinės sankabos;
- y) sugedusi smėlio tiekimo sistema;
- j) sugedęs prožektorius, rėmsijės žibintas, neapšviesti kontrolės ir matavimo prietaisai;
- k) įtrūkusi lingės apkaba, pakaba ar pagrindinis lakštas, lūžęs lingės lakštas;
- l) įtrūkęs ašidėžės korpusas;
- m) sugedęs ašidėžės arba traukos elektros variklio ašinis guolis;
- n) sugedę įrenginiai, kurie numatyti pagal konstrukciją neleisti detalėms nukristi ant kelio, arba jų visai nėra;
- o) įtrūkęs arba nulūžęs bent vienas traukos elektros variklio krumplinės pavaros krumplys;
- p) netvarkingas krumplinės pavaros gaubtas, dėl ko gali ištekti tepalas;

- r) sugedusi aukštosios įtampos kameros apsauginė blokuotė;
- s) sugedęs srovės imtuvas;
- t) sugedusios gaisro gesinimo priemonės;
- u) sugedę trumpųjų jungimų, perkrovų ir viršįtampių saugos, avarinio dyzelio stabdymo įrenginiai;
- v) dyzelyje atsirado bildesys ar pašalinis garsas;
- z) sugedęs garvežio vandens tiekimo prietaisas, netvarkingas apsauginis vožtuvas, vandens lygio matuoklė, varva pro katilo ugniadėžės kontrolinį kamštį;
- aa) elektriniai įrenginiai be apsaugos gaubtų;
- ab) sugedę abiejų langų valytuvai;
- ac) sugedęs telefono ryšys tarp dyzelinių ir elektrinių traukinių priekinės ir galinės kabinų.

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

Punkto pakeitimai:

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

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

14.2.6. Lokomotyvuose, dyzeliniuose ir elektriniuose traukiniuose įrengti manometrai ir apsauginiai vožtuvai turi būti plombuoti, o garvežių katilų kontroliniai kamščiai pažymėti žymekliais.

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

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

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

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

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

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

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

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

14.3. Techninė vagonų priežiūra ir remontas

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

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

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

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

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

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

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

Techninės vagonų priežiūros tvarką šiose stotyse nustato geležinkelio valdytojas.

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

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

14.4. Geležinkelio riedmenų ir konteinerių registras

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

IV SKYRIUS. TRAUKINIŲ EISMO ORGANIZAVIMAS

XV skirsnis. TRAUKINIŲ EISMO GRAFIKAS

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

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

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

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

15.2. Traukinių eismo grafikas privalo:

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

15.3. Traukinius skiria ir atšaukia geležinkelio valdytojas.

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

Eismo grafike nenurodytiems traukiniams numeriai suteikiami prieš jiems išvykstant.

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

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

15.5. Traukiniai pagal pirmumą skirstomi taip:

15.5.1. neeiliniai traukiniai – avariniai ir gaisriniai traukiniai, sniegvaliai, lokomotyvai be vagonų, automotrisės ir sunkiosios autodrežinos, kurie skirti geležinkelių transporto eismui atkurti ir gaisrams gesinti;

15.5.2. eiliniai traukiniai:

15.5.2.1. keleiviniai traukiniai:

a) tarptautiniai;

b) vietiniai greitieji;

c) elektriniai;

d) dyzeliniai;

e) kiti keleiviniai traukiniai;

15.5.2.2. prekiniai traukiniai:

a) greitieji;

b) kiti prekiniai traukiniai;

15.5.2.3. ūkiniai traukiniai;

15.5.2.4. lokomotyvai be vagonų.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-32](#), 2013-01-18, *Žin.*, 2013, Nr. 9-387 (2013-01-24), i. k. 1132210ISAK00003-32

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

XVI skirsnis. STOTYS IR KELSKYROS

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

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

16.2. Stoties ribos yra:

a) vienkeliuose ruožuose — įleidžiamieji šviesoforai;

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

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

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

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

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

Kelių ir iešmų numeravimo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

XVII skirsnis. STOTIES TECHNINĖS VEIKLOS ORGANIZAVIMAS

17.1. Bendrosios nuostatos

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

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

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

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

17.2. Iešmų naudojimas

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

- a) vienkelių ruožų stočių pagrindiniuose keliuose — kiekviename stoties gale pirmutiniai iešmai nukreipti į skirtingus kelius;
- b) dvikelių ruožų stočių pagrindiniuose keliuose — pirmutiniai iešmai nukreipti į atitinkamus pagrindinius kelius;
- c) visi kiti iešmai, esantys stočių ir tarpstočių pagrindiniuose keliuose, išskyrus apsauginių aklakelių iešmus, nukreipti į atitinkamus pagrindinius kelius;
- d) apsauginių aklakelių iešmai nukreipti į šiuos aklakelius.

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

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

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

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

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

- a) rengiami traukinių atvykimo ir išvykimo maršrutai;
- b) manevruojama;
- c) užimami keliai riedmenimis;
- d) stoties keliuose signaliniais ženklais rengiamasi ženklinti kliūtis ir darbų vietas;
- e) valomi, tikrinami ir remontuojami iešmai. Centralizuotųjų iešmų perjungti į nuolatinę padėtį nebūtina, išskyrus aklasmailes bei apsauginių aklakelių iešmus.

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

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

Stoties, kuriai priklauso iešmas, knygoje.

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

a) stoties centralizacijos postas — stoties budėtojo;

b) vykdomasis postas — centralizacijos posto operatoriaus;

c) iešmų postas — iešmininko;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) necentralizuotųjų iešmų — juos perjungiantys iešmininkai;

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

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

17.3. Manevravimas

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

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

Stoties knygoje nurodomos kiekvieno šių darbuotojų pareigos.

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

17.3.3. Manevruojančiojo lokomotyvo mašinistui draudžiama pradėti važiuoti tol, kol pats negavo manevrų vadovo nurodymo radijo arba garsiniu stoties ryšiais bei rankiniais signalizavimo prietaisais. Prieš išvažiuodamas į centralizuotųjų iešmų manevrų maršrutus, mašinistas, be manevrų vadovo nurodymo ar signalo, dar turi pasitikrinti, ar manevrų šviesoforo signalas yra leidžiamasis, o važiuodamas į necentralizuotųjų iešmų manevrų maršrutus, privalo gauti iešmininko signalą arba pranešimą (radijo, garsiniu stoties ryšiais), kad iešmai manevrams parengti. Jei manevrų šviesoforų nėra, prieš važiuodamas per centralizuotuosius iešmus, mašinistas turi gauti ir stoties budėtojo pranešimą (radijo, garsiniu stoties ryšiais arba per manevrų vadovą), kad iešmai manevrams parengti.

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

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

17.3.4. Draudžiama manevruoti greičiu, didesniu kaip:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

stoties budėtojo sutikimą.

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

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

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

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

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

Manevruoti postūmiais ir leisti nuo skirstomojo kalnelio draudžiama:

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

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

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

d) neveikiančius lokomotyvus, dyzelinius bei elektrinius traukinius, refrižeratorinių traukinių sąstatus, keleivinius vagonus, bėginius kranus;

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

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

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

17.3.12. Riedmenys stoties keliuose turi stovėti tarp riboženklių.

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

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

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

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

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

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

Punkto pakeitimai:

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

17.3.15. Kaupiant vagonus kaupiamuosiuose keliuose, kai tarp jų esama vagonų su I klasės

pavojingaisiais (sprogiaisiais) krovniais ir cisterninių vagonų su suskystintosiomis dujomis, būtina laikytis ypatingų atsargumo priemonių, nustatytų Geležinkelių eismo taisyklėse.

Punkto pakeitimai:

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

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

Traukinių derintojas privalo:

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

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

c) tiksliai ir laiku vykdyti manevravimo užduotis;

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

Punkto pakeitimai:

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

17.3.17. Didelių stočių keliai dalijami į tam tikrus manevravimo rajonus, kad kiekviename jų manevruotų atskiras manevrinis lokomotyvas.

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

17.3.18. Lokomotyvo brigada per manevrus privalo:

a) tiksliai ir laiku vykdyti manevrų užduotis;

b) įdėmiai stebėti duodamus signalus, tiksliai ir laiku vykdyti signalų reikalavimus, įdėmiai stebėti keliuose esančius žmones, iešmų padėtį ir riedmenis;

c) garantuoti žmonių ir riedmenų saugumą.

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

17.4. Traukinių formavimas

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

Už traukinio formavimą atsakingi stoties darbuotojai.

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

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

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

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

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

17.4.2. Draudžiama prikabinti prie traukinių:

a) techniškai netvarkingus vagonus, dėl kurių gali kilti pavojus saugiam eismui ir kurių būklė negarantuoja vežamų krovinių saugumo;

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

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

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

- a) vagonus su I klasės pavojingaisiais (sprogiaisiais) kroviniais, cisterninius vagonus su suslėgtosiomis ir suskystintosiomis dujomis bei kitais pavojingais, lengvai degančiais ir dvokiančiais kroviniais;
- b) vagonus, kurių nustatyti periodiškų remonto arba visuotinės revizijos terminai pasibaigė ir nėra pratęsti;
- c) prekinčius vagonus.

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

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

Punkto pakeitimai:

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

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

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

Punkto pakeitimai:

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

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

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

17.4.8. Keleiviniai ir prekiniai vagonai su žmonėmis, išskyrus tarnybinius ir su palydovais

(komandomis), lydinčiais krovinius, kabinami prie traukinių vienoje vietoje ir privalo turėti nuo lokomotyvo, traukinio galo ir atvirų riedmenų, pakrautų rąstų, sijų, bėgių ir kitų krovinių, galinčių pasislinkti iš vietos nuo staigaus trūktelėjimo arba stabdymo, ne mažiau kaip vieną apsauginį vagoną.

Žmonių vežimo prekiniais traukiniais tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

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

Punkto pakeitimai:

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

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

Punkto pakeitimai:

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

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

17.4.12. Prie tarpstočiuose dirbančių ūkinių traukinių, kuriais važinėja konduktoriai ir darbų vadovai, turi būti kabinami vagonai su stabdžio aikštelėmis.

17.5. Traukinių stabdžiai

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

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

Šios normos ir duomenys nurodomi traukinių tvarkaraščiuose.

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

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

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

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

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

- a) formavimo stotyse prieš išleidžiant traukinį;
- b) pakeitus lokomotyvą;
- c) išleidžiant dyzelinį ar elektrinį traukinį iš depo arba jam stovėjus stotyje be brigados;

d) esančiose prieš tarpstočius su ilgomis nuokalnėmis stotyse, kuriose pagal eismo grafiką traukinys sustoja:

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

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

a) prikabinus traukinio lokomotyvą prie sąstato, jei stotyje iš anksto buvo atliktas ištisinis automatinio stabdžių sistemos tikrinimas;

b) pakeitus dyzelinio ar elektrinio traukinio valdymo kabiną;

Papunkčio pakeitimai:

Nr. [3-309](#), 2017-07-10, paskelbta TAR 2017-07-10, i. k. 2017-11836

c) kiekvieną kartą traukinio sąstato atjungus stabdžių vamzdyno sujungimo žarnas, sujungus jas, kai prie traukinio buvo prikabinti vagonai, arba kai buvo uždarytas sąstato stabdžių čiaupas.

d) keleiviniam traukiniui pastovėjus ilgiau kaip 20 minučių, nukritus slėgiui pagrindiniame rezervuare mažiau kaip 5,5 kg/cm², pakeitus valdymo kabiną arba perdavus valdymą tarpstotyje antrojo lokomotyvo mašinistui po traukinio sustojimo dėl to, kad toliau jo negalima valdyti iš priekinės kabinos;

e) prekiniam traukiniui stovint savaime suveikus automatiniais stabdžiams arba esant didesniai kaip 20 proc. sandarumo pokyčiui negu nurodyta geležinkelio valdytojo nustatytos formos pažymoje V — 45;

f) prekiniam traukiniui pastovėjus ilgiau kaip 30 minučių.

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

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

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

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

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

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

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

17.6. Traukinių paranga ir priežiūra

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17.7. Lokomotyvų prikabinimas prie traukinio sąstato

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

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

17.7.3. Veikiančių lokomotyvų prikabinimo prie sunkiųjų ir ilgųjų traukinių, taip pat veikiančių lokomotyvų, važiuojančių į ruožo dalį, prikabinimo prie traukinių tvarką ir važiavimo sąlygas, užtikrinančias saugų eismą, nustato geležinkelio valdytojas.

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

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

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

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

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

XVIII skirsnis. TRAUKINIŲ EISMAS

18.1. Bendrosios nuostatos

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

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

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

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

vienas darbuotojas:

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

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

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

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

Kelių naudojimo tvarka traukiniams priimti ir išleisti nurodoma Stoties knygoje.

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

Punkto pakeitimai:

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

18.1.6. Stoties budėtojas privalo tvarkyti eismą taip, kad būtų laisvų kelių ir kad jie laiku būtų parengti traukiniams priimti. Stoties budėtojas yra atsakingas už kiekvieną traukinio sulaikymą prie įleidžiamojo šviesoforo be būtino reikalo.

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

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

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

Punkto pakeitimai:

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

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

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

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

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

18.2. Traukinių priėmimas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Leidžiamasis įleidžiamąjo šviesoforo signalas turi automatiškai persijungti į draudžiamąjį, pro jį pravažiavus pirmam atvažiuojančio traukinio aširačiui.

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

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

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

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

Traukinių priėmimo tvarka tokiose stotyse nurodoma Stoties knygoje.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18.3. Traukinių išleidimas

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

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

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

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

- a) patikrinti, ar tarpstotis arba pirmasis tarpstočio su automatine blokuote blokuojamasis tarpas yra laisvi;
- b) nutraukti manevrus, kertančius traukinio išvykimo maršrutą;
- c) parengti traukinio išvykimo maršrutą;
- d) perjungti draudžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą į leidžiamąjį arba mašinistui įteikti kitą leidimą tarpstočiui užimti.

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

18.3.4. Draudžiama keleivinių, pašto ir bagažo traukinių mašinistams išvažiuoti iš stoties ar stotelės anksčiau tvarkaraštyje nurodyto laiko, taip pat nesustojant pervažiuoti stotį ar stotelę,

kurioje įlipa ir išlipa keleiviai ar pakraunamas bei iškraunamas paštas, bagažas.

18.3.5. Stotyse, kuriose keleivinio arba pašto ir bagažo traukinių stovėjimo laikas numatytas tik technologinėms operacijoms (prasilenkti, apsilenkti) ir neskirtas keleiviams įlipti ir išlipti, traukinių tvarkdario nurodymu, perduotu traukinio mašinistui ir stoties budėtojui, jis gali būti sutrumpintas arba traukinys praleidžiamas nestabdant jo.

Tarnybiniuose traukinių tvarkaraščiuose tokie sustojimai žymimi nustatytu ženklu, o tvarkaraščiuose, skirtuose keleiviams, šie sustojimai nenurodomi.

18.3.6. Draudžiama stoties budėtojui, o ruožuose su eismo valdymo centralizacija — traukinių tvarkdariui perjungti draudžiamąjį išleidžiamąjį šviesoforo signalą į leidžiamąjį arba duoti leidimą traukiniui išvykti nepatikrinus, ar traukinio išvykimo maršrutas parengtas, iešmai užrakinti, techninė ir komercinė traukinio apžiūra baigta, nemanevruojama. Stoties budėtojas, išleisdamas traukinius iš jų formavimo stočių, kuriose prie traukinio sąstato buvo prikabinėti ar nuo jo atkabinti vagonai, prieš perjungdamas išleidžiamąjį šviesoforą ar duodamas kitą leidimą traukiniui išvykti, turi patikrinti, ar traukinio paskutinis vagonas paženklintas Geležinkelių signalizacijos taisyklių numatytais signaliniais ženklais.

Perjungti išleidžiamąjį šviesoforą gali stoties budėtojas arba jo liepimu centralizacijos posto operatorius. Ruožuose su eismo valdymo centralizacija išleidžiamąjį šviesoforą perjungia traukinių tvarkdarys.

Keleiviniam, pašto ir bagažo, prekiniam keleiviniam ar prekiniam žmonių traukiniui išvažiavus į tarpstočius su automatine blokuote, stoties budėtojas, o ruožuose su eismo valdymo centralizacija traukinių tvarkdarys gali išleisti prekinį traukinį, jei laisvi ne mažiau kaip du blokuojamieji tarpai. Stoties budėtojas ir traukinių tvarkdarys privalo pranešti prekinio traukinio mašinistui, kad pirma jo važiuoja keleivinis traukinys.

Leidžiamasis išleidžiamąjį šviesoforo signalas turi automatiškai persijungti į draudžiamąjį, kai pro jį pravažiuoja pirmasis išvažiuojančio traukinio aširatis.

18.3.7. Išvažiuojant traukiniui iš stoties kelių, esant draudžiamajam išleidžiamąjį šviesoforo signalui, arba iš kelių, neturinčių išleidžiamųjų šviesoforų, pirmutinio lokomotyvo mašinistui, turinčiam leidimą užimti tarpstotį, draudžiama pradėti važiuoti be stoties budėtojo nurodymo ar kito darbuotojo nustatyto signalo. Signalų perdavimo tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

Leidimą tarpstočiui užimti, jei nėra išleidžiamųjų šviesoforų arba jie sugedę, pirmutinio lokomotyvo mašinistui gali įteikti stoties, posto, kelyno budėtojas, operatorius, iešmininkas (signalininkas), konduktorius (traukinių derintojas), mašinisto padėjėjas.

Mašinistas privalo patikrinti, ar gautas leidimas tarpstočiui užimti yra išrašytas taisyklingai.

Lokomotyvų mašinistams leidimų tarpstočiui užimti įteikimo tvarka nurodoma Stoties knygoje.

Prieš pradėdami važiuoti, pirmutinio lokomotyvo mašinistas ir jo padėjėjas privalo stebėti, ar iš traukinio bei stoties nerodomi draudžiamieji signalai.

18.3.8. Keleivinio traukinio vagonų palydovai (konduktoriai), pastebėję kliūtį saugiam eismui arba pavojų žmonių gyvybei, nedelsdami turi imtis priemonių traukiniui sustabdyti.

Jei keleivinis traukinys, išskyrus elektrinį ar dyzelinį, sustojo pats ar buvo sustabdytas pasinaudojus stabdu, vagonų palydovai (konduktoriai) privalo apžiūrėti jų aptarnaujamus vagonus ir, jei reikia, nedelsiant į lokomotyvo pusę rodyti draudžiamuosius signalus.

Jei elektrinis ar dyzelinis traukinys buvo sustabdytas pasinaudojus stabdu, mašinisto padėjėjas turi išsiaiškinti sustabdymo priežastį ir pranešti mašinistui.

Kiekvieno traukinio mašinisto padėjėjas privalo apžiūrėti jį ir pagal galinio vagono numerį patikrinti, ar visas sąstatas ir ar ant galinio vagono yra signalinis ženklas.

Keleivinis traukinys gali važiuoti toliau, kai visų vagonų palydovai (konduktoriai) neberodo draudžiamųjų signalų, o kiti traukiniai — kai mašinisto padėjėjas praneša, jog traukinys gali važiuoti toliau.

Kitais eismo grafiko nenumatytais sustojimo tarpstotyje atvejais (žmonių įlaipinimas ar

išlaipinimas, krovinių pakrovimas ar iškrovimas) traukinio pajudėjimo iš vietos tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

18.3.9. Draudžiama vienu metu išleisti vieną traukinį ir priimti ta pačia kryptimi važiuojantį kitą traukinį, jei stoties prieiga iš priimamo traukinio pusės yra ilgoje nuokalnėje ir traukinio atvykimo maršrutas neizoliuotas nuo traukinio išvykimo maršruto (nėra apsauginio aklakelio ar atvykimo ir išvykimo kelių išdėstymas negarantuoja maršrutų izoliacijos).

18.3.10. Stoties budėtojas išlydi kiekvieną išvažiuojantį traukinį, stebėdamas jo būklę ir traukinio signalus.

Darbuotojas, išlydintis traukinį, turi patikrinti, ar traukinys išvyko tvarkingas.

Ar iš stoties išvyko visas traukinys, stoties budėtojas patikrina pats arba sužino iš iešmininko (signalininko) pranešimo.

Stotyse, kuriose traukinių išvykimo keliai yra toli nuo budėtojų patalpos arba kuriose stoties budėtojas negali išlydėti traukinių, juos turi išlydėti iešmininkai (signalininkai).

Geležinkelio valdytojas nustato stotis, kuriose budėtojai gali neišlydėti traukinių. Sąlygos, garantuojančios eismo saugumą išleidžiant traukinius, nurodomos Stoties knygoje. Kai ruožų su eismo valdymo centralizacija stotyse nėra stočių budėtojų ir kai ruožų, kuriuose (rengta elektrinė centralizacija, stotyse budėtojas negali išlydėti traukinių ir nėra kitų darbuotojų (iešmininkų ar signalininkų), traukinių išvykimą kontroliuoja valdymo prietaisai.

Traukinį išlydintis darbuotojas, pastebėjęs pavojų saugiam traukinio eismui arba pravažįvus traukiniui be nustatytų traukinio galą ženklinančių signalinių ženklų, privalo imtis priemonių jam sustabdyti.

18.3.11. Stoties darbuotojai, prieš išleisdami traukinį, privalo patikrinti, ar taisyklingai suformuotas traukinys, ar gerai ir tvirtai pritvirtinti atvirose riedmenyse kroviniai, ar traukinys turi nustatytus signalizavimo reikmenis ir reikiamą inventorių.

Traukinių signalinius ženklus, ženklinančius prekių traukinių galą, apžiūri, užkabina ir nukabina vagonų tarnybos darbuotojai.

Traukinių tikrinimo tvarką ir darbuotojų atsakomybę nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

18.3.12. Formavimo stotyje, prieš išleidžiant prekių traukinius, pirmutinio lokomotyvo mašinistui turi būti įteiktas traukinio lapas su užantspauduotais važtos dokumentais. Draudžiama išleisti traukinį, kurio sąstate yra vagonų be važtos dokumentų.

Jei traukinį lydi konduktorius (traukinių derintojas), traukinio lapas su važtos dokumentais įteikiamas jam. Šiuo atveju konduktorius (traukinių derintojas) privalo supažindinti mašinistą su išleidžiamojo traukinio sąstatu (pagal traukinio lapą).

Stočių darbuotojai, prikabindami ir atkabindami vagonus stotyse, į traukinio lapą turi įrašyti atitinkamus pakeitimus.

Keleivinių (išskyrus elektrinius ar dyzelinius), pašto ir bagažo traukinių traukinio lapai įteikiami keleivinio traukinio viršininkui (mechanikui brigadininkui).

18.3.13. Traukinio numerį, jo išvykimo iš stoties arba stoties pervažiavimo laiką, o prireikus ir kitus duomenis, apibūdinančius traukinio sąstatą, budėtojas privalo įrašyti į Traukinių eismo žurnalą ir nedelsdamas pranešti stoties, į kurią išleistas traukinys, budėtojui ir traukinių tvarkdariui. Be to, reikiamus duomenis apie traukinį turi perduoti į Skaičiavimo centrą.

18.4. Signalizacijos ir ryšių priemonės, reguliuojančios traukinių eismą:

18.4.1. Pagrindinės signalizacijos ir ryšių priemonės, reguliuojančios traukinių eismą, yra automatinė ir pusiau automatinė blokuotės.

Kai kuriuose ruožuose kaip savarankišką signalizacijos priemonę galima naudoti automatinę lokomotyvo signalizaciją.

Neintensyvaus eismo ruožuose ir privažiuojamuosiuose keliuose traukinių eismui reguliuoti galima naudoti elektrinę krivūlinę sistemą arba telefono ryšį.

Atliekant remonto, statybos bei atstatomuosius darbus dvikelių ruožų su automatine blokuote tarpstočiuose, kai vienu tų kelių organizuotas dvipusis eismas, traukiniams važiuoti

netaisyklinguoju keliu leidžiama pagal lokomotyvo šviesoforo signalus.

Tuo pačiu metu tarpstotyje (kelyje) gali veikti tik viena signalizacijos ir ryšių priemonė.

Traukinių eismo organizavimo tvarką, naudojantis lokomotyvo šviesoforo signalais, nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

18.4.2. Išimtiniais atvejais geležinkelio valdytojo nustatyta tvarka neintensyvaus eismo ruožuose ir privažiuojamuosiuose keliuose traukinių eismą galima reguliuoti:

a) elektrine krivūline sistema;

b) telefono ryšiu;

c) traukinių tvarkdario įsakymais, radijo ryšiu perduodamais pirmutinio lokomotyvo mašinistui;

d) naudojant vieną lokomotyvą;

e) naudojant vieną krivulę.

Ruožuose su automatine blokuote leidimas traukiniui užimti blokuojamąjį ruožą yra leidžiamasis išleidžiamojo arba tarpstočio šviesoforo signalas.

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

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

Esant leidžiamajam lokomotyvo šviesoforo signalui, pro tarpstočio šviesoforą su užgesusiais žiburiais leidžiama važiuoti nestojant pagal lokomotyvo šviesoforo signalus.

Geležinkelio valdytojo leidimu prie tarpstočio šviesoforų, esančių ilgose įkalnėse, išskyrus tuos, kurie yra prieš įleidžiamuosius šviesoforus, gali būti pritaikomas išimtinio signalo ženklas – skydelis su baltais „P“ raidės atšvaitais. Šis ženklas leidžia prekinio traukinio mašinistui pravažiuoti raudoną tarpstočio šviesoforo signalą nestojant, ne didesniu kaip 20 km/h greičiu. Važiuodamas mašinistas turi būti ypač budrus ir pasirengęs, jei tik atsirastų kliūčių, tuoj pat sustabdyti traukinį.

Punkto pakeitimai:

Nr. [120](#), 1997-04-10, Žin., 1997, Nr. 33-840 (1997-04-18), i. k. 0972210ISAK00000120

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

18.4.4. Ruožuose su pusiau automatine blokuote leidimas traukiniui užimti tarpstotį yra leidžiamasis išleidžiamojo ar tarpstočio šviesoforo signalas.

Vienkeliuose ruožuose prieš perjungiant draudžiamąjį išleidžiamojo šviesoforo signalą į leidžiamąjį, reikia gauti stoties, į kurią išleidžiamas traukinys, budėtojo sutikimo signalą.

18.4.5. Sugedus visoms turimoms signalizacijos ir ryšių priemonėms, traukinių eismas vienkeliuose ruožuose tvarkomas rašytiniais pranešimais, o dvikeliuose ruožuose — apribojamas laiku, skirtu traukiniui pervvažiuoti tarpstotį, pridedant 3 minutes.

Sugedus turimoms signalizacijos ir ryšių priemonėms, traukinių eismo organizavimo tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

18.5. Traukinių eismo tvarka

18.5.1. Keleivinių ir prekių traukinių didžiausius leistinus greičius, atsižvelgdamas į kelio konstrukciją ir riedmenų tipą, nustato geležinkelio valdytojas.

Traukinių eismo greičiai tarpstočiuose ir stotyse nurodomi traukinių eismo grafike. Važiuojančių į šalutinius kelius traukinių greičiai priklauso nuo iešmo kryžmėženklis. Visų traukinių, važiuojančių per:

a) 1/11 kryžmėženklis iešmą, greitis neturi būti didesnis kaip 40 km/h, o jei iešmo bėgiai R65 — 50 km/h;

b) simetrinį 1/11 kryžmėženklis iešmą—70 km/h;

c) 1/18 kryžmėženklis iešmą — 80 km/h. Keleivinių traukinių, važiuojančių per 1/9 kryžmėženklis iešmą, greitis neturi būti didesnis kaip 25 km/h, o prekių — 40 km/h.

Pro šviesoforą, kurio dega geltonas (nemirksimas) žibūrys, leidžiama važiuoti tokiu greičiu, kad stabdant traukinį paprastuoju stabdymu, jis sustotų prieš kitą šviesoforą, kurio signalas yra draudžiamasis. Keleivinių traukinių greitis neturi būti didesnis kaip 60 km/h, prekių – 50 km/h.

Pastatytą arčiau, negu paprastajam stabdymui apskaičiuotas stabdymo kelias nuo priekyje esančio tarpstočio šviesoforo automatinės blokuotės ruože arba nuo pagrindinio šviesoforo ruože be automatinės blokuotės, šviesoforą, kurio dega geltonas (nemirksimas) žibūrys, galima pravažiuoti ne didesniu kaip geležinkelio valdytojo nustatytu greičiu.

Avariniams, gaisriniams, ūkiniams traukiniams leidžiama važiuoti vagonais į priekį. Tokių traukinių priekyje kabinamas vagonas su stabdžio aikštele, nukreipta eismo kryptimi. Toje stabdžio aikštelėje turi būti darbuotojas, žiūrintis, ar laisvas kelias, ar nėra pavojaus saugiam eismui bei žmonių gyvybei. Prireikus jis turi sustabdyti traukinį.

Traukinių stūmimas leidžiamas ne didesniu kaip 25 km/h greičiu.

Ūkinių traukinių, kai lokomotyve ir kelio mašinose veikia radijo ryšys, avarinių ir gaisrinių traukinių greitis turi būti ne didesnis kaip 40 km/h. Sniegvalių greitį pagal jų tipą nustato geležinkelio valdytojas.

Elektrinio bei dyzelinio traukinio, kai jis yra priimamas į aklakelį, greitis kelio pradžioje neturi būti didesnis kaip 25 km/h.

Traukinio, važiuojančio per tą vietą, kur reikia mažinti greitį, greitis turi atitikti nurodytą mašinsto įspėjamajame lapelyje ar geležinkelio valdytojo įsakyme. Nesant tokių nurodymų, greitis turi būti ne didesnis kaip 25 km/h.

Punkto pakeitimai:

Nr. [120](#), 1997-04-10, *Žin.*, 1997, Nr. 33-840 (1997-04-18), i. k. 0972210ISAK00000120

18.5.2. Traukinio mašinistui išduodamas įspėjamasis lapelis, kai traukinį valdanti lokomotyvo brigada turi būti ypač budri ir kai reikia įspėti apie atliekamus darbus.

Mašinsto įspėjamieji lapeliai išduodami:

a) sugedus kelio, kontaktinio tinklo įrenginiams, pervažų signalizacijai, kelio statiniams ir kai atliekami remonto bei statybos darbai, dėl kurių reikia mažinti traukinio greitį arba visai sustoti;

b) įrengiant naujas signalizacijos ir ryšių priemones, perstačius arba panaikinus šviesoforus, taip pat jiems sugedus, kai neįsijungia draudžiamasis šviesoforo signalas;

c) sugedus automatinės lokomotyvo signalizacijos kelio įrenginiams;

d) išleidžiant traukinį, kuriame yra vagonų su kroviniais, išsikišančiais už pakrovos gabarito ribų, kai toks traukinys turi mažinti greitį arba laikytis kitų ypatingų sąlygų;

e) kai dvikelio ruožo tarpstotyje dirba sniegvalis, kelio klotuvas, kėlimo kranas, skaldvalis ir kitos kelio mašinos;

f) prikabinus prie traukinio riedmenis, negalinčius važiuoti šiam ruožui nustatytu greičiu;

g) kai tarpstotyje dirba lengvieji riedmenys;

h) visais kitais atvejais, kai traukinys turi mažinti greitį, sustoti kelyje arba įspėti lokomotyvo brigadą apie ypatingas traukinio valdymo sąlygas.

Mašinsto įspėjamųjų lapelių išdavimo tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

18.5.3. Dvikeliuose tarpstočiuose kiekvienas pagrindinis kelias skiriamas traukinių eismui viena nustatyta kryptimi.

Eismo organizavimo tvarką tribėgio ir keturbėgio kelio ruožuose (esant supintiesiems keliams) nustato geležinkelio valdytojas.

18.5.4. Prireikus sureguliuoti traukinių eismą, traukinių tvarkdario įsakymu traukinius galima leisti netaisyklinguoju dvikelio tarpstočio keliu.

Leisti keleivinius traukinius netaisyklinguoju keliu leidžiama tik išimties tvarka apygardos budėtojo specialiu įsakymu.

Geležinkelių eismo taisyklės nustato priemones, užtikrinančias eismo saugumą, jei traukiniai važiuoja netaisyklinguoju keliu.

18.5.5. Prireikus traukinius galima sujungti ir taip važiuoti, jei veikiantys lokomotyvai yra kiekvieno traukinio priekyje.

Tokių traukinių eismo tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

18.6. Lokomotyvų valdymas

18.6.1. Mašinistas privalo:

a) gerai išmanyti lokomotyvo (elektrinio bei dyzelinio traukinio) konstrukciją, žinoti savo ruožo profilį, šviesoforų, signalinių rodyklių ir ženklų išdėstymą bei paskirtį, traukinių tvarkaraštį;

b) priimdamas lokomotyvą, patikrinti, ar jis tvarkingas, kaip veikia stabdžiai, smėlio tiekimo sistema ir radijo ryšys, remdamasis įrašu Lokomotyvo techninės būklės žurnale, patikrinti, ar tvarkingai veikia automatinė lokomotyvo signalizacija ir automatinis stabdiklis;

c) patikrinti, ar yra signalinių, gaisrinių, medicinos priemonių ir inventoriaus;

d) garantuoti saugų traukinių eismą, tiksliai laikytis eismo grafiko.

18.6.2. Prikabinęs lokomotyvą prie traukinio sąstato, mašinistas privalo:

a) patikrinti, ar lokomotyvas tinkamai sukabintas su sąstato pirmuoju vagonu, ar sujungtos oro žarnos, ar atidaryti galiniai čiaupai tarp jų;

b) patikrinti, ar po pirmuoju vagonu nėra kliūčių traukiniui pajudėti iš vietos;

c) užpildyti suslėgtuoju oru stabdžių vamzdyną, patikrinti, ar slėgio kritimas neviršija nustatytų normų ir patikrinti automatinis stabdžius;

d) gauti pažymą apie traukinio stabdžius, sutikrinti joje nurodyto galinio vagono numerį su įrašytuoju traukinio lape ir patikrinti, ar stabdžių trinkelų spaudimas atitinka nustatytas normas;

e) pagal traukinio lapą susipažinti su prekinio ir prekinio keleivinio traukinio sąstatu: ar yra atvirų riedmenų, vagonų su žmonėmis, kategoriniais ir kitais krovniais, reikalingais ypatingo atsargumo.

Jei lokomotyve įrengta radijo stotis, turinti individualų šaukinį, radijo stoties valdymo pulte turi būti surinktas traukinio numeris.

18.6.3. Prikabinęs lokomotyvą prie keleivinio traukinio sąstato, turinčio elektrinį vagonų šildymą, mašinistas turi nuleisti pantografą arba išjungti srovės tiekimo įtaisą, kad elektromechanikas galėtų sujungti tarpvagoninius aukštosios įtampos elektros laidus.

18.6.4. Ruožuose su automatine lokomotyvo signalizacija pirmutinio lokomotyvo, elektrinio ar dyzelinio traukinio mašinistas, prieš išvykdamas iš stoties, privalo įjungti šiuos lokomotyvo įrenginius ir patikrinti, ar įjungta radijo stotis, ar yra ryšys su keleivinio traukinio viršininku.

18.6.5. Mašinistas ir jo padėjėjas, valdydami traukinį, privalo:

a) stebėti kelio laisvumą, iš traukinio ir nuo kelio rodomus signalus, signalines rodykles ir ženklus, vykdyti jų reikalavimus ir kartoti vienas kitam visus šviesoforų, pristabdymo ar sustojimo signalus;

b) stebėti traukinio būklę, o elektrifikuotuose ruožuose ir kontaktinio tinklo būklę;

c) stebėti prietaisus, kontroliuojančius nenutrūkstamą ir saugų lokomotyvo veikimą;

d) racionaliai naudoti lokomotyvo galingumą, ekonomiškai naudojant elektros energiją, degalus ir tepalus;

e) įvažiuodami į stotį ir važiuodami stoties keliais, duoti reikiamus signalus ir stebėti, ar gerai parengtas maršrutas, ar laisvas kelias; stebėti rodomus stoties darbuotojų signalus ir traukinių bei manevrinių lokomotyvų eismą gretimuose keliuose, o jei iškyla pavojus saugiam eismui ar žmonių gyvybei, — nedelsdami stabdyti traukinį.

18.6.6. Mašinistas, traukiniui sustojus stotyje, pastebėjęs kokius nors jo gedimus, privalo nedelsdamas pranešti stoties budėtojui, o ruožuose su eismo valdymo centralizacija — traukinių tvarkdariui.

Jei būtina sustoti stotyje, mašinistas turi sustabdyti traukinį nepravažiuodamas atvykimo kelio išleidžiamojo signalo (nesant jo — riboženklis). Neprivažiuavęs iki jų, mašinistas gali sustabdyti traukinį tik sužinojęs iš stoties budėtojo ar traukinių tvarkdario, kad visas sąstatas tilpo atvykimo kelio naudingojo ilgio ribose. Pastebėjęs automatinės blokuotės šviesoforų, kelio, kontaktinio tinklo ir kitų statinių bei įrenginių gedimus, gretimais keliais važiuojančius netvarkingus traukinius, mašinistas privalo apie tai pranešti artimiausios stoties budėtojui arba traukinių tvarkdariui. Mašinistas, turėdamas radijo ryšį, juo turi pranešti apie šiuos gedimus artimiausios stoties budėtojui arba traukinių tvarkdariui, o prireikus ir važiuojančių gretimais keliais traukinių mašinistams.

Traukiniui sustojus stotyje, draudžiama atkabinti lokomotyvą nuo vagonų tol, kol stoties budėtojas nepraneš, kad vagonai įtvirtinti ir atkabinti leidžiama.

18.6.7. Mašinistas, valdydamas traukinį, privalo:

- a) laikyti stabdymo įrenginius tvarkingus, tikrinti juos kelyje, neleisti nukristi slėgiui žemiau nustatytų normų pagrindiniame rezervuare ir stabdžių vamzdyje;
- b) paprastuoju stabdymu sustabdyti traukinį esant draudžiamajam signalui, o pristabdymo signalą pravažiuoti greičiu, ne didesniu už šio signalo nustatytąjį;
- c) elektriniams traukiniams pravažiuoti pro signalinį ženklą, ženklinantį besrovį intarpą, ne mažesniu kaip 20 km/h greičiu (kad lokomotyvas nesustotų tame interpe);
- d) panaudoti visas jo žinioje esančias staigaus stabdymo priemones traukiniui sustabdyti, jei staiga duodamas stabdomasis signalas arba atsiranda netikėta kliūtis;
- e) garantuoti eismo saugumą esant tirštam rūkui, liūčiai ar pūgai.

18.6.8. Traukiniui važiuojant, mašinistui draudžiama:

- a) viršyti greitį, nustatytą šiais Nuostatais, geležinkelio valdytojo įsakymais, išduotais mašinisto įspėjamaisiais lapeliais ir signalais;
- b) atitraukti dėmesį nuo lokomotyvo valdymo bei priežiūros, kelio būklės ir signalų stebėjimo;
- c) išjungti tvarkingus saugaus eismo kontrolės įrenginius ar keisti jų darbą.

18.6.9. Traukinį valdo pirmutinio lokomotyvo mašinistas. Kitų lokomotyvų, tarp jų ir stumtuvų, mašinistai privalo paklusti visiems pirmutinio lokomotyvo mašinisto nurodymams bei signalams ir juos kartoti.

Stumtuvų darbo tvarką nustato geležinkelio valdytojo patvirtintos instrukcijos.

18.6.10. Draudžiama lokomotyvo valdymo kabinoje važiuoti asmenims, neįeinantiems į lokomotyvo brigadą, išskyrus konduktorius (derintojų brigadas) ir darbuotojus, turinčius geležinkelio valdytojo nustatytą tvarką išduotus leidimus. Tokių žmonių vienu metu gali būti ne daugiau kaip du.

18.7. Veiksmai traukiniui sustojus tarpstotyje

18.7.1. Jei būtina sustabdyti traukinį tarpstotyje, mašinistas privalo:

- a) jei stabdymas nėra staigusis, stengtis sustabdyti traukinį aikštelėje ir tiesiame kelio ruože;
- b) panaudoti traukinio automatinis stabdžius ir pagalbinį lokomotyvo stabdį;
- c) skubiai pranešti radijo ryšiu lokomotyvų ir elektrinių bei dyzelinių traukinių, esančių tarpstotyje, mašinistams ir tarpstotį ribojančių stočių budėtojams apie sustojimą. Jie apie tai nedelsdami privalo pranešti traukinių tvarkdariui;
- d) jei traukinys sustabdytas ne prie šviesoforo su draudžiamuoju signalu, išsiaiškinti priežastį ir tolesnio važiuavimo galimybes;
- e) jei traukinys negali toliau važiuoti po 20 minučių ar vėliau, panaudoti lokomotyvo rankinį stabdį ir duoti signalą, kad keleivinių vagonų palydovai, konduktoriai ir ūkinio traukinio vadovas panaudotų visus sąstate esančius rankinius stabdžius. Traukiniuose, kur tokių darbuotojų nėra, mašinisto padėjėjas privalo padėti po vagonų ratais lokomotyve esančius ratstabdžius, o kai jų neužtenka — panaudoti vagonų rankinius stabdžius, kurių skaičių ir naudojimo tvarką traukinių tvarkaraštyje nustato geležinkelio valdytojas;
- f) papildomai pranešti traukinių radijo ryšiu stoties budėtojui arba traukinių tvarkdariui apie

sustojimo priežastis ir būtinas priemonės kliūčiai pašalinti. Nutrūkus traukinių radijo ryšiui, pasiųsti mašinisto padėjėją, konduktorių, keleivinio traukinio palydovą ar ūkinio traukinio vadovą, kad šis iš artimiausio punkto, turinčio telefono ryšį, praneštų apie įvykį stoties budėtojui arba traukinių tvarkdariui;

g) imtis priemonių kliūčiai pašalinti kartu su visais traukinių aptarnaujančiais darbuotojais, o prireikus paženklinti signaliniais ženklais traukinių ir gretimą kelią.

18.7.2. Ženklininti signaliniais ženklais sustojusius tarpstotyje traukinius reikia:

a) tuoj pat po avarinio ar gaisrinio traukinio arba pagalbinio lokomotyvo iškvietimo keleiviniam traukiniui;

b) tuoj pat po traukinio sustojimo, jei traukinys buvo išleistas nutrūkus visoms signalizacijos ir ryšių priemonėms;

Visais atvejais turi būti paženklinta signaliniais ženklais traukinių eismui trukdanti kliūtis dvikelio ruožo gretimame kelyje ir pirmiausia iš tos pusės, iš kurios laukiama traukinio.

Ženklinimo signaliniais ženklais tvarką nustato Geležinkelių signalizacijos taisyklės, darbuotojų veiksmų tvarką — Geležinkelių eismo taisyklės.

18.7.3. Sustojus keleiviniam traukiniui ruožo su automatine blokuote tarpstotyje, paskutinio keleivinio vagono palydovas privalo patikrinti traukinio galinių signalų matomumą, atidžiai stebėti tarpstotį ir, pasirodžius iš paskos traukiniui, imtis priemonių jį sustabdyti.

18.7.4. Jei traukinys sustojo įkalnėje ir gale nėra stumtuvo, mašinistas gali atstumti traukinį į to paties tarpstočio lėkštesnio profilio vietą.

Šiuo atveju prie galinio sąstato vagono turi būti lokomotyvo brigados darbuotojas, konduktorius arba ūkinio traukinio darbų vadovas. Traukinio greitis turi būti ne didesnis kaip 5 km/h.

Neleidžiama atstumti:

a) keleivinių traukinių;

b) tarpstočiuose su automatine blokuote arba automatine lokomotyvo signalizacija;

c) dvikeliuose ruožuose su automatine blokuote, kai vienu keliu eismas nutrauktas ir važiuojama antruoju keliu vadovaujantis automatine lokomotyvo signalizacija;

d) esant nepalankioms meteorologinėms sąlygoms (rūkui, pūgai ir kt.), kai signalai sunkiai įžiūrimi;

e) jei traukinys buvo išleistas sugedus visoms signalizacijos ir ryšių priemonėms.

Mašinistas turi nedelsdamas pareikalauti pagalbinio lokomotyvo, jei sustojęs įkalnėje traukinys dėl per didelio svorio negali pajudėti iš vietos ir jei jo neleidžiama atstumti.

18.7.5. Traukinys iš tarpstočio gali būti gražintas atgal į išleidimo stotį pagal šios stoties budėtojo nurodymą Geležinkelių eismo taisyklių nustatyta tvarka.

18.7.6. Jei po sustojimo traukinys toliau važiuoti negali, jis išvežamas iš tarpstočio pagalbinio lokomotyvu Geležinkelių eismo taisyklių nustatyta tvarka. Traukiniui trūkus, šios taisyklės nustato ir lokomotyvų brigados veiksmų tvarką.

Ruože su automatine blokuote ir traukinių radijo ryšiu sustojusį tarpstotėje traukinį gali stumti iš paskos važiuojančio prekinio traukinio lokomotyvas. Išimtiniais atvejais jį pastumti leidžiama iš paskos važiuojančiam normalaus svorio ir ilgio traukiniui.

Kai tarpstotyje sustojęs dyzelinis ar elektrinis traukinys negali važiuoti toliau, leidžiama prie jo prikabinti iš paskos važiuojantį elektrinį ar dyzelinį traukinį, kad jie sudvigubintu sąstatu važiuotų toliau.

18.7.7. Jei prašyta atsiųsti avarinį, gaisrinį traukinį ar pagalbinį lokomotyvą, sustojęs traukinys neturi teisės pajudėti iš vietos, kol atvyks prašyta pagalba arba kol traukinių tvarkdarys leis važiuoti toliau.

Avarinių ar gaisrinių traukinių ir pagalbinių lokomotyvų pareikalavimo, išsiuntimo ir važiavimo, dviejų elektrinių ar dyzelinių traukinių sujungimo tarpstotyje bei jų tolesnio važiavimo tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

18.8. Lengvųjų riedmenų eismas

18.8.1. Lengvųjų riedmenų eismas organizuojamas be leidimų, suteikiančių teisę užimti tarpstotį. Tokių riedmenų eismas neturi trukdyti traukinių eismui.

18.8.2. Jų ašys turi turėti elektrinę izoliaciją.

18.8.3. Tarpstočiuose, kuriuose yra dideli kelio statiniai, sudėtingas kelio planas ir profilis, lengvųjų riedmenų eismas leidžiamas traukinių teisėmis. Tokius tarpstočius nustato geležinkelio valdytojas.

18.8.4. Draudžiamas lengvųjų riedmenų eismas ruožuose su automatine blokuote, eismo valdymo centralizacija bei elektros trauka.

18.8.5. Lengvųjų riedmenų eismo tvarką nustato Geležinkelių eismo taisyklės.

18.9. Traukinių praleidimo pirmumo nustatymas

18.9.1. Tuo atveju, kai dėl geležinkelių transporto katastrofos, geležinkelių transporto eismo įvykio, geležinkelių transporto rikto arba kitos priežasties sutrikdomas traukinių eismas arba traukinys atsilieka nuo traukinių eismo grafike numatyto laiko, traukinių praleidimo pirmumas nustatomas pagal šio Nuostatų punkto reikalavimus.

Sugedus visoms signalizacijos ir ryšių priemonėms, traukinių eismas organizuojamas vadovaujantis Geležinkelių eismo taisyklių, kurias tvirtina Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras, nustatyta tvarka.

18.9.2. Kai traukiniai negali važiuoti pagal eilę, nustatytą traukinių eismo grafike, traukiniams pirmumas suteikiamas pagal šių Nuostatų 15.5 punkte nurodytas traukinių kategorijas. Tos pačios kategorijos traukinių pirmumas nustatomas pagal eilę, nustatytą traukinių eismo grafike.

18.9.3. Esant technologinei būtinybei (traukinys trukdo priimti (praleisti) kitą traukinį, traukinys dėl svorio negali būti stabdomas prieš įkalnę, traukinys dėl ilgio netelpa traukinių prasilenkimo geležinkelio stočių keliuose ir kitais atvejais) užtikrinti efektyvų viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų naudojimą arba siekiant užkirsti kelią geležinkelių transporto katastrofai, geležinkelių transporto eismo įvykiui ar geležinkelių transporto riktui, asmuo, kuris priima sprendimus dėl traukinių eismo valdymo, sprendimą praleisti traukinį priima vadovaudamasis ne šių Nuostatų 18.9.2 punkte nustatytais reikalavimais, o savo nuožiūra.

Papildyta punktu:

Nr. [3-32](#), 2013-01-18, Žin., 2013, Nr. 9-387 (2013-01-24), i. k. 1132210ISAK00003-32

Pakeitimai:

1.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [120](#), 1997-04-10, Žin., 1997, Nr. 33-840 (1997-04-18), i. k. 0972210ISAK00000120

Dėl Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų dalinio pakeitimo ir papildymo

2.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

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

Dėl Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų, patvirtintų 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymu Nr.297, dalinio pakeitimo ir papildymo

3.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

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

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymo Nr. 297 "Dėl Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų patvirtinimo" pakeitimo

4.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

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

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymo Nr. 297 "Dėl Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų patvirtinimo" pakeitimo

5.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-320](#), 2010-05-17, Žin., 2010, Nr. 60-2977 (2010-05-25), i. k. 1102210ISAK0003-320

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymo Nr. 297 "Dėl Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų patvirtinimo" pakeitimo

6.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-407](#), 2011-07-04, Žin., 2011, Nr. 83-4062 (2011-07-09), i. k. 1112210ISAK0003-407

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymo Nr. 297 "Dėl Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų patvirtinimo" papildymo

7.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-189](#), 2012-03-15, Žin., 2012, Nr. 34-1636 (2012-03-22), i. k. 1122210ISAK0003-189

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymo Nr. 297 "Dėl Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų patvirtinimo" pakeitimo

8.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-32](#), 2013-01-18, Žin., 2013, Nr. 9-387 (2013-01-24), i. k. 1132210ISAK00003-32

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymo Nr. 297 "Dėl Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų patvirtinimo" pakeitimo

9.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-309](#), 2017-07-10, paskelbta TAR 2017-07-10, i. k. 2017-11836

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymo Nr. 297 „Dėl Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo

PATVIRTINTA
AB „Lietuvos geležinkeliai“
generalinio direktoriaus
2015 m. spalio 15 d.
įsakymu Nr. Į-882

R/86

**GELEŽINKELIO RIEDMENŲ STABDŽIŲ
NAUDOJIMO TAISYKLĖS**

VILNIUS 2015

AB „Lietuvos geležinkeliai“ užsakymu parengė
UAB „Geležinkelių projektavimas“

Sudarė Dalius Jusaitis

SUDERINTA

Plėtos departamento direktorius	Virgilijus Jastremskas
Krovinių vežimo direkcijos direktoriaus pirmasis pavaduotojas	Virginijus Juška
Vidaus administravimo ir saugos departamento vyriausiasis saugos inspektorius	Andrius Janušauskas
Keleivių vežimo direkcijos vyriausiasis inžinierius	Gintaras Gelumbickas
Plėtos departamento Plėtos skyriaus Techninės sąveikos sektoriaus viršininkas	Renatas Šakūnas

Galioja nuo 2015 m. spalio 30 d.

Geležinkelio riedmenų stabdžių naudojimo taisyklės R/86 pakeičia „Geležinkelio riedmenų stabdžių naudojimo taisyklės“ R/86, patvirtintas 1997-10-21 SPAB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus įsakymu Nr. 297

TURINYS

1. TAIKymo sritys	7
2. Nuorodos	7
3. Pagrindinės sąvokos	8
3.1. Terminai ir apibrėžimai	8
3.2. Santrumpos	10
4. Bendrosios nuostatos	12
5. Lokomotyvų stabdžių įrenginių techninės būklės tikrinimas	14
5.1. Darbai, kuriuos atlieka lokomotyvų brigados, priimdamos lokomotyvus	14
5.2. Stabdžių įrenginių tikrinimo ir reguliavimo taisyklės.....	15
6. Perėjimo į kitą lokomotyvo valdymo kabiną ir stabdžių įrenginių perjungimo tvarka	24
7. Lokomotyvo prikabinimas prie sąstato	26
8. Vagonų stabdžių įrenginių techninė priežiūra	28
8.1. Vagono stabdymo įrenginių techninės priežiūros reikalavimai.....	28
9. Stabdžių išdėstymo ir įjungimo tvarka	33
9.1. Traukiniuose su lokomotyvų trauka	33
9.2. Lokomotyvuose, naudojant dauginę trauką.....	37
9.3. Neveikiančiuose lokomotyvuose ir savaeigiuose sąstatuose	38
10. Būtinai stabdžių skaičius traukiniuose	41
11. Traukinių su lokomotyvų trauka stabdžių tikrinimas	42
11.1. Bendrosios nuostatos	42
11.2. Išsistinis stabdžių tikrinimas	45
11.3. Dalinis stabdžių tikrinimas	51
11.4. Prekinių traukinių automatinio stabdžių tikrinimas	53
11.5. Traukinių sąstatų, sudarytų iš neveikiančių lokomotyvų, savaeigių sąstatų, stabdžių tikrinimas.....	54
11.6. Vieno važiuojančio lokomotyvo stabdžių tikrinimas	55
12. Traukinių su lokomotyvų trauka stabdžių priežiūra ir valdymas	56
12.1. Bendrosios nuostatos	56

12.2. Keleivinių traukinių stabdžių valdymas.....	64
12.3. Prekinių traukinių automatinio stabdžių valdymas mašinisto čiaupais Nr. 394, 395 ..	69
12.4. Nelygia vietoje važiuojančio prekinio traukinio stabdžių valdymas	72
13. SUNKIŲJŲ IR ILGŲJŲ PREKINIŲ TRAUKINIŲ AUTOMATINIŲ STABDŽIŲ PRIEŽIŪROS YPATUMAI IR JŲ VALDYMAS	73
13.1. Bendrosios nuostatos	73
13.2. Traukinys, kurio lokomotyvas yra sąstato priekyje	76
13.3. Sujungtas prekinis traukinys, turintis atskirus stabdžių vamzdynus	78
13.4. Traukinys, kurio lokomotyvas yra priekyje ir sąstate arba traukinio gale su sujungtu (bendru) stabdžių vamzdynu	79
14. LOKOMOTYVO ATKABINIMAS NUO SĄSTATO	83
15. SAVAEIGIŲ SĄSTATŲ STABDŽIŲ ĮRANGOS TECHNINĖ PRIEŽIŪRA	84
.....	
15.1. Stabdžių įrangos techninė priežiūra ir remontas	84
15.2. Darbai, kuriuos privalo atlikti lokomotyvo brigada priimdama ir perduodama savaeigį sąstatą	84
15.3. Stabdžių įrangos techninės būklės tikrinimo taisyklės	85
15.4. Stabdžių įrangos perjungimo tvarka pereinant į kitą valdymo kabiną	90
15.5. Neveikiančių savaeigių sąstatų transportavimas	92
16. SAVAEIGIŲ SĄSTATŲ STABDŽIŲ TIKRINIMAS	95
16.1. Bendrosios nuostatos	95
16.2. Išsisinis stabdžių tikrinimas	95
16.3. Dalinis stabdžių tikrinimas.....	96
17. SAVAEIGIŲ SĄSTATŲ STABDŽIŲ PRIEŽIŪRA IR JŲ VALDYMAS	98
VAŽIUOJANT	
17.1. Bendrosios nuostatos	98
17.2. Automatinio stabdžių valdymas	100
17.3. Elektrinių orinių stabdžių valdymas	102
17.4. Valdymas pagalbiniais stabdžiais.....	103
18. STABDŽIŲ AUTOMATINIS VALDYMAS	104
.....	
19. MAŠINISTO VEIKSMŲ PRIVERSTINAI STABDANT TRAUKINĮ TARPSTOTYJE	105
19.1. Sustojimas nuokalnėje	105
19.2. Sustojimas įkalnėje	106

19.3. Mašinisto veiksmai sustabdžius traukinį staigiuoju stabdymu ilgose ir stačiose nuokalnėse bei įkalnėse	106
20. MAŠINISTO VEIKSMAI VEŽANT TRŪKUSĮ TRAUKINĮ Į STOTĮ	108
21. STABDŽIŲ PRIEŽIŪROS IR VALDYMO YPATUMAI ŽIEMĄ	109
21.1. Priemonės, užtikrinančios lokomotyvų, savaeigių sąstatų stabdžių įrangos tvarkingą veikimą žiemą	109
21.2. Priemonės, užtikrinančios vagonų stabdžių įrangos tvarkingą veikimą	110
21.3. Stabdžių įrangos prišalusių vietų atšildymo tvarka	111
21.4. Stabdžių valdymo ypatumai žiemą	112
22. KONTROLINIS STABDŽIŲ PATIKRINIMAS	114
22.1. Bendrosios nuostatos	114
22.2. Kontrolinis stabdžių patikrinimas stotyje	114
22.3. Kontrolinis stabdžių patikrinimas važiuojant	117
23. BANDOMASIS TRAUKINIŲ STABDŽIŲ TIKRINIMAS IR VALDYMAS VAŽIUOJANT	118
24. KELEIVINIŲ VAGONŲ SU DISKINIAIS STABDŽIAIS, VAŽIUOJANČIŲ KELEIVINIŲ TRAUKINIŲ SĄSTATUOSE IKI 140 KM/H GREIČIU, NAUDOJIMAS	120
24.1. Bendrosios nuostatos	120
24.2 Vagonų ir jų stabdžių įjungimo sąstatuose tvarka	120
24.3. Vagonų stabdžių įrangos techninė priežiūra	121
24.4. Lokomotyvo prikabinimas prie sąstato	122
24.5. Stabdžių veikimo patikrinimas	122
24.6. Stabdžių valdymas	123
24.7. Vagonų ir traukinių aprūpinimas stabdžiais	123
PRIEDAI	
1 priedas. Lokomotyvų, savaeigių sąstatų pagrindinių rezervuarų pripildymo nuo 7,0 iki 8,0 kg/cm ² laikas	124
2 priedas. Stabdžių normatyvai ir didžiausi leistini traukinių važiavimo greičiai	126
3 priedas. Forma V-45. Pažyma apie traukinio stabdžius	145
4 priedas. Forma V-8. Stabdžių kontrolinio patikrinimo aktas	147
5 priedas. Stabdymo kelio ir ilgio nustatymo lentelės	150
6 priedas. Stabdžių cilindro koto grįžimo laikas paskutiniuose dviejuose vagonuose po traukinio stabdžių vamzdžio prapūtimo (vientisumo tikrinimas).....	190

Keitinių registravimo lapas.....	191
----------------------------------	-----

1. TAIKYMO SRITIS

1.1. Geležinkelio riedmenų stabdžių naudojimo taisyklės (toliau - Taisyklės) nustato geležinkelio riedmenų stabdžių naudojimo tvarką ir pagrindines normas.

1.2. Šių Taisyklių reikalavimų privalo laikytis visi geležinkelių darbuotojai, kurių darbas susijęs su traukinių eismu.

1.3. Taisyklės gali būti pakeistos arba papildytos viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo įsakymu (potvarkiu).

1.4. Remdamiesi šiomis Taisyklėmis viešosios geležinkelių infrastruktūros struktūriniai padaliniai, geležinkelio riedmenis naudojančios, remontuojančios ir prižiūrinčios įmonės išleidžia vietines instrukcijas.

1.5. Taisyklės yra nacionalinių eismo saugos taisyklių sudėtinė dalis.

1.6. Kontroliuoti Taisyklėse išdėstytų reikalavimų vykdymą turi Viešosios geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelio riedmenis naudojančių, remontuojančių bei prižiūrinčių įmonių valdytojų paskirti darbuotojai.

2. NUORODOS

Taisyklių nuostatos yra šiame skyriuje pateiktų dokumentų, galiojusių tvirtinant šias Taisykles, nuostatos:

2.1. Geležinkelių transporto eismo saugos įstatymas (Nr. XI-642, 2010-01-14, *Žin.*, 2006, Nr. 12-557 (2010-01-30)).

2.2. „Techninio geležinkelių naudojimo nuostatai“. ADV/001: 1996.

2.3. „Geležinkelių signalizacijos taisyklės“ AVD/002: 2012..

2.4. „Geležinkelio riedmenų stabdžių naudojimo taisyklės“ (Правила эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог) GTT, 2009.

2.5. „Traukos skaičiavimų taisyklės“ (Правила тяговых расчетов для поездной работы 1980, М. Транспорт).

2.6. Traukos riedmenų ir savaeigių sąstatų serijų: ČМЕЗМ, ЧМЕЗМ^Е, ТЕМ, ТМН, ER20CF, RA-2, 620M, EJ575 naudojimo taisyklės ir instrukcijos.

3. PAGRINDINĖS SĄVOKOS

3.1. Terminai ir apibrėžimai

3.1.1. Pagalbinio ir elektrinio orinio stabdžio pakopinis **atleidimas** – stabdžiai atleidžiami periodiškai mažinant slėgį stabdžių cilindruose neatsižvelgiant į slėgį stabdžių vamzdyne.

3.1.2. Pakopinis automatinių stabdžių **atleidimas** – įkalnės režimu įjungti automatiniai stabdžiai atleidžiami mažinant slėgį stabdžių cilindruose, kai periodiškai po stabdymo slėgis stabdžių vamzdyne didinamas iki dydžio, mažesnio už pripildymo slėgį.

3.1.3. Visiškas automatinių stabdžių **atleidimas** – automatiniai stabdžiai atleidžiami, kai padidinus slėgį stabdžių vamzdyne stabdžių cilindro kotai visiškai įtraukiami į cilindrus.

3.1.4. Visiškas pagalbinio ir elektrinio orinio stabdžių **atleidimas** – stabdžiai atleidžiami pagalbinio čiaupo rankenėle pasukant į atleidimo padėtį arba išjungiant nuolatinės elektros srovės įtampą; stabdžių cilindro kotai visiškai įtraukiami į cilindrus.

3.1.5. Atskiriamasis **čiaupas** – čiaupas, skirtas oro vamzdynams uždaryti.

3.1.6. Porinės traukos **čiaupas** – čiaupas, kuriuo maitinimo šaltinio oro vamzdis atskiriamas nuo mašinisto čiaupo, kai važiuojama porine ar daugine trauka.

3.1.7. Kombinuotasis **čiaupas** – čiaupas, kuriuo lokomotyvo stabdžių vamzdynas atskiriamas nuo mašinisto čiaupo važiuojant porine ar daugine trauka, taip pat stabdžių vamzdynas sujungiamas su atmosfera staiga stabdant.

3.1.8. Mašinisto **čiaupas** – įrenginys, skirtas valdyti traukinio ar atskiro lokomotyvo stabdžius, įskaitant nuotolinį.

3.1.9. Pagalbinio stabdžio **čiaupas** – įrenginys, skirtas valdyti lokomotyvo stabdžius.

3.1.10. Stabdymo **kelias** – atstumas, kurį nuvažiuoja traukinys nuo mašinisto arba staigiojo stabdymo čiaupo (stabdo) rankenėlės pasukimo į stabdymo padėtį iki sustojimo. Stabdymo keliai priklauso nuo stabdymo būdo (pakopinis, paprastasis arba staigusis sustabdymas).

3.1.11. Stabdžių vamzdyno (sistemos) pripildymo **laikas** – laikas nuo mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo į atleidimo padėtį iki momento, kol traukinio arba atskiro lokomotyvo stabdžių vamzdyne pasiekiamas nustatytas pripildymo slėgis.

3.1.12. Visiško stabdžių atleidimo **laikas** – laikas nuo mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo į atleidimo padėtį iki visiško stabdžių cilindro kotų įtraukimo.

3.1.13. Lemiamoji **nuokalnė** – didžiausio statumo nuokalnė (atsižvelgiant į kreivių pasipriešinimą), kurios ilgis ne mažesnis už stabdymo kelią.

3.1.14. Stabdžių **nusilpimas** – slėgio traukinio stabdžių vamzdyne sumažėjimas, kai atliekant sustiprintą paprastąjį arba staigųjį sustabdymą stabdžių cilindruose nepasiekiamas reikiamas slėgis, būtinas traukiniui sustoti apskaičiuotame stabdymo nuotolyje arba jam laikyti vietoje sustojus.

3.1.15. Vagono **prikabinimas** prie traukinio – vagono prikabinimas prie traukinio sąstato galo ar bet kurioje kitoje sąstato dalyje.

3.1.16. Savaeigis **sąstatas** – dyzelinis traukinys, elektrinis traukinys, automotrisė (keleivinė automotrisė, bėginis autobusas).

3.1.17. Pripildymo **slėgis** – nustatytas slėgis priekinio lokomotyvo arba savaeigio sąstato priekinio vagono stabdžių vamzdyne, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje ir visiškai pripildytas traukinio stabdžių vamzdynas.

3.1.18. Stovėjimo **stabdis** – įrenginys, skirtas užstabdyti riedmenį statinėje būsenoje, kad dėl įvairių išorinių jėgų poveikio riedmuo savaime nepajudėtų iš vietos.

3.1.19. Lokomotyvo pakopinis **stabdymas** pagalbiniu stabdžiu ir traukinio elektriniu oriniu stabdžiu – stabdomas periodiškai didinant slėgį stabdžių cilindruose, neatsižvelgiant į slėgį stabdžių vamzdyne.

3.1.20. Pakartotiniai **stabdymai** – stabdymai vienas po kito atleidus ir papildžius stabdžius.

3.1.21. Pakopinis **stabdymas** – paprastasis stabdymas mažinant slėgį stabdžių vamzdyne pakopomis. Jis naudojamas reguliuoti traukinio greičiui arba jį sustabdyti.

3.1.22. Paprastasis **stabdymas** – stabdymas bet kokio dydžio pakopomis mažinant slėgį stabdžių vamzdyne paprastojo stabdymo sparta, kol greitis visiškai sumažės arba traukinys sustos iš anksto numatytoje vietoje.

3.1.23. Sustiprintas paprastasis **stabdymas** – paprastasis stabdymas, kai slėgis stabdžių vamzdyne mažinamas vienu veiksmu paprastojo stabdymo sparta, norint traukinio vagonų stabdžių cilindruose sudaryti maksimalų slėgį ir sumažinti traukinio greitį arba jį sustabdyti trumpesniame nuotolyje.

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

3.1.25. **Stabdžių** koeficientas – apskaičiuotas dydis, apibūdinantis visų traukinio (sąstato) stabdžių trinkelų spaudimo jėgų sumos ir traukinio (sąstato) svorio santykį.

3.1.26. **Gretsiurblys** – garvežio dvigubo veikimo orinis siurblys, kurio cilindrai yra vienas greta kito; oras iš pradžių suslegiamas didesnio skersmens cilindre, o po to pereina į mažesnio skersmens cilindrą, kuriame dar kartą suslegiamas.

3.1.27. Pratėginis **siurblys** – garvežio dvigubo veikimo orinis siurblys, kurio cilindrai yra vienas po kito, vienoje ašyje; oras iš pradžių suslegiamas didesnio skersmens, o po to pereina į mažesnio skersmens cilindrą, kuriame dar kartą suslegiamas.

3.1.28. Dauginė **trauka** – traukinių trauka dviem ar keliais lokomotyvais, kuriuos valdo juose esantys mašinistai, arba vienas (paprastai pirmojo lokomotyvo) mašinistas.

3.1.29. Trumpasis keleivinis **traukinys** – traukinys, kurio sąstato yra iki 11 vagonų imtinai.

3.1.30. Normalaus ilgio keleivinis **traukinys** – traukinys, kurio sąstate yra (12-20) vagonų.

3.1.31. Ilgasis keleivinis **traukinys** – traukinys, kurio ilgis viršija maksimalų viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatytą keleivinių traukinių ilgį.

3.1.32. Ilgasis prekinis **traukinys** – traukinys, kurio sąstatas ilgesnis nei nustatytas šiam ruožui pagal grafiką.

3.1.33. Prekinis sujungtas **traukinys** – traukinys, sudarytas iš dviejų sukabintų prekinų traukinių, kurių kiekvieno priekyje yra traukiantieji lokomotyvai. Jeigu traukinį sudaro 350 ir daugiau ašių arba traukinio svoris yra didesnis kaip 6000 t – tokie traukiniai priskiriami sunkiųjų ir ilgųjų kategorijai.

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

3.1.35. Plačioji stabdžių **trinkelė** – stabdžių trinkelė, kuri apima ne tik rato riedėjimo paviršių, bet ir rato antbriaunį.

3.1.36. Siauroji stabdžių **trinkelė** – stabdžių trinkelė, kurios plotis neviršija ratų riedėjimo paviršiaus pločio.

3.1.37. **Viršslėgis** – padidintas slėgis stabdžių vamzdyne, lyginant su nustatytu pripildymo slėgiu, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje.

3.2. Santrumpos

LG – AB „Lietuvos geležinkeliai“

TP-1 – pirmoji lokomotyvų techninė priežiūra

EOV – elektrinis orinis vožtuvas

OS – oriniai stabdžiai

EOS – elektriniai oriniai stabdžiai

EDS – elektriniai dinaminiai stabdžiai

SL – lokomotyvo valdymo pulte esanti lemputė, signalizuojanti apie traukinio stabdžių vamzdyno sandarumo pažeidimą

A – lokomotyvo valdymo pulte esanti lemputė, signalizuojant apie EOS atleidimą ir traukinio EOS elektros grandinės vientisumą

P – lokomotyvo valdymo pulte esanti lemputė, signalizuojanti, kad EOS yra perdangos padėtyje

S – lokomotyvo valdymo pulte esanti lemputė, signalizuojanti, kad EOS yra stabdymo padėtyje

TVPP – techninės vagonų priežiūros punktas arba jungtinis komercinis ir techninės vagonų priežiūros punktas.

SPP – stabdžių patikrinimo punktas

KTPP – kontrolinis vagonų techninės priežiūros punktas

TNN – Techninio geležinkelių naudojimo nuostatai

RIC – ypatingos konstrukcijos keleiviniai vagonai, pagaminti pagal 1435 mm vėžės riedmenų gabaritą

TST – Traukos skaičiavimų taisyklės

SK – stoties knyga

KON – nesankcionuoto EOV išjungimo kontrolės įrenginys

4. BENDROSIOS NUOSTATOS

4.1. Taisyklėse naudojamas slėgio (spaudimo) matavimo vienetas kg/cm^2 (kilogramas į kvadratinį centimetrą). Slėgis 1 kg/cm^2 praktiškai atitinka $0,1 \text{ MPa}$ (megapaskalį) tarptautinėje SI matavimo vienetų sistemoje.

4.2. Remiantis Taisyklių nuostatomis, kitų geležinkelio infrastruktūrų valdytojai (savininkai) turi parengti vietines instrukcijas ir suderinti jas su viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytoju.

4.3. Stabdžių įrenginių techninę būklę tikrina lokomotyvų brigados priimdamos lokomotyvus ir savaeigius sąstatus, išvažiuojančius iš depo, likusius be brigados, keičiantis lokomotyvų brigadoms ir atliekant pirmąją techninę priežiūrą (TP-1). Lokomotyvų ir savaeigių sąstatų stabdžių įrangos patikros ir reguliavimo darbus atliekant priežiūras bei remontus (išskyrus TP-1) vykdo pagal įmonės valdytojo patvirtintas technologines instrukcijas kvalifikuoti darbuotojai, atitinkamai apmokyti ir turintys teisę vykdyti šią veiklą. Patikrų ir remontų rezultatai turi būti pažymimi nustatytos formos techniniuose dokumentuose ir atsakingas darbuotojas po kiekvienu įrašu turi pasirašyti.

Keičiantis lokomotyvų brigadoms, perduodanti traukos riedmenį ar savaeigį sąstatą brigada priimančiąją brigadą turi išsamiai informuoti apie traukos riedmens techninę būklę ir apie tai pažymėti atitinkamuose T-44^{SL}, T-44^D, T-44^E formos Lokomotyvo techninės būklės žurnaluose (toliau – T-44 formos žurnalas).

4.4. Vagonų techninė būklė turi būti tikrinama TVPP punktuose. Patikros ir remonto darbų atlikimą ir kokybę turi kontroliuoti pamainos vyresnysis vagonų tikrintojas ar kitas paskirtas darbuotojas, kurie turi užtikrinti: vagonų stabdžių įrangos techninę parangą ir visų stabdžių įjungimą traukinyje; stabdžių žarnų sujungimą; stabdžių vamzdyno galinių čiaupų atidarymą, nustatytą stabdžių trinkelio spaudimo jėgą traukinyje; tinkamą stabdžių veikimą atliekant jų veikimo bandymą geležinkelio stotyje ir važiuojant.

4.5. **Draudžiama** skirti pakrovai, keleivių vežimui, prikabinti prie traukinio sąstato vagonus su netvarkinga stabdžių įranga, o taip pat be jų techninės patikros ir atitinkamo įrašo V-14 formos *Vagonų techninės priežiūros apskaitos žurnale* dėl vagonų pripažinimo tinkamais saugiai vykti traukinio sąstate.

4.6. Formavimo, gražos geležinkelio stotyse, taip pat traukinio vykimo maršrute, kur pagal traukinių eismo grafiką numatytas sustojimas techniniam aptarnavimui, kiekvieno traukinio sąstate esančio vagono turi būti patikrintas stabdžių įrangos veikimas ir atliktas reikiamas remontas.

Geležinkelio stotyse, kur nėra TVPP, vagonų stabdžių įrangos tikrinimo ir remonto tvarką nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

4.7. **Draudžiama** atlikti keleivinio traukinio sąstata esančių vagonų, su veikiančiomis salonų elektrinėmis šildymo sistemomis, stabdžių įrangos priežiūros ir remonto darbus, kol nebus atjungtas aukštos įtampos maitinimo šaltinis.

4.8. Skirtingos stabdžių įrangos naudojimas, techninė priežiūra ir remontas turi būti vykdomi vadovaujantis konkrečiai stabdžių įrangai parengta naudojimo instrukcija, kuri turi būti suderinta su Taisyklėmis ir viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytoju.

5. LOKOMOTYVŲ STABDŽIŲ ĮRENGINIŲ TECHNINĖS BŪKLĖS TIKRINIMAS

5.1. Darbai, kuriuos atlieka lokomotyvo brigados, priimdamos ir perduodamos lokomotyvus

5.1.1. Lokomotyvo brigada, prieš išvažiuodama iš depo arba po lokomotyvo stovėjimo be brigados, privalo patikrinti:

5.1.1.1. tepalo lygį kompresorių karteriuose ir garvežių oro siurblių tepalinėse; prireikus - papildyti;

5.1.1.2. stabdžių vamzdyno atskiriamųjų čiaupų sistemos ir oro skirstytuvų režimų perjungimo rankenėlių padėtį;

5.1.1.3. ar yra plombos: ant kontrolės įrenginio KON, ant apsauginių vožtuvų, stabdžių vamzdyno atskiriamąjo čiaupo nuo elektrinių orinių vožtuvų (EOV) fiksatoriaus, atskiriamųjų čiaupų oro tiekimo vamzdyje ir nuo oro skirstytuvo į čiaupą Nr. 254, atskiriamąjo čiaupo oro vamzdyje nuo stabdžių vamzdyno į greičio matuoklį, ant manometrų, kuriuos galima apžiūrėti be papildomų darbų, be to reikia įsitikinti, ar nepraleisti jų tikrinimo terminai;

5.1.1.4. kompresorių (garvežių oro siurblių) veikimą juos paleidus ir patikrinti, ar kompresoriaus manometras rodo reikiamą slėgį tepimo sistemoje;

5.1.1.5. slėgių ribas pagrindiniuose rezervuaruose, automatiškai įsijungus kompresoriams (garvežių oro siurbliams) ir reguliatoriui juos išjungus.

Šie slėgiai turėtų būti:

- elektrovežiuose ir šilumvežiuose, kurių pavara elektrinė, - $(7,5-9,0) \text{ kg/cm}^2$;
- kituose šilumvežiuose - $(7,5-8,5) \text{ kg/cm}^2$ arba $(7,5-9,0) \text{ kg/cm}^2$ (jeigu taip nurodyta tos serijos šilumvežio eksploatavimo ir priežiūros instrukcijoje);
- prekiniuose garvežiuose - $9,00 \text{ kg/cm}^2$;
- keleiviniuose ir manevriniuose garvežiuose - 8 kg/cm^2 .

Leidžiamas $\pm 0,2 \text{ kg/cm}^2$ nuokrypis.

Šilumvežiuose slėgio ribų skirtumas turi būti ne mažesnis kaip $1,0 \text{ kg/cm}^2$;

5.1.1.6. išlyginamojo rezervuaro, stabdžių ir maitinimo vamzdyno sandarumą, mašinisto čiaupų ir oro skirstytuvų veikimą stabdant, stabdžių vamzdyno trūkimo signalizatoriaus su davikliu Nr. 418 (iš abiejų valdymo kabinų) veikimą, viršslėgio pašalinimo greitį, pagalbinio stabdžio čiaupo reguliavimo tikslumą didžiausiam leistinam slėgiui, atliekant (imituojant) stabdymą, elektrinio orinio (EOS) stabdžio veikimą, ar nemažėja slėgis stabdžių cilindruose daugiau nei leistina;

Nurodytas patikras atlikti iš abiejų valdymo kabinų, išskyrus stabdžių ir maitinimo vamzdyno sandarumo bei ar nemažėja slėgis stabdžių cilindruose daugiau nei leistina;

5.1.1.7. stabdžių svirtinės pavaros, jos apsauginių įtaisų būklę, stabdžių cilindų kotų išlindimą, stabdžių trinkelėlių storį ir jų padėtį ant ratų riedėjimo paviršių bei stabdžių diskų, rankinio stabdžio veikimą;

5.1.1.8. oro praleidimą per galinius stabdžių vamzdžio čiaupus, ne mažiau kaip tris kartus atidarant galinius čiaupus, per blokavimo įtaisą Nr. 367 ir stabdžių čiaupą.

Be to, lokomotyvą priimanti brigada privalo išleisti kondensatą iš pagrindinių ir pagalbinių rezervuarų, tepalo ir vandens skirtuvų, šaldytuvų ir garinių oro siurblių tepalinių.

Jeigu lokomotyve yra kitos konstrukcijos stabdžių valdymo ir kontrolės įrenginių – jų veikimą tikrinti vadovaujantis jų naudojimo instrukcijomis.

5.1.2. Keičiantis lokomotyvų brigadoms, lokomotyvą priimanti brigada privalo patikrinti:

5.1.2.1. stabdžių mechaninės dalies būklę, oro skirstytuvų režimų jungiklių padėtį, kiek išlindę tie stabdžių cilindų kotai, kuriuos galima apžiūrėti;

5.1.2.2. ar yra alyvos kompresorių karteriuose ir siurblio slėginėje tepalinėje;

5.1.2.3. mašinisto čiaupo reguliavimo tikslumą pripildymo slėgiui palaikyti stabdžių vamzdyne, kai rankenėlė yra kelioninėje padėtyje; viršslėgio pašalinimo greitį;

5.1.2.4. lokomotyvo pagalbinio stabdžio čiaupo reguliavimo tikslumą maksimaliam leidžiamam slėgiui, atliekant (imituojant) sustabdymą;

5.1.2.5. čiaupų rankenėlių padėtis darbo ir ne darbo kabinose;

5.1.2.6. EOS maitinimo šaltinio įtampą;

5.1.2.7. žarnų sujungimų tikslumą, galinių čiaupų tarp lokomotyvo (lokomotyvų) ir pirmojo vagono atidarymą, taip pat nedarbinės (atsarginės) žarnos padėtį ant pakabos;

5.1.2.8. elektrinių blokavimo vožtuvų veikimą lokomotyvuose, turinčiuose EDS.

Lokomotyvą priimanti brigada privalo išleisti kondensatą iš pagrindinių rezervuarų bei tepalo ir vandens skirtuvų.

Pagal lokomotyvo valdymo pulte esančią signalinę lemputę „SL“ įsitikinti, ar normaliai veikia stabdžių vamzdžio sandarumo pažeidimo signalizatorius.

5.1.3. Perduodant lokomotyvą lokomotyvų depe ar gražos punkte, lokomotyvų brigada privalo:

5.1.3.1. išleisti kondensatą iš pagrindinių rezervuarų bei tepalo ir vandens skirtuvų;

5.1.3.2. patikrinti stabdžių mechaninės dalies ir jos apsauginių įrenginių būklę, stabdžių cilindų kotų išlindimą, stabdžių trinkelėlių storį.

Darbus, kuriuos atlieka lokomotyvo brigados priimdamos ir perduodamos lokomotyvus, gali atlikti ir kiti darbuotojai, turintys atitinkamą kvalifikaciją, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimu.

5.2. Stabdžių įrenginių tikrinimo ir reguliavimo taisyklės

5.2.1. Kompresoriaus tikrinamos alyvos lygis turi būti nustatytose ribose. Alyvos lygis kompresorių E-500 karteriuose turi būti ne žemesnis kaip 15 mm nuo įpylimo angos viršutinės briaunos, o kompresorių KT6, KT7, KT8, 1KT, PK-35, PK-5,25, VU-3,5/9, VPZ-4/9, K-1, K-2, K-3, VV-1,5/9, VV-1,75/9, MTK-135 - tarp viršutinės ir apatinės alyvos matuoklio žymių.

Draudžiama eksploatuoti kompresorius, kurių karteriuose alyvos lygis yra aukščiau arba žemiau nustatytų kontrolinių matavimo ribų.

Garinių oro siurblių tepalinės turi būti pripildytos. Prieš paleidžiant gretsiurblių slėginės tepalinės rankenėlę reikia sukti tol, kol tepalas pasirodys tepalo kontrolinėse ertmėse.

Alyvų lokomotyvų ir savaeigių sąstatų kompresoriams tepti nurodyti 1 lentelėje. Suderinus su kompresorių gamintojais, gali būti naudojami kitos alyvos, kurios pagal savo savybes atitinka nurodytus 1 lentelėje.

1 lentelė. Kompresoriams tepti naudojami tepalai

K o m p r e s o r i a i	Tepalas, alyva	Pastabos
Šilumvežių kompresoriai: visais metų laikais	K19, KS19, KZ-20	
Elektrovežių kompresoriai: žiema..... žiema iki minus 30°C..... vasarą..... vasarą ir pereinamuoju laikotarpiu iki minus 15°C	K12 KZ-10n K19, KS19 KZ-20	Išskyrus elektrovežius ČS
ČS serijos elektrovežių kompresoriai: visais metų laikais iki minus 30°C.....	KZ-10n	
Elektrinių traukinių stūmokliniai kompresoriai: žiema..... žiema iki minus 30°C..... vasarą..... vasarą ir pereinamuoju laikotarpiu iki minus 15°C	K12 KZ-10n K19, KS19 KZ-20	Leidžiama naudoti Leidžiama naudoti
Dyzelinių traukinių ir automotrisių kompresoriai: išstisus metus.....	K19, KS19, KZ-20	
Garvežių oro siurbliai: garo sekcijai tepti..... oro sekcijai tepti.....	cilindrų tepalas 24 kompresorių K12	
PASTABA. Lokomotyvų ER20CF, ČME3M, ČME3M ^E , TEM TMH ir savaeigių sąstatų EJ575, 620M, 630M, RA-2, ER9M (su sraigtinio tipo kompresoriais) alyvas kompresorių tepimui naudoti remiantis riedmenų gamintojų ar riedmens modernizavimą vykdžiusio rangovo pateiktomis naudojimo, techninės priežiūros instrukcijomis bei rekomendacijomis.		

Draudžiama kompresorių orinius cilindrus tepti per vožtuvus ir filtrus.

Išleidžiant lokomotyvą iš depo po techninės priežiūros (išskyrus TP-1) ir remonto turi būti patikrintas jo kompresorių našumas pagal pagrindinių rezervuarų pripildymo nuo 7,0 kg/cm² iki 8,0 kg/cm² laiką (1 priedas).

5.2.2. Stabdžių ir maitinimo vamzdyno sandarumą tikrinti, kai mašinisto ir pagalbinio stabdžių čiaupų rankenėlės pasuktos į kelioninę padėtį, uždarytas kombinuotasis čiaupas ir neveikia

kompresoriai. Slėgis pagal manometrų rodmenis turi kristi stabdžių vamzdyne nuo normalaus pripildymo slėgio ne daugiau kaip $0,2 \text{ kg/cm}^2$ per minutę arba $0,5 \text{ kg/cm}^2$ per 2,5 min.; maitinimo tinkle nuo $8,0 \text{ kg/cm}^2$ - ne daugiau kaip $0,2 \text{ kg/cm}^2$ per 2,5 min. arba ne daugiau kaip $0,5 \text{ kg/cm}^2$ per 6,5 min. Prieš patikrinimą lokomotyvas turi būti įtvirtintas, kad neriedėtų.

5.2.3. Patikrinti:

5.2.3.1. mašinisto čiaupų Nr., 328, 394 ir 395 išlyginamojo rezervuaro sandarumą. Tam tikslui lokomotyvo stabdžių sistemą pripildyti iki normalaus slėgio, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į IV padėtį. Sandarumas yra pakankamas, jeigu slėgis išlyginamajame rezervuare per 3 minutes sumažėja ne daugiau kaip $0,1 \text{ kg/cm}^2$. **Neleidžiama**, kad slėgis išlyginamajame rezervuare padidėtų;

5.2.3.2. oro skirstytuvų jautrumą stabdymui. Krovinio tipo oro skirstytuvus patikrinti stabdant lygumos režime, o lokomotyvuose, kuriuose automatinių stabdžių atleidimas vyksta išleidžiant suslėgtą orą iš oro skirstytuvų darbo kamerų, – kalnų režime. Patikrinimą atlikti mažinant slėgį vienu mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimu išlyginamajame rezervuare ($0,5-0,6$) kg/cm^2 , o kai yra oro skirstytuvas, veikiantis per čiaupą Nr.254 - ($0,7-0,8$) kg/cm^2 . Oro skirstytuvai turi suveikti ir 5 min neleisti stabdžiams savaime atsileisti. Suveikus oro skirstytuvams, turi užsidegti „SL“ lemputė, signalizuojanti apie traukinio stabdžių vamzdžio sandarumo pažeidimą, o po stabdžių cilindų užsipildymo – užgesti. Po stabdymo patikrinti, ar stūmoklių kotai išlindo iš stabdžių cilindų ir trinkelės prispaustos prie ratų (stabdymo diskų);

5.2.3.3.oro skirstytuvų jautrumą stabdžių atleidimui, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į kelioninę padėtį - stabdys turi atsileisti, trinkelės atsitraukti nuo ratų (stabdžių diskų);

5.2.3.4. viršslėgio pašalinimo greitį:

5.2.3.4.1. esant stabdžių vamzdžio pripildymo slėgiui iki $5,2 \text{ kg/cm}^2$ viršslėgio pašalinimą greitį matuoti taip: atleidus stabdį, jei mašinisto čiaupas su stabilizatoriumi, rankenėlę pasukti į I padėtį, išlaikyti ją šioje padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare bus $5,8 \text{ kg/cm}^2$, po to pasukti ją į kelioninę padėtį. Slėgis išlyginamajame rezervuare nuo $5,4 \text{ kg/cm}^2$ iki $5,2 \text{ kg/cm}^2$ turi nukristi per (80-120) s;

5.2.3.4.2. esant stabdžių vamzdžio pripildymo slėgiui $5,3 \text{ kg/cm}^2$ ir daugiau, viršslėgio pašalinimo greitį matuoti taip: atleidus stabdį, jei mašinisto čiaupas su stabilizatoriumi, rankenėlę pasukti į I padėtį, išlaikyti ją šioje padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare bus $6,2 \text{ kg/cm}^2$, po to pasukti ją į kelioninę padėtį. Slėgis išlyginamajame rezervuare nuo $5,8 \text{ kg/cm}^2$ iki $5,6 \text{ kg/cm}^2$ turi nukristi per (80-120) s.

Lokomotyve, kur įrengtas stabdžių vamzdžio trūkimo signalizatorius su davikliu Nr. 418, pereinant nuo padidinto slėgio prie normalaus, signalizatorius neturi suveikti (SL lempute neturi užsidegti);

5.2.3.5. pagalbinį stabdį maksimaliam slėgiui stabdžių cilindruose. Šis slėgis turi būti (3,8-4,0) kg/cm². Jeigu lokomotyve įrengtas stabdžių vamzdyno trūkimo signalizatorius, pagalbinis stabdžiu padidinti slėgį stabdžių cilindruose iki maksimalaus, sumažinti slėgį išlyginamajame rezervuare (0,2-0,3) kg/cm² ir užsidegus „SL“ lemputei mašinisto valdikliu įjungti lokomotyvo trauką. Traukos režimo schema neturi susirinkti;

5.2.3.6. ar nemažėja slėgis stabdžių cilindruose daugiau nei leistina. Tam panaudoti staigųjį stabdymą ir kai stabdžių vamzdyno slėgis sumažės iki 0 kg/cm², pagalbinio stabdžių čiaupo rankenėlę pasukti į paskutinę stabdymo poziciją, nustatant standžių cilindruose didžiausią slėgį. Toliau, lokomotyvuose, kuriuose neįrengta blokuotė Nr. 367 arba esant blokuotei Nr. 267, uždaryti atskiriamąjį čiaupą ant vamzdžio nuo pagalbinio stabdžio čiaupo į stabdžių cilindrus. Lokomotyvuose, kur įrengta blokuotė Nr. 367, nustatyti blokavimo įtaiso raktą iš apatinės į viršutinę padėtį. Slėgio mažėjimo greitis stabdžių cilindruose turi būti ne didesnis, kaip 0,2 kg/cm² per 1 min.

Išlyginamojo rezervuaro sandarumas ir viršslėgio pašalinimo laikas, išleidžiant lokomotyvą iš depo po remonto ir techninės apžiūros (išskyrus TP-1), turi būti patikrinti nuleidžiant orą iš lokomotyvo stabdžių vamzdyno per 5 mm skersmens skylutę. Tuo pačiu būdu patikrinti ir mašinisto čiaupo veikimą, rankenėlę pastačius į III padėtį. Be to, slėgis stabdžių vamzdyne ir išlyginamajame rezervuare turi be pertrūkio (tolygiai) kristi.

5.2.4. Kiek turi išlysti stabdžių stūmoklių kotoi, kai slėgis cilindruose yra (3,8-4,0) kg/cm², pateikta 2 lentelėje.

Išleidžiant lokomotyvus po techninės priežiūros (išskyrus TP-1) ir remonto, svirtinę pavarą būtina sureguliuoti taip, kad koto išlindimas atitiktų mažiausią normos dydį.

2 lentelė. Lokomotyvų ir savaeigių sąstatų stabdžių cilindro koto išlindimas atliekant paprastąjį sustabdymą

R i e d m e n ų r ū š i s	Stabdžių cilindro koto išlindimas, mm	
	Reguliavimo ribos	Didžiausias leidžiamas eksploatuojant
1	2	3
Elektrovežiai, šilumvežiai (išskyrus TEP60), prekiniai TE ir TO serijos garvežiai, keleiviniai garvežiai	75-100	125
Elektrovežis 2ES5K	75-85	150
Elektrovežis EP2K	40±3**	-
Elektrovežis EP10	50-70**	-

TEP60 serijos šilumvežiai, prekiniai garvežiai (išskyrus TE, TO)	50-75	100
Šilumvežiai 2TE70, TEP70BS, TEP70U, TEP70	57-63**	-
Šilumvežis 2TE25A	50-70**	-
Šilumvežis 2TE25K	65±3**	-
Šilumvežis TEM21	32±5**	-
Visų serijų garvežių tenderiai	125-140	170
Elektrinių traukinių ER2, ER9, ER9P, ER9M, ER9T, ER9E:		
a) varikliniai	50-75	100
b) priekiniai ir prikabinami (tai pat ir ER22).....	75-100	125
c) varikliniai vagonai ER22.....	40-50	60
Bėginiai autobusai RA-1, RA-2	25-30	35
Elektrinių traukinių ER2T, ER2R, ER29, ET2, ED2T, ED9T, ED4, ED4M priekiniai, prikabinami ir varikliniai vagonai	50-75	100
Kitų serijų elektrinių traukinių vagonai:		
a) varikliniai.....	75-100	130
b) priekiniai ir prikabinamieji.....	100-125	150
Kitų serijų elektrinių traukinių vagonai:		
a) varikliniai.....	75-100	130
b) priekiniai ir prikabinamieji.....	100-125	150
Dyzelinių traukinių varikliniai ir prikabinamieji vagonai:		
a) su diskinais stabdžiais.....	5 -8	25*
b) su trinkeliniais stabdžiais.....	125-140	150
* Žiemos laikotarpiu 12 mm. ** stabdžių cilindų kotų išlindimas eksploatavimo metu reguliuojasi automatiškai. PASTABOS: 1. Lentelėje nurodytą elektrinių traukinių stabdžių cilindų koto išlindimo dydį stabdant sumažinti 30%, jeigu stabdžių cilindrai pritvirtinti prie vagono kėbulo, ir 20%, jeigu stabdžių cilindrai pritvirtinti prie vežimėlio. 2. Turint gamyklos atitinkamų instrukcijų nustatytas kotų išlindimo normas, suderintas su viešosios geležinkelio infrastruktūros valdytoju, būtina vadovautis tomis normomis. Eksploatuojant didžiausias leistinas koto išlindimas gali būti 25% didesnis už viršutinę ribą išvažiuojant iš depo. 3. Išleidžiant lokomotyvus ir savaeigius sąstatus po remontų ir techninių priežiūrų (išskyrus TP-1) stabdžių įrangos mechaninė pavara turi būti sureguliuota taip, kad atitiktų mažiausią stabdžių cilindų kotų išlindimo reguliavimo ribų dydį.		

5.2.5. Eksploatuojamų ketinių stabdžių trinkelės storis leidžiamas ne mažesnis kaip: tenderių siaurųjų trinkelės - 12 mm, lokomotyvų plačių ir sekcinių (taip pat ir tenderių) trinkelės - 15 mm, manevrinių ir išvežiojamųjų lokomotyvų - 10 mm. Eksploatuojamų lokomotyvų stabdžių trinkelės už išorinio rato ratlankio krašto gali būti išlindusios ne daugiau kaip 10 mm. Trinkelės keisti tada, kai:

5.2.5.1. jos susidėvi iki mažiausio leistino storio;

5.2.5.2. visame trinkelės plotyje atsiradus įtrūkimų (plyšių), siekiančių plieninį karkasą;

5.2.5.3. jos pleištiškai susidėvėjo;

5.2.5.4. jeigu mažiausias leistinas storis nuo plonojo trinkelės galo yra daugiau kaip 50 mm.

5.2.6. Pripildymo slėgis stabdžių vamzdyne, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje, turi atitikti 3 lentelėje nurodytus dydžius. Atsižvelgiant į vietos sąlygas, remiantis bandomųjų važiavimų rezultatais, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimu, ilgose nuokalnėse, kurių statumas mažesnis nei 0,018 ‰ pakrautiems prekiniams traukiniams, su vagonais, kurių oro skirstytuvai įjungti pakrautuoju režimu, gali būti nustatytas (5,3-5,5) kg/cm² pripildymo slėgis.

5.2.7. Oro skirstytuvų įjungimo režimai:

5.2.7.1. prekių traukinių, važiuojančių ne greičiau kaip 90 km/h, taip pat manevruojant, lokomotyvų krovininio tipo oro skirstytuvus įjungti tuščiuoju režimu;

5.2.7.2. numatant prekinio traukinio greitį padidinti daugiau kaip 90 km/h, lokomotyvo oro skirstytuvą įjungti pakrautuoju režimu;

5.2.7.3. ilgose iki 0,018 statumo nuokalnėse krovininio tipo skirstytuvus įjungti lygumos režimu, o 0,018 ir statesnėse – kalnų režimu;

5.2.7.4. neatsižvelgiant į ilgos nuokalnės statumą ir važiavimo greitį, oro skirstytuvus Nr.292 įjungti ilgojo traukinio režimu;

5.2.7.5. neatsižvelgiant į nuokalnės statumą kalnų režimu įjungti tų lokomotyvų oro skirstytuvus, kurių automatinis stabdys atleidžiamas išleidžiant suslėgtą orą iš oro skirstytuvo darbo kameros.

Važiuojančių keleivinių ir prekių keleivinių traukinių lokomotyvų oro skirstytuvus įjungti:

– Nr. 270, 483 - pakrautuoju traukinio lygumos režimu;

– Nr. 292 keleiviniuose traukiniuose iki 20 vagonų imtinai - trumpojo keleivinio traukinio ir normalaus ilgio keleivinio traukinio režimu „K“;

– keleiviniuose traukiniuose, sudarytuose iš daugiau kaip 20 vagonų ir prekiniuose keleiviniuose traukiniuose - ilgojo traukinio „D“ režimu;

– oro skirstytuvus Nr. 292 įjungti trumpojo traukinio režimu „K“ keleiviniuose traukiniuose, kuriuose yra daugiau kaip 20 vagonų, bet ne daugiau kaip 25, leidžiama viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nurodymu.

Atliekant manevravimo darbus geležinkelio stotyse, kai lokomotyvą valdo vienas mašinistas, visų rūšių manevrinių ir magistralinių lokomotyvų krovininio tipo oro skirstytuvus įjungti pakrautuoju traukinio režimu.

Geležinkelio linija pavieniui važiuojančio prekinio lokomotyvo oro skirstytuvą įjungti pakrautuoju traukinio režimu, o keleivinio arba prekinio keleivinio lokomotyvo oro skirstytuvą Nr. 292 įjungti „K“ režimu.

3 lentelė. Stabdžių vamzdyno pripildymo slėgis

Traukinio charakteristika	Traukiančiojo lokomotyvo, savaeigių sąstatų stabdžių vamzdynų pripildymo slėgis, kg/cm ²
a) elektriniai traukiniai ; b) traukinio sąstatas sudarytas iš neveikiančių elektrinių traukinių vagonų ; c) EJ575 serijos elektriniai traukiniai su „DAKO“ tipo stabdžiais	4,5-4,8 4,5-4,8 5±0,05
a) prekinis, kurio sąstate yra elektrinių traukinių vagonų; b) prekinis, kurio sąstate yra tušti tenderiai su įjungtais stabdžiais;	4,8
a) tuščių vagonų prekinis traukinys; b) prekinis traukinys, kurio sąstate yra savaeigių sąstatų vagonų (išskyrus elektrinių traukinių); c) manevriniai sąstatai; d) keleivinis traukinys, kurio sąstatą sudaro vagonai su įjungtais Vakarų Europos KE, Erlikon, DAKO tipų stabdžiais;	4,8-5,0
Bėginis autobusas RA-1	4,9-5,1
a) keleivinis; b) prekinis keleivinis; c) prekinis, kurio sąstate yra krautų vagonų; d) prekinis traukinys, kurio sąstate yra keleivinių lokomotyvų ir vagonų su įjungtais stabdžiais; e) vieninis lokomotyvas ir lokomotyvų junginys; f) savaeigiai sąstatai (išskyrus elektrinius traukinius ir dyzelinius traukinius DR1, DR1P, DR1A);	5,0-5,2
a) prekiniai traukiniai, kurių sąstate yra krautų vagonų, važiuojantys geležinkelio linijomis su ilgomis 0,018 statumo ir didesnėmis nuokalnėmis; b) dyzeliniai traukiniai DR1, DR1P;	5,3-5,6
Dyzelinis traukinys DR1A, AR-2	5,5-5,6
Automotrisė 620M, dyzelinis traukinys 630M	4,9-5,1

Jeigu pagal dauginės traukos sistemą sujungtų lokomotyvų pirmojo lokomotyvo pagalbinio stabdžio čiaupu negali būti valdomi kitų lokomotyvų pagalbiniai stabdžiai, tai kitų lokomotyvų oro skirstytuvus įjungti vidutiniu režimu.

PASTABA.

Dviejų sekcijų lokomotyvuose, kurių abiejose sekcijose yra oro skirstytuvai, veikiantys per čiaupą Nr. 254, įjungti abudu oro skirstytuvus, o impulsinį vamzdyną tarp sekcijų uždaryti.

5.2.8. Išleidžiant lokomotyvą po techninės priežiūros ar remonto atlikimo iš depo (išskyrus TP-1), patikrinti oro pralaidumą per blokavimo įtaisą Nr. 367 ir per mašinisto čiaupą. Prieš patikrinimą būtina išleisti kondensatą iš pagrindinių ir pagalbinių oro rezervuarų. Tikrinama, kai pagrindiniuose rezervuaruose pirminis slėgis ne mažesnis kaip 8 kg/cm² ir išjungti kompresoriai; slėgis 1000 l talpos pagrindiniuose rezervuaruose mažinamas nuo 6 kg/cm² iki 5 kg/cm². Blokuotės

pralaidumas laikomas normaliu, jeigu esant mašinisto čiaupo rankenėlei I padėtyje ir atidarytam stabdžių vamzdyno galiniam čiaupui slėgis sumažėja iš tikrinamo prietaiso pusės ne ilgiau kaip per 9-12 s. Mašinisto čiaupo pralaidumas laikomas normaliu, jeigu esant čiaupo rankenėlei II padėtyje ir atidarytam galiniam čiaupui slėgis nurodytu dydžiu sumažėja ne ilgiau kaip per 16-20 s. Jeigu lokomotyvo pagrindiniai rezervuarai talpesni, tai ir laikas turi būti proporcingai padidintas.

Išlyginamojo rezervuaro sandarumas, viršslėgio likvidavimo laikas, mašinisto čiaupo veikimas III padėtyje, išleidžiant lokomotyvą po techninės priežiūros ir remonto atlikimo iš depo turi būti patikrinti imituoju suslėgto oro nuotėkį iš stabdžių vamzdyno per kalibruotą 5 mm kiaurymę. Esant šiam nuotėkiui taip pat patikrinti mašinisto čiaupo veikimą III padėtyje. Šiuo atveju slėgis stabdžių vamzdyne ir išlyginamajame rezervuare turi tolygiai mažėti. Patikrinti mašinisto čiaupo veikimą pastačius į II padėtį, imituoju suslėgto oro nuotėkį iš stabdžių vamzdyno per 5 mm kiaurymę. Leidžiamas oro slėgio sumažėjimas (pagal stabdžių vamzdyno manometro rodmenis) ne daugiau, kaip $0,15 \text{ kg/cm}^2$.

5.2.9. Lokomotyvų EOS aparatūros veikimą tikrinti iš abiejų valdymo kabinų tokia tvarka:

5.2.9.1. tikrinant EOS maitinimo šaltinių įtampą mašinisto čiaupo rankenėlę darbo kabinoje pasukti į kelioninę padėtį; jungiančiąją galinę žarną nuimti nuo izoliuotos pakabos iš nedarbo kabinos pusės ir įjungti dubliuoto maitinimo jungiklį. Įjungti EOS maitinimo šaltinį ir voltmetru patikrinti lygintuvo nuolatinės srovės (išėjimo) įtampą (be apkrovos), kuri turi būti ne mažesnė kaip 50 V, kai lokomotyvo valdymo elektros grandinės maitinamos nuo akumuliatoriaus. Išleidžiant lokomotyvą po techninės priežiūros ar remonto atlikimo iš depo (išskyrus TP-1), patikrinti įtampą tarp galinės rankovės laidų Nr.1 ir bėgio, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra VE, V ir VI padėtyje, ši įtampa, esant 5 A srovės stiprumui, turi būti ne mažesnė kaip 45 V;

5.2.9.2. tikrinant EOS veikimą, stabdyti pakopomis iki sustiprinto paprastojo stabdymo, po to pakopomis stabdį atleisti. Kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra I ir II padėtyse, turi degti lemputė su žyma „A“, III ir IV padėtyse – „P“ ir „A“ lemputės, V, VE, VI padėtyse – „S“ ir „A“ lemputės. Kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra VE padėtyje, oras iš išlyginamojo rezervuaro ir stabdžių vamzdyno per šį čiaupą neturi eiti, o turi veikti EOS;

5.2.9.3. dubliuoto maitinimo laidams Nr. 1 ir Nr. 2 patikrinti jungiamąsias galines žarnas pakabinti ant izoliuotų pakabų iš abiejų valdymo kabinų pusių, įjungti dubliuoto maitinimo jungtuką: kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra II padėtyje, turi degti lemputė pažymėta raide „A“, o išjungus jungtuką lemputė turi užgesti.

Jeigu mašinisto čiaupas turi VA padėtį (oras lėtai išleidžiamas iš išlyginamojo rezervuaro), sutampančią su VE padėtimi, tai slėgis išlyginamajame rezervuare gali sumažėti ne daugiau kaip $0,5 \text{ kg/cm}^2$ nuo pirminio pripildymo slėgio, kol slėgis stabdžių cilindruose bus didžiausias.

Mygtukais valdomų lokomotyvų EOS veikimą tikrinti, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje.

5.2.10. Kai magistraliniai lokomotyvai valdomi vieno mašinisto, stabdžių naudojimo ir techninės priežiūros tvarką nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas, atsižvelgdamas į naudojamų lokomotyvų tipus, traukinių rūšis bei geležinkelio infrastruktūros ypatumus, vadovaudamasis Taisyklių reikalavimais.

6. PERĖJIMO Į KITĄ LOKOMOTYVO VALDYMO KABINĄ IR STABDŽIŲ ĮRENGINIŲ PERJUNGIMO TVARKA

6.1. Lokomotyvų, kuriuose nėra blokavimo įrenginio Nr. 367, nedarbo kabinose turi būti uždaryti kombinuotasis ir atskiriamasis čiaupai, jungiantys pagalbinio stabdžio Nr. 254 čiaupą su stabdžių cilindrais. Turi būti atidaryti visų lokomotyvų atskiriamieji čiaupai maitinimo vamzdyne ir vamzdyne nuo oro skirstytuvo į čiaupą Nr. 254 bei atskiriamasis čiaupas vamzdyne nuo stabdžių vamzdžio į greičio matuoklį, o jų rankenėlės užplombuotos. Visų serijų ČS elektrovežiuose turi būti atsuktas atskiriamasis čiaupas vamzdyne nuo čiaupo Nr. 254 į stabdžių cilindrų. Kai yra staigiojo stabdymo įrenginys, mašinisto čiaupo rankenėlė turi būti staigiojo stabdymo arba paprastojo stabdymo padėtyje.

6.2. Pereidama į kitą valdymo kabiną lokomotyvo brigada turi laikytis šios darbų tvarkos:

6.2.1. paliekamoje valdymo kabinoje, kurioje nėra blokavimo įrenginio Nr. 367 arba esant stabdžių blokavimo įrenginiui Nr. 267, mašinistas privalo:

a) prieš palikdamas valdymo kabiną mašinisto čiaupais Nr. 328, 394, 395 staigiai stabdyti. Visiškai išleidus orą iš stabdžių vamzdžio, kombinuotojo čiaupo rankenėlę pasukti į porinės traukos padėtį, o esant stabdžių blokavimo įrenginiui Nr. 267 – pasukti blokavimo įrenginyje esantį raktą ir jį ištraukti;

b) čiaupo Nr. 254 rankenėlę pasukti į paskutinę stabdymo padėtį ir pripildžius stabdžių cilindrų iki maksimalaus (nustatyto) slėgio uždaryti atskiriamąjį čiaupą vamzdyne į stabdžių cilindrų (ČS serijos elektrovežiuose atskiriamojo čiaupo neuždaryti), o valdant ČS serijos elektrovežius vienam mašinistui čiaupo Nr. 254 rankenėlę palikti kelioninėje padėtyje;

c) patikrinti, ar ne per daug sumažėjo slėgis stabdžių cilindruose (stabdžių cilindruose leidžiamas oro slėgio sumažėjimas ne didesnis kaip $0,2 \text{ kg/cm}^2$ per minutę);

d) kai yra EOS, išjungti šio stabdžio elektros maitinimo šaltinį.

6.2.2. Atėjęs į darbo kabiną, mašinistas privalo:

a) atidaryti atskiriamąjį čiaupą vamzdyne nuo čiaupo Nr. 254 į stabdžių cilindrų;

b) mašinisto čiaupo rankenėlę iš stabdymo padėties pasukti į kelioninę, o esant stabdžių blokavimo įrenginiui Nr. 267 – įdėti į blokavimo įrenginį raktą ir pasukti jį;

c) atidaryti kombinuotąjį čiaupą, jo rankenėlę pasukti vertikaliai į viršų, kai slėgis išlyginamajame rezervuare pakils iki pripildymo slėgio;

d) čiaupo Nr. 254 rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

6.2.3. Paliekamoje valdymo kabinoje, kurioje yra blokavimo įrenginys Nr. 367, mašinistas privalo:

a) kai yra EOS, atjungti šio stabdžio maitinimo šaltinį.

b) prieš palikdamas kabiną mašinisto čiaupu staiga stabdyti taip, kad slėgis stabdžių vamzdyne nukristų iki nulio;

c) stabdžių čiaupo Nr. 254 rankenėlę pasukti į paskutinę stabdymo padėtį. Kai stabdžių cilindruose bus pasiektas maksimalus slėgis, blokavimo įrenginio raktą pasukti iš apatinės padėties į viršutinę ir išimti;

d) patikrinti, ar ne per daug sumažėjo slėgis stabdžių cilindruose (stabdžių cilindruose leidžiamas oro slėgio sumažėjimas ne didesnis kaip $0,2 \text{ kg/cm}^2$ per minutę).

Atėjęs į darbo kabiną, mašinistas privalo į blokavimo įrenginį įstatyti raktą ir pasukti jį žemyn. Po to mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį, užpildyti stabdžių vamzdyną suslėgtu oru iki nustatyto dydžio.

Kombinuotojo čiaupo rankenėlė nedarbo ir darbo kabinose turi būti vertikalioje (kelioninėje) padėtyje.

6.3. Perėjimo metu mašinisto padėjėjas turi būti paliekamoje kabinoje ir pagal stabdžių vamzdyno bei stabdžių cilindrų manometrus kontroliuoti stabdžio įjungimą darbo kabinoje. Jeigu lokomotyvo stabdis savaime išsijungia, mašinisto padėjėjas turi įjungti stovėjimo stabdį, o lokomotyve, kuriame nėra blokavimo įrenginio Nr. 367 – atidaryti atskiriamąjį čiaupą vamzdyne nuo čiaupo Nr. 254 į stabdžių cilindrus.

Lokomotyvuose, kuriuose stovėjimo stabdis įrengtas tik vienoje kabinoje, mašinisto padėjėjas perėjimo metu turi būti kabinoje, kurioje įrengtas stovėjimo stabdis.

ČS serijos elektrovezikuose prieš išeidamas iš nedarbo kabinos mašinisto padėjėjas čiaupo Nr. 254 rankenėlę turi pasukti į kelioninę padėtį.

Prikabinus lokomotyvą prie sąstato, mašinisto padėjėjui nebūtina pasilikti paliekamoje kabinoje.

6.4. Atlikęs visus perėjimo į darbo kabiną veiksmus, mašinistas privalo:

a) prieš pajudant lokomotyvui, pagal stabdžių cilindrų manometrą patikrinti pagalbinio, o po to automatinio stabdžių veikimą;

b) pajudėjus lokomotyvui, patikrinti pagalbinio stabdžio veikimą važiuojant ne didesniu kaip (3-5) km/h greičiu ir stabdant, iki kol lokomotyvas sustos.

6.5. Lokomotyvai, kurių mašinisto čiaupai turi nuotolinio valdymo funkciją, mašinisto valdymo kabinų keitimo tvarka turi būti nustatyta vadovaujantis jų naudojimo instrukcijomis.

7. LOKOMOTYVO PRIKABINIMAS PRIE SĄSTATO

7.1. Privažiudamas prie sąstato, mašinistas turi pagalbinį stabdžiu sustabdyti lokomotyvą (10-15) m prieš pirmąjį vagoną ir patraukti greičio matavimo juostą. Pagal vagonų tikrintoją ar kito darbuotoją, apmokytą atlikti traukinio stabdžių bandymo operacijas, signalą priartėti prie sąstato ne didesniu kaip 3 km/h greičiu, kad švelniai susijungtų automatinės sankabos.

7.2. Sukabinus lokomotyvą su prekinio sąstatu, mašinistas trumpu truktelėjimu turi patikrinti sukabinimo patikimumą. Lokomotyvo sukabinimą su keleiviniu arba prekinio keleiviniu ir pašto sąstatais bei sąstatu, kuris užtvirtintas specialiomis mechaninėmis atramomis – tikrinti tik pagal automatinį sankabų spynų signalines atšakas.

7.3. Prieš sujungiant lokomotyvo ir pirmutinio vagono žarnas vagonų tikrintojas privalo pranešti mašinistui apie prekinio traukinio sąstato esančius keleivinius vagonus, lokomotyvus, savaeigius sąstatus, apie sąstato prekinį vagonų pakrovimą (pakrauti, tušti), keleivinio traukinio vagonų skaičių, apie jo vagonus su išjungtais EOS arba vagonus su kitaip veikiančiais stabdžiais. Gavęs reikiamą informaciją, mašinistas privalo sureguliuoti mašinisto čiaupą pripildymo slėgiui pagal 3 lentelės arba 5.2.6 p. reikalavimus ir įjungti lokomotyvo oro skirstytuvą režimu pagal 5.2.7 p. reikalavimus. Anksčiau nurodytus sąstato ypatumus vagonų tikrintojas baigęs stabdžių veikimo patikrinimą turi įrašyti V-45 formos *Pažymoje apie traukinio stabdžius* (žr. 3 priedą; toliau – V-45 formos pažyma).

Prikabinus lokomotyvą prie sąstato ir perėjus mašinistui į darbo kabiną, mašinisto padėjėjas ar kitas viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo įpareigotas darbuotojas, mašinisto nurodymu turi per galinį čiaupą prapūsti lokomotyvo stabdžių vamzdyną iš sąstato pusės (ne mažiau kaip tris kartus) , sujungti lokomotyvo ir pirmojo vagono vamzdyno žarnas (prieš įjungiant maitinimo šaltinį, jeigu yra EOS), atidaryti galinį čiaupą: pirmiausia lokomotyvo, paskui vagono.

Mašinistas kartu su vagonų tikrintoju privalo patikrinti lokomotyvo ir pirmojo vagono automatinį sankabų susikabinimo kokybę, taip pat ar tinkamai sujungtos galinės stabdžių vamzdyno žarnos ir atidaryti galiniai čiaupai.

Kai lokomotyvas valdomas vieno mašinisto, vagonų tikrintojas, prikabinus lokomotyvą prie sąstato ir perėjus mašinistui į darbo kabiną, mašinisto nurodymu turi per galinį čiaupą prapūsti lokomotyvo stabdžių vamzdyną iš sąstato pusės, sujungti lokomotyvo ir pirmojo vagono vamzdyno žarnas (prieš įjungiant maitinimo šaltinį, jeigu yra EOS), atidaryti galinį čiaupą: pirmiausia lokomotyvo, paskui vagono.

7.4. Kai yra dauginė trauka, žarnas tarp lokomotyvų ir galinius čiaupus sujungia ir atidaro pirmojo lokomotyvo mašinisto padėjėjas, o šį darbą tikrina pirmojo lokomotyvo mašinistas (kartu su kitų lokomotyvų mašinistais) ir atsako už jo kokybę. Be to, jei trauka dauginė, pirmojo

lokomotyvo mašinistas kartu su kitų lokomotyvų mašinistais tikrina, ar kombinuotojo čiaupo (arba porinės traukos čiaupo) rankenėlės pasuktos į porinės traukos padėtį.

Kai yra dauginė trauka ir visus lokomotyvus valdo vieni mašinistai (be mašinisto padėjėjų), sujungti žarnas ir atidaryti galinius čiaupus tarp lokomotyvų turi antrojo lokomotyvo mašinistas.

Prikabinus lokomotyvą prie keleivinio sąstato ir perėjus į darbo kabiną bei atidarius galinius stabdžių vamzdyno čiaupus, mašinistas privalo pasukti mašinisto čiaupo rankenėlę į I padėtį ir palaikyti (3-4) s, paskui pasukti į kelioninę padėtį ir toliau pildyti traukinio stabdžių vamzdyną.

7.5. Prikabinus lokomotyvą prie prekinio sąstato su pripildytu stabdžių vamzdynu, mašinistas turi slėgį vamzdyne padidinti tiek, kad jis būtų didesnis už normalų pripildymo slėgį. Tam reikia mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į I padėtį ir laikyti tol, kol išlyginamajame rezervuare slėgis (0,5-0,7) kg/cm² bus didesnis už pripildymo slėgį, kuriam sureguliuotas stabdžių čiaupas. Paskui mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

7.6. Prikabinus lokomotyvą prie prekinio sąstato, kurio stabdžiai prispausti arba stabdžių vamzdynas nepripildytas, prieš sujungiant žarnas ir atidarant galinius čiaupus, būtina lokomotyvą stabdyti mažinant slėgį išlyginamajame rezervuare 1,5-1,7 kg/cm² dydžiu.

Sujungus rankoves ir atidarius galinius čiaupus tarp lokomotyvo ir pirmojo vagono, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į I padėtį ir laikyti joje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare (1,0-1,2) kg/cm² viršys pripildymo slėgį, kuriam sureguliuotas mašinisto čiaupas, po to mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

8. VAGONŲ STABDŽIŲ ĮRENGINIŲ TECHNINĖ PRIEŽIŪRA

8.1. Vagono stabdymo įrenginių techninės priežiūros reikalavimai

8.1.1. Atliekant vagonų techninę priežiūrą patikrinti:

a) mazgų ir detalių būklę bei susidėvėjimą, ar jų matmenys atitinka nustatytuosius. Pakeisti detales, kurių matmenys neatitinka leistinų nuokrypių arba neužtikrina, kad stabdžiai normaliai veiks;

b) ar tinkamai sujungtos stabdžių vamzdyno žarnos, ar atidaryti galiniai čiaupai tarp vagonų ir atskiriamieji čiaupai tarp stabdžių vamzdyno ir oro skirstytuvų, taip pat jų būklę bei tvirtinimo patikimumą, stabdžių žarnų Nr.369A galvutėse esančių elektrinių kontaktų paviršių (esant būtinybei nuvalyti juos švitrinio popieriumi, kurio grūdėtumas nuo 5 iki 63 mikronų). Sukabinus vagonus, kuriose įrengti du stabdžių vamzdynai, stabdžių žarnos sujungti vienoje pusėje nuo automatinio sankabų ašies, judėjimo kryptimi;

c) ar tinkamai pakabinta galinio vagono stabdžių vamzdyno žarna, ar patikimai uždarytas galinio vagono galinis čiaupas. Prekinio traukinio galinio vagono galinis stabdžių vamzdyno čiaupas uždarytoje padėtyje papildomai turi būti įtvirtintas 2 mm storio plienine viela;

d) ar tinkamais režimais įjungti oro skirstytuvai kiekviename vagone, atsižvelgiant į tai, ar yra automatinis režimas, taip pat į apkrovą į ašį ir trinkelį tipą;

e) sąstato stabdžių vamzdyno sandarumą, kuris turi atitikti šių Taisyklių normatyvus;

f) automatinio stabdžių veikimo jautrumą stabdant ir atleidžiant stabdžius. EOS veikimą sąstato tikrinti su elektros grandinės vientisumo patikra laiduose Nr.1,2, įsitikinant, kad nėra šių laidų trumpojo jungimosi tarpusavyje ar į vagono kėbulą. Taip pat patikrinti galinio vagono grandinės įtampą stabdymo režime. EOS veikimo patikrą atlikti nuo maitinimo šaltinio su stabilizuota 40 V įtampa. Šiuo atveju įtampos kritimas laidų Nr.1,2 elektros grandinėje stabdymo režime, perskaičiavus tikrinamo sąstato kiekvienam vagonui, turi būti ne didesnė kaip 0,5 V sąstatuose iki 20 vagonų, ir 0,3 V sąstatuose, kurie sudaryti iš daugiau nei 20 vagonų.

Blogai veikiančius oro skirstytuvus ir elektrinius orinius skirstytuvus pakeisti tvarkingais;

g) prieščiūžio ir greitinio reguliatorių veikimą keleiviniuose vagonuose su Vakarų Europos tipo stabdžiais pagal atskirą viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nurodymą ir šių Taisyklių 8.1.7 p.;

h) ar vagonuose su automatinio režimo automatinio režimo šakutė išlindusi pagal vagono įkrovą;

i) ar patikimai pritvirtinta kontaktinė plokštelė, atraminė sija ant vežimėlio ir automatinio režimo įtaisas, slopintuvo dalys ir slėgio relė ant gembės, atsileidusius varžtus užveržti;

j) svirtinės stabdžių pavaros reguliavimo tikslumą ir automatinį reguliatorių veikimą, stabdžių cilindro koto išlindimą, kuris turi atitikti šiuos Taisyklių 4 lentelėje nurodytus dydžius.

4 lentelė. Vagonų stabdžių koto išlindimas

V a g o n ų t i p a s	Išleidžiant iš techninės priežiūros punktų, mm	Didžiausias leidžiamas eksploatacijos metu, atliekant sustiprintą paprastąjį stabdymą (be automatinio reguliatoriaus), mm
Prekiniai: a) su ketinėmis trinkelėmis.....	<u>75-125</u> 40-100	175
b) su kompozicinėmis trinkelėmis.....	<u>50-100</u> 40-80	130
Prekiniai vagonai turintys individualią stabdymo įrangą kiekviename vežimėlyje: a) su ketinėmis trinkelėmis.....	<u>30-90</u> <u>25-65 (75)*</u>	-
b) su kompozicinėmis trinkelėmis.....	-	-
Keleiviniai: a) su ketinėmis ir kompozicinėmis trinkelėmis.....	<u>130-160</u> 80-120	180
b) RIC gabarito vagonai su KE, Dako, Erlikon oro skirstytuvais ir ketinėmis trinkelėmis	<u>105-115</u> 50-70	125
c) VL-RIC vagonai ant vežimėlių TVZ-CNII M su kompozicinėmis trinkelėmis....	<u>25-40</u> 15-30	75
(*) Vagonams, kurių ašidėžių mazgai su įrengtais adapteriais. PASTABOS: 1. Skaitiklyje - sustiprintas paprastas stabdymas, vardiklyje - stabdant pirmąją pakopą. 2. Keleivinių vagonų stabdžių cilindro koto išlindimas, kai trinkelė kompozicinė, nurodytas su sumontuotos ant koto apkabos ilgiu (70 mm).		

Svirtinė pvara turi būti sureguliuota taip, kad atstumas nuo jungiamosios movos galo iki automatinio reguliatoriaus apsauginio vamzdžio galo būtų ne mažesnis kaip 150 mm prekinį ir 250 mm – keleivinių vagonų, o prekinį vagonų su individualia stabdymo įranga kiekviename vežimėlyje – 50 mm automatiniam reguliatoriui RTRP-300 ir RTRP-675-M. Horizontaliųjų ir vertikalųjų trauklių pasvirimo kampai turi būti tokie, kad svirtinė pvara normaliai veiktų tol, kol stabdžių trinkelės susidėvi iki leistino dydžio (jeigu vagono stabdžių cilindrai išdėstyti simetriškai ir vagonuose su individualia stabdymo įranga kiekviename vežimėlyje su naujomis stabdžių trinkelėmis, panaudojus sustiprintą paprastąjį stabdymą horizontali traukė iš stabdžių cilindro pusės turi būti statmena stabdžių cilindro ašiai arba turėti pasvirumą iki 10° nuo statmenos padėties vežimėlio atžvilgiu. Jeigu vagonuose stabdžių cilindrai išdėstyti nesimetriškai, ir vagonuose su

individualia stabdymo įranga kiekviename vežimėlyje su naujomis stabdžių trinkelėmis, tarpinės traukės turi būti pasviros ne mažiau kaip 20° į vežimėlio pusę);

k) stabdžių trinkelėlių storį ir jų padėtį ant ratų riedėjimo paviršių. Neleidžiama palikti prekinį vagonų stabdžių trinkelėlių, jeigu jos išsikiša nuo rato riedėjimo paviršiaus už išorinės briaunos daugiau kaip 10 mm. Neleidžiama, kad už išorinės rato briaunos išsikištų keleivinių ir refrižeratorinių vagonų trinkelės. Ketinės stabdžių trinkelės turi būti ne plonesnės kaip 12 mm. Kompozicinių stabdžių trinkelėlių su metaline nugarėle minimalus storis – 14 mm, su vielos tinklo kriauklais – 10 mm (trinkelės su vielos tinklo kriauklais atpažįstamos pagal frikcine medžiaga užpildytą ąselę). Keleivinių traukinių stabdžių trinkelėlių storis turi būti toks, kad užtikrintų vagono važiavimą be trinkelėlių keitimo iš traukinio formavimo stoties iki gražos punkto ir atgal. Šios rūšies traukinių stabdžių trinkelėlių storio normatyvai nustatomi praktiniais bandymais ir nurodomi vietinėse instrukcijose.

Stabdžių trinkelės storį tikrinti iš išorinės pusės, o kai jos susidėvėjusios netolygiai – 50 mm atstumu nuo labiau susidėvėjusio galo.

Aiškiai susidėvėjusią iš vidinės pusės (iš rato antibriaunio pusės) stabdžių trinkelę reikia pakeisti ir patikrinti stabdžio trinkelės laikiklį ir apkabą bei kitus mazgus. Aptiktus gedimus pašalinti.

l) stabdžių trinkelėlių reikiamą spaudimą, pagal viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo patvirtintus stabdžių normatyvus.

Reikalaujamas traukinio stabdžių trinkelėlių spaudimas nurodytas Taisyklių 2 priede.

8.1.2. Prekiniuose vagonuose, kuriuose nesumontuoti automatiniai reguliatoriai, stabdžių cilindų kotų išlindimo normos, prieš didelio statumo ir ilgas nuokaines, nustatomos vietinėse instrukcijose.

Vagonuose, kuriuose įrengtas svirtinės pavaros automatinis reguliatorius, jo pavara reguliuojama taip, kad kotas būtų išlindęs mažiausiai, kiek nustatyta atitinkamais normatyvais (5 lentelė).

Keleivinių vagonų svirtinę pavara formavimo stotyse reguliuoti esant pripildymo slėgiui stabdžių vamzdyne $5,2 \text{ kg/cm}^2$ ir panaudojant sustiprintą paprastąjį stabdymą. Vagonuose be automatinio reguliatoriaus svirtinę pavara reguliuoti koto išlindimo palaikymui, neviršijančio nustatytų normų vidutinio dydžio. Vagonuose su automatiniais reguliatoriais – reguliuoti koto išlindimo nustatytų normų vidutiniui dydžiui.

5 lentelė. Reguliatoriaus pavaros orientaciniai nustatomieji matmenys stabdžių svirtinei pavarai sureguliuoti

Vagono tipas	Stabdžių trinkelėlių tipas	Dydis „A“, mm *	
		Svirtinė pavara	Strypinė pavara

Prekinis, 4 ašių	Kompozicinės	35-50	140-200
	Ketinės	40-60	130-150
Prekinis, 8 ašių	Kompozicinės	30-50	-
Prekinis, su individualia stabdymo įranga kiekviename vežimėlyje	Kompozicinės	15-25	-
Refrižeratorinė 5 vagonų sekcija, pagaminta BMZ ir GDR	Kompozicinės	25-60	55-145
	Ketinės	40-75	60-100
Autonominis refrižeratorinis vagonas ARV	Kompozicinės	-	140-200
	Ketinės	-	130-150
Keleivinis vagonas, kurio tara:			
nuo 42 iki 47 t	Kompozicinės	25-45	140-200
	Ketinės	50-70	130-150
nuo 48 iki 52 t	Kompozicinės	25-45	120-160
	Ketinės	50-70	90-135
nuo 53 iki 65 t	Kompozicinės	25-45	100-130
	Ketinės	50-70	90-110
* Atstumas tarp regulatoriaus korpuso dangtelio ir pavaros atramos			

8.1.3. Draudžiama montuoti kompozicines trinkelės vagonuose, kurių svirtinė pavara suderinta ketinėms trinkelėms (t. y. horizontalių trauklių įveržimo velenėliai yra skylėse, esančiose toliau nuo stabdžių cilindro), ir atvirkščiai: neleidžiama montuoti ketinių trinkelėlių vagonuose, kurių svirtinė pavara suderinta kompozicinėms trinkelėms, išskyrus keleivinių vagonų asiračius su reduktoriais, kur iki 120km/h greičio gali būti naudojamos ketinės trinkelės.

Šešių ir aštuonių ašių prekinius vagonus leidžiama eksploatuoti su kompozicinėmis trinkelėmis.

8.1.4. Apžiūrint sąstatą stotyje, kurioje yra TVPP, turi būti nustatyti visi vagonų stabdžių įrenginių sutrikimai, o defektuotos detalės arba įtaisai pakeisti tvarkingais. Geležinkelio stotyje, kur nėra TVPP, aptikus vagone stabdžių įrangos gedimą, galima šį vagoną leisti su išjungta stabdymo įranga iki artimiausio TVPP, griežtai laikantis eismo saugos reikalavimų.

8.1.5. Prekinių traukinių formavimo punktuose ir keleivinių traukinių formavimo bei gražos punktuose vagonų tikrintojai privalo patikrinti, ar tvarkingi ir kaip veikia stovėjimo stabdžiai, atkreipti dėmesį į tai, ar stabdžiai lengvai įjungiami bei ar tinkamai trinkelės prispaudžiamos prie ratų.

Taip stovėjimo stabdžius vagonų tikrintojai turi tikrinti ir stotyse, kurios yra prieš ilgas ir stačias nuokalnes bei turi TVPP.

8.1.6. Draudžiama prie traukinio sąstato prikabinti vagonus, kurių stabdymo įrenginiai turi bent vieną iš šių gedimų:

a) sugedęs oro skirstytuvas, elektrinis oro skirstytuvas (keleiviniame traukinyje), oro slėgio stabdžių cilindruose automatinio reguliavimo prietaisas, galinis arba atskiriamasis čiaupas, išleidžiamasis vožtuvas, stabdžių cilindras, rezervuaras;

b) pažeisti oro kanalai – įtrūkusios, įplyšusios, pratrintos, išsisluoksniavusios žarnos, oro vamzdžiai įlinkę, įlūžę, įtrūkę, nesandarūs jų sujungimai, susilpnėjęs oro vamzdžių tvirtinimas;

c) sugedusi mechaninė dalis – skersinės, trikampiai, svirtys, trauklės, pakabos, svirtinės pavaros automatinis reguliatorius, įtrūkusios arba išlūžusios apkabos detalės, išlūžusios trinkelė auselės, trinkelės netinkamai įtvirtintos apkaboje, be to, sugedę arba visai nėra oro slėgio stabdžių cilindruose automatinio reguliavimo prietaisų apsauginių įtaisų ir sijų, netipinis tvirtinimas, nestandartinės detalės ir vielokaiščiai mazguose;

d) sugedęs stovėjimo stabdis;

e) susilpnėjęs detalių tvirtinimas;

f) nereguluota svirtinė pvara;

g) trinkelė storis mažesnis kaip nurodytas šių Taisyklių 8.1.1 p.

8.1.7. Patikrinti orinių mechaninių prieščiūžio ir greitinio reguliatorių veikimą RIC vagonuose sustiprintu paprastuoju stabdymu, kai stabdys įjungtas keleiviniu režimu.

Patikrinti, kaip veikia kiekvieno vagono kiekvieno aširačio prieščiūžio reguliatorius. Tam tikslui per angą daviklio korpuse pasukti inercinį svarelį, kol iš tikrinamojo vežimėlio stabdžių cilindro per nuleidžiamąją vožtuvą išeis oras. Atleidus svarelį, jis pats turi grįžti į pradinę padėtį, o stabdžių cilindras prisipildyti suslėgto oro iki pirminio slėgio, kurį galima kontroliuoti manometru, įtaisytu ant vagono kėbulo šoninės sienelės.

Nuspausti greitinio reguliatoriaus mygtuką, esantį ant vagono šoninės sienelės. Slėgis stabdžių cilindruose turi pakilti iki nustatyto dydžio, o atleidus mygtuką slėgis cilindruose turi sumažėti iki pirminio.

Patikrintus vagonų stabdžius įjungti tokiu režimu, kuris atitiktų numatomą didžiausią traukinio greitį.

8.1.8. Patikrinti atstumą tarp jungiamųjų žarnų Nr. 369A galvučių ir vagonų apšvietimo tinklo elektrinio sujungimo kištukinių jungčių, kai jos sujungtos. Šis atstumas turi būti ne mažesnis kaip 100 mm.

9. STABDŽIŲ IŠDĖSTYMO IR ĮJUNGIMO TVARKA

9.1. Traukiniuose su lokomotyvų trauka

9.1.1. Draudžiama prikabinti prie traukinio vagonus, kuriems neatlikta techninė priežiūra ir nėra įrašo V-14 formos *Vagonų techninės priežiūros apskaitos žurnale*.

9.1.2. Prieš išleidžiant traukinį iš stoties, kurioje yra TVPP, taip pat iš traukinių formavimo stoties arba stambaus krovinių pakrovimo punkto visų vagonų stabdžiai turi būti įjungti ir gerai veikti. Išimtiniais atvejais vagonai gali būti traukinyje su išjungtais stabdžiais, viešosios geležkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka.

Lokomotyvų ir tenderių stabdžius (išskyrus neveikiančius tenderius, kurie neturi tuščiojo stabdymo režimo) prijungti prie stabdžių vamzdyno.

9.1.3. Prekinius traukinius, kuriuose yra specialių bestabdžių riedmenų arba vagonų su sprogstamaisiais ir ypatingai pavojingais kroviniais, kurių automatiniai stabdžiai išjungti, leidžiama transportuoti viešosios geležkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka, neviršijant šių reikalavimų:

a) prie prekių traukinių leidžiama prikabinti bestabdžius arba su išjungtais stabdžiais riedmenis ne daugiau kaip aštuonias ašis vienoje vietoje, o traukinio gale prieš du paskutiniuosius vagonus – ne daugiau kaip keturias ašis. Paskutiniai du vagonai turi turėti tvarkingus ir įjungtus automatinis stabdžius;

b) kelionėje sugedus vieno arba dviejų paskutinių vagonų automatiniais stabdžiams ir nesant galimybės juos sutaisyti, pirmoje stotyje vagonus perstatyti taip, kad traukinio gale būtų du vagonai su veikiančiais automatiniais stabdžiais.

9.1.4. Keleiviniuose bei pašto ir bagažo traukiniuose turi būti įjungti visi keleivinio tipo oro skirstytuvai, prekinuose traukiniuose – visi krovinio tipo oro skirstytuvai.

9.1.5. Keleiviniai traukiniai turi būti stabdomi EOS; jei keleivinio traukinio sąstate yra keleivinių RIC gabarito vagonų su įjungtais automatiniais stabdžiais ir prekių vagonų, turi būti stabdomi oriniais stabdžiais. Jeigu kelionės metu sugenda EOS, mašinistas privalo apie tai informuoti ESD ir gauti leidimą (įsakymą) tolimesniam traukinio valdymui iki artimiausio TVPP su oriniais stabdžiais, kur gedimas turi būti pašalintas.

Keleivinių traukinių valdymui turi būti naudojami lokomotyvai, kuriuose įrengti EOS.

Kai keleiviniai traukiniai važiuoja didesniu kaip 120 km/h greičiu, dubliuotas EOS laidų Nr. 1 ir Nr. 2 maitinimas turi būti išjungtas.

Išimties tvarka prie keleivinių traukinių su EOS galo leidžiama prikabinti ne daugiau kaip du keleivinius vagonus, kuriuose nėra EOS, bet yra tvarkingas automatinis stabdys. Apie tai įrašoma V-45 formos pažymoje.

Sugedus EOS ne daugiau kaip dviejuose vagonuose, atjungti šių vagonų elektrinius oro skirstytuvus nuo elektros grandinės gnybtų paskirstymo dėžutėse. Šie vagonai toliau turi važiuoti automatinio stabdžio režimu iki artimiausio TVPP, kuriame sugedę įtaisai turi būti pakeisti ar suremontuoti ir apie tai įrašyta V-45 formos pažymoje.

Traukiniui atvykus į stotį kurioje yra TVPP, lokomotyvo mašinistas kartu su vagonų tikrintoju turi imtis priemonių EOS gedimo priežastims nustatyti.

Draudžiama iš formavimo stočių ir grąžos punktų išleisti keleivinius traukinius tik su automatiniais stabdžiais, jeigu juose įrengti EOS, išskyrus šiame punkte išvardintus atvejus.

9.1.6. Į keleivinių traukinių sąstatus draudžiama kabinti prekinis vagonus.

9.1.7. Keleiviniuose traukiniuose, kuriuose yra ne daugiau kaip 20 vagonų, oro skirstytuvus Nr. 292 įjungti trumpojo traukinio režimu „K“. Formuojant keleivinius traukinius iš daugiau kaip 20 vagonų, oro skirstytuvus Nr. 292 įjungti ilgojo traukinio režimu „D“. Oro skirstytuvus Nr. 292 įjungti trumpojo traukinio režimu „K“, kai keleivinio traukinio sąstatą sudaro nuo 20 iki 25 vagonų, leidžiama tik viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo atskiru nurodymu.

9.1.8. Tarptautinio susisiekimo keleivinių vagonų „KE“ sistemos stabdžius įjungti keleiviniu režimu, kai važiuojama ne didesniu kaip 120 km/h greičiu. Kai greitis didesnis, įjungti greitinį stabdymo režimą. Draudžiama įjungti greitinį stabdymo režimą, kai nėra arba sugedęs greitinio reguliatoriaus daviklis arba nors vienas prieščiūžio įtaiso daviklis. Keleivinius vagonus su „KE“ sistemos stabdžiais vežti prekinuose traukiniuose su išjungtais stabdžiais, jeigu sąstato stabdžiai įjungti lygumos režimu, ir su įjungtu stabdžių kroviniu režimu, jeigu sąstato stabdžiai įjungti kalnų režimu. Jeigu vietinio susisiekimo keleivinio traukinio sąstate yra vienas vagonas su Vakarų Europos geležinkelių riedmenų tipo stabdžiais, leidžiama šio vagono stabdį išjungti, jeigu traukinyje 100 t svoriui pasiekama vidutinė mažiausia leistina stabdžių spaudimo jėga, neįskaitant išjungto stabdžio.

9.1.9. Keleivinių traukinių lokomotyvai, traukiantys daugiau kaip 25 vagonų sąstatus, turi turėti EOS automatinio įjungimo įtaisus, kurie suveikia traukinyje atidarius stabdomąjį čiaupą. Sugedus kelyje tokio traukinio EOS, leidžiama važiuoti naudojantis automatiniais stabdžiais iki pirmos stoties, kurioje būtina sutvarkyti EOS. To nepadarius, traukinys turi būti perskirtas į du traukinius.

9.1.10. Prekinuose traukiniuose, kuriuose stabdžių vamzdyno pripildymo slėgis nustatytas nuo 4,8 kg/cm² iki 5,2 kg/cm² ir prekinuose keleiviniuose traukiniuose, leidžiama kartu naudoti krovinio ir keleivinio tipų oro skirstytuvus. Krovinio tipo oro skirstytuvai Nr.483 turi būti

nustatyti lygumos režimu, jų kroviniai jungikliai nustatyti pagal Taisyklių 9.1.11 p. nuostatas. Oro skirstytuvus Nr. 292 įjungti ilgojo traukinio režimu.

Jeigu prekiniam traukinyje yra ne daugiau kaip du keleiviniai vagonai, jų oro skirstytuvus išjungti (išskyrus du paskutinius vagonus). Keleivinius vagonus su diskiniiais stabdžiais prekių traukinių sąstatuose galima transportuoti ne daugiau kaip du ir su išjungtais stabdžiais.

9.1.11. Prekiniuose vagonuose, kuriuose neįrengti automatiniai režimai ir stabdžių trinkelės ketinės, oro skirstytuvus įjungti:

- a) pakrautuoju režimu, kai vagono ašies apkrova yra didesnė kaip 6 t;
- b) vidutiniu režimu, kai vagono ašies apkrova yra nuo 3 t iki 6 t imtinai;
- c) tuščiuoju režimu, kai vagono ašies apkrova yra mažesnė kaip 3 t.

Prekiniuose vagonuose, kurių trinkelės kompozicinės, oro skirstytuvus įjungti:

- a) tuščiuoju režimu, kai ašies apkrova yra iki 6 t imtinai;
- b) vidutiniu režimu, kai ašies apkrova yra didesnė kaip 6 t.

Prekių vagonų oro skirstytuvus pakrautuoju režimu galima įjungti, tik pagal atskirą viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimą, važiuojant atskiromis geležinkelio linijomis, kai vagonų ašinė apkrova yra ne mažesnė kaip 20 t.

9.1.12. Vagonuose su automatinio režimu arba jei ant kėbulo užrašyta „Vienarežimis“, oro skirstytuvus įjungti:

- a) pakrautuoju režimu kai stabdžių trinkelės ketinės;
- b) vidutiniu režimu, kai stabdžių trinkelės kompozicinės;

c) pakrautuoju režimu, kai stabdžių trinkelės kompozicinės galima įjungti tik pagal atskirą viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimą, važiuojant atskiromis geležinkelio linijomis, kai vagonų ašinė apkrova yra ne mažesnė kaip 20 t. Šiuose vagonuose oro skirstytuvus įjungti tuščiuoju režimu draudžiama.

9.1.13. Prekiniuose traukiniuose oro skirstytuvus būtina įjungti kalnų režimu prieš ilgas 0,018 statumo ir statesnes nuokalnes, o perjungti oro skirstytuvus į lygumos režimą tik pravažius šį nepalankų ruožą, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatytuose vietose. Lokomotyvuose, kuriuose įrengti EDS, įvertinus vietines sąlygas ir atlikus bandomuosius važiavimus bei leidus viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui, ilgose didelio statumo nuokalnėse oro skirstytuvus galima įjungti lygumos režimu:

- a) iš krautų vagonų suformuotais sąstatais – iki 0,020 imtinai;
- b) iš tuščių vagonų suformuotais sąstatais – iki 0,025 imtinai;
- c) didesnio statumo nuokalnėse – tik viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui leidus.

9.1.14. Refrižeratorinių vagonų oro skirstytuvų režimus įjungti tokia tvarka:

a) visus tuščių vagonų, taip pat krovinių vagonų su tarnybine patalpa penkių vagonų sekcijoje automatinis stabdžius su ketinėmis stabdžių trinkelėmis įjungti tuščiuoju režimu;

b) kai pakrautų vagonų ašies apkrova yra iki 6 t imtinai – vidutiniu ju;

c) kai ašies apkrova didesnė kaip 6 t – pakrautu ju stabdymo režimu.

d) tarnybinių, dyzelinių ir mašininių vagonų automatinis stabdžius, taip pat vagonų su vidaus degimo variklio skyriumi penkių vagonų sekcijose, stabdžius įjungti vidutiniu ju režimu ir perjungiklį įtvirtinti.

Refrižeratoriniuose vagonuose su svirtine stabdžių pavara, kurios konstrukcija leidžia eksploatuoti stabdžius tiek su ketinėmis, tiek su kompozicinėmis stabdžių trinkelėmis (horizontaliosios svirtys turi dvi skylės įveržimo velenėliams įstatyti), kai sumontuotos kompozicinės trinkelės, stabdymo režimus įjungti:

a) kroviniuose refrižeratoriniuose vagonuose – tuščiuoju režimu esant ašinei apkrovai iki 6 t ir vidutiniu ju režimu esant ašinei apkrovai virš 6 t;

b) tarnybiniuose, dyzeliniuose ir mašininiuose vagonuose, taip pat vagonuose su dyzelio skyriumi penkių vagonų sekcijose – vidutiniu ju stabdymo režimu ir perjungiklį įtvirtinti.

Automatinis stabdžius tarnybinių, dyzelinių ir mašininių vagonų, taip pat vagonų su vidaus degimo variklio skyriumi penkių vagonų sekcijose su svirtine pavara, kurią galima eksploatuoti tik su ketinėmis stabdžių trinkelėmis (horizontaliojoje svirtyje yra viena skylė įveržimo velenėliui įstatyti), kai sumontuotos kompozicinės stabdžių trinkelės, įjungti tuščiuoju stabdymo režimu ir režimų perjungiklį užfiksuoti.

Leidžiama atskiru viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimu refrižeratoriniam sąstatui važiuoti iki 120 km/h greičiu.

Prekiniams traukiniams, kurių svoris didesnis kaip 8,3 tūkst. t. ir stabdžių valdymas vyksta tik iš priekinio lokomotyvo, leidžiama važiuoti geležinkelio linijomis tik naudojant specialias radijo kanalu valdomas traukinio stabdžių sistemas. Šių sistemų naudojimą nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

9.1.15. Traukinio sąstato, taip pat pavienių arba keleto prie traukinių prikabinamų vagonų automatinis stabdžius tam tikru stabdymo režimu įjungia:

a) stotyse kur yra TVPP – vagonų tikrintojai;

b) tarpinėse stotyse, kur nėra vagonų tikrintojų, - darbuotojai, įpareigoti viešosios geležinkelio infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka;

c) tarpstočiuose, iškrovus dozuojamuosius hoperius ir savivarčius vagonus – darbuotojai aptarnaujantys šį traukinį.

9.1.16. Vagonų krovinio svorį nustatyti pagal E-1 formos Traukinio kelionės lapus.

Nustatant krovinio svorį, leidžiama orientuotis pagal lingių įtaiso nusėdimą ir vežimėlio CNII-Ch3 amortizatoriaus kylio padėtį frikcinės plokštelės atžvilgiu: jeigu viršutinė amortizatoriaus kylio plokštuma yra aukščiau nei frikcinės plokštelės galas – vagonas tuščias, jeigu viršutinė kylio plokštuma ir frikcinės plokštelės galas viename lygyje – vagono ašies apkrova yra (3-6) t.

9.1.17. Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimu, tam tikros rūšies prekinis vagonas su kompozicinėmis stabdžių trinkelėmis galima naudoti su įjungtu oro skirstytuvo pakrautuoju režimu.

9.2. Lokomotyvuose, naudojant dauginę trauką

9.2.1. Prie sąstato prikabinutų dviejų ir daugiau veikiančių lokomotyvų stabdžiai turi būti įjungti į bendrą stabdžių tinklą. Oro skirstytuvų įjungimo režimai nustatomi pagal šių Taisyklių 5.2.7 p.

9.2.2. Prikabinus prie sąstato du ar daugiau veikiančių lokomotyvų, jų mašinistai (išskyrus pirmojo traukiančiojo) privalo kombinuotojo čiaupo rankenėlę pasukti į porinės traukos padėtį (uždaryta) neatsižvelgdami į tai, ar yra blokavimo įtaisas Nr. 367, o mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į VI padėtį. Lokomotyvuose, turinčiuose staigaus sustojimo įtaisas, mašinisto čiaupo rankenėlė abiejose kabinose (išskyrus pirmąjį traukiantįjį) turi būti pasukta į V padėtį.

Be to, valdant EOS būtina abiejose prikabinamų lokomotyvų kabinose papildomai išjungti šių stabdžių maitinimo šaltinį ir atjungti valdymo bloką nuo linijinio laido bendruoju EOS maitinimo šaltinio jungikliu.

9.2.3. Traukinių, kurie važiuoja su dviem ar daugiau veikiančių (traukiančių) lokomotyvų visame ruože, traukinio priekyje turi būti lokomotyvas, turintis galingesnę kompresorių.

9.2.4. Prikabinus stumtuvą traukinio gale ir jo automatinį stabdį prijungus prie bendro stabdžių vamzdyno, stumtuvo mašinistas turi pasukti kombinuotojo čiaupo rankenėlę į porinės traukos padėtį, o mašinisto čiaupo rankenėlę – į VI padėtį, po to mašinisto padėjėjas privalo sujungti galinio vagono ir lokomotyvo stabdžių vamzdyno žarnas ir atidaryti tarp jų esančius galinius čiaupus.

Lokomotyvuose, turinčiuose staigaus stabdymo įtaisas, mašinisto čiaupo rankenėlė turi būti pasukta į V padėtį. Po to priekinio lokomotyvo mašinistas privalo pripildyti viso traukinio stabdžių tinklą.

Jeigu stumtuvo automatinis stabdis, kurį valdo vienas mašinistas, turi būti prijungtas prie traukinio stabdžių vamzdyno, stumtuvo prikabinimo prie sąstato ir atkabinimo operacijas atlieka vagonų tikrintojas. Stotyse, kuriose nėra vagonų tikrintojų, prikabinimo prie sąstato ir atkabinimo

operacijas atlieka kitas darbuotojas viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka.

9.2.5. Traukiančiuose lokomotyvuose ir stumtuvuose, kuriuose įrengti mašinistų čiaupai su nuotolinio valdymo funkcija, ji atjungiama remiantis šių mašinisto čiaupų naudojimo instrukcijose nustatyta tvarka.

9.3. Neveikiančiuose lokomotyvuose ir savaeigiuose sąstatuose

9.3.1. Neveikiantys lokomotyvai traukiniuose gali būti vežami po vieną, taip pat sujungti po keletą (junginys). Neveikiantys savaeigiai sąstatai vežami atskirais vagonais, sekcijomis arba sąstatais. Šiuo atveju lokomotyvų ir savaeigių sąstatų stabdžių vamzdyno žarnos sujungiamos su bendru traukinio stabdžių vamzdynu; visos nesujungtos oro maitinimo vamzdžių galinės žarnos turi būti nuimtos nuo riedmenų, o jų galiniai čiaupai uždaryti, išskyrus lokomotyvuose kurie siunčiami ESD nurodymu dėl lokomotyvų skaičiaus suregulavimo.

9.3.2. Vežant neveikiančius lokomotyvus ir savaeigius sąstatus, kai yra stabdžių čiaupai Nr. 328, 394 ir 395, atskiriamuosius ir kombinuotuosius čiaupus uždaryti; kai yra stabdžių čiaupai Nr. 334 ir 334E, porinės traukos čiaupus uždaryti; mašinisto čiaupų rankenėlės nustatyti kaip porinei traukai; čiaupus į EOv uždaryti. Elektros energijos maitinimo šaltinį atjungti nuo EOS grandinių.

Lokomotyvuose, kuriuose automatinis stabdys veikia per pagalbinio stabdžio čiaupą Nr. 254, vienoje iš kabinų visus atskiriamuosius čiaupus oro vamzdynuose, einančiuose į šį čiaupą, atidaryti. Jei yra blokavimo įtaisas Nr. 367, jį įjungti toje pačioje kabinoje, o kombinuotojo čiaupo rankenėlę pasukti į porinės traukos padėtį. Kitoje kabinoje blokavimo įtaisas turi būti išjungtas, o kombinuotojo čiaupo rankenėlę pasukta į porinės traukos padėtį. Jeigu automatinis stabdys veikia nepriklausomai nuo čiaupo Nr. 254, tai oro vamzdžiuose nuo šio čiaupo visus atskiriamuosius ir kombinuotuosius čiaupus reikia uždaryti, o blokavimo įtaisus kabinose išjungti.

Jeigu neveikiančiame lokomotyve įjungtas vienas arba keletas pagrindinių oro rezervuarų, čiaupas oro vamzdyne, jungiančiame per atbulinį vožtuvą stabdžių ir maitinimo vamzdynus, turi būti atidarytas. Savaeigiuose sąstatuose, kurių stabdžių cilindrai pripildomi per slėgio relę, turi būti įjungtas įtaisas, leidžiantis juos traukti neužvedus jų vidaus degimo variklio.

Lokomotyvuose, kuriuose įrengti mašinistų čiaupai su nuotolinio valdymo funkcija, ji atjungiama remiantis šių mašinisto čiaupų naudojimo instrukcijose nustatyta tvarka.

Neveikiančiame lokomotyve visų čiaupų rankenėlės turi būti užplombuotos šių Taisyklių 9.3.2 p. nurodytose padėtyse.

Neveikiančiuose garvežiuose automatinis stabdžius su krovininio tipo oro skirstytuvais įjungti tuščiuoju režimu, o elektrovežiuose ir šilumvežiuose oro skirstytuvus Nr.483 įjungti vidutiniuoju ir lygumos režimais.

Perjungti krovininio tipo oro skirstytuvus į kalnų režimą galima tik atsižvelgus į didžiausią lemiamą nuokalnę geležinkelio linijoje, viešosios geležinkelio infrastruktūros valdytojo leidimu.

Junginiuose, suformuotuose iš neveikiančių keleivinių lokomotyvų, oro skirstytuvus Nr.292 įjungti trumpojo traukinio režimu, o prekinio traukinio sąstata arba prekinį traukinį lokomotyvų junginyje – ilgojo traukinio režimu.

Junginį traukiančiame lokomotyve oro skirstytuvą Nr. 483 įjungti pakrautuoju režimu.

9.3.3. Vežant junginiais neveikiančius keleivinius garvežius, turinčius trigubą vožtuvą Nr.5, užaklinti vožtuvo korpuse esančią atmosferinę skylę, per kurią paprastojo stabdymo metu iš atsarginio rezervuaro paprastai išleidžiamas oras. Priekinio traukiančiojo lokomotyvo mašinisto čiaupą sureguliuoti taip, kad rankenėlei esant kelioninėje padėtyje junginio stabdžių vamzdyne būtų 4,5 kg/cm² pripildymo slėgis.

9.3.4. Vežant vieną neveikiantį savaeigį sąstatą arba junginį, suformuotą iš šių sąstatų vagonų, oro skirstytuvus Nr. 292 įjungti trumpojo traukinio režimu, jeigu junginyje yra ne daugiau kaip 20 vagonų. Jeigu junginyje yra daugiau kaip 20 vagonų, taip pat nepriklausomai nuo vagonų skaičiaus, kai junginys yra prekiniam traukinyje, oro skirstytuvus Nr. 292 įjungti ilgojo traukinio režimu.

9.3.5. Junginiai su išjungtais stabdžiais gali būti vežami tik tuomet, kai neįmanoma sutvarkyti automatinį stabdžių. Šiuo atveju junginio gale turi būti prikabinėti du tušti keturašiai vagonai su veikiančiais ir įjungtais automatiniais stabdžiais.

Be to, neveikiančių lokomotyvų, savaeigių sąstatų vagonų ir tenderių skaičius junginyje nustatomas atsižvelgiant į būtiną stabdžių spaudimą, kuris, atsižvelgiant į traukiančiojo lokomotyvo ir vagonų svorį bei jų stabdžius, turi būti 100-ui t junginio svorio ne mažiau kaip 6 t nuokalnėse iki 0,010 statumo imtinai, ne mažiau kaip 9 t nuokalnėse iki 0,015 ir ne mažiau kaip 12 t nuokalnėse iki 0,020 imtinai.

Junginys turi turėti stovėjimo stabdžius, atitinkančius normatyvų reikalavimus. Kai neveikiančiuose lokomotyvuose išjungti automatiniai stabdžiai, junginys gali važiuoti ne didesniu kaip 25 km/h greičiu.

9.3.6. Vežamų atskirų tenderių automatinį stabdžių oro skirstytuvai turi būti įjungti tuščiuoju režimu.

9.3.7. Junginių sudarymo punktuose stabdžių cilindų kotų išlindimą reikia reguliuoti pagal šių Taisyklių 2 lentelėje nurodytus reikalavimus.

9.3.8. Palydovai, lydintys neveikiantį junginį arba vieną lokomotyvą turi būti instrukuoti ne tik bendrais bruožais apie junginio lydėjimą, bet ir mokėti stabdymo priemonių naudojimo vežamuose lokomotyvuose (junginiuose) taisykles, žinoti stabdžių tikrinimo tvarką junginyje ir oro skirstytuvų režimų perjungimą.

10. BŪTINAS STABDŽIŲ SKAIČIUS TRAUKINYJE

10.1. Visi iš geležinkelio stoties išleidžiami traukiniai turi būti su stabdžiais, užtikrinančiais stabdžių trinkelį spaudimą pagal stabdžių normas, nurodytas šių Taisyklių 2 priede.

Vagonų stabdžių trinkelį apskaičiuotieji spaudimai nurodyti 2 priedo 2.1 ir 2.2 lentelėje, o lokomotyvų, tenderių, savaeigių sąstatų – 2 priedo 2.3 lentelėje.

Kompozicinių stabdžių trinkelį spaudimo į keleivinių vagonų ašis apskaičiuotąsias jėgas imti perskaičiavus į ketinių trinkelį spaudimo jėgas pagal 2 priedo 2.1 ir 2.2 lenteles;

Išskirtiniais atvejais kelionėje sugedus atskirų vagonų automatiniais stabdžiams, kai stabdžių trinkelį spaudimas mažesnis nei numato normatyvai (žr. 2 priedą), traukinys iš tarpinės geležinkelio stoties gali būti nuvežtas iki pirmosios stoties, kurioje yra TVPP. Mašinistui įteikiamas įspėjamasis lapelis apie greičio ribojimą. Tokių traukinių išleidimo ir važiavimo tvarką nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

10.2. Prekinių, pašto ir bagažo vagonų faktinį svorį traukinių sąstatuose nustatyti pagal traukinio dokumentus, įskaitinį lokomotyvų svorį ir stabdančiųjų ašių skaičių – pagal 2 priedo 2.5 lentelės duomenis; keleivinių vagonų svorį nustatyti pagal užrašus ant vagonų kėbulo arba rėmo.

Keleivių, nešulių, įrankių, inventoriaus ir kitų kelionės reikmenų svorį skaičiuoti:

- a) „Lux“ klasės ir minkštųjų vagonų, kuriuose yra iki 20 vietų – 2,0 t;
- b) kitų minkštųjų ir sėdimųjų „Lux“ klasės vagonų – 3,0 t;
- c) kupinių – 4,0 t;
- d) kupinių su sėdimomis vietomis – 6 t.
- e) paprastųjų miegamųjų (ne kupinių) ir sėdimųjų 1-os klasės – 6,0 t;
- f) sėdimųjų 2-os ir 3-ios klasės – 9,0 t;
- g) restorano vagonų – 6,0 t.

10.3. Dėl automatinio stabdžių gedimo tarpstotyje sustoję prekiniai, prekiniai keleiviniai bei pašto ir bagažo traukiniai turi būti su neleidžiančiais riedėti stovėjimo stabdžiais ir turėti ratstabdžius pagal 2 priedo 2.6 lentelėje nurodytas normas.

10.4. Kai kelionėje sugenda viso traukinio automatiniai stabdžiai, toliau važiuoti galima tikrai juos sutvarkius. Kitu atveju traukinys iš tarpstočio nuvelkamas pagalbinio lokomotyvu viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka.

11. TRAUKINIŲ SU LOKOMOTYVŲ TRAUKA STABDŽIŲ TIKRINIMAS

11.1 Bendrosios nuostatos

11.1.1. Nustatytos dvi stabdžių tikrinimo rūšys: ištisinis ir dalinis. Traukinių automatinis stabdžius tikrinti stotyse ir tarpstočiuose.

Atliekant ištisinį stabdžių tikrinimą, tikrinama stabdymo įrenginių techninė būklė, stabdžių vamzdyno vientisumas ir sandarumas, visų vagonų stabdžių veikimas, skaičiuojamas stabdžių trinkelės spaudimas traukinyje ir stovėjimo stabdžių skaičius. Tikrinimo metu nustatytus stabdžių įrangos gedimus, būtina juos pašalinti.

Atliekant dalinį tikrinimą, tikrinamas stabdžių vamzdyno sandarumas (išskyrus keleivinių traukinių) ir vientisumas pagal dviejų paskutiniųjų vagonų stabdžių veikimą.

Jeigu dalinis tikrinimas atliekamas po ištisinio tikrinimo stacionariu įrenginiu, tai vagonų tikrintojas ir mašinistas iš lokomotyvo turi patikrinti traukinio stabdžių vamzdyno sandarumą.

Keičiantis lokomotyvų brigadoms priimančias lokomotyvą mašinistas privalo patikrinti prekių traukinių stabdžių vamzdyno sandarumą.

Tikrinant prekinio traukinio automatinis stabdžius, nustatomas galimas stabdžių vamzdyno sandarumo kitimo dydis ir priekinės traukinio dalies vagonų stabdžių veikimas arba kontroliuojamas stabdžių vamzdyno praeinamumas pagal jame esantį slėgį traukinio gale.

11.1.2. Ištisinis stabdžių tikrinimas atliekamas iš stacionaraus įrenginio su automatinio parametrų registravimu arba lokomotyvo, dalinis – tik iš lokomotyvo.

11.1.3. Tikrinamus traukinio automatinis stabdžius iš lokomotyvo valdo mašinistas, o tikrinant stacionariu įrenginiu su automatinio parametrų registravimu - vagonų tikrintojas arba TVPP operatorius. Sąstato stabdžių veikimą ir jų tinkamą įjungimą tikrina vagonų tikrintojas.

11.1.4. Po ištisinio traukinio automatinis stabdžių tikrinimo, o taip pat po dalinio, jeigu prieš tai stotyje buvo atliktas ištisinis tikrinimas stacionariu įrenginiu su automatinio parametrų registravimu, vagonų tikrintojas (arba kitas asmuo, atlikęs ištisinį automatinis stabdžių veikimo tikrinimą) surašo ir įteikia mašinistui V-45 formos pažymą. Ši pažyma surašoma dviem egzemplioriais per kalkę. Pažymos originalas perduodamas lokomotyvo mašinistui, o kopiją šių pažymų knygutėje septynias paras saugo stabdžius patikrinęs asmuo.

Ištisinio traukinio automatinis stabdžių tikrinimo rezultatai stacionariu įrenginiu su automatinio parametrų registravimu, turi būti saugomi elektroninėje laikmenoje ir atspausdinti ant popieriaus. Ant popieriaus atspausdinti tikrinimo rezultatai su V-45 formos pažymos kopija privalo būti saugomi ne mažiau kaip 7 paras pas TVPP viršininką ar kitą atsakingą darbuotoją.

Mašinistas V-45 formos pažymą turi saugoti iki kelionės pabaigos, o atvykęs į depą atiduoti ją kartu su greičio matavimo juosta ar važiavimo duomenų registro laikmena RK.

Jeigu keičiasi lokomotyvų brigados neatkabinant lokomotyvo, tai perduodantis mašinistas privalo V-45 formos pažymą perduoti lokomotyvą perėmusiam mašinistui. Pastarasis perduodančio mašinisto kelionlapio pastabų skiltyje užrašo „Traukinio Nr. V-45 formos pažymą, kurioje faktinis traukinio stabdžių trinkelų spaudimas (įrašyti duomenis iš V-45 formos pažymos), gavau iš mašinisto (pažymą perdavusio mašinisto pirma vardo raidė ir pavardė, pažymą perėmusio mašinisto parašas, vardo pirma raidė ir pavardė, depo pavadinimas)“.

11.1.5. Stabdžių vamzdyno sandarumą su lokomotyvu turi tikrinti mašinistas ir vagonų tikrintojas, atlikdami ištisinį automatinių stabdžių tikrinimą, taip pat ir dalinį, jeigu jis atliekamas po tikrinimo stacionariu įrenginiu su automatiniu parametrų registravimu. Kitais atvejais atliekant dalinį traukinio automatinių stabdžių tikrinimą vagonų tikrintojui dalyvauti nebūtina.

Mašinistui išduodamoje V-45 formos pažymoje traukinio lokomotyvo stabdžių vamzdyno sandarumo tikrinimo lokomotyvu išvadą užrašo vagonų tikrintojas, patikrinęs automatinius stabdžius; kitais atvejais – mašinistas, pasirašydamas V-45 formos pažymoje.

11.1.6. Tarpinėse stotyse ir pralankose, kur nėra etatinių vagonų tikrintojų, traukinių automatinius stabdžius tikrina iš artimiausių TVPP atsiųsti tikrintojai arba kiti viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka paskirti darbuotojai, išmokyti stabdžių tikrinimo operacijų ir išlaikę TNN, ST, ET ir šių Taisyklių reikalavimų egzaminus, atestuoti ir instrukuoti kaip saugiai atlikti šį darbą.

Stotyse, kuriose nėra vagonų tikrintojų, galinių vagonų automatiniams stabdžiams tikrinti, atliekant keleivinių traukinių dalinį tikrinimą, pasitelkiami vagonų palydovai, o prekinį traukinių, darbuotojai, apmokyti ir atestuoti bei instrukuoti saugiai atlikti automatinių stabdžių tikrinimo operacijas viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka.

Keleivinių traukinių stabdžių tikrinimui tarpstočiuose pasitelkiami traukinio viršininkas (traukinio elektromechanikas) ir vagono palydovai, o prekinį traukinių stabdžius tarpstočiuose tikrina lokomotyvo brigada.

Valdant prekinis, keleivinius traukinius ir savaeigius sąstatus vienam mašinistui, dalinį traukinio stabdžių tikrinimą gali atlikti pats mašinistas arba šiam darbui gali būti pasitelkiami kiti traukinyje esantys darbuotojai, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka.

11.1.7. Stotyje, kurioje yra TVPP, prikabinus prie vieninio lokomotyvo nesvarbu kiek vagonų, šių vagonų apžiūrą ir automatinių stabdžių ištisinį tikrinimą atlieka vagonų tikrintojai, remiantis TNN ir Taisyklių reikalavimais.

Stotyse, kuriose nėra vagonų parengimo vežimams punktų arba TVPP, kiekvienas vagonas, kuris bus prikabinas prie traukinio, turi būti apžiūrėtas ir parengtas važiuoti iki artimiausios stoties,

turinčios TVPP. Traukinių pateikimo techninei priežiūrai ir jų parengtumo įforminimo tvarką, taip pat vagonų apžiūros ir remonto tvarką prieš prikabinant juos prie traukinio stotyse, kuriose nėra vagonų parengimo vežimams punktų arba TVPP, nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas. Tokiose stotyse prie pravažiuojančio lokomotyvo prikabinus ne daugiau kaip penkis vagonus, atlikus apžiūrą ir automatinių stabdžių patikrinimą, V-45 formos pažyma lokomotyvo mašinistui neįteikiama, o duomenis apie traukinio svorį, stabdžių trinkelį spaudimą, atsižvelgdamas į svorį ir lokomotyvo stabdymo priemones, stabdžių tikrinimo laiką, datą, stabdžių vamzdžio sandarumą, lokomotyvo mašinistas užrašo į lokomotyve laikomą T-44 formos žurnalą ir pasirašo. Tvarkingi automatiniai stabdžiai turi būti įjungti tam tikru stabdymo režimu, išskyrus numatytus specialių krovinių vežimo atvejus. Paskutinių dviejų traukinio vagonų automatiniai stabdžiai turi būti įjungti ir gerai veikti. Didžiausias traukinio važiavimo greitis nustatomas pagal faktinį stabdžių trinkelį spaudimą, atsižvelgus į svorį ir lokomotyvo stabdymo priemones. Atvykęs į depą mašinistas duomenis apie stabdžių tikrinimą tarpinėje stotyje turi užrašyti mašinisto kelionlapio pastabų skiltyje.

Be V-45 formos pažymos traukinys važiuoja iki pirmos stoties, turinčios TVPP, kuriame turi būti atliktas automatinių stabdžių patikrinimas ir mašinistui išduota V-45 formos pažyma.

11.1.8. Prieš išleidžiant traukinį stabdžius tikrinti pripildžius stabdžių vamzdyną iki šių Taisyklių 3 lentelėje arba 5.2.6 p. nurodyto slėgio. Tikrinant stabdžius, nuo jų atleidimo pradžios iki keleivinio traukinio išvažiavimo į ilgą nuokalnę turi praeiti ne mažiau kaip 2 min, prekinio – ne mažiau kaip 4 min.

11.1.9. Lokomotyvų, savaeigių sąstatų junginių automatinius stabdžius tikrina vagonų tikrintojai kartu su junginių palydovais, o ten, kur nėra vagonų tikrintojų - junginių palydovai. Šiuo atveju tikrinamas visų stabdžių cilindro kotų išlindimo dydis ir jų atitiktis Taisyklių 2 lentelėje nurodytiems reikalavimams. Atlikus ištisinį stabdžių tikrinimą, pirmojo lokomotyvo mašinistui išduodama V-45 formos pažyma.

11.1.10. Stotyse tikrinant keleivinio traukinio stabdžius pirmiausia patikrinti EOS, po to automatinius stabdžius.

11.1.11. Pavieniui važiuojančių lokomotyvų stabdžius pradinėje stotyje tikrina lokomotyvo brigada, kuri šių Taisyklių 5.2.3 p. nustatyta tvarka turi patikrinti automatinio (neišlaikant 5 min sustabdyto) ir pagalbinio stabdžio veikimą, o tarpinėse stotyse - pagalbinio stabdžio veikimą.

11.1.12. Už tinkamą traukinių stabdžių tikrinimą ir V-45 formos pažymoje arba T-44 formos žurnale įrašytų duomenų teisingumą pagal savo pareigas atsako vagonų tikrintojas ir mašinistas, o ten, kur nėra vagonų tikrintojų, – stabdžius tikrinę darbuotojai.

11.2. Ištisinis stabdžių tikrinimas

11.2.1. Traukinių automatinis stabdžius ištaisai tikrinti:

- a) formavimo ir grąžos stotyse prieš išleidžiant traukinį;
- b) pakeitus lokomotyvą;
- c) aptarnaujant prekinį sąstatą be lokomotyvo keitimo stotyse, kurios yra gretimų, prekių traukinių važiavimo garantinių ruožų riba;
- d) išleidžiant traukinį iš depo ar po prastovos stotyje be lokomotyvo brigados;
- e) stotyse prieš ilgas nuokaines, kur traukinio sustojimas numatytas pagal eismo grafiką; prieš ilgas 0,018 statumo ir statesnes nuokaines išsisinį stabdžių tikrinimą atlikti naudojant lokomotyvą ir prispaustus automatinis stabdžius laikant 10 min. Tokių stočių sąrašą sudaro ir tvirtina viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas. Nustatant ilgas nuokaines reikia vadovautis šiomis reikšmėmis:

<i>Statumas</i>	<i>Ilgis</i>
nuo 0,008 iki 0,010	8 km ir daugiau
daugiau kaip 0,010 iki 0,014	6 km ir daugiau
daugiau kaip 0,014 iki 0,017	5 km ir daugiau
daugiau kaip 0,017 iki 0,020	4 km ir daugiau
0,020 ir statesnė	2 km ir daugiau

Ilgos 0,018 statumo ir statesnės nuokainės laikomos ilgomis stačiomis nuokainėmis.

11.2.2. EOS ištaisai tikrinami keleivinių traukinių formavimo ir grąžos stotyse stacionariniais įrenginiais su automatinio parametrų registravimu arba lokomotyvais.

11.2.3. Išsisinis keleivinių traukinių stabdžių tikrinimas.

Prieš pradėdant ištaisai tikrinti automatinis stabdžius reikia patikrinti traukinio stabdžių vamzdyno vientisumą ir įsitikinti, ar juo laisvai eina suslėgtas oras. Tam tikslui paskutinių vagonų grupės vagonų tikrintojas per kelyno arba radijo ryšį privalo lokomotyvo mašinistui pranešti apie tikrinimo pradžią ir, laikydamasis darbų saugos reikalavimų, atidaryti galinio vagono galinį čiaupą, o suveikus vagonų oro skirstytuvų staigiojo stabdymo greitintuvams, jį uždaryti. Stabdžių vamzdyno vientisumo tikrinimą atlikti tik pilnai jį pripildžius ir išjungus EOS maitinimo šaltinį lokomotyve.

Suveikus lokomotyvo automatinis stabdžiams, mašinistas privalo patraukti greičio matavimo juostą (atvejais, kai lokomotyve nesumontuota KLUB-U saugos sistema) ir stabdymo pakopa sumažinti slėgį išlyginamajame rezervuare (0,5-0,6) kg/cm². Kuomet iš stabdžių vamzdyno oras per mašinisto čiaupą bus baigtas leisti, atleisti automatinis stabdžius nustatant mašinisto čiaupo rankenėlę į I padėtį ir pripildyti traukinio stabdžių vamzdyną iki pripildymo slėgio, ir apie patikrinimo rezultatus pranešti priekinės vagonų grupės vagonų tikrintojui.

Keleiviniame traukinyje, kurio sąstatą sudaro trečdalis ir daugiau vagonų su išjungtais Vakarų Europos tipų stabdžiais, stabdžių vamzdyno vientisumą tikrinti taip: po vagonų tikrintojų pranešimo apie stabdžių tikrinimo pradžią ir galinio vagono čiaupo atidarymą, mašinistas privalo mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į III padėtį. Kai lokomotyvo automatiniai stabdžiai suveiks, sumažės slėgis stabdžių vamzdyne ir išlyginamajame rezervuare, mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į IV padėtį. Po to mašinistas privalo patraukti greičio matavimo juostą ir atleisti stabdžius, nustatydamas mašinisto čiaupo rankenėlę į I padėtį bei užpildyti stabdžių vamzdyną iki nustatytojo slėgio. Mašinistas apie tikrinimo rezultatus turi pranešti priekinės sąstato dalies vagonų tikrintojui.

Pripildęs traukinio stabdžių sistemą iki nustatyto slėgio mašinistas ir vagonų tikrintojas privalo patikrinti traukinio stabdžių vamzdyno sandarumą.

Keleivinio traukinio stabdžių vamzdyno sandarumui patikrinti būtina uždaryti kombinuotąjį čiaupą arba dvigubos traukos čiaupą ir praėjus 20 s po čiaupo uždarymo išmatuoti slėgio sumažėjimą stabdžių vamzdyne; leidžiamas ne didesnis kaip $0,2 \text{ kg/cm}^2$ per 1 min. arba $0,5 \text{ kg/cm}^2$ per 2,5 min slėgio sumažėjimas.

Patikrinti EOS veikimą, kai dubliuoto maitinimo laidų Nr.1 ir Nr.2 jungtukas išjungtas. Pripildžius traukinio stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio, įjungti elektros maitinimo šaltinį – turi užsidegti signalinė „A“ lemputė. Pagal vagonų tikrintojų signalą stabdyti pakopa – mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į VE padėtį, kol slėgis lokomotyvo stabdžių cilindruose pakils iki $(1,0-1,5) \text{ kg/cm}^2$, po to čiaupo rankenėlę pasukti į IV padėtį. Kai stabdžių čiaupo rankenėlė pasukta į stabdymo padėtį, šviesos signalizatoriuje arba lokomotyvo pulte turi užsidegti „S“ lemputė ir maitinimo šaltinio įtampa turi būti ne mažesnė kaip 45 V, o pasukus čiaupo rankenėlę į perdangos padėtį ši lemputė turi užgesti ir užsidegti „P“ lemputė. Vagonų tikrintojai privalo patikrinti viso traukinio EOS ir įsitikinti, kad jie veikia normaliai.

Po to, vagonų tikrintojui davus signalą „Atleisti stabdžius“, mašinistas privalo išjungti EOS maitinimo grandinės jungiklį, o mašinisto čiaupo rankenėlę palikti perdangos padėtyje. Praėjus 15 s, kai traukinio stabdžiai atsileis, įjungti EOS maitinimo grandinės jungiklį; po to vagonų tikrintojai turi patikrinti, ar visų vagonų stabdžiai atleisti ir pranešti mašinistui apie tikrinimo pabaigą. Po to mašinistas privalo pasukti mašinisto čiaupo rankenėlę į kelioninę padėtį, pripildyti traukinio stabdžių vamzdyną ir išjungti elektrinių orinių stabdžių maitinimo šaltinį. Elektrinius orinius stabdžius tikrinant kilnojamaisiais arba stacionariais įtaisais atliekami tokie patys veiksmai kaip ir tikrinant lokomotyvu, kai stabdžių vamzdynas pripildomas iki pastovaus pripildymo slėgio suslėgtu oru.

Atliekant ištisinį EOS tikrinimą lokomotyvu arba stacionariu įrenginiu, vagonų tikrintojas galiniame vagone privalo pamatuoti įtampą stabdymo režime, kuri nepriklausomai nuo keleivinių

traukinių ilgio turi būti didesnė kaip 30 V. Vagonų tikrintojas matavimo rezultatus privalo užrašyti į V-45 formos pažymą.

EOS veikimą leidžiama tikrinti automatinio režimu pakartotinomis stabdymo ir atleidimo pakopomis stacionariu pultu neišleidžiant oro iš stabdžių vamzdyno. Šiuo atveju tikrintojams tikrinant, ar stabdžiai visiškai atleisti, EOS maitinimo grandinėje įjungiamo perdangos įtampa, o po patikrinimo – išjungiama.

Ištisai patikrinus EOS pagal vagonų tikrintojo signalą, pripildžius stabdžių vamzdyną suspaustu oru, patikrinti automatinių stabdžių veikimą.

Tikrinant, ar automatiniai stabdžiai jautrūs stabdant, būtina vienu veiksmu sumažinti slėgį išlyginamajame rezervuare (0,5-0,6) kg/cm². Sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare nurodytu dydžiu, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į perdangos su maitinimu padėtį. Tiek sumažėjus slėgiui, visi traukinio automatiniai stabdžiai turi suveikti ir savaime neatsileisti, kol jie nebus atleisti mašinisto čiaupu.

Vagonų tikrintojai ne anksčiau kaip po dviejų minučių po stabdymo privalo patikrinti kiekvieno vagono stabdžių būklę ir veikimą pagal stabdžių cilindų kotų išlindimą bei trinkelį spaudimą į ratų riedėjimo (stabdymo diskų) paviršių. Prieš ilgas 0,018 statumo ir didesnes nuokaines ištisinį stabdžių tikrinimą atlikti lokomotyvu ar stacionaria įranga su automatinio parametrų registravimu, išlaikant stabdžius užstabdytoje padėtyje 10 min., po to vagonų tikrintojai pradeda tikrinti stabdžius.

Baigus tikrinti stabdžių veikimą stabdant, automatinius stabdžius atleisti, stabdžių mašinisto rankenėlę pasukant į kelioninę padėtį.

Tikrintojai kiekvieno vagono stabdžių atleidimą turi patikrinti pagal stabdžių cilindų koto įlindimą ir trinkelį atsitraukimą nuo ratų (stabdymo diskų).

Visi vagonų stabdžių įrenginių sutrikimai turi būti pašalinti, o šių vagonų stabdžių veikimas pakartotinai patikrintas.

11.2.4. Ištisinis prekių ir prekių keleivinių traukinių automatinių stabdžių tikrinimas.

Ištisinį prekių ir prekių keleivinių traukinių stabdžių tikrinimą atlikti stotyse, kuriose įrengti stacionarūs įrenginiai su automatinio parametrų registravimu. Stotyse, kur tokių įrenginių nėra – ištisinį stabdžių tikrinimą atlikti lokomotyvu.

Prieš pradėdant ištisai tikrinti automatinius stabdžius, reikia patikrinti traukinio stabdžių vamzdyno vientisumą ir įsitikinti, ar juo laisvai eina oras. Tam tikslui paskutinių vagonų grupės vagonų tikrintojas per kelyno arba radijo ryšį privalo informuoti lokomotyvo mašinistą apie patikrinimo pradžią, o po to, laikydamasis darbų saugos reikalavimų, atidaryti galinio vagono galinį čiaupą ir po (8-10) s jį uždaryti.

Suveikus lokomotyvo automatiniais stabdžiams (tai rodo užsidegusi signalizatoriaus Nr. 418 lemputė „SL“), mašinistas privalo patraukti greičio matavimo juostą ir stabdymo pakopa slėgį išlyginamajame rezervuare sumažinti (0,5-0,6) kg/cm². Kuomet oras iš stabdžių vamzdyno per mašinisto čiaupą bus baigtas leisti, atleisti stabdžius ir pripildyti traukinio stabdžių vamzdyną, o apie patikrinimo rezultatus pranešti priekinės vagonų grupės tikrintojui.

Stabdžių cilindro koto grįžimo laikas paskutiniuose dviejuose vagonuose po traukinio stabdžių vamzdyno prapūtimo atliekant vientisumo tikrinimą, pateiktas šių Taisyklių 6 priede.

Pripildęs traukinio stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio, mašinistas ir vagonų tikrintojas privalo patikrinti stabdžių vamzdyno sandarumą: kai pagrindiniuose lokomotyvo oro rezervuaruose pasiekiamas ribinis slėgis, ir reguliatorius atjungia kompresorius (garvežiuose uždaromas siurblio garo išleidimo čiaupas) ir slėgiui sumažėjus (0,4-0,5) kg/cm², kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje, išmatuojamas laikas, per kurį slėgis sumažėjo dar 0,5 kg/cm².

Tikrinant traukinių, kurių lokomotyvai yra priekyje, stabdžių vamzdyno sandarumą, trumpiausias leidžiamas slėgio mažėjimo laikas, atsižvelgiant į lokomotyvo seriją, sąstato ilgį ir pagrindinių rezervuarų talpą, nurodytas 6 lentelėje.

6 lentelė. Slėgio sumažėjimo 0,5 kg/cm² dydžiu pagrindiniuose rezervuaruose laikas tikrinant traukinio stabdžių vamzdyno sandarumą

Bendra lokomotyvo pagrindinių rezervuarų talpa (litrais)	Laikas, kai sąstato ilgis pagal ašių skaičių yra (sekundėmis)									
	Iki 100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-350	351-400	401-450	451-480	481-530
1000	58	40	29	25	23	20	17	15	13	11
1200	69	46	34	29	25	22	20	18	15	13
1500	80	58	46	34	31	26	23	21	17	15
1800	98	69	52	46	38	33	29	26	22	20
2000	104	75	58	52	40	36	32	29	24	22

2500	129	93	71	64	51	45	40	36	30	28
3000	207	138	102	87	75	66	60	51	45	33
PASTABOS: 1. Dirbant dauginės traukos būdu, kai pagrindiniai lokomotyvų rezervuarai sujungti į bendrą talpą, nurodytą laiką padidinti proporcingai tiek, kiek pasikeitė pagrindinių rezervuarų talpa. 2. Tikrinant prekinio traukinio stabdžių vamzdyno sandarumą, esant (5,3-5,6) kg/cm ² pripildymo slėgiui, laiko normas sumažinti 10%. 3. Jeigu bendra lokomotyvo pagrindinių rezervuarų talpa nesutampa su nurodyta lentelėje, skaičiavimams taikyti artimiausią nurodytą dydį. 4. Ant kiekvieno lokomotyvo kėbulo ar važiuoklės turi būti užrašas, nurodantis bendrą pagrindinių oro rezervuarų tūrį.										

Visuose prekiniuose traukiniuose vagonų tikrintojas privalo pamatuoti stabdžių vamzdyno slėgį uždėjęs ant galinio vagono žarnos galvutės manometrą ir įsitikinti, kad pripildymo slėgis yra ne mažesnis kaip nustatyta šių Taisyklių 11.2.7 p. Slėgį matuoti tik pilnai užpildžius stabdžių vamzdyną suslėgtu oru po stabdžių vamzdyno vientisumo patikrinimo.

Atlikus anksčiau nurodytus veiksmus, kai stabdžių vamzdynas visiškai pripildytas, pagal vagonų tikrintojo signalą patikrinti automatinį stabdžių veikimą. Tam būtina mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti iš kelioninės į V padėtį ir išlyginamajame rezervuare slėgį sumažinti (0,6-0,7) kg/cm², po to pasukti į IV (perdangos su maitinimu) padėtį.

Patraukus greičio matavimo juostą (tuo atveju, jei lokomotyve nesumontuota KLUB-U saugos sistema) ir po stabdymo praėjus tam tikram laikui (2 min, kai visi prekiniam traukinyje oro skirstytuvai įjungti lygumos režimu ir 10 min, kai visi oro skirstytuvai įjungti kalnų režimu) vagonų tikrintojai privalo patikrinti kiekvieno traukinio vagono stabdžių būklę ir veikimą bei pagal stabdžių cilindro koto išlindimą ir trinkelio spaudimą į ratų riedėjimo paviršių įsitikinti, ar jie normaliai veikia stabdant.

Traukiniuose, kuriuose yra iki 350 ašių, patikrinus stabdymo patikimumą pagal vagonų tikrintojo signalą automatinis stabdžius atleisti mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į kelioninę padėtį. Ilgesnių prekinio traukinių (daugiau kaip 350 ašių) automatinis stabdžius atleisti mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį ir laikant ją šioje padėtyje tol, kol išlyginamajame rezervuare slėgis pakils (0,5-0,6) kg/cm² daugiau nei buvo prieš stabdymą pripildžius stabdžių vamzdyną, paskui rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

Vagonų tikrintojai turi patikrinti, ar atleisti traukinio kiekvieno vagono stabdžiai, pagal stabdžio cilindro koto išlindimą ir stabdžių trinkelio atsitraukimą nuo ratų. Pastebėtų nesuveikusių, atleidus stabdžius oro skirstytuvų, stabdžių negalima atleisti rankomis, kol nebus išaiškintos

gedimo priežastys. Visi vagonų stabdžių įrangos gedimai turi būti pašalinti, ir šių vagonų stabdžių veikimas patikrintas dar kartą.

11.2.5. Prieš ilgas 0,018 statumo ar statesnes nuokaines automatinį stabdžių ištisinį tikrinimą atlikti lokomotyvu arba stacionariu įrenginiu su automatinį parametrų registravimu, pradedant nuo stabdžių vamzdyno pripildymo slėgio, nurodyto šių Taisyklių 3 lentelėje arba 5.2.6 p., ir laikant prispaustas stabdžių trinkeles 10 min. Prieš tikrinimą viso traukinio stabdžių vamzdyno vientisumą patikrinti pagal šių Taisyklių 11.2.3 ir 11.2.4 punktus, taip pat, uždėjus ant galinio vagono sujungimo žarnos galvutės manometrą, pamatuoti prekinį traukinį paskutinių vagonų stabdžių vamzdyno pripildymo slėgį. Slėgį traukinio galinio vagono stabdžių vamzdyne matuoti tik visiškai pripildžius viso traukinio stabdžių vamzdyną ir po stabdžių vamzdyno vientisumo patikrinimo. Šiuo matavimu galinės vagonų grupės tikrintojas privalo įsitikinti, kad pripildymo slėgis yra ne mažesnis nei nustatyta šių Taisyklių 11.2.8 p. Laikant prispaustus stabdžius 10 min, nė vieno vagono automatinis stabdys neturi savaime atsileisti. Priešingu atveju vagonų stabdžių sutrikimai turi būti pašalinti ir dar kartą patikrinti.

11.2.6. Pabaigus ištisinį traukinio automatinį stabdžių tikrinimą, vagonų tikrintojas privalo pirmojo traukiančiojo lokomotyvo mašinistui įteikti V-45 formos pažymą apie traukinio stabdžių parengtumą ir gerą jų veikimą, o apie atliktą tikrinimą prieš ilgas nuokaines, išlaikant 10 min prispaustus stabdžius, įrašyti pažymoje. Pažymoje pateikiami duomenys apie reikalaujamą ir faktinį apskaičiuotąjį trinkelį spaudimą, rankinių stabdžių skaičių pagal ašis atsižvelgiant į traukinio rūšį, galinio vagono numerį, galinio vagono stabdžių cilindro koto išlindimo dydį, kompozicinių trinkelį kiekį (procentais) traukinyje, pažymos įteikimo laiką ir numerį to vagono, prie kurio susitinka vagonų tikrintojai bandydami stabdžius, duomenys apie traukinio stabdžių vamzdyno sandarumą, duomenys apie maitinimo magistralės sandarumą (elektriniams traukiniams), duomenys apie keleivinio traukinio galinio vagono EOS grandinės įtampą stabdymo režime, prekinio traukinio galinio vagono stabdžių vamzdyno pripildymo slėgį. O traukiniui, kurį sudaro daugiau kaip 100 ašių – paskutinių dviejų vagonų stabdžių atleidimo laiką (žr. 6 priedą).

Mašinistas, gavęs V-45 formos pažymą, turi įsitikinti, kad joje surašyti duomenys apie traukinio stabdžius yra teisingi ir atitinka Taisyklių reikalavimus. Valdant traukinį porine ar daugine trauka visų lokomotyvų mašinistai, prieš išvykstant turi asmeniškai susipažinti su V-45 formos pažymos duomenimis.

11.2.7. Slėgis prekinio traukinio galinio vagono stabdžių vamzdyne neturi skirtis daugiau kaip $0,3 \text{ kg/cm}^2$ nuo pripildymo slėgio kai traukinio ilgis yra iki 300 ašių, ne daugiau kaip $0,5 \text{ kg/cm}^2$, kai traukinio ilgis yra nuo 300 iki 400 ašių, ir ne daugiau kaip $0,7 \text{ kg/cm}^2$, kai traukinio ilgis yra daugiau kaip 400 ašių.

11.3. Dalinis stabdžių tikrinimas

11.3.1. Dalinį automatinių stabdžių tikrinimą, tikrinant traukinių stabdžių vamzdyno būklę pagal dviejų paskutinių vagonų stabdžių veikimą, o savaeigiuose sąstatuose – pagal galinio vagono stabdžių veikimą stabdant ir atleidžiant stabdžius, atlikti:

a) prikabinus traukinio lokomotyvą prie sąstato, jeigu prieš tai stotyje automatiniai stabdžiai buvo ištisai patikrinti iš stacionaraus įrenginio arba lokomotyvo;

b) pasikeitus lokomotyvo brigadoms, kai lokomotyvas nuo traukinio neatkabinamas ir pakeitus savaeigio sąstato valdymo kabinas;

c) jei buvo atjungtos traukinio sąstato žarnos arba žarnos tarp sąstato ir lokomotyvo (išskyrus stumtuvą, prijungtą prie stabdžių vamzdyno), kai žarnos sujungiamos prikabinant riedmenis (šiuo atveju būtina tikrinti stabdžių veikimą kiekviename prikabiname vagone), taip pat jei buvo uždarytas sąstato bent vieno vagono galinis čiaupas;

d) keleiviniuose traukiniuose, kurie stovėjo daugiau kaip 20 minučių, nukritus slėgiui pagrindiniuose rezervuaruose žemiau kaip $5,5 \text{ kg/cm}^2$, perėjus į kitą valdymo kabiną arba tarpstočiuose sustabdžius traukinį ir valdymą perdavus antrojo lokomotyvo mašinistui dėl to, kad toliau negalima valdyti jo iš priekinės kabinos;

e) prekiniuose traukiniuose, jeigu savaime suveikė stovinčio traukinio automatiniai stabdžiai arba atsiradus sandarumo pokyčiui didesniame kaip 20% už nurodytą V-45 formos pažymoje;

f) prekiniuose traukiniuose, kurie stovėjo ilgiau kaip 30 min, jei ten yra vagonų tikrintojai arba darbuotojai, apmokyti atlikti automatinių stabdžių tikrinimą.

Pasikeitus prekinio traukinio lokomotyvo brigadoms, kai lokomotyvas nuo traukinio neatkabinamas, jei traukinys stovėjo ne ilgiau kaip 30 min – dalinis stabdžių tikrinimas neatliekamas.

Prekinių traukinių, ilgiau kaip 30 min. stovėjusių tarpstočiuose ar stotyse, kur nėra vagonų tikrintojų arba apmokytų atlikti automatinių stabdžių tikrinimo operacijas darbuotojų, automatiniai stabdžiai turi būti tikrinami pagal šių Taisyklių 11.4.1 p. reikalavimus.

Dalinį EOS tikrinimą atlikti lokomotyvų keitimo punktuose pagal dviejų paskutiniųjų vagonų stabdžių veikimą, o performuojant sąstatą ir prikabinant vagonus tikrinti, kaip veikia kiekvieno prikabinto vagono stabdžiai. Taip pat prikabinus lokomotyvą prie sąstato, jeigu prieš tai stotyje buvo atliktas ištisinis traukinio EOS tikrinimas stacionariu įrenginiu ar lokomotyvu.

11.3.2. Keleivinių traukinių pirmiausia dalinai tikrinami EOS, po to – automatiniai stabdžiai. EOS tikrinami tokia pačia kaip ištisinio patikrinimo iš lokomotyvo tvarka, nustatyta šių Taisyklių 11.2.3 p. Būtina atsižvelgti į šių Taisyklių 11.3.1 p. apie dviejų paskutinių vagonų stabdžių veikimą.

11.3.3. Atliekant dalinį patikrinimą, pagal atsakingo už stabdžių tikrinimą darbuotojo signalą „Stabdyti“, mašinistas turi duoti vieną trumpą švilpuko signalą ir slėgį išlyginamajame rezervuare sumažinti tiek, kiek nustatyta atliekant ištisinį patikrinimą.

Patikrinus dviejų paskutinių vagonų stabdžių veikimą stabdant, duodamas signalas „Atleisti stabdžius“. Pagal šį signalą mašinistas duoda du trumpus švilpuko signalus ir atleidžia stabdžius, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukdamas į I padėtį. Keleivinių traukinių mašinisto čiaupo rankenėlę I padėtyje laikyti tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare pakils iki $(5,0-5,2) \text{ kg/cm}^2$, o prekinį ir prekinį keleivinių traukinių – kol išlyginamajame rezervuare slėgis bus pasiektas $0,5 \text{ kg/cm}^2$ didesnis nei prieš stabdymą buvęs pripildymo slėgis, paskui rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

Jeigu dalinis traukinių stabdžių patikrinimas atliekamas po ištisinio patikrinimo iš stacionaraus įrenginio arba kito lokomotyvo, vagonų tikrintojai ir mašinistas prieš tikrinant privalo pagal šių Taisyklių 11.2.3 ir 11.2.4 punktus patikrinti traukinio stabdžių vamzdyno vientisumą bei sandarumą. Vagonų tikrintojas turi patikrinti stabdžių vamzdyno pripildymo slėgį galiniame vagone šių Taisyklių 11.2.4 p. nustatyta tvarka. Taip pat, jeigu prekinio traukinio ilgis daugiau kaip 100 ašių, vagonų tikrintojas turi pamatuoti laiką, per kurį atsileidžia dviejų paskutinių vagonų stabdžiai (žr. 6 priedą). Atlikus šį traukinio stabdžių veikimo tikrinimą, mašinistui turi būti įteikta V-45 formos pažyma, kaip ir atliekant ištisinį stabdžių tikrinimą.

11.3.4. Prie atvykusio traukinio prikabinus vagoną arba grupę vagonų, atliekamas dalinis stabdžių patikrinimas; būtina patikrinama, kaip veikia kiekvieno prikabinto vagono stabdžiai, ar sandarus traukinio stabdžių vamzdynas, o taip pat tikrinamas traukinio stabdžių vamzdyno vientisumas Taisyklių 11.2.3. ir 11.2.4 punktuose nustatyta tvarka.

Atlikęs dalinį automatinių stabdžių patikrinimą vagonų tikrintojas, o kur tokios pareigybės nėra – stoties budėtojas, vyriausiasis konduktorius, traukinių derintojas arba darbuotojai, kuriems patikėta tikrinti stabdžius, apie automatinių stabdžių tikrinimą įrašo į mašinisto turimą V-45 formos pažymą (nurodomas ir sąstato pakitimas bei galinio vagono numeris). Jeigu prikabinus (atkabinus) prie traukinio sąstato vagonus pasikeičia stabdžių vamzdyno sandarumas, naujus sandarumo duomenis į V-45 formos pažymą įrašo mašinistas.

Jeigu keleivinio traukinio dalinį stabdžių tikrinimą atliko traukinio viršininkas ar kitas traukinio darbuotojas, tai jis mašinisto turimoje V-45 formos pažymoje privalo apie tai pažymėti.

11.3.5. Stotyse, kuriose nėra vagonų tikrintojo pareigybės, keleivinių traukinių galinių vagonų stabdžių veikimą tikrina vagonų palydovai, o prekinį traukinių – darbuotojai, apmokyti ir instruktuoti saugiai atlikti automatinių stabdžių tikrinimo operacijas (pareigybių sąrašą sudaro ir tvirtina viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas).

11.3.6. Draudžiama išleisti traukinį į tarpstotį, jeigu neatliktas dalinis stabdžių veikimo patikrinimas arba neveikia dviejų paskutinių vagonų stabdžiai.

Tikrinant pastebėjus, kad atleidžiant stabdžius nesuveikė oro skirstytuvai, neleidžiama juos atleisti rankomis, kol neišsiaiškintos gedimo priežastys. Tokiais atvejais būtina patikrinti, ar traukinyje nėra uždarytų galinių čiaupų, ypač tose vietose, kur buvo prikabinami ar atkabinami vagonai. Sugedusius oro skirstytuvus pakeisti, o tarpinėse stotyse – išjungti ir išleisti orą per išleidimo vožtuvą, apie tai įrašyti į V-45 formos pažymą.

11.4. Prekinių traukinių automatinų stabdžių tikrinimas

11.4.1. Perdavus valdymą antrojo lokomotyvo mašinistui arba tarpstotyje pakeitus valdymo kabiną, kai traukinys sustabdomas dėl to, kad negalima toliau jį valdyti iš priekinės lokomotyvo kabinos, nukritus slėgiui pagrindiniame rezervuare žemiau $5,5 \text{ kg/cm}^2$, prekinio traukinio priekyje prikabinus papildomą lokomotyvą, važiuoti vieną arba kelis tarpstočius ir atkabinus šį lokomotyvą, taip pat traukiniui stovėjus ilgiau kaip 30 minučių šių Taisyklių 11.3.1 p. numatytais atvejais, atlikti tokį stabdžių patikrinimą:

Atstatęs pripildymo slėgį stabdžių vamzdyne ir pasukęs mašinisto čiaupo rankenėlę į II padėtį, mašinistas privalo patikrinti stabdžių vamzdyno sandarumą, kuris neturi būti didesnis ar mažesnis už V-45 formos pažymoje nurodytą sandarumą daugiau kaip 20% (pasikeitus pagrindinių rezervuarų talpai, kai valdymas perduodamas antrojo lokomotyvo mašinistui, šią normą proporcingai pakeisti pagal pagrindinių rezervuarų talpos pokytį). Patikrinęs, ar stabdžių vamzdyno sandarumas nepakito daugiau nei norma, mašinistas privalo stabdyti pakopa sumažindamas slėgį išlyginamajame rezervuare ($0,6-0,7 \text{ kg/cm}^2$) ir atleisti stabdžius. Mašinisto padėjėjas turi patikrinti, kaip veikia stabdomi ir atleidžiami priekinės traukinio dalies vagonų stabdžiai. Konkretų priekinės traukinio dalies tikrintinų vagonų skaičių nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas, tačiau visais atvejais turi būti tikrinami ne mažiau kaip 5 vagonai.

Jeigu tikrindamas stabdžių vamzdyno sandarumą mašinistas pastebi pokytį, didesnį kaip 20% nei nurodyta V-45 formos pažymoje, atliekamas dalinis stabdžių patikrinimas. Jeigu stovinčiame lokomotyve, kuriame yra signalizatorius Nr. 418, užsidega „SL“ lemputė, stabdant pakopa patikrinti, ar signalizatorius tvarkingas: tuomet „SL“ lemputė turi užgesti. Jei signalizatorius tvarkingas, atlikti dalinį automatinų stabdžių patikrinimą.

Stotyse, kuriose yra etatiniai vagonų tikrintojai, dalinį stabdžių patikrinimą, pareikalavus mašinistui, atlieka šie tikrintojai, o stotyse, kuriose šios pareigos nenumatytos – stoties budėtojas, konduktorius, traukinių derintojas, darbų vadovas ar kiti stabdžius tikrinti išmokyti darbuotojai viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka.

11.4.2. Jeigu prekinio traukinio gale yra stumtuvas, kurio stabdžių sistema prijungta prie bendro traukinio stabdžių vamzdyno ir radijo ryšys tvarkingas arba esant įrenginiui, kuriuo naudojantis mašinistas gali kontroliuoti galinio vagono stabdžių vamzdyno slėgio kaitą, tai šio

lokomotyvo mašinistas kontroliuoja traukinio stabdžių vamzdyno būklę pagal stabdžių vamzdyno manometro rodmenis bei signalizatoriaus Nr. 418 suveikimą, arba priekinio lokomotyvo mašinistas pagal įrenginio indikatoriaus duomenis ir sprendžia, ar oras laisvai eina stabdžių vamzdynu. Stabdžių vamzdyno sandarumo šiuo atveju netikrina, taip pat nestabdo automatiniais stabdžiais ir jų neatleidžia.

Prieš išvykstant traukiniui, stumtuvo mašinistas privalo radijo ryšiu priekinio lokomotyvo mašinistui pranešti apie slėgį stabdžių vamzdyne.

11.5. Traukinių sąstatų, sudarytų iš neveikiančių lokomotyvų ir savaeigių sąstatų stabdžių tikrinimas

Neveikiančių lokomotyvų ir savaeigių sąstatų junginių ištisinį automatinių stabdžių tikrinimą atlieka vagonų tikrintojai kartu su junginių palydovais. Stotyse, kuriose vagonų tikrintojų nėra, dalinį tikrinimą atlieka junginio palydovas.

Junginio stabdžius tikrinti taip, kaip tikrinami tokios rūšies traukinio automatiniai stabdžiai. Ištisai patikrinus automatinius stabdžius, priekinio traukiančiojo lokomotyvo mašinistui išduodama V-45 formos pažyma.

11.6. Vieno važiuojančio lokomotyvo stabdžių tikrinimas

Vieno važiuojančio lokomotyvo stabdžius tikrina lokomotyvo brigada pradinėje išvykimo stotyje. Ji privalo šių Taisyklių 5.2 punkte nustatyta tvarka patikrinti automatinio stabdžio (neišlaikant 5 minučių sustabdyto) ir pagalbinio stabdžio veikimą, o tarpinėse stotyse – tik pagalbinio stabdžio veikimą.

12. TRAUKINIŲ SU LOKOMOTYVŲ TRAUKA STABDŽIŲ PRIEŽIŪRA IR VALDYMAS

12.1. Bendrosios nuostatos

12.1.1. Važiuodamas su traukiniu arba atskiru lokomotyvu mašinistas ir mašinisto padėjėjas privalo:

a) išvažiuodami su traukiniu iš stoties patikrinti, ar nematyti sąstate kibirkščiavimo arba kokių nors kitų saugiam eismui pavojingų požymių, taip pat ar nesignalizuoja sustoti traukinio brigada, stoties ar kiti geležinkelio darbuotojai;

b) palaikyti kompresorių (garvežių oro siurblių) veikimo režimą pagal šių Taisyklių 5.1.1 p. ir neleisti slėgiui pagrindiniuose rezervuaruose nukristi žemiau nustatytos normos;

c) laikyti stabdžius parengtus, stabdžių tinkle turi būti palaikomas šių Taisyklių 3 lentelėje arba 5.2.6 p. nurodytas pripildymo slėgis;

d) valdant keleivinį traukinį su EOS, reikia įjungti maitinimo šaltinį; įtampa keleivinio traukinio elektros grandinėje turi atitikti šių Taisyklių 5.2.9 p. nurodytą dydį, o pulte turi degti „SL“ lemputė;

e) važiuojant įsitikinti, ar patikimai veikia traukinio stabdžiai.

12.1.2. Pakrauto prekinio traukinio ir pavieniui važiuojančio lokomotyvo su krovinio tipo oro skirstytuvu automatinį stabdžių veikimą važiuojant tikrinti slėgį išlyginamajame rezervuare sumažinus (0,7-0,8) kg/cm², o tuščių prekinio traukinių, prekinio keleivinių ir keleivinių traukinių, tai pat pavieniui važiuojančių lokomotyvų su keleivinio tipo oro skirstytuvais – (0,5-0,6) kg/cm² dydžiu, nustatytu stabdžiams tikrinti. Jeigu keleivinio traukinio sąstate yra daugiau kaip pusė VL-RIC vagonų su TVZ-CNII „M“ vežimėliais ir KE tipo oro skirstytuvais, važiuojant stabdžių veikimą tikrinti sumažinant išlyginamajame rezervuare slėgį (0,7-0,8) kg/cm² dydžiu.

Draudžiama tikrinant stabdžių veikimą, naudoti visų traukinių lokomotyvo pagalbinį ir EDS stabdžius.

Kai yra stabdymo efektas ir pakrauto prekinio, prekinio keleivinio, keleivinio traukinio ir pavienio lokomotyvo greitis sumažėja 10 km/h, o tuščio prekinio traukinio – (4-6) km/h, stabdžius atleisti. Nurodytu dydžiu greitis turi sumažėti viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatytame atstume.

Patikrinus stabdžius važiuojant, juos atleisti tik po to, kai mašinistas nustatė, kad jie normaliai veikia.

Jeigu po pirmos keleivinio traukinio stabdymo pakopos pradinis efektas nebus pasiektas per 10 s, tuščio prekinio iki 400 ašių traukinio ir prekinio keleivinio – per 20 s, kitų prekinio traukinių – per 30 s, tučtuojau staigiai stabdyti ir imtis visų kitų priemonių traukiniui sustabdyti.

12.1.3. Atsižvelgdamas į automatinį stabdžių veikimo tikrinimo rezultatus ir remdamasis traukinių valdymo šiame ruože patirtimi, toliau važiuodamas mašinistas stabdymo pradžios vietą ir slėgio sumažinimo stabdžių vamzdyne dydį pasirenka taip, kad nepravažiuotų pro draudžiamąjį signalą, o pro greičio mažinimo signalą ir įspėjimo vietą pravažiuotų nustatytu greičiu.

12.1.4. Traukinių ir pavienių lokomotyvų stabdžių tikrinimo vietas ir greitį, taip pat atstumus, kuriuose turi sumažėti greitis, kai tikrinamas stabdžių veikimas važiuojant, nustato ir tvirtina viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas. Šie atstumai tarpstočiuose žymimi signaliniais ženklais „Stabdymo pradžia“ bei „Stabdymo pabaiga“ ir nustatomi traukos skaičiavimais, kiekvienos traukinio rūšies bandomaisiais važiavimais, kai tvarkingai veikia jų stabdžiai ir nustatytas mažiausias stabdžių spaudimas 100 t traukinio (sąstato) svorio, kurį tvirtina viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

12.1.5. Traukiniui važiuojant automatinį stabdžių veikimą tikrinti:

a) kai buvo atliktas ištisinis arba dalinis stabdžių patikrinimas, kai pavieniuose vagonuose ar vagonų grupėse buvo įjungti ir išjungti automatiniai stabdžiai, kai nuo EOS pereinama prie automatinį stabdžių (jeigu 20 ar daugiau minučių buvo važiuota su EOS) taip pat šių Taisyklių 11.4.1 p. numatytais atvejais;

b) prieš važiuojant į aklastotes, taip pat prieš stotis, kuriose numatytas traukinio sustojimas pagal tvarkaraštį, kai nuolydis šios stoties link yra 0,008 ir ne trumpesnis kaip 3 km. Atskirais atvejais, atsižvelgiant į vietos sąlygas ir užtikrinant saugų eismą, gali būti pasirinkta ir mažesnio statumo nuokalnė. Tokių stočių sąrašą tvirtina viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas. Prieš nurodytas stotis automatinį stabdžių veikimą tikrinti atsižvelgiant į tai, kad įvažiuojant į stotį automatiniai stabdžiai būtų visiškai atleisti ir stabdžių vamzdynas pripildytas iki nustatyto slėgio. Jeigu važiavimo sąlygos neleidžia atleisti traukinio stabdžių, tai traukiniui važiuojant su prispaustais stabdžiais, mašinistas savo veiksmus turi apskaičiuoti taip, kad labiau stabdant traukinį būtų galima sustabdyti nustatytoje vietoje;

c) pavieniui važiuojančio lokomotyvo po jo stabdžių patikrinimo pradinėje stotyje;

d) po prekinio traukinio lokomotyvo brigadų pasikeitimo, kai prieš traukinio išvykimą dalinis stabdžių tikrinimas nebuvo atliekamas.

Jeigu priekinio lokomotyvo mašinistas numatytoje vietoje nepatikrins, kaip veikia važiuojančio traukinio automatiniai stabdžiai, tai antrojo lokomotyvo mašinistas privalo per radijo ryšį susisiekti su priekinio lokomotyvo mašinistu ir duoti budrinamąjį signalą – pareikalauti patikrinti automatinį stabdžių.

12.1.6. Jeigu būtina automatinį stabdžių veikimą patikrinti nenumatytose vietose dažniausiai tai atlikti leidžiama, atsižvelgus į sąlygas, stočių keliuose arba išvažiavus iš stoties pirmajame

tarpstotyje, kur yra lyguma arba nuokalnė. Šiais atvejais automatinį stabdžių veikimą leidžiama vertinti pagal laiką, per kurį sumažėja greitis:

a) tuščio prekinio traukinio – (4-6) km/h;

b) kitų prekinio traukinių ir pavienių lokomotyvų – 10 km/h.

Šis laikas nurodytas 7 lentelėje.

Pagal greičio mažėjimo laiką nustatius, kad automatiniai stabdžiai veikia blogai, staigiuoju stabdymu ir visomis kitomis priemonėmis traukinį stabdyti.

7 lentelė. Laiko (sekundėmis), per kurį sumažėja traukinio greitis bandant stabdžius, normatyvai

Kelio profilis	Kai traukinio ašių akaičius	
	iki 200	nuo 201 iki 400
Lygumoje ir nuokalnėje iki 0,002 statumo	ne daugiau kaip 22	ne daugiau kaip 32
Statesnėje kaip 0,002 iki 0,004 nuokalnėje	ne daugiau kaip 25	ne daugiau kaip 40

sekundės

12.1.7. Pirmiausia patikrinti, kaip veikia keleivinių traukinių automatinis stabdys, o po to – EOS. Tikrinant EOS veikimą kelyje, stabdoma tol, kol slėgis lokomotyvo stabdžių cilindruose sieks (1,0-1,5) kg/cm² ir traukinio greitis sumažintas 10 km/h.

12.1.8. EOS veikimą būtina tikrinti atlikus ištisinį stabdžių patikrinimą, pakeitus lokomotyvus, lokomotyvų brigadas arba perėjus į kitą lokomotyvo valdymo kabiną bei prie traukinio prikabinus vagonus.

12.1.9. Sustojus traukiniui stotyje, pagalbinio stabdžio čiaupo rankenėlę pasukti į VI padėtį.

Prieš išvykstant prekiniam traukiniui iš tarpinės stoties ar tarpstočio, prastovėjus 5 min. ir ilgiau, mašinistas privalo patikrinti stabdžių vamzdyno sandarumą esant mašinisto čiaupui kelioninėje padėtyje ir apie tikrinimo rezultatus bei vietą privalo užrašyti V-45 formos pažymos antroje pusėje. Jeigu tikrindamas stabdžių vamzdyno sandarumą mašinistas pastebės jo pokytį 20% didesnį arba mažesnį nei ankstesnė V-45 formos pažymoje nurodyta reikšmė, jis turi atlikti dalinį automatinį stabdžių patikrinimą.

Prieš išvykstant keleiviniam traukiniui iš tarpinės stoties ar tarpstočio, kurio sąstatą sudaro 11 ir daugiau vagonų, atlikti stabdžių vamzdyno vientisumo patikrinimą nustatant 1-2 sekundėms mašinisto čiaupą į I padėtį. Jeigu nustatius mašinisto čiaupo rankenėlę iš I į II padėtį per mašinisto čiaupo atmosferinę kiaurymę įvyks oro išmetimas, draudžiama mašinistui toliau važiuoti be dalinio stabdžių patikrinimo.

12.1.10. Mašinistas ir mašinisto padėjėjas visą kelionę privalo stebėti, kaip veikia traukinio stabdžiai.

Pastebėjus kibirkščiavimą, dūminimą ar kitų stabdžių neatsileidimo požymių, kai stabdžiai atleisti, sustabdyti traukinį paprastuoju stabdymu ir išsiaiškinti stabdžių gedimo priežastis.

Traukinio sąstate aptikus iščiuožų (išdaužų), sąslankų – kruopščiai apžiūrėti ratų riedėjimo paviršius, o esant būtinybei sąstatą truputį patraukti.

Esant būtinybei, atleisti riedmens stabdžius ir išjungti oro skirstytuvą. Jeigu vagonas turi krovininio tipo oro skirstytuvą, papildomai išleisti oro iš darbo kameros, o vagone su keleivinio tipo oro skirstytuvu – įsitikinti kad iš pagalbinio rezervuaro oras visiškai išleistas (vagone turinčiame Vakarų Europos tipo stabdžius, papildomai išleisti orą iš darbo kameros). Apie stabdžių išjungimą keleivinio traukinio vagone mašinistas privalo pranešti traukinio viršininkui ar brigadininkui.

Atjungus stabdžius mašinistas privalo apie tai pažymėti V-45 formos pažymoje, nurodydamas faktinį traukinio stabdžių trinkelį spaudimą. Atsižvelgdamas į faktinį trinkelį spaudimą 100 t traukinio (sąstato) svorio, mašinistas turi nustatyti tolimesnį traukinio važiavimo greitį, atsižvelgdamas į Taisyklių 2 priede išdėstytus reikalavimus.

12.1.11. Kelionės metu traukinyje esančiame riedmens aširatyje pastebėjus žemiau nurodyto gylio iščiuožą (išdaužą) arba tokio pat aukščio sąslanką:

12.1.11.1. keleivinio, prekinio vagono ar savaeigio sąstato prikabinamame vagone (išskyrus lokomotyvą, savaeigių sąstatų variklinį vagoną arba tenderį, kurio ašidėžės su ritininiais guoliais ir specialųjį riedmenį):

- daugiau kaip 1 mm, bet ne gilesnę kaip 2 mm (imtinai) - leidžiama nuo traukinio neatkabintą vagoną (tenderį) vežti iki artimiausio TVPP, turinčio priemonių aširačiams pakeisti, ne didesniu kaip 100 km/h greičiu – keleiviniu traukiniu ir ne didesniu, kaip 70 km/h greičiu – prekinio traukiniu.;

- daugiau kaip 2 mm iki 6 mm (imtinai) gylio - traukiniui leidžiama važiuoti iki artimiausios stoties ne didesniu kaip 15 km/h greičiu, kur aširatis turi būti pakeistas;

- daugiau kaip 6 mm iki 12 mm (imtinai) - traukiniui leidžiama važiuoti iki artimiausios stoties ne didesniu kaip 10 km/h greičiu, kur aširatis turi būti pakeistas;

- daugiau kaip 12 mm - leidžiama važiuoti ne didesniu kaip 10 km/h greičiu tikrai pakėlus aširatį arba neleidžiant jam suktis panaudojant ratstabdį arba stovėjimo stabdį iki artimiausios stoties, kur aširatis turi būti pakeistas;

12.1.11.2. lokomotyvo, savaeigio sąstato variklinio vagono, specialaus riedmens ar tenderio su ašidėžėmis, kuriose sumontuoti slydimo guoliai:

- daugiau kaip 1 mm, bet ne daugiau kaip 2 mm (imtinai) - traukiniui leidžiama važiuoti ne didesniu kaip 15 km/h greičiu iki artimiausios stoties, kurioje yra depas, kur aširatis turi būti pakeistas;

- daugiau kaip 2 mm iki 4 mm (imtinai) – traukiniui leidžiama važiuoti ne didesniu kaip 10 km/h greičiu iki artimiausios stoties, kurioje yra depas, kur aširatis turi būti pakeistas;

- daugiau kaip 4 mm - leidžiama važiuoti ne didesniu kaip 10 km/h greičiu tikta pakėlus aširatį arba neleidžiant jam suktis. Lokomotyvas nuo traukinio turi būti atkabintas, sugedusio aširačio stabdžių cilindrai ir elektros traukos variklis (grupė variklių) atjungti

Iščiuožos gylį matuoti absoliučiu šablonu. Kai šablono neturima, sustojus kelyje iščiuožos gylį leidžiama nustatyti pagal jos ilgį remiantis 8 lentelėje nurodytais duomenimis:

8 lentelė. Įvairaus skersmens aširačių iščiuožų gylis ir ilgio priklausomybė

Iščiuožos gylis, mm	Aširačių skersmuo				
	1250	1220	1050	950	860
	Iščiuožos ilgis, mm				
1,0	71	70	65	60	59
2,0	100	98	92	85	83
4,0	141	139	129	120	117
6,0	173	170	158	150	143
12,0	244	240	223	210	202

12.1.12. Jeigu nenaudojant stabdžių prekinio traukinio greitis nemažėja, bet atsirado požymių, kad galėjo trūkti stabdžių vamzdynas (dažnai įsijungia kompresoriai arba staiga krinta slėgis pagrindiniuose rezervuaruose išjungus kompresorius, kai neveikia smėldėžės ir švilpukai, suveikia stabdžių vamzdyno trūkimo signalizatorius su 418 davikliu), išjungti trauką, (3-5) s mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į perdangos be maitinimo padėtį ir stebėti slėgį stabdžių vamzdyne.

Jeigu po to slėgis vamzdyne greitai ir be pertrūkio mažės arba ne dėl kelio profilio staiga sumažės traukinio greitis, atlikti paprastąjį stabdymą, paskui mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį ir sustabdyti traukinį nenaudojant lokomotyvo pagalbinio stabdžio, išaiškinti ir pašalinti priežastį.

Tuo atveju, kai stabdžių vamzdyne slėgis staiga ir be paliovos nemažėja važiuojant lygiu keliu arba nuokalne, atlikti paprastąjį stabdymą, sumažinant stabdžių vamzdyne slėgį pirmos pakopos dydžiu, po to nustatyta tvarka atleisti stabdžius ir įjungti trauką tik įsitikinus, kad stabdžiai visiškai atsileido. Pakartotinio traukinio užsistabdymo atveju, kai savaime suveikia traukinio automatiniai stabdžiai, stabdyti ir atleisti automatinius stabdžius nustatyta tvarka, važiuoti iki pirmos stoties, ir pareikalauti atlikti kontrolinį automatinių stabdžių patikrinimą. Draudžiama

išleisti traukinį iš minėtos stoties, kol nebus išsiaiškintos ir pašalintos savaiminio stabdžių suveikimo priežastys.

12.1.13. Suveikus EOV, autostopui ar KON visuose traukiniuose, o taip pat stabdant keleivinį, pašto ir bagažo, prekinį keleivinį traukinius stabdomuoju čiaupu arba atsijungus stabdžių vamzdynui, staigiai stabdyti kaip nurodyta šių Taisyklių 12.1.21 p.

12.1.14. Pastebėjus traukinio automatinių stabdžių gedimą, staigiai stabdyti ir imtis kitų priemonių traukiniui sustabdyti. Jeigu sustabdyti traukinį nepavyksta, duoti pavojaus signalą ir apie įvykį per lokomotyve įrengtą traukinių radijo ryšį papildomai pranešti priekyje esančios stoties budėtojų arba tvarkdariui, kad jie galėtų pasiruošti netrukdomai stotyje priimti traukinį arba jį praleisti. Vagono konduktorius arba palydovas, išgirdęs bendro pavojaus signalą arba kelyje pastebėjęs signalus sustoti, privalo atidaryti stabdą ir aptarnaujamuose vagonuose įjungti stovėjimo stabdį.

Sustabdžius traukinį išsiaiškinti blogo stabdžių veikimo priežastį. Jeigu vietoje pašalinti gedimą arba padaryti, kad stabdžiai veiktų, neįmanoma, tai toliau važiuoti laikantis TNN ir ET reikalavimų.

12.1.15. Kai elektrovežiuose ir šilumvežiuose imamas EDS stabdymo, o garvežiai stabdomi priešgariu, lokomotyvo stabdį atleisti. Neleidžiama tuo pačiu metu naudoti EDS ir orinių stabdžių elektrovežiuose ir šilumvežiuose, jeigu jų techninėse charakteristikose tai nėra numatyta, taip pat stabdyti priešgariu garvežius.

12.1.16. Jeigu lokomotyvo mašinistas kelyje staigiai sustabdė traukinį, prieš pradėdamas judėti, jis privalo išlaukti šių Taisyklių punktuose 12.2.1.5., 12.2.1.8., 12.3.11. nurodytą laiką, per kurį automatiniai stabdžiai turi visiškai atsileisti ir prisipildyti oro. Greitųjų traukinių, kuriuose įjungtas atleidimo signalizatorius, stabdžių atleidimą po staigiojo stabdymo mašinistas tikrina pagal kabinoje esančią „A“ kontrolinę lemputę. Traukinys, kurio lokomotyve yra atleidimo signalizatorius, gali pajudėti tiksliai po to, kai užges „A“ kontrolinė lemputė.

Jeigu traukinys sustabdytas iš vagono arba dėl stabdžių vamzdyno vientisumo pažeidimo, tai išaiškinus sustojimo priežastis, jas pašalinus ir pasiruošus toliau važiuoti, mašinistas atleidžia bei papildo automatinius stabdžius. Palydovai ir traukinio viršininkas (elektramechanikas) privalo patikrinti, ar atleisti visų keleivinio traukinio vagonų stabdžiai. Netikrinama, ar atleisti prekinį traukinių stabdžiai. Jeigu aiškinantis traukinio sustojimo priežastis pastebėta, kad atidarytas galinio vagono galinis čiaupas, būtina jį uždaryti, sutikrinti vagono numerį pagal traukinio lapo ir V-45 formos pažymos duomenis.

Pajudėjus traukiniui, lokomotyvo brigados darbuotojai per lokomotyvo kabinos langus, o keleivinių vagonų palydovai iš angainių turi stebėti traukinio važiavimą; pastebėję neatleistus

stabdžius, kibirkščiavimą arba kitus sutrikimus, mėginti juos pašalinti, o jei reikia, stabdyti traukinį.

12.1.17. Draudžiama lokomotyvo darbo kabinose traukiniui stovint stotyse, taip pat važiuojant uždaryti maitinimo vamzdyno atskiriamąjį čiaupą arba porinės traukos čiaupą ir stabdžių vamzdyno kombinuotąjį arba atskiriamąjį čiaupą, išskyrus atvejus, kai naudojama dauginė trauka ir stumtuvas prijungtas prie traukinio stabdžių vamzdyno ir kai kituose, išskyrus priekinį, lokomotyvuose porinės traukos čiaupo arba kombinuotojo čiaupo rankenėlė pasukama į porinės traukos padėtį; kai nedarbo kabinose nėra blokavimo įtaiso Nr.367; kai tikrinamas keleivinių traukinių stabdžių vamzdyno sandarumas; kai sustojus traukiniui remontuojamas mašinisto čiaupas; atleidžiant trumpojo keleivinio traukinio stabdžius po staigiojo stabdymo pagal šių Taisyklių 12.2.1.3 p. reikalavimus.

12.1.18. Stabdant automatiniais stabdžiais visais paprastojo stabdymo būdais, slėgį išlyginamajame rezervuare mašinisto čiaupu mažinti nuo nustatyto pripildymo slėgio ne mažesniu kaip pirmos pakopos dydžiu, kurį visiems keleiviniams ir prekiniais traukiniais nustato šių Taisyklių 12.2.1.1 ir 12.3.1 p. Kitomis stabdymo pakopomis slėgį išlyginamajame rezervuare pagal būtinybę mažinti nuo 0,3 kg/cm² iki 0,8 kg/cm². Kai važiuojantį traukinį norima sustabdyti, pradėti stabdyti pirmąją pakopą, o sumažėjus pradiniam greičiui (25-50)%, jeigu reikia, stabdyti smarkiau.

Tolygiausiai traukinys stabdomas tada, kai paprastojo stabdymo pradžioje slėgis stabdžių vamzdyne sumažinamas pirmosios pakopos dydžiu.

12.1.19. Stabdant 40 km/h ar mažesniu greičiu važiuojančius traukinius, kurių sąstatą sudaro 50% ar daugiau vagonų su kompozicinėmis trinkelėmis arba diskiniiais stabdžiais, pradėti stabdyti reikia šiek tiek anksčiau, nei stabdant su ketinėmis trinkelėmis.

12.1.20. Atliekant sustiprintą paprastąjį stabdymą, slėgį išlyginamajame rezervuare vienu veiksmu sumažinti (1,5-1,7) kg/cm². Šiuo būdu stabdyti išimtiniais atvejais, kai būtina traukinį sustabdyti arba sumažinti jo greitį trumpesniame kelio ruože nei stabdant pakopomis.

12.1.21. Visų traukinių staigiojo stabdymo, bet kokio profilio kelyje imtis tik tuomet, kai traukinį reikia tučtuojau sustabdyti. Tai atliekama mašinisto čiaupu, o prireikus ir kombinuotuoju čiaupu iš traukiančiojo (pirmojo) arba kitų lokomotyvų (kai trauka dauginė). Pasukus mašinisto čiaupo arba kombinuotojo čiaupo rankenėlę į staigiojo stabdymo padėtį, įjungti smėldėžę ir lokomotyvo pagalbinį stabdį, išjungti trauką, mašinisto čiaupo arba kombinuotojo čiaupo rankenėlę palikti staigiojo stabdymo padėtyje, o pagalbinio stabdžio rankenėlę – kraštinėje stabdymo padėtyje iki traukinio sustojimo.

12.1.22. Nenorint, kad naudojant pagalbinio stabdžio čiaupą lokomotyvo greitis sumažėtų staiga ir traukinyje atsirastų didelių išilginių dinaminių reakcijų, kai važiuojama 50 km/h ar mažesniu greičiu, šiuo čiaupu reikia stabdyti pakopomis, išskyrus staigiojo stabdymo atvejį.

Naudojantis keleivinių ir krovinių lokomotyvų (išskyrus manevrinius) pagalbinio stabdžiu, vengti dažnų efektyvių stabdymų, vienu veiksmu slėgį stabdžių cilindruose pakeliant daugiau kaip $1,5 \text{ kg/cm}^2$. Didinti slėgį stabdžių cilindruose pagalbinio stabdžiu, kai slėgis jau yra iki $1,5 \text{ kg/cm}^2$ lokomotyvuose su antbriauninėmis stabdžių trinkelėmis, galima tik išlaikius (30-40) s. šioje stabdymo pakopoje.

Draudžiama naudoti pagalbinį stabdį lokomotyvo buksavimui išvengti.

12.1.23. Panaudojus lokomotyvo pagalbinį stabdį, jį atleisti, kai bus atleisti sąstato automatiniai stabdžiai.

12.1.24. Prieš stabdant su slėgio mažinimu išlyginamajame rezervuare daugiau kaip 1 kg/cm^2 , kai stabdžiai automatiniai arba elektriniu oriniu stabdžiu, kai lokomotyvo cilindruose slėgis didesnis kaip $2,5 \text{ kg/cm}^2$, iš anksto įjungti smėldėžę.

12.1.25. Stabdant iki sustojimo ir naudojant smėlį, jo tiekimą nutraukti sumažėjus greičiui iki 10 km/h. Jeigu pavieniui važiuojantis lokomotyvas sustabdytas panaudojus smėlį ruože, kuriame įrengta automatinė blokuotė, arba stotyje su elektrine centralizacija, būtina užvažiuoti ant švarių bėgių.

12.1.26. Artėjant prie stoties, draudžiamųjų signalų ir greičio mažinimo signalų, būtina iš anksto įjungti automatinius stabdžius ir tiek sumažinti traukinio greitį, kad nebūtų pravažiuota nustatyta sustojimo vieta stotyje, draudžiamasis signalas arba riboženklis, o pro greičio mažinimo signalą ir įspėjimo vietą pravažiuoti šiai vietai nustatytu greičiu. Likus ne mažiau kaip (400-500) m iki draudžiamąjo signalo, greitis neturi viršyti 20 km/h.

Privažiuojant prie draudžiamąjo signalo arba riboženklis stabdžius iki galo atleisti tik tai sustojus traukiniui.

12.1.27. Jeigu atleidus automatinius stabdžius reikia pakartotinai stabdyti, tai (prekinių ir keleivinių) traukinių stabdžius reikia atleisti iš anksto, kai greitis toks, kad būtų galima spėti pripildyti stabdžius pakartotiniam stabdymui.

12.1.28. Kad traukinys netrūktų arba jame neatsirastų didelių išilginių dinaminių reakcijų, pajudant iš vietos po sustojimo, kai buvo panaudoti automatiniai stabdžiai, lokomotyvui leidžiama pradėti važiuoti tik atleidus visus traukinio automatinius stabdžius.

12.1.29. Prie sąstato prikabinus du ar daugiau veikiančių lokomotyvų, traukinio stabdžius valdo pirmojo lokomotyvo mašinistas.

12.1.30. Neveikiančių lokomotyvų ir savaeigių sąstatų junginio automatinius stabdžius valdyti šių Taisyklių tos rūšies traukiniui su lokomotyvo trauka nustatyta tvarka.

12.1.31. Traukiniai su lokomotyvais, turinčiais EDS, turi būti eksploatuojami būtinai naudojant šį stabdį. Stabdymo režimai ir EDS naudojimo vietos nurodomos vietinėse instrukcijose ir traukinio valdymo režimo žemėlapiuose, kurie sudaromi remiantis skaičiavimais, bandomųjų važiavimų rezultatais ir tos serijos lokomotyvų eksploatavimo instrukcijų reikalavimais. Be to, stabdymo jėga neturi pasiekti pavojingo riedmenų stovumui vėžėje, bėgių vėžės ir riedmenų patvarumui dydžio.

12.1.32. Norint prie draudžiamųjų signalų ir traukinio sustojimo signalų privažiuoti nustatytu viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo greičiu (ne didesniu kaip 20 km/h), būtina stabdyti automatiniais stabdžiais, o keleiviniu traukiniu – EOS pagal šių Taisyklių 12.1.26, 12.2.1 ir 12.2.2 p.

12.1.33. Jeigu keleivinio prekinio traukinio sąstate nėra prekinų vagonų, tokio traukinio stabdžiai valdomi ir tikrinami kaip keleiviniame traukinyje.

12.1.34. Sustojus traukiniui stotyje lokomotyvą sustabdyti pagalbiniu stabdžiu.

12.2. Keleivinių traukinių stabdžių valdymas

12.2.1. Stabdžių valdymas mašinisto čiaupais Nr. 328, 394, 395.

12.2.1.1. Norint paprastai stabdyti važiuojant, būtina mašinisto čiaupo rankenėlę iš kelioninės padėties pasukti į V padėtį ir pirmąją pakopą sumažinti slėgį išlyginamajame rezervuare nuo nustatyto pripildymo slėgio (0,3-0,5) kg/cm² neatsižvelgiant į sąstato ilgį.

Pasiekus reikiamą slėgį išlyginamajame rezervuare, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į IV padėtį (perdangos su stabdžių vamzdyno maitinimu). Jeigu reikia, kita stabdymo pakopa galima stabdyti tiksliai po to, kai per mašinisto čiaupą iš stabdžių vamzdyno bus išleistas oras.

Privažiuojant prie draudžiamųjų signalų ir sustojimo vietų stotyse, baigus leisti orą iš stabdžių vamzdyno, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį (išskyrus traukinius, kurių sąstatuose yra vagonų su Vakarų Europos tipo pakopinio atleidimo automatiniais stabdžiais).

Jeigu traukinys stabdytas 0,3 kg/cm² pakopa, tai, prieš atleidžiant stabdžius, slėgį stabdžių vamzdyne sumažinti 0,5 kg/cm².

12.2.1.2. Privažiuojant prie leidžiamųjų signalų ir pakartotinai arba neapskaičiuotai stabdant, kai traukinys gali sustoti arčiau numatytos arba reikalaujamos vietos, automatinis stabdžius atleisti po kiekvieno stabdymo, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį, kol slėgis išlyginamajame rezervuare pakils iki (5,0-5,2) kg/cm²; po to čiaupo rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį, o prieš kitą stabdymą – į III padėtį.

Jeigu per automatinių stabdžių atleidimo laiką atsarginiai rezervuarai nespėja prisipildyti iki nustatyto slėgio, norint pakartotinai stabdyti, sumažinti slėgį stabdžių vamzdyne ne mažiau kaip 0,6 kg/cm².

Būtiniais atvejais, neapskaičiuotai stabdant, kai reikia traukinį sustabdyti, leidžiama atleisti automatinius stabdžius mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į kelioninę padėtį ir, kai traukinio greitis padidės kiek reikia arba stabilizuosis, čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį (perdangos be stabdžių vamzdyno maitinimo), pasiruošti pakartotiniam stabdymui, kad traukinys būtų sustabdytas reikiamoje vietoje.

12.2.1.3. Po paprastųjų stabdymų atleidžiant stabdžius, mašinisto čiaupo rankenėlę I padėtyje laikyti tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare pakils iki $(5,0-5,2) \text{ kg/cm}^2$; atleidžiant po staigiojo stabdymo – iki $(3,0-3,5) \text{ kg/cm}^2$, o trumpųjų traukinių – iki $(1,5-2,0) \text{ kg/cm}^2$, po to rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

Po paprastojo stabdymo traukinio stabdžius atleisti tik po to, kai per mašinisto čiaupą iš stabdžių vamzdyno bus išleistas visas oras.

Po traukinių, turinčių septynis ar mažiau vagonų, paprastojo stabdymo automatinius stabdžius atleisti, (1-2) s mašinisto čiaupo rankenėlę laikant I padėtyje, po to ją pasukti į kelioninę padėtį; po staigiojo stabdymo laikinai uždaryti kombinuotąjį čiaupą, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į I padėtį ir pripildžius išlyginamąjį rezervuarą iki $5,0 \text{ kg/cm}^2$ slėgio, pasukti į kelioninę padėtį, atidaryti kombinuotąjį čiaupą ir pripildyti traukinio stabdžių vamzdyną.

12.2.1.4. Po paprastojo stabdymo traukinio automatinius stabdžius atleisti prieš sustojant, esant $(4-6) \text{ km/h}$ važiavimo greičiui; jeigu traukinyje yra daugiau kompozicinių trinkelų ir diskinių stabdžių, stabdžius atleisti traukiniui sustojus.

12.2.1.5. Nuo mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo į atleidimo padėtį iki traukinio pajudėjimo turi praeiti:

a) kai traukinį sudaro iki 20 vagonų:

- 1) po stabdymo pakopos – ne mažiau kaip 15 s;
- 2) po sustiprinto paprastojo stabdymo – ne mažiau kaip 30 s;
- 3) po staigiojo stabdymo – ne mažiau kaip 1,5 min.

b) kai traukinys ilgesnis kaip 20 vagonų:

- 1) po stabdymo pakopos – ne mažiau kaip 40 s;
- 2) po sustiprinto paprastojo stabdymo – ne mažiau kaip 1 min;
- 3) po staigiojo stabdymo – ne mažiau kaip 3 min.

12.2.1.6. Stabdant nuokalnėje ir slėgį stabdžių vamzdyne sumažinus žemiau kaip iki $3,5 \text{ kg/cm}^2$, traukinį sustabdyti, įjungti pagalbinį lokomotyvo stabdį, po to atleisti automatinius stabdžius ir pripildyti stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio.

Jeigu važiuojantis traukinys paskutinį kartą stabdytas baigiantis nuokalnei, kai slėgis stabdžių vamzdyne buvo sumažintas mažiau kaip iki $3,5 \text{ kg/cm}^2$, bet ne mažiau, kaip $3,2 \text{ kg/cm}^2$ ir toliau pagal kelio profilio sąlygas traukinio greitis mažės tiek, kad reikės atleisti stabdžius, o per laiką iki

kito stabdymo galima suspėti papildyti stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio, tai nebūtina stabdyti traukinį automatiniais stabdžiams papildyti.

12.2.1.7. Vengti dažnai stabdyti nepapildant traukinio stabdžių vamzdyno, kadangi esant nevysiškai pripildytam stabdžių vamzdynui pakartotiniai stabdymai susilpnina automatinis stabdžius ir mažina stabdymo efektą. Negalima prieš pakartotinį stabdymą atleisti stabdžių kai greitis didelis, jeigu iki stabdymo traukinio greitis padidės daugiau nei nustatyta, o stabdžių vamzdynas iki šio momento nespės prisipildyti.

12.2.1.8. Kai keleivinio traukinio sąstate yra vagonų su įjungtais Vakarų Europos „KE“, „Erlikon“, „DAKO“ tipo oro skirstytuvais, traukinys turi važiuoti su įjungtais automatiniais stabdžiais (elektrinis valdymas išjungiamas). Prieš išvykstant traukiniui, kai prie sąstato buvo prikabinas lokomotyvas, turintis mašinisto čiaupą su stabilizatoriumi, reikia padidinti slėgį stabdžių vamzdyne čiaupo rankenėlę trumpam – (1-2) s nustatant į I padėtį. Kelionėje stebėti, kad būtų palaikomas nustatytas pripildymo slėgis, ypač žiūrėti, kad atleidus automatinis stabdžius būtų atnaujinamas pripildymo slėgis.

Kad nesugadintume aširačių ir pakankamai tolygiai stabdytume, pirmąją stabdymo pakopą slėgį stabdžių vamzdyne mažinti (0,3-0,5) kg/cm², po to, jei reikia, stabdyti smarkiau, ne mažesne kaip 0,3 kg/cm² stabdymo pakopa.

12.2.1.9. Po paprastojo stabdymo stabdžius atleisti pasukant mašinisto čiaupo Nr.394, 395 rankenėlę į I padėtį ir laikant tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare pakils iki 5,3 kg/cm², po to rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį. Jei yra mašinisto čiaupas Nr. 328 (be stabilizatoriaus), po paprastojo stabdymo automatinis stabdžius atleisti mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį ir laikant tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare pasieks 5,2 kg/cm². Kai yra mašinisto čiaupas Nr. 328 stabdžiams greičiau atleisti ir iki stabdymo buvusiam slėgiui atstatyti, kol stabdžių vamzdynas dar nevysiškai pripildytas, dviem-trim stumtelėjimais čiaupo rankenėlę (1-2) s pasukti iš kelioninės į I padėtį. Jei būtina, leidžiama taip elgtis ir tada, kai yra čiaupai Nr.394, 395.

12.2.1.10. Po staigiojo stabdymo mašinisto čiaupo rankenėlę būtina laikyti I padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare pakils iki 3,0 kg/cm², o trumpojo traukinio – iki (1,5-2,0) kg/cm², po to rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį; pripildžius išlyginamąjį rezervuarą iki normalaus pripildymo slėgio, kai yra mašinisto čiaupai Nr.394, 395, stabdžių vamzdyne reikia padidinti slėgį, čiaupo rankenėlę laikant I padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare pakils iki (5,5-5,7) kg/cm², o kai yra čiaupas Nr. 328, dviem-trim stumtelėjimais rankenėlę (1-2) s pasukti į I padėtį.

12.2.1.11. Paprastojo stabdymo metu perdangai naudoti tiksliai čiaupo rankenėlės IV padėtį (perdanga su stabdžių vamzdyno maitinimu).

Jeigu būtina pakartotinai stabdyti, kai pripildymo slėgis yra padidėjęs, tai po paskutinio pakartotinio stabdymo stabdžius atleisti slėgiu $(0,3-0,5) \text{ kg/cm}^2$ didesniu nei didžiausias pripildymo slėgis, kuriam esant buvo paskutinį kartą pradėta stabdyti. Paprastai stabdant, kai pripildymo slėgis yra padidėjęs, nemažinti slėgio stabdžių vamzdyne daugiau kaip $1,3 \text{ kg/cm}^2$.

Sustabdžius traukinį naudojant automatinius stabdžius, nuo mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo į atleidimo padėtį iki pradedant važiuoti būtina palaukti, su traukiniais:

a) iki 20 vagonų ilgio imtinai:

- 1) po pakopinio stabdymo ir sustiprinto paprastojo stabdymo – ne mažiau kaip 1 minutę;
- 2) po staigiojo – ne mažiau kaip 4 min;

b) daugiau kaip 20 vagonų ilgio:

- 1) po pakopinio stabdymo ir sustiprinto paprastojo stabdymo – ne mažiau kaip 2 min;
- 2) po staigiojo – ne mažiau kaip 6 min.

Jeigu traukinio vagonuose yra stabdžių atleidimo signalizatoriai, tai pradėti traukiniui judėti po sustojimo leidžiama tik tai gavus signalą, kad stabdžiai visiškai atleisti.

Prieš išvykstant traukiniui iš tarpinės stoties arba po priverstinių sustojimų, keleivinių vagonų palydovai pagal angainėje arba vagonų tarnybinėje patalpoje įrengtą manometrą, arba jeigu leidžia galimybės ir pagal stabdžių cilindų kotų įlindimą turi patikrinti, ar vagonų stabdžiai atleisti. Jeigu vagonas užstabdytas, palydovas privalo duoti signalą, draudžiantį traukiniui išvykti, arba stabdį atleisti vagone esančia išleidžiamą vožtuvą rankenėle; įvažiuojant į europinės vėžės užsienio geležinkelius pagal traukinio viršininko paraišką išleidžiamasis vožtuvas plombuojamas vežimėlių keitimo punkte.

12.2.2. EOS valdymas

12.2.2.1. Kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje EOS grandine turi tekėti kintamoji srovė ir degti „A“ raide pažymėta lemputė, o maitinimo šaltinis turi užtikrinti ne mažesnę kaip 50 V įtampos tiekimą srovę.

12.2.2.2. Kai reikia reguliuoti traukinio greitį tarpstočiuose ir sustoti kelionės metu, lokomotyvais su keleivinio tipo stabdžiais ir EOS valdymo sistema, sustojimuose ir važiuojant stabdyti pakopomis – mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į VE padėtį, o po to į III (perdanga be maitinimo) padėtį. Jeigu stabdymo metu slėgis stabdžių vamzdyne sumažės iki $(4,4-4,6) \text{ kg/cm}^2$, mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į IV (perdanga su maitinimu) padėtį. Esant būtinybei sustiprinti stabdymą, kitus stabdymus atlikti nustatant mašinisto čiaupo rankenėlę tik į IV perdangos padėtį. Pirmąją paprastojo stabdymo pakopą pagal traukinio greitį ir nuolydžio statumą būtina stabdyti lokomotyvo stabdžių cilindruose palaikant $(0,7-1,5) \text{ kg/cm}^2$ slėgį. Kitas stabdymo pakopas, jei būtina, iki sustiprinto paprastojo stabdymo atlikti lokomotyvo stabdžių cilindruose pasiekus $(3,8-4,0) \text{ kg/cm}^2$ slėgį.

Kelionėje mašinistas pagal signalines lemputes, o kai maitinimas dubliuotas – pagal ampermetro rodmenis (perdangos padėtyje) privalo kontroliuoti, ar normaliai veikia EOS. Traukiniui važiuojant ampermetro rodmenys neturi sumažėti daugiau kaip 20%. Įjungti orinį stabdžių valdymą reikia: jeigu rodmenų nuokrypis didesnis, jeigu maitinimo šaltinio įtampa stabdant nukrinta žemiau kaip 45 V; jeigu EOS efektyvumas nepakankamas arba stabdoma netolygiai; taip pat jeigu užgeso „SL“ lemputė. Apie tai mašinistas turi pažymėti V-45 formos pažymoje.

12.2.2.3. Jeigu traukinyje yra ne daugiau kaip du vagonai be EOS arba su išjungtu EOS, tai stabdžių cilindruose pasiekus reikiamą slėgį, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį. Kai vagonų be EOS yra daugiau, taip pat traukinio sąstate yra RIC gabarito vagonų su įjungtais automatiniais stabdžiais, traukinys turi važiuoti naudojant orinius stabdžius; apie tai išleidimo stotyje vagonų tikrintojas turi įrašyti V-45 formos pažymoje.

12.2.2.4. Privažiuojant stotis, draudžiamuosius signalus, prie sustojimo platformų ir greičio ribojimo vietų, stabdyti EOS mašinisto čiaupo rankenėlę nustatant į V padėtį; stabdžių cilindruose pasiekus reikiamą slėgį, čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį (perdanga be stabdžių vamzdyno maitinimo).

12.2.2.5. Jeigu važiuojant užges „SL“ lemputė, būtina pereiti prie orinio stabdžių valdymo – išjungti EOS maitinimo šaltinį. Jei signalinė „SL“ lemputė gęsta privažiuojant prie draudžiamojo signalo arba riboženklis stabdant EOS, nedelsiant panaudoti staigųjį stabdymą ir išjungti elektrinio orinio stabdžio maitinimo šaltinį bei apie tai pažymėti V-45 pažymoje; apie tai pranešti traukinio viršininkui ir traukinio radijo ryšiu artimiausioje TVPP pareikalauti atlikti EOS elektros grandinių patikrą.

12.2.2.6. Atsižvelgdamas į važiavimo sąlygas, mašinistas visiškai arba pakopomis atleidžia EOS, be to, stabdžio atleidimo pakopa pagal slėgį lokomotyvo stabdžių cilindruose turi būti ne mažesnė kaip $(0,2-0,3) \text{ kg/cm}^2$. Stabdant traukinį, stabdžius atleisti pakopomis, o sustojus – visiškai.

12.2.2.7. EOS pakopomis atleisti mašinisto čiaupo rankenėlę trumpam pasukant iš perdangos padėties į kelioninę ir atgal į perdangos padėtį, o visiškai atleidžiant stabdžius, mašinisto čiaupo rankenėlę I padėtyje laikyti tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare $0,2 \text{ kg/cm}^2$ viršys pripildymo slėgį.

12.2.2.8. EOS vienu veiksmu visiškai atleidžiami pasukant mašinisto čiaupo rankenėlę į I padėtį. Kai oro slėgis išlyginamajame rezervuare $0,2 \text{ kg/cm}^2$ viršys pripildymo slėgį, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį, o trumpuosiuose traukiniuose – iki pripildymo slėgio, po to nustatant mašinisto čiaupo rankenėlę į kelioninę padėtį.

12.2.2.9. Jeigu stotyje turi keistis lokomotyvo brigada neatkabinant lokomotyvo nuo keleivinio traukinio sąstato, tai perduodantis mašinistas privalo sustabdyti traukinį šioje stotyje pagal šių Taisyklių 12.2 p. reikalavimus ir sustojus baigti sustiprinto paprastojo stabdymo veiksmą, slėgį išlyginamajame rezervuare sumažindamas $(1,5-1,7) \text{ kg/cm}^2$ nuo nustatyto pripildymo slėgio arba stabdant elektriniu oriniu stabdžiu slėgį stabdžių cilindruose pagal lokomotyvo manometro rodmenis padidinti iki $(3,8-4,0) \text{ kg/cm}^2$.

12.2.3. Valdyti stabdžius mašinisto čiaupais su nuotolinio valdymo funkcija galima tik viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo, patvirtintomis šių čiaupų naudojimo instrukcijomis.

12.3 Prekinių traukinių automatinio stabdžių valdymas mašinisto čiaupais Nr. 394, 395

12.3.1. Atliekant paprastąjį stabdymą, mašinisto čiaupo rankenėlę iš kelioninės padėties pasukti į V padėtį ir slėgį išlyginamajame rezervuare nuo nustatyto pripildymo slėgio sumažinti reikiamu dydžiu, po to čiaupo rankenėlę pasukti į IV padėtį.

Pirmąją stabdymo pakopą stabdyti mažinant slėgį išlyginamajame rezervuare: pakrautų traukinių – $(0,6-0,7) \text{ kg/cm}^2$, tuščių – $(0,5-0,6) \text{ kg/cm}^2$, o ilgose ir stačiose nuokalnėse, atsižvelgiant į statumą, – $(0,7-0,9) \text{ kg/cm}^2$.

Antrąją pakopą, jei reikia, stabdyti praėjus ne mažiau kaip 5 s, kai bus nustota per mašinisto čiaupą leisti orą iš stabdžių vamzdyno.

Jeigu mašinisto čiaupas turi VA padėtį, tai palaikius jo rankenėlę V padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare sumažės iki reikiamo dydžio, leidžiama rankenėlę VA padėtyje palaikyti (5-8) s prieš pasukant ją į IV padėtį, kad perdangos padėtyje būtų stabilizuotas slėgis išlyginamajame rezervuare.

Panaudojant paprastąjį sustiprintą stabdymą, slėgį stabdžių vamzdyne vienu veiksmu sumažinti $(1,5-1,7) \text{ kg/cm}^2$ iki visiško traukinio sustojimo.

12.3.2. Kai traukinys pasiekia reikiamą greitį, pakartotinai stabdyti ciklais, t.y. stabdyti ir atleisti.

Jeigu automatiniai stabdžiai atleidžiami pakeliant slėgį stabdžių vamzdyne daugiau nei reikalingas pripildymo slėgis, o oro skirstytuvų darbo kameros šiuo slėgiu lygumos režimu buvo pildomos mažiau kaip 1 min, kitą stabdymo pakopą reikia atlikti mažinant slėgį išlyginamajame rezervuare $0,3 \text{ kg/cm}^2$ daugiau nei buvo prieš tai stabdyta.

12.3.3. Kad traukinio automatiniai stabdžiai važiuojant nuokalne nenusilptų, kai pakartotinai stabdoma, tarp stabdymų daryti ne trumpesnes kaip 1 min pertraukas traukinio stabdžių vamzdynui papildyti.

Siekiant įvykdyti šį reikalavimą nereikia dažnai stabdyti ir atleisti automatinį stabdžių esant dideliame traukinio greičiui. Traukinio nepertraukiamo važiavimo nuokalnės laikas stabdant ištisine stabdymo pakopa, kai oro skirstytuvai įjungti lygumos režimu, paprastai neturi viršyti 4 min; jeigu stabdyti reikia ilgiau, slėgį stabdžių vamzdyne papildomai sumažinti ($0,3-0,5$) kg/cm^2 ir pakankamai sumažėjus greičiui, automatinį stabdžių atleisti. Atsižvelgiant į vietos sąlygas ir bandomųjų kelionių rezultatus, nurodytas laikas gali būti padidintas ir reglamentuotas vietinėse instrukcijose.

12.3.4. Valdant stabdžius ilgomis $0,018$ ir didesnio statumo nuokalnėmis, kur nustatytas stabdžių vamzdžio pripildymo slėgis $5,3-5,6$ kg/cm^2 , pirmąją pakopą stabdyti esant vietinėse instrukcijose ir traukinių valdymo režimų žemėlapiuose nustatytam greičiui, mažinant slėgį išlyginamajame rezervuare ($0,7-0,8$) kg/cm^2 , ilgose nuokalnėse virš $0,030$ statumo – $0,8-0,9$ kg/cm^2 .

Toliau stabdymo jėgą reguliuoti atsižvelgiant į traukinio greitį ir kelio profilį, tačiau pilnai neatleisti stabdžius, jeigu iki stabdžių sistemos pripildymo pabaigos ir pakartotinio stabdymo traukinio greitis viršys nustatytąjį. Panaudojant sustiprintą paprastąjį stabdymą, o taip pat naudojant paprastuosius stabdymus traukinio greičiui reguliuoti, važiuojant nuokalne nesumažinti slėgį stabdžių vamzdyne daugiau kaip $3,8$ kg/cm^2 . Jeigu važiuojant nuokalne dėl kokios nors priežasties slėgis stabdžių vamzdyne sumažės daugiau kaip $3,8$ kg/cm^2 , sustabdyti traukinį, pagalbinio lokomotyvo stabdžio čiaupo rankenėlę nustatyti į paskutinę stabdymo padėtį, stovint užpildyti stabdžių sistemą suslėgtu oru iki traukinys pradės judėti (arba ne mažiau 5 min, jeigu traukinį nuokalnėje išlaiko lokomotyvo pagalbinis stabdis). Jeigu stabdžių vamzdžio slėgis sumažėjo daugiau kaip $3,8$ kg/cm^2 nuokalnės pabaigoje ir atsižvelgiant į kelio profilį tolimesnis traukinio važiavimo greitis mažės tiek, kad reiks atleisti traukinio stabdžius bei iki kito stabdymo pakaks laiko papildyti stabdžių vamzdinę iki pripildymo slėgio – stabdyti traukinį stabdžių vamzdžio papildymui nebūtina.

Pravažiavus traukiniui ilgą nuokalnę ir stotyje nustačius normalų stabdžių vamzdžio pripildymo slėgį, vagonų tikrintojai privalo patikrinti visų stabdžių atsileidimą ir visame sąstate perjungti oro skirstytuvus į lygumos režimą.

12.3.5. Jeigu važiuojant prekiniam traukiniui 80 km/h greičiu lokomotyvo šviesofore įsižiebia geltonos spalvos žiburys, stabdyti mažinant išlyginamajame rezervuare slėgį ($0,8-1,0$) kg/cm^2 krautame ir ($0,5-0,6$) kg/cm^2 tuščiame traukinyje. Esant mažesniame prekinio traukinio greičiui ir ilgesniems blokuojamiesiems ruožams, pradėti stabdyti atsižvelgiant stabdžių efektyvumą bei atstumą iki kelio šviesoforo.

12.3.6. Prekinių traukinių, kurių stabdžių vamzdžio pripildymo slėgis yra nuo $4,8$ kg/cm^2 iki $5,6$ kg/cm^2 , stabdžiams visiškai atleisti po paprastojo stabdymo reikia mašinisto čiaupo rankenėlę

palaikyti I padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare (0,3-0,5) kg/cm² bus didesnis už pripildymo slėgį, traukinyje, kurio ilgis iki 200 ašių ir (0,5-0,7), kurio ilgis daugiau kaip 200 ašių.

12.3.7. Neilgose nuokalnėse, kur stabdoma pakartotinai, o prekinio traukinio oro skirstytuvai turi būti įjungti lygumos režimu, stabdžius atleisti tarp pakartotinių stabdymų mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį, kol slėgis išlyginamajame rezervuare padidės iki pripildymo slėgio. Jeigu tarp pakartotinių stabdymų yra laiko pereiti nuo padidinto prie normalaus pripildymo slėgio stabdžių vamzdyne, tai automatinis stabdžius tarp pakartotinių stabdymų atleisti pagal Taisyklių 12.3.1.6 p., po to rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

12.3.8. Po staigiojo stabdymo prekinio traukinio stabdžius atleisti mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį iki kol slėgis išlyginamajame rezervuare padidės iki (6,0-6,2) kg/cm², po to nustatyti į kelioninę padėtį.

12.3.9. Kai prekiniam traukinyje yra daugiau kaip 100 iki 350 ašių, pradedant atleisti automatinis stabdžius, tuo pačiu metu pagalbinio stabdžio čiaupu stabdyti lokomotyvą (jeigu jis anksčiau nebuvo stabdomas), su slėgiu stabdžių cilindruose (1,0-2,0) kg/cm² ir taip lokomotyvą stabdyti (30-40) s, po to lokomotyvo pagalbinį stabdį atleisti pakopomis.

12.3.10. Mažesniu kaip 20 km/h greičiu važiuojančių daugiau kaip 300 ašių turinčių traukinių sąstatų automatinis stabdžius nepradėti atleisti tol, kol traukinys nesustos. Važiuojant nuokalne, kur greitis ribojamas iki 25 km/h ir mažiau, leidžiama išimties tvarka atleisti stabdžius prieš (15-20) s stabdant pagalbinis lokomotyvo stabdžiu.

12.3.11. Ilgose didelio statumo nuokalnėse visiškai stabdžius atleisti nustatant mašinisto čiaupo rankenėlę į I padėtį ir padidinant išlyginamajame rezervuare slėgį (0,5-0,7) kg/cm² daugiau už nustatytą stabdžių vamzdžio pripildymo slėgį. Jeigu traukinio stabdžiai įjungti kalnų režimu ir visiško stabdžių atleidimo nereikia, tai stabdžius atleisti pakopomis, nustatant mašinisto čiaupo rankenėlę į kelioninę padėtį iki pakils slėgis išlyginamajame rezervuare ne mažiau kaip 0,3 kg/cm² kiekvienos stabdžių atleidimo pakopos metu. Kai slėgis stabdžių vamzdyne bus tik 0,4 kg/cm² mažesnis už prieš tai buvusį pripildymo, stabdžius atleisti visiškai.

12.3.12. Važiuojančio traukinio lokomotyvo trauką įjungti ne anksčiau, kaip minutė po mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo į atleidimo padėtį.

12.3.13. Sustabdžius traukinį automatiniais stabdžiais ir mašinisto čiaupo rankenėlę pasukus į atleidimo padėtį, prieš pradedant važiuoti būtina palaukti:

a) po stabdymo pakopos – ne mažiau kaip 1,5 min kai oro skirstytuvai įjungti lygumos režimu ir ne mažiau kaip 2 min kai oro skirstytuvai įjungti kalnų režimu;

b) po sustiprinto paprastojo stabdymo – ne mažiau kaip 2 min kai oro skirstytuvai įjungti lygumos režimu, ir ne mažiau kaip 3,5 min, kai oro skirstytuvai įjungti kalnų režimu;

c) po traukinių, kurių ašių skaičius iki 100, staigiojo stabdymo – ne mažiau kaip 4 min, esant daugiau kaip 100 ašių – ne mažiau kaip 6 min.

12.4. Nelygia vietove važiuojančio prekinio traukinio stabdžių valdymas

12.4.1. Nuokalnė, pereinanti į įkalnę. Važiudamas nuokalne mašinistas neturi viršyti šiame kelio ruože nustatyto greičio.

Jeigu greitis gali padidėti daugiau nei nustatyta, būtina stabdyti automatiniais stabdžiais ir sumažinus greitį juos atleisti taip, kad į įkalnę traukinys pradėtų važiuoti atleistais stabdžiais ir maksimaliu leistinu greičiu.

Įjungti valdiklį (garvežyje atidaryti reguliatorių) leidžiama tikrai visiškai atleidus automatinis stabdžius.

12.4.2. Įvairaus statumo nuokalnės. Važiuojant traukiniui su išjungtu valdikliu (uždarytu garvežio reguliatoriumi) įvairaus statumo nuokalnėmis, stabdyti pakopomis lokomotyvo pagalbinis stabdžiu nuo mažesnio statumo nuokalnės važiuojant į didesnio statumo nuokalnę.

12.4.3. Nuokalnė, pereinanti į lygumą ir vėl į nuokalnę. Važiuojant traukiniui su išjungtu valdikliu (uždarytu garvežio reguliatoriumi) nuokalne, pereinančia į trumpą lygumą (trumpesnę už traukinio ilgį) ir toliau vėl į nuokalnę, lokomotyvui po lygumos ėmus važiuoti į nuokalnę, įjungti pagalbinį stabdį. Visam traukiniui įvažius į nuokalnę, atsižvelgiant į traukinio greitį, pakopomis atleisti pagalbinį stabdį.

Jeigu lyguma po nuokalnės ilga (ilgesnė už traukinį), tai leidžiantis nuokalne visiškai atleisti automatinis stabdžius (jeigu jie buvo įjungti greičiui sumažinti) ir lyguma važiuoti su atleistais automatiniais stabdžiais, jei būtina, su įjungtu valdikliu (atidarytu garvežio reguliatoriumi).

Įvažiuojant lokomotyvui į kitą nuokalnę, įjungti pagalbinį stabdį, o į nuokalnę įvažius visam traukiniui atleisti jį pakopomis, jeigu pagal profilio sąlygas nereikia stabdyti automatiniais stabdžiais

13. SUNKIŲJŲ IR ILGŲJŲ PREKINIŲ TRAUKINIŲ AUTOMATINIŲ STABDŽIŲ PRIEŽIŪROS YPATUMAI IR JŲ VALDYMAS

13.1. Bendrosios nuostatos

13.1.1. Sunkiųjų ir ilgųjų prekinių traukinių (įprasto ar specialaus formavimo) ir sujungtų prekinių traukinių važiavimas organizuojamas siekiant padidinti geležinkelio linijų pralaidumą, sumažinti traukinių prastovas kelio remonto darbų metu. Traukiniai gali būti formuojami:

a) kai lokomotyvas (lokomotyvai) traukinio priekyje:

- traukinio sąstatas suformuotas iš tuščių vagonų, kurio ilgis nuo 350 iki 520 ašių;

- traukinio sąstato svoris nuo 6,0 iki 9,0 tūkst. t ir ilgis nuo 350 iki 400 ašių (jeigu traukinio sąstato svoris didesnis kaip 8,0 tūkst. t – tik gavus viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimą;

b) kai traukinys traukiamas dviejų lokomotyvų:

- lokomotyvai prikabinami sąstato priekyje ir gale, traukinio sąstato svoris nuo 6,0 iki 12,0 tūkst. t ir turi nuo 400 iki 560 ašių;

- lokomotyvai prikabinami sąstato priekyje ir viduryje arba priekyje bei paskutiniame sąstato trečdalyje, sąstato svoris nuo 8,0 iki 16,0 tūkst. t ir ilgis nuo 540 iki 780 ašių;

c) kai traukiniai sujungti ir traukiami dviejų lokomotyvų, prikabintų sąstato priekyje ir viduryje:

- traukinio sąstato svoris nuo 6,0 iki 12,0 tūkst. t ir ilgis nuo 400 iki 540 ašių su vientisu stabdžių vamzdynų;

- su sąstatu iš tuščių, arba sąstatu sudarytu iš krautų vagonų, kurio svoris nuo 6,0 iki 10,0 tūkst. t ir ilgiu nuo 400 iki 680 ašių su vientisu stabdžių vamzdynų;

- su sąstatu, sudarytu iš tuščių vagonų, kurio ilgis nuo 480 iki 780 ašių su vientisu stabdžių vamzdynų;

- su sąstatu, kurio svoris iki 12,0 tūkst. t ir ilgis iki 520 ašių bei esant autonominiams stabdžių vamzdynams – tik gavus viešosios geležinkelio infrastruktūros valdytojo leidimą.

Jeigu prekinio traukinio stabdžiams valdyti yra naudojami nuotolinio valdymo įrenginiai ir yra užtikrintas nepriekaištingas traukinio radijo ryšio veikimas, viešosios geležinkelio infrastruktūros valdytojo leidimu traukinio ilgis gali būti padidintas.

13.1.2. Nurodytus Taisyklių 13.1.1 p. traukinius leisti tik: atlikus būtinus skaičiavimus ir bandomuosius važiavimus bei atlikus atitinkamus organizacinius, ir techninius darbus; sudarius vietines instrukcijas ir supažindinus su jomis bei išmokus visus darbuotojus; sudarius tokių traukinių valdymo režimo žemėlapius.

Vietinėse instrukcijose turi būti numatyta kiekvienos geležinkelio linijos tokių traukinių parengimo, formavimo, važiavimo ir praleidimo tvarka, saugaus eismo užtikrinimo bei informacijos pateikimas tarp traukinių ir energijos tvarkdaryų, stočių budėtojų, lokomotyvų brigadų, taip pat radijo ryšio naudojimo tvarka ir pokalbių reglamentas.

Traukinio valdymo režimų žemėlapiai sudaromi atsižvelgus į tai, kiek yra sąstato vagonų su mažesne kaip 10 t ašies apkrova, taip pat vagonų su keleivinio tipo vežimėliais, kad lokomotyvo automatinę sankabą gali veikti ne didesnė kaip 50 tf traukos arba EDS jėgos. Traukinių, kurių visų sąstato vagonų ašies apkrova didesnė kaip 10 t (akmens anglių, rūdos, skysčių ir kiti sąstatai), lokomotyvo automatinę sankabą gali veikti ne didesnė kaip 95 tf traukos arba EDS jėgos. Traukos jėga, veikianti lokomotyvo automatinę sankabą tempiant, pradedant judėti iš vietos, neturi viršyti 95 tf, o įsibėgėjant ir važiuojant – 130 tf.

Lokomotyvo automatinę sankabą veikiančią traukos jėgą nustatyti pagal traukos charakteristikas, nurodytas traukos skaičiavimų taisyklėse (TST), atėmus riedėjimo pasipriešinimą

arba nustatyti bandomųjų važiavimų metu. Kiekvienoje geležinkelio linijoje sunkiųjų ir ilgųjų prekiųjų traukinių važiavimo tvarką nustato bei tvirtina vietines instrukcijas viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

Nurodyti 13.1.1 p. traukiniai techniškai prižiūrimi, stabdžiai išdėstomi ir įjungiami, automatiniai stabdžiai prižiūrimi ir valdomi kelyje pagal šias Taisykles, atsižvelgiant į papildomus šioje skiltyje išdėstytus reikalavimus.

13.1.3. Nurodytus 13.1.1 p. traukinius leidžiama vežti vienkeliuose ir dvikeliuose ruožuose, bet kuriuo paros laiku, kai aplinkos oro temperatūra ne žemesnė kaip minus 40°C, o traukinius iš krautų vagonų, esant lokomotyvui (lokomotyvams) tik sąstato priekyje, kai aplinkos oro temperatūra ne žemesnė kaip minus 30°C. Kai aplinkos oro temperatūra žemesnė – tik gavus viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimą.

13.1.4. Sujungti arba atjungti sunkiuosius ir ilguosius prekiuosius traukinius leidžiama nuo 0,004 iki 0,006 statumo nuokalnėse ir įkalnėse (pakilimuose) laikantis vietinių instrukcijų saugaus eismo reikalavimų.

Leidžiama sukabinti traukinius iš pakrautų ir tuščių vagonų, taip pat tuščių vagonų sąstatus, tačiau mažesnio svorio arba tuščių vagonų sąstatus (traukinius) būtina prikabinti tokio traukinio gale. Kai jungiami dviejų pakrautų arba tuščių sąstatų traukiniai su vientisu stabdžių vamzdynu, trumpesnis traukinys prikabinamas gale.

13.1.5. Vagonų stabdžių įrangą leidžiama parengti sąstatuose, stovinčiuose ant skirtingų kelių, tačiau būtina ištisai patikrinti automatinius stabdžius kiekvieno sąstato, kuris bus kabinamas prie formuojamo traukinio.

13.1.6. Nurodytiems 13.1.1 p. traukiniams leidžiama važiuoti geležinkelio linijomis su lemiamosiomis nuokalnėmis (imtinai): kai greitis ribojamas mažiau kaip 25 km/h – iki 0,008 , kitais atvejais – iki 0,012; traukinių iš tuščių vagonų su daugiau kaip 350 ašių – iki 0,018. Tokiems traukiniams važiuoti geležinkelio linijomis, kuriuose lemiamosios nuokalnės statesnės už anksčiau nurodytas, galima viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui leidus, remiantis teigiamais bandomųjų važiavimų konkrečioje geležinkelio linijoje rezultatais.

13.1.7. Traukinių, kuriuose lokomotyvai yra sąstate arba sąstato gale, stabdžius valdo lokomotyvų mašinistai pagal priekinio lokomotyvo mašinisto radijo ryšiu perduodamas komandas. Radijo ryšio naudojimo tvarką nustato vietinė instrukcija, kurią tvirtina viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

13.1.8. Traukinio priekyje arba sąstate dviejų greta sukabintų lokomotyvų, kuriuose įrengta daugiavienetinė sistema, maitinimo vamzdynai turi būti sujungti.

13.1.9. Lokomotyvuose, kurie traukia sunkiuosius ir ilguosius prekinis traukinis turi būti įrengti mašinisto čiaupai, turintys VA padėtį, ir stabdžių vamzdyno trūkimo signalizatoriai su 418-uoju davikliu.

13.1.10. Paprastąjį stabdymą, sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare daugiau kaip $0,6 \text{ kg/cm}^2$, iki sustiprinto paprastojo stabdymo atlikti vienu veiksmu iš priekinio lokomotyvo pasukant mašinisto čiaupo rankenėlę į V padėtį, išlaikant šioje padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare sumažės $(0,5-0,6) \text{ kg/cm}^2$, ir po to pasukti ją į VA padėtį. Slėgį sumažinus tiek, kiek reikia, rankenėlę pasukti į IV padėtį. Pakartotinai stabdyti galima nustojus per mašinisto čiaupą eiti orui iš stabdžių vamzdyno, pasukant čiaupo rankenėlę į V padėtį.

Traukinio sustiprintą paprastąjį stabdymą atlikti anksčiau nurodyta tvarka atvejais, numatytais šių Taisyklių 12.1.20 p., mašinisto čiaupu sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare – $(1,5-1,8) \text{ kg/cm}^2$.

13.1.11. Leidžiama naudoti lokomotyvų, kurie yra traukinio priekyje arba sąstata, taip pat abiejų lokomotyvų EDS. Vietovėse, kuriose naudojamas EDS, ir ribinės srovės turi būti nurodytos vietinėse instrukcijose ir traukinio valdymo režimų žemėlapiuose, taip pat būtina vykdyti šių Taisyklių 12.1.31 p. reikalavimus.

13.1.12. Traukos bei stabdymo pozicijas didinti ir mažinti (išskyrus staigųjį stabdymą) taip, kad traukos arba stabdymo jėgos nuo nulio iki didžiausios reikšmės padidėtų, ir nuo didžiausios reikšmės iki nulio sumažėtų ne greičiau kaip per 25 s.

Kad nenutruktų automatinės sankabos atleidus automatinius stabdžius, ruožuose, kurių kelio išilginis profilis nelygus, leidžiama įjungti iki 25% vagonų oro skirstytuvų kalnų režimu įprastiniu būdu suformuoto sunkesnio kaip 6,0 tūkst. t ar daugiau kaip 350 ašių turinčio traukinio priekyje, taip pat nuo 6,0 tūkst. t iki 12 tūkst. t svorio sujungto traukinio pirmojo sąstato priekyje arba daugiau kaip 8,0 tūkst. t sveriančio specialaus formavimo traukinio priekyje. Oro skirstytuvų režimo perjungimo tvarką nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

13.1.13. Sunkiųjų ir ilgųjų traukinių maksimalus leidžiamas greitis, atsižvelgus į turimas automatines stabdymo priemones, nustatomas pagal stabdžių normatyvus (2 priedas).

13.1.14. Sujungdami traukinis, mašinistai turi laikytis tokios tvarkos:

- a) radijo ryšiu suderinti privažiavimą prie pirmojo traukinio;
- b) važiuodamas sujungti traukinis antrojo traukinio mašinistas, neprivažiavęs (50-100) m iki priekyje stovinčio traukinio galinio vagono, sumažina greitį iki 3 km/h , radijo ryšiu suderina su šio traukinio mašinistu sukabinimo galimybę ir priveža sąstatą iki sukabinimo. Draudžiama sustumti traukinis norint juos sujungti;
- c) sujungus traukinis, sąstato viduryje esančio lokomotyvo mašinistas privalo patikrinti, ar tinkamai sujungtos lokomotyvo ir priekyje stovinčio traukinio galinio vagono automatinės

sankabos ir stabdžių vamzdyno žarnos, priekinio lokomotyvo mašinistui pranešti savo traukinio numerį, svorį, ilgį ir bendrą stabdžių trinkelį prispaudimo jėgą pagal V-45 formos pažymą.

13.2. Traukinys, kurio lokomotyvas yra sąstato priekyje

13.2.1. Lokomotyvuose turi būti įrengti KT serijos oro kompresoriai arba kiti su analogišku našumu. Leidžiama naudoti lokomotyvus su E-500 serijos kompresoriais, jeigu toks lokomotyvas važiuos porine trauka ir jo kompresorius dirbs daugiavienetinės sistemos pagrindu.

Mašinisto čiaupo stabilizatorius turi būti sureguliuotas taip, kad pripildymo viršslėgis nuo 5,6 kg/cm² iki 5,4 kg/cm² būtų sumažintas per (100-120) s.

13.2.2. Sąstato stabdžių įrangą parengti ir išbandyti stacionariu įrenginiu (pripildymo slėgis (4,8 -5,0) kg/cm²). Dviejų atskirų sąstatų (vėliau jie bus sujungti), stovinčių skirtinguose keliuose, automatiniai stabdžiai rengiami ir bandomi stacionariais įrenginiais arba lokomotyvais. Tuščių sąstatų pripildymo slėgis turi būti 4,5 kg/cm², pakrautų sąstatų – (4,8-5,0) kg/cm². Tokie patys pripildymo slėgiai turi būti lokomotyvų, kuriais manevruojant sujungiami šie sąstatai. Sąstatų automatinių stabdžių parengimo ir tikrinimo tvarka turi būti numatyta vietinėse instrukcijose ir patvirtinta viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo.

13.2.3. Traukinio, kurį sudaro tušti vagonai, lokomotyvo stabdžių vamzdyno pripildymo slėgį nustatyti kaip nurodyta 3 lentelėje ir 5.2.6 p., be to, slėgis galinio vagono stabdžių vamzdyne pripildžius automatinis stabdžius turi būti ne mažesnis kaip nurodyta 11.2.7 p. Kai sąstatas suformuotas iš pakrautų vagonų, traukinio lokomotyvų stabdžių vamzdyne nustatyti (5,0-5,2) kg/cm² pripildymo slėgį, o galinio vagono vamzdyne, pripildžius stabdžių vamzdyną, slėgis turi būti ne mažesnis kaip 4,6 kg/cm². Traukinio galinio vagono vamzdyne slėgio dydį įrašyti į V-45 formos pažymą. Slėgio galinio vagono stabdžių vamzdyne dydį nustatyti pagal manometro, įsukto į standartinę žarnos galvutę ir prijungto prie galinio vagono stabdžių vamzdyno, rodmenis.

13.2.4. Stacionariu įrenginiu su automatinio parametrų registravimu ištisai patikrinti kiekvieno sąstato, iš kurių formuojami 13.1.1 p. nurodyti traukiniai, automatinis stabdžius. Pripildyti ir ištisai patikrinti automatinis stabdžius lokomotyvu tik tuo atveju, jeigu stotyje nėra stacionaraus įrenginio su automatinio parametrų registravimu.

Sujungus sąstatus, prikabinus traukinio lokomotyvą ir, kol nepripildytas stabdžių vamzdynas, pagal 11.2.4 p. tikrinamas stabdžių vamzdyno vientisumas, jo sandarumas, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra II padėtyje, ir atliekamas dalinis automatinių stabdžių patikrinimas. Tikrinant automatinis stabdžius, atleisti juos būtina slėgį išlyginamajame rezervuare padidinus tiek, kad jis normalų pripildymo slėgį viršytų (0,5-0,6) kg/cm², tikrinti penkių paskutinių suformuoto traukinio vagonų stabdymą ir stabdžių atleidimą. Taip pat būtina patikrinti dviejų paskutinių vagonų stabdžių atsileidimo laiką ir duomenis pažymėti V-45 formos pažymoje.

13.2.5. Važiuojant lygumos kelio profiliu su nuokalnėmis iki 0,008 (imtinai), kai dega žalia šviesoforo šviesa, arba laisvu tarpstočiu, leidžiama pirmoji (0,3-0,5) kg/cm² stabdymo pakopa (išskyrus automatinių stabdžių veikimo tikrinimą).

Remiantis bandomųjų važiavimų (su dinamometriniu ir stabdžių bandymų vagonais) rezultatais, atsižvelgiant į vietos sąlygas, leidžiama paprastai stabdyti iki sustiprinto paprastojo stabdymo dviem veiksmis – iš pradžių slėgį išlyginamajame rezervuare sumažinti (0,4-0,5) kg/cm², po to (4-6) s laikyti mašinisto čiaupo rankenėlę IV padėtyje, ir pasukus stabdžių čiaupo rankenėlę į V padėtį slėgį išlyginamajame rezervuare pakartotinai sumažinti reikiamu dydžiu, bet ne mažiau kaip 0,3 kg/cm².

13.2.6. Važiuojant atleisti automatinius stabdžius pasukant mašinisto čiaupo rankenėlę į I padėtį ir laikyti ją šioje padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare, atsižvelgiant į sąstato ilgį ir stabdžių vamzdyno sandarumą, normalų pripildymo slėgį viršys (0,5-1,0) kg/cm², po to mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį. Padidinus slėgį išlyginamajame rezervuare nurodytu dydžiu, mašinisto čiaupo rankenėlę leidžiama pasukti iš I į IV padėtį ir po (30-40) s, o po to į kelioninę padėtį.

Jeigu atleidžiant automatinius stabdžius slėgis stabdžių vamzdyne pasidaro didesnis nei pripildymo slėgis, o oro skirstytuvų darbo kameros papildytos šiuo slėgiu greičiau kaip per 2 min., tai kita stabdymo pakopa stabdyti slėgį išlyginamajame rezervuare sumažinant (0,2-0,3) kg/cm² daugiau nei stabdant pirmąją pakopą.

Automatinių stabdžių atleidimo pradžioje lokomotyvą pristabdyti pagalbinio stabdžio čiaupu, stabdžių cilindruose palaikyti (1,5-2,0) kg/cm² slėgį, lokomotyvą stabdyti (40-60) s, po to pakopomis atleisti lokomotyvo stabdį.

Kai traukinio sąstate yra pakrautų vagonų ir greitis mažesnis kaip 30 km/h, draudžiama pradėti atleisti automatinius stabdžius, kol traukinys sustos.

13.2.7. Pajudant iš vietos po sustojimo, nuo mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo į atleidimo padėtį iki traukos įjungimo turi praeiti:

- a) po paprastojo stabdymo ne mažiau kaip 3 min;
- b) po paprastojo sustiprinto stabdymo – 4 min;
- c) po staigiojo sustabdymo – 8 min.

Žiemą nurodytas laikas pailginamas 1,5 karto.

Jeigu lokomotyve įrengta sistema, leidžianti kontroliuoti stabdžių vamzdyno slėgį traukinio gale, važiuojant trauką įjungti ne ankščiau, kai stabdžių atleidimo metu slėgis pakils:

- iki pusės sumažinto slėgio stabdžių vamzdyne dydžio po paprastojo stabdymo;
- iki 1,0 kg/cm² po sustiprinto paprasto stabdymo.

13.2.8. Tikrinant tuščių traukinių stabdžių veikimą važiuojant, atleisti juos po stabdymo pakopos išlaikius (8-10) s perdangos su maitinimu padėtyje. Be to, per stabdymo ir atleidimo laiką greitis turi sumažėti ne mažiau kaip 10 km/h.

13.2.9. Iš tuščių prekinų vagonų suformuotų traukinių, kuriuose yra nuo 350 iki 400 ašių, automatinių stabdžių valdomumui pagerinti, leidžiama atjungti ne daugiau kaip 1/4 vagonų oro skirstytuvus, o sąstatuose sudarytuose iš daugiau kaip 400 ašių ir 1/3 vagonų oro skirstytuvus; vagonai su išjungtais oro skirstytuvais turi būti tolygiai išdėstyti visame sąstate, bet ne grupėmis, be to dviejų paskutinių sąstato vagonų automatiniai stabdžiai turi būti įjungti ir gerai veikti.

Tokių traukinių automatinius stabdžius parengti ir valdyti laikantis šių Taisyklių reikalavimų.

Vagonų parangos pakrovai punktuose visų vagonų stabdžiai turi būti įjungti laikantis šių Taisyklių reikalavimų.

13.3. Sujungtas prekinis traukinys, turintis atskirus stabdžių vamzdynus

13.3.1. Praleisti sujungtus prekinus traukinius, kai kiekvieno traukinio stabdžių vamzdynas veikia autonomiškai (atskirai), leidžiama tik:

a) likviduojant katastrofas, avarijas ir stichines nelaimes. Dvikeliuose ruožuose juos reikia praleisti laikinu vienkeliu tarpstočiu ir vienu arba dviem priekyje esančiais tarpstočiais, vengiant prasilenkimų su keleiviniais traukiniais;

b) su automatine nuotolinio stabdžių valdymo sistema.

Vienkelėse eismo linijose sujungtų prekinų traukinių su autonominiais stabdžių vamzdynais eismas leidžiamas visame kelio ruože, taip pat ir tarpstočiuose, kuriuose atliekami atstatymo darbai.

13.3.2. Sujungti traukiniai su autonominiais stabdžių vamzdynais formuojami sukabinant du prekinus traukinius tarpstočiuose arba stotyse.

13.3.3. Traukinius sujungti šių Taisyklių 13.1.4 p. nustatyta tvarka, be to, abiejų traukinių stabdžių vamzdynai nesujungiami.

Už tinkamą traukinių sujungimą atsako antrojo traukinio lokomotyvo mašinistas.

13.3.4. Antrojo traukinio lokomotyvo mašinistas automatinius stabdžius valdo pagal priekinio lokomotyvo mašinisto komandas. Stabdžių įjungimo ir atleidimo komandas priekinio lokomotyvo mašinistas perduoda radijo ryšiu, be to, sąstatų, kurie sujungti į traukinį, stabdžius abudu mašinistai pagal galimybę turi valdyti vienu laiku. Draudžiami nesuderinti mašinistų stabdžių valdymo veiksmai.

13.3.5. Žiemos metu apie ilgujų traukinių dalinio stabdžių bandymo atlikimą, stotyse kur yra vienas vagonų tikrintojas ir leidus viešosios geležinkelų infrastruktūros valdytojui, pažymėti V-45 formos pažymoje gali traukinio mašinistas.

13.3.6. Tikrindamas automatinį stabdžių veikimą važiuojant, priekinio lokomotyvo mašinistas perduoda radijo ryšiu komandą antrojo traukinio mašinistui apie tikrinimo pradžią, stabdo pakopa slėgį išlyginamajame rezervuare sumažindamas (0,6-0,7) kg/cm², ir antrojo traukinio mašinistas stabdo ta pačia pakopa. Greitis 10 km/h turi sumažėti ne ilgesniame kaip vietinių instrukcijų nustatytame nuotolyje.

Tikrinant automatinį stabdžių veikimą važiuojant, juos atleisti tik po to, kai mašinistai įsitikins, jog automatiniai stabdžiai veikia normaliai.

13.3.7. Atlikti sustiprintą paprastąjį stabdymą (be mašinisto čiaupo VA padėties naudojimo) arba staigiai stabdyti leidžiama ypatingais atvejais, kai reikia tučtuojau sustabdyti traukinį iš to lokomotyvo, kurio mašinistas pirmas pastebi pavojų. Pradėjus taip stabdyti radijo ryšiu tučtuojau perduodamas pranešimas, kurį gavęs antrojo traukinio mašinistas privalo pakartoti šį stabdymą iš savo valdomo lokomotyvo.

13.4. Traukinys, kurio lokomotyvas yra priekyje ir sąstata arba traukinio gale su sujungtu (bendru) stabdžių vamzdynu

13.4.1. Lokomotyvų automatiniai stabdžiai turi būti prijungti prie stabdžių vamzdyno, o kombinuotieji čiaupai atidaryti ir įjungta blokuotė Nr. 367.

13.4.2. Stabdžių vamzdyno pripildymo slėgis, kuriam reguliuojami priekinio lokomotyvo ir lokomotyvo, esančio sąstata arba traukinio gale, mašinisto čiaupai, turi būti (5,0-5,2) kg/cm². Sujungus parengtus sąstatus ir prikabinus lokomotyvus, mašinistai, pasukdami mašinisto čiaupo rankenėlę į I padėtį, turi padidinti slėgį išlyginamajame rezervuare (0,5-0,6) kg/cm² daugiau už pripildymo, po to rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

13.4.3. Traukinių, kurie bus sujungti stotyje, kiekvieno sąstato automatiniai stabdžiai tikrinami ištisai, mašinistams išduodama V-45 formos pažyma, kad automatiniai stabdžiai veikia gerai. Sujungus traukinius ir stabdžių vamzdyną, jo vientisumą pirmojo traukinio sąstata ir abiejų traukinių lokomotyvų signalizatorių Nr. 418 veikimą tikrina tokiu būdu:

a) priekinio lokomotyvo mašinistas, perspėjęs radijo ryšiu traukinio sąstata esančio kito lokomotyvo mašinistą, stabdo pakopa, slėgį išlyginamajame rezervuare sumažindamas (0,7-0,8) kg/cm², po to čiaupo rankenėlę pasuka į IV padėtį.

b) traukinio sąstata esančio lokomotyvo mašinistas, užsidegus signalizatoriaus Nr. 418 „SL“ lemputei, tokia pat tvarka įjungia automatinius stabdžius. Jeigu signalinė „SL“ lemputė dega, traukinio sąstata esančio lokomotyvo mašinistas apie tai radijo ryšiu praneša priekinio lokomotyvo mašinistui, po to abu mašinistai atleidžia automatinius stabdžius.

Sujungus traukinius tarpstočiuose, prikabinus antrojo traukinio lokomotyvą prie pirmojo traukinio galinio vagono, pirmojo traukinio stabdžių vamzdyno vientisumą ir stabdžių vamzdyno trūkimo signalizatoriaus su Nr.418 davikliu veikimą abiejuose lokomotyvuose tikrinti pagal „SL“ lemputės užsidegimą abiejuose lokomotyvuose, kai atleisti abiejų sąstatų automatiniai stabdžiai. Tikrinama sujungiant stabdžių vamzdynų žarnas, prieš tai juos prapūtus per galinius čiaupus. Sujungtų traukinių mašinistai privalo radijo ryšiu vienas kitam pranešti, ar abiejuose lokomotyvuose suveikė signalizatoriai ir ar dega „SL“ lemputės. Sujungus abiejų traukinių stabdžių vamzdynus, pagal priekinio lokomotyvo mašinisto komandą, lokomotyvų išlyginamuosiuose rezervuaruose slėgį padidinti (0,5-0,6) kg/cm² virš pripildymo mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį. Tokių traukinių stabdžių trinkelio spaudimas imamas pagal sujungtų sąstatų mažiausią reikšmę.

Atlikus nurodytą patikrinimą nebūtina išduoti bendrą V-45 formos pažymą.

13.4.4. Formuojant traukinius stotyse, kuriose yra TVPP, prieš sujungiant traukinius būtina ištisai patikrinti kiekvieno iš numatomų sujungti sąstatų automatinis stabdžius. Sąstatus sujungus, pripildžius ir patikrinus stabdžių vamzdyno sandarumą, pagal sąstate išskirstytų lokomotyvų signalizatoriaus Nr. 418 „SL“ lemputės užsidegimą tikrinamas stabdžių vamzdyno vientisumas.

Šiais atvejais V-45 formos pažymos išdavimo tvarką nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

13.4.5. Norint patikrinti stabdžių vamzdyno sandarumą, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje, vadovautis tokiomis slėgio pagrindiniuose rezervuaruose mažėjimo 0,5 kg/cm² laiko normomis, atsižvelgiant į sąstato ašių skaičių kiekvienam 1000 l pagrindinių rezervuarų tūrio, kokios nurodytos 9 lentelėje.

9 lentelė. Slėgio pagrindiniuose rezervuaruose mažėjimas 0,5 kg/cm² laiko normos, atsižvelgiant į sąstato ašių skaičių kiekvienam 1000 l pagrindinių rezervuarų tūrio

Ašių skaičius	351-400	401-500	501-600	601-700	701-780
Laikas, sekundės	15	13	10	9	8

Nurodytas laikas nustatomas dalijant visų lokomotyvų slėgio pagrindiniuose rezervuaruose mažėjimo laikų sumas iš suminio tūrio, išreikšto tūkstančiais litrų.

Automatinius stabdžius atleisti padidinus slėgį išlyginamajame rezervuare (0,5-0,6) kg/cm² daugiau už pripildymo, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį.

13.4.6. Išleidus sujungtus ir specialaus formavimo traukinius, važiuojant traukiniui automatinis stabdžių veikimą patikrinti šių Taisyklių 13.4.8 p. nustatyta tvarka ir pagal vietinių instrukcijų reikalavimus.

13.4.7. Traukinio važiavimo režimą parenka priekinio lokomotyvo mašinistas pagal traukinių valdymo režimo žemėlapius, kurie sudaryti remiantis bandomaisiais važiavimais. Kad neperkaistų kontaktinio tinklo laidai, nebūtų išspausti vagonai ir sutraukti automatiniai sankabų įrenginiai, šiuose žemėlapiuose nustatomos įvairiai sujungtų lokomotyvų elektros variklių ribinės srovės, kurių, važiuojant traukiniu viršyti neleidžiama.

Nurodymus apie traukinių stabdymą ir stabdžių atleidimą priekinio lokomotyvo mašinistas kitiems mašinistams perduoda radijo ryšiu. Kiekvieno stabdymo metu mašinistai pagal trumpalaikį „SL“ lemputės užsidegimą privalo kontroliuoti, ar suveikia stabdžių vamzdyno trūkimo signalizatorius su davikliu Nr. 418.

13.4.8. Važiuojant būtina patikrinti stabdžių veikimą sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare (0,7-0,8) kg/cm², o sujungtuose traukiniuose, kurie sudaryti iš tuščių sąstatų – (0,6-0,7) kg/cm².

Sustiprinti paprastieji ir paprastieji stabdymai iš priekinio lokomotyvo ir lokomotyvo, esančio sąstate, turi būti atliekami vienu laiku mašinisto čiaupo rankenėlę laikant V padėtyje, kol slėgis išlyginamajame rezervuare sumažės (0,6-0,7) kg/cm², po to rankenėlę pasukti į VA padėtį ir, kai slėgis sumažės iki reikiamo dydžio, rankenėlę pasukti į IV padėtį. Norint smarkiau stabdyti pakartotinėmis pakopomis galima tik nustojus eiti orui iš stabdžių vamzdyno per mašinisto čiaupą, čiaupo rankenėlę pasukant į V padėtį. Sujungiant pakrautų vagonų traukinio sąstatą su tuščiu vagonų traukinio sąstatu, lokomotyvo, esančio sąstate, pakopinio stabdymo metu stabdžių vamzdyne slėgį sumažinti (0,2-0,3) kg/cm² dydžiu nei priekinio lokomotyvo.

13.4.9. Abiejų lokomotyvų automatinis stabdžius atleisti vienu metu arba šiek tiek anksčiau (iki 6 s) pradėti atleisti traukinio sąstate esančio lokomotyvo automatinis stabdžius. Mašinisto čiaupo rankenėlę laikyti I padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare viršys (0,5-0,6) kg/cm² pripildymo.

13.4.10. Sujungtų prekių traukinių arba prekių traukinių, kurių sąstatuose arba traukinio gale yra lokomotyvų, pajudėjimo režimai nustatomi atsižvelgiant į vietos sąlygas. Pajudant iš vietos, sąstate arba traukinio gale esančio lokomotyvo trauką leidžiama įjungti kartu su priekinio.

Antrojo lokomotyvo trauką leidžiama įjungti (3-6) s anksčiau nei pirmojo.

13.4.11. Jeigu važiuojant traukiniui lokomotyve, esančiame sąstate arba traukinio gale, užsidega „SL“ lemputė, signalizuojanti, kad suveikė daviklis Nr. 418, arba pastebimas slėgio sumažėjimas stabdžių vamzdyne be „SL“ lemputės užsidegimo, mašinistas privalo mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į III padėtį ir radijo ryšiu apie tai pranešti priekinio lokomotyvo mašinistui pagal Taisyklį 12.1.12 p. Visais atvejais stabdžius atleisti tik traukiniui visiškai sustojus.

13.4.12. Kai neveikia radijo ryšys lokomotyve, esančiame sąstate arba traukinio gale, toliau važiuoti draudžiama. Priekinio lokomotyvo mašinistas sustabdo traukinį paprastuoju stabdymu (pagal galimybes aikštelėje ar tiesiame ruože), o mašinistas sąstate arba traukinio gale, užsidegus „SL“ lemputei ar sumažėjus slėgiui stabdžių vamzdyne elgiasi, kaip nurodyta Taisyklių 13.4.11 p.

Jeigu sustojus mašinistams neįmanoma pašalinti radijo ryšio gedimo, traukinį būtina išskirti.

13.4.13. Traukiniui stovėjus ilgiau kaip 30 min arba slėgiui pagrindiniuose rezervuaruose nukritus žemiau $5,5 \text{ kg/cm}^2$, patikrinti automatinius stabdžius:

a) patikrinti stabdžių vamzdyno sandarumą, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra II padėtyje, kuris neturi skirtis daugiau kaip 20 % į didėjimo ar mažėjimo pusę nuo Taisyklių 13.4.5 p. nurodyto.

b) priekinio lokomotyvo mašinistas stabdo pakopa mažindamas slėgį išlyginamajame rezervuare $(0,7-0,8) \text{ kg/cm}^2$; kai traukinio sąstate esančio lokomotyvo pulte užsidega „SL“ lemputė, šio lokomotyvo mašinistas slėgį mažina tokia pačia pakopa;

c) patikrinęs, kad suveikė automatiniai stabdžiai, sąstate esančio lokomotyvo mašinistas radijo ryšiu apie tai praneša priekinio lokomotyvo mašinistui, po to jie atleidžia stabdžius.

Mašinistų padėjėjai patikrina pirmųjų vagonų (vagonų kiekį nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas) automatinių stabdžių veikimą stabdant ir atleidžiant.

14. LOKOMOTYVO ATKABINIMAS NUO SĄSTATO

14.1. Keleivinių ir prekinį traukinių lokomotyvų keitimo punktuose mašinistas, prieš atkabindamas lokomotyvą nuo sąstato, turi išjungti EOS (jeigu jis yra), įjungti automatinius stabdžius, sumažindamas slėgį išlyginamajame rezervuare (1,5-1,7) kg/cm².

Po to mašinisto padėjėjas uždaro lokomotyvo ir pirmojo vagono galinius čiaupus, atjungia stabdžių vamzdinių žarnas tarp lokomotyvo ir pirmojo vagono, pakabina jas ant pakabų (jeigu jos yra).

14.2. Traukinio sąstatą įtvirtinti stotyje pagal TET ir SK reikalavimus.

14.3. Atkabinti magistralinį lokomotyvą nuo keleivinio traukinio kai įrengtas ir įjungtas elektrinis vagonų šildymas, tik kai traukinio elektromechanikas atjungs aukštos įtampos elektros energijos tiekimo jungtis tarp lokomotyvo ir pirmojo vagono.

Prieš atkabinant nuo traukinio magistralinį prekinį lokomotyvą valdomą vieno mašinisto, mašinistas lokomotyvo oro skirstytuvą privalo perjungti į pakrautąjį režimą. Kai prekinį magistralinį lokomotyvą valdo vienas mašinistas, nuo traukinio sąstatato lokomotyvą atkabina, atjungia stabdžių žarnas vagonų tikrintojas ar kitas viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo paskirtas darbuotojas.

15. SAVAEIGIŲ SĄSTATŲ STABDŽIŲ ĮRANGOS TECHNINĖ PRIEŽIŪRA

15.1. Stabdžių įrangos techninė priežiūra ir remontas

15.1.1. Visus stabdžių įrangos techninės priežiūros ir remonto darbus (išskyrus TP-1) atlieka specialiai apmokyti, atestuoti ir instrukuoti kaip saugiai atlikti šiuos darbus riedmenų remonto šaltkalviai. Atliktus stabdžių įrangos remonto ir techninės priežiūros darbus privalo patikrinti atsakingas darbuotojas (pamainos meistras, brigadininkas ir kt.) ir apie tvarkingą stabdžių įrangos būklę pažymėti T-44 formos žurnale.

Priežiūrą ir stabdžių įrangos techninės būklės patikrinimą TP-1 turi atlikti lokomotyvų brigados, priimdamos arba perduodamos savaeigį sąstatą pagrindinio depo arba grąžos punkto keliuose, keičiantis lokomotyvų brigadoms stočių keliuose, traukiniui stovėjus arba jį parengiant.

15.1.2. Draudžiama prie sąstato kabinti vagonus ar išduoti bėginį autobusą RA-1, RA-2 kelionėn, jeigu yra bent vienas iš žemiau pateiktų gedimų:

a) sugedęs mašinisto čiaupas arba oro skirstytuvas, elektrinis oro skirstytuvas, EOS elektrinė grandinė, galinis ar atskiriamasis čiaupai, išleidimo vožtuvas, stabdžių cilindras, rezervuaras, darbo kamera;

b) pažeistas oro vamzdynas (įtrūkimai, lūžiai, prasitrynimai, jungiamųjų žarnų išsisluoksniavimas, įvairių jungčių blogas sandarumas, susilpnėjęs vamzdyno tvirtinimas prie kėbulo ar važiuoklės mazgų);

c) pažeisti mechaniniai mazgai (svirtys, traversos, traukės, automatiniai reguliatoriai ir traukių pavaros oriniai reguliatoriai, sulūžusios ar įtrūkusios bent kokios stabdžių įrangos įrenginių detalės, įskilusios ar blogai įtvirtintos stabdžių trinkelės, sumontuotos netipinės detalės ir mazgai bei vielokaiščiai);

d) netvarkingi stovėjimo stabdžiai;

e) susilpnėjęs detalių tvirtinimas;

f) stabdžių trinkelės storis mažesnis kaip nurodyta Taisyklių 15.3.1 p.;

g) netvarkingas stovėjimo stabdis ir prieščiūžio įrenginys bėginiame autobuse RA-1, RA-2.

15.2. Darbai, kuriuos privalo atlikti lokomotyvo brigada priimdama ir perduodama savaeigį sąstatą

15.2.1. Priimdama ir perduodama savaeigį sąstatą lokomotyvo brigada privalo:

a) išleisti kondensatą iš pagrindinių, pagalbinių rezervuarų bei tepalo ir vandens skirtuvų;

b) patikrinti tepalo lygį kompresorių karteriuose;

c) patikrinti slėgių pagrindiniuose rezervuaruose ribas, kurias turi palaikyti automatiškai įsijungdami kompresoriai, kai slėgis elektriniuose ir dyzeliniuose traukiniuose būna $6,5 \text{ kg/cm}^2$ ir išsijungdami – kai slėgis yra 8 kg/cm^2 . Automotrisėse AČ2, 620M, bėginiuose autobusuose RA-1 ir dyzeliniuose traukiniuose 630M šie slėgiai atitinkamai turi būti $7,5\text{--}9,0 \text{ kg/cm}^2$ ir $6,5\text{--}8,0 \text{ kg/cm}^2$ ribose. Bėginiame autobuse RA-2 šis slėgis turi būti $6,3\text{--}8,0 \text{ kg/cm}^2$, o automotrisėje AR-2 – $6,3\text{--}8,2 \text{ kg/cm}^2$ ribose. EJ575 serijos elektriniuose traukiniuose slėgių pagrindiniuose rezervuaruose ribos yra $8,2\text{--}9,7 \text{ kg/cm}^2$. Leidžiami $0,2 \text{ kg/cm}^2$ nuokrypiai.

d) apžiūrėjus iš išorės patikrinti, ar manometrų tikrinimo laikas galioja, atskiriamųjų stabdžių čiaupų rankenėlės yra reikiamose padėtyse, automatinis stabdys įjungtas reikiamu režimu, paleisti kompresoriai veikia normaliai; patikrinti, ar yra plombos ant manometrų, apsauginių vožtuvų, tarp atskiriamojo čiaupo fiksatoriaus ir autostopo EO.V. Bėginiuose autobusuose RA-1 papildomai patikrinti stabdžio rankenėlių plombavimą kiekviename vagone.

e) patikrinti pripildymo slėgį stabdžių vamzdyne, išlyginamojo rezervuaro, stabdžių ir maitinimo vamzdžio sandarumą, mašinisto čiaupų ir oro skirstytuvų veikimą, atliekant stabdymo pakopą, automatinio ir EOS veikimą; patikrinti, ar stabdant pagalbinio stabdžiu automotrisėje AČ2 ir bėginiame autobuse stabdžių cilindruose pasiekiamas maksimalus ribinis slėgis;

f) apžiūrėti svirtinę stabdžių pavarą, jos apsauginius įtaisus ir patikrinti stabdžių trinkelų būklę bei storį, patikrinti stovėjimo stabdžio veikimą, taip pat oro praleidimą per galines stabdžių vamzdžio žarnas ne mažiau kaip tris kartus atidarius galinius čiaupus. Patikrinti elektrinių traukinių, turinčių EDS, elektrinio stabdymo schemos veikimą. Bėginiame autobuse RA-1 patikrinti EOS elektrinės grandinės būklę pagal indikacinę lemputę „EOS gedimas“, kuri esant tvarkingai grandinei neturi degti.

Nustatytiems gedimams pašalinti lokomotyvų brigada privalo atlikti šiuos darbus: keisti stabdžių trinkeles; sureguliuoti svirtinę stabdžių pavarą; pakeisti trinkelų apkabų pakabos detales ir mechaninės stabdžio dalies vielokaiščius; prieinamose vietose paveržti atsileidusias sriegines jungtis.

15.3. Stabdžių įrangos techninės būklės tikrinimas

15.3.1. Alyvos kompresorių karteriuose turi atitikti šių Taisyklių 1 lentelėje nurodytus reikalavimus.

15.3.2. Iš depo išleidžiant savaeigius sąstatus po remonto ir techninės priežiūros (išskyrus TP-1), turi būti patikrintas jų kompresorių našumas pagal pagrindinių rezervuarų pripildymo nuo $7,0 \text{ kg/cm}^2$ iki $8,0 \text{ kg/cm}^2$ laiką, EJ575 serijos elektriniuose traukiniuose – nuo $8,5 \text{ kg/cm}^2$ iki $9,5 \text{ kg/cm}^2$ (1 priedas).

15.3.3. Stabdžių vamzdyno sandarumą tikrinti, kai pripildymo slėgis yra normalus. Tikrinant uždaryti stabdžių ir maitinimo vamzdynų atskiriamuosius čiaupus ir pagal manometrą stebėti slėgio kritimą stabdžių vamzdyne: leidžiamas ne didesnis kaip $0,2 \text{ kg/cm}^2$ per minutę arba $0,5 \text{ kg/cm}^2$ per 2,5 min slėgio sumažėjimas. Maitinimo vamzdyno sandarumą tikrinti pagal slėgio mažėjimą pagrindiniuose rezervuaruose nuo $7,0 \text{ kg/cm}^2$ iki $6,5 \text{ kg/cm}^2$. Slėgis turi sumažėti ne greičiau kaip per 7,5 min (arba ne greičiau kaip per 3 min, kai slėgis mažėja nuo $7,0 \text{ kg/cm}^2$ iki $6,8 \text{ kg/cm}^2$) kompresoriui įsijungus tuščia eiga.

15.3.4. EJ575 serijos elektriniuose traukiniuose slėgio kritimas stabdžių vamzdyne leidžiamas ne didesnis kaip $0,1 \text{ kg/cm}^2$ per 5 minutes. Maitinimo vamzdyne leidžiamas slėgio kritimas ne didesnis kaip $0,3 \text{ kg/cm}^2$ per 5 minutes, vamzdyno sandarumą tikrinant pagal slėgio mažėjimą pagrindiniuose rezervuaruose nuo slėgio $9,5 \text{ kg/cm}^2$.

15.3.5 Bėginiuose autobusuose RA-1 ir RA-2 patikrinti:

15.3.5.1 oro skirstytuvus jautrumui stabdant. Jautrumą tikrinti pastačius mašinisto čiaupą Nr. 013A į III padėtį, stabdžių vamzdynas turi užsipildyti ($0,6-0,7$) kg/cm^2 , o slėgis stabdžių cilindruose pakilti iki ($1,1-1,3$) kg/cm^2 ;

15.3.5.2 oro skirstytuvų jautrumą atleidimui. Jautrumą tikrinti pastačius mašinisto čiaupą Nr.013A į II padėtį, stabdis turi atsileisti, stabdžių trinkelės atsitraukti nuo ratų 3^{+1} mm

Pagal šių Taisyklių 5.2.2 ir 5.2.7 p. bei 2 ir 3 lentelių reikalavimus patikrinti:

15.3.5.3 pripildymo slėgį stabdžių vamzdyne;

15.3.5.4 mašinisto čiaupų išlyginamojo rezervuaro sandarumą;

15.3.5.5 stabdžių cilindų kotų išlindimą;

15.3.5.6 oro skirstytuvo Nr.292 įjungimo režimą;

15.3.5.7 stabdžių trinkelės storį ir būklę.

15.3.6. Leidžiama eksploatuoti ne plonesnes kaip 12 mm ketines ir 14 mm kompozicines stabdžių trinkeles. Bėginiams autobusams iki 10 mm (trinkeles su vielos tinkliniu karkasu, nustatomas pagal frikcine mase užpildytą auselę). Neleidžiama, kad stabdžių trinkelės išsikištų už ratlankio išorės. Trinkeles pakeisti, kai susidėvi iki mažiausio leistino storio, kai per visą trinkelės plotį atsiranda plyšių, siekiančių plieninį karkasą, kai nusidėvėjimas yra pleištinis, jeigu mažiausias storis yra 50 mm nuo plonojo trinkelės krašto ar toliau.

15.3.7. Stabdžių veikimas tikrinamas iš darbo kabinos. Prieš tikrinant įsitikinti, ar tinkamai nustatytos maitinimo ir stabdžių vamzdyno čiaupų rankenėlės. Bėginiuose autobusuose RA-1, RA-2 prieš tikrinant stabdžius įsitikinti atskiriamųjų čiaupų rankenėlių reikiama padėtimi, jungiančių stabdžių vamzdyną ir EOv (turi būti atidarytas ir užplombuotas). Čiaupo Nr. 172 rankenėlė turi būti vidurinėje padėtyje. Jeigu bėginiai autobusai naudojami pagal daugiavienetinę sistemą, atskiriamieji čiaupai kabinose, esančiose sąstato viduryje turi būti uždaryti.

15.3.8. Elektriniuose traukiniuose tikrinti:

15.3.8.1 kaip veikia EOS. Pripildžius stabdžių vamzdyną, išjungti generatorių ir įjungti prožektorių, šviesos signalus ir kitus elektros energijos imtuvus. Stabdžių perjungiklio rankenėlę galinėje kabinoje nustatyti į III („Išjungta“) padėtį, galinėje kabinoje – į III padėtį („Išjungta“). Stabdžių perjungiklį darbo kabinoje pasukus į I padėtį („Įjungta“), turi užsidegti kontrolinė lemputė. Tai rodo, kad akumuliatorių baterija tvarkinga, o EOS elektrinė grandinė visame traukinyje vientisa. Įtampa grandinėje pagal voltmetrą turi būti nuo 45 iki 50 V.

Po to mašinisto čiaupo Nr.334E rankenėlę pasukti į IV padėtį, Nr.395 – į VE padėtį; turi užsidegti signalinė stabdymo lemputė ir, kai yra čiaupas Nr.334E, turi suveikti perdangos ventilis, o kai yra mašinisto čiaupas Nr.395 – trumpam turi išsijungti elektrinis orinis čiaupas Nr.150 I, autostopas nesuveikti; leidžiama išleisti suslėgtą orą iš stabdžių vamzdyno per mašinisto čiaupą Nr.395 ir sumažinti slėgį jame ne daugiau kaip $0,5 \text{ kg/cm}^2$.

Kai stabdžių cilindrai prisipildys iki reikiamo slėgio, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį (perdanga be stabdžių vamzdyno maitinimo). Po to išjungti EOS elektros maitinimą ir pagal „A“ lemputę patikrinti, ar visi stabdžiai visiškai atleisti, po to mašinisto čiaupo Nr.395 rankenėlę pasukti į III padėtį, o čiaupo Nr.334E rankenėlę – į IIA padėtį.

Mygtukais valdomų elektrinių traukinių elektrinio orinio stabdžio veikimą tikrinti, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje;

15.3.8.2. automatinio stabdžio veikimą. Prieš tikrinimą išjungti EOS. Kai pripildymo slėgis yra nustatyto dydžio, patikrinti, ar automatiniai stabdžiai jautrūs stabdant. Tam mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlę iš IIA padėties pasukti į IV padėtį, čiaupų Nr.328, 395 rankenėlę – iš II padėties į V padėtį ir nustatytą pripildymo slėgį išlyginamajame rezervuare sumažinti ($0,5-0,6 \text{ kg/cm}^2$). Sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare reikiamu dydžiu, mašinisto čiaupo Nr.334E rankenėlę pasukti į III padėtį, o stabdžių čiaupų Nr. 328, 395 rankenėlę – į IV padėtį. Visų vagonų automatiniai stabdžiai turi suveikti ir savaime neatsileisti 5 min.

Po to patikrinti automatinių stabdžių jautrumą atleidimui mašinisto čiaupų Nr.328, 395 rankenėles pasukant į II padėtį, o mašinisto čiaupo Nr.334E rankenėlę – į IIA padėtį. Padidėjus slėgiui stabdžių vamzdyne iki nustatyto pripildymo slėgio, visų vagonų automatiniai stabdžiai turi būti visiškai atleisti.

Kiekvieno vagono automatinių stabdžių jautrumą stabdant ir atleidžiant tikrina mašinisto padėjėjas.

Iš kitame gale esančios valdymo kabinos mašinistas privalo stabdyti automatinio ir EOS, kaip ir atliekant dalinį stabdžių patikrinimą, o mašinisto padėjėjas turi patikrinti paskutinio vagono stabdžių veikimą pagal stabdžių cilindro manometrą nedarbo kabinoje.

15.3.9. Patikrinti D, DR tipų dyzelinių traukinių ir automotrisių AČ2:

15.3.9.1 EOS veikimą. Pripildžius stabdžių vamzdyną, neveikiant dyzeliniams varikliams, įjungti prožektorių, šviesos signalus ir kitus elektros energijos imtuvus.

Dyzelinių DR tipo traukinių EOS tikrinti tokia pat tvarka, kaip ir elektrinių ER tipo traukinių su atitinkamu mašinisto čiaupu; įtampa grandinėje pagal voltmetrą turi būti nuo 45 iki 50 V.

Dyzelinių D tipo traukinių valdymo kabinoje perjungiklio rankenėlę pasukti į padėtį „Traukinio priekis“. Visose nedarbo valdymo kabinose perjungiklių rankenėlės turi būti padėtyje „Išjungta“, o galinėje kabinoje – padėtyje „Traukinio galas“, maitinimo ir stabdžių vamzdyno atskiriamieji čiaupai turi būti uždaryti, o stabdžių čiaupų Nr.328, 395 rankenėlės – VI padėtyje.

Įjungti elektrinio orinio stabdžio maitinimo šaltinį ir voltmetru patikrinti įtampą, kuri turi būti ne mažesnė kaip 45 V. Pulte turi užsidegti žalia signalinė lemputė, kuri rodo, kad akumuliatorių baterija tvarkinga, o viso traukinio elektrinio orinio stabdžio elektros grandinė yra vientisa.

Po to mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti iš II padėties į VE padėtį – turi užsidegti raudona lemputė. Kai stabdžių cilindras prisipildys iki reikiamo slėgio, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį, – turi užsidegti geltona lemputė (raudona užgesti). Išjungti EOS elektros maitinimą ir patikrinti, ar iki galo atleisti visi stabdžiai, po to mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į II padėtį. Kai įjungtas EOS ir mašinisto čiaupo rankenėlė pasukta į bet kurią padėtį, žalia lemputė turi degti;

15.3.9.2 automatinio stabdžio veikimą. Prieš tikrinimą išjungti EOS. Automatinį stabdį tikrinti ta pačia tvarka kaip ir elektrinių traukinių, turinčių atitinkamą mašinisto čiaupą.

Iš galinės valdymo kabinos mašinistas privalo stabdyti automatinio ir EOS, kaip ir atlikdamas dalinį stabdžių patikrinimą, o mašinisto padėjėjas pagal stabdžių cilindro manometrą nedarbo kabinoje turi patikrinti, kaip veikia paskutinio vagono stabdžiai.

Automotrisėje AČ2 darbo kabinoje įjungti automatinį išjungiklį ir perjungti EOS valdymo perjungiklį iš padėties „2“ į padėtį „1“. Ne darbo kabinoje EOS valdymo perjungiklis turi būti padėtyje „2“, o stabdžių ir maitinimo vamzdynų atskiriamieji čiaupai turi būti uždaryti, mašinisto čiaupo Nr.395 rankenėlė būti V padėtyje. Atskiriamasis čiaupas, jungiantis pagalbinį čiaupą Nr.254 ir stabdžių cilindrų, turi būti uždarytas.

Mašinisto čiaupu atlikti paprastąjį stabdymą iki didžiausio slėgio stabdžių cilindruose – čiaupo rankenėlę iš kelioninės padėties pasukti į VE padėtį. Kai slėgis stabdžių cilindruose pakils iki $(3,9 \pm 0,1) \text{ kg/cm}^2$, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį, išjungti EOS elektros maitinimą ir patikrinti, ar visi stabdžiai iki galo atleisti.

Automatinio stabdžio veikimą tikrinti elektriniams traukiniams, turintiems mašinisto čiaupą Nr.395, nustatyta tvarka.

Kaip ir dyzelinių traukinių, iš galinės valdymo kabinos patikrinti, kaip veikia automatiniai ir EOS.

Iš priekinės ir galinės valdymo kabinų patikrinti, kaip veikia pagalbinis stabdys, kai slėgis stabdžių cilindruose yra maksimalus. Šis slėgis turi būti $(3,9 \pm 0,1) \text{ kg/cm}^2$.

15.3.10. Bėginio autobuso RA-1 EOS tikrinti sustabdžius vidaus degimo variklį ir išjungus visus elektros energiją vartojančius prietaisus, tokia tvarka:

15.3.10.1 įstatyti raktą į VCU spyną (blokuotė Nr.267) ir pagal laikrodžio rodyklę pasukti jį į darbo padėtį (turi užsidegti lempučių „stovėjimo stabdis“ ir „KRM“);

15.3.10.2 išjungti stovėjimo stabdį jungikliu „stovėjimo stabdis“ (indikacinė lempučių „stovėjimo stabdis“ turi užgesti“);

15.3.10.3 užpildyti stabdžių vamzdyną nustčius mašinisto čiaupą Nr. 013A į I padėtį 2-3 s, o po to nustatyti į II padėtį;

15.3.10.4 perjungti EOS valdiklį į padėtį „į save“ ir laikyti kol slėgis stabdžių cilindruose pasieks didžiausią, kuris turi būti (kai bėginis autobusas tuščias) – RA-1 $(2,6-2,7) \text{ kg/cm}^2$, RA-2 $(1,0-1,5) \text{ kg/cm}^2$, o po to valdiklį paleisti. Pagal stabdžių cilindrų manometro rodmenis įsitikinti, kad stabdžiai atsileido;

15.3.10.5 patikrinti prieščiūžio įrenginio veikimą pagal jo naudojimo instrukcijos reikalavimus;

15.3.11. Patikrinti RA-1 bėginio autobuso automatinį stabdžių veikimą:

15.3.11.1 jautrumą stabdymui. Stabdžių vamzdynas turi būti užpildytas iki pripildymo slėgio. Mašinisto čiaupo Nr. 013A iš II perstatyti į III padėtį. Slėgis stabdžių cilindruose turi būti $(1,1-1,3) \text{ kg/cm}^2$;

15.3.11.2. jautrumą stabdžių atleidimui. Nustatyti mašinisto čiaupą Nr.013A iš III į II padėtį, bėginio autobuso stabdžiai turi atsileisti. Stabdžių atsileidimą kontroliuoti pagal stabdžių cilindrų manometrą.

Nurodytas bėginio autobuso stabdžių veikimo patikras atlikti iš abiejų valdymo kabinų.

Patikrinti RA-1 bėginio autobuso pagalbinio stabdžio veikimą maksimaliam slėgiui, kuris stabdžių cilindruose turi būti $(2,9-3,3) \text{ kg/cm}^2$. Mašinistas bėginio autobuso pagalbinio stabdžio veikimą turi tikrinti iš abiejų valdymo kabinų tik priimant jį depe.

15.3.12. Patikrinti automotrisių 620M ir dyzelinių traukinių 630M:

Pagrindinius stabdžius – valdiklio rankenėlė „BP“ padėtyje, stabdžių cilindrai po 3-10 sek. turi prisipildyti suslėgtu oru:

15.3.12.1 kai suslėgtu oro valdymo spintoje S-H įjungtas „R“ stabdymo režimas – varančiame vežimėlyje – $3,59-4,42 \text{ kg/cm}^2$, o palaikančiame – $3,07-3,85 \text{ kg/cm}^2$;

15.3.12.2 kai suslėgto oro valdymo spintoje S-H įjungtas „P“ stabdymo režimas – varančiame vežimėlyje – 2,83-3,49 kg/cm², o palaikančiame 2,42-3,04 kg/cm².

Perjungus valdiklio rankenėlę į „J“ padėtį slėgis stabdžių cilindruose per 15-25 sek. turi nukristi iki 0-0,5 kg/cm².

15.4. Stabdžių įrangos perjungimo tvarka pereinant į kitą valdymo kabiną

15.4.1. Paliekamoje savaeigių sąstatų, turinčių mašinistų čiaupus Nr.334E, valdymo kabinoje stabdžių perjungiklio rankenėlę pasukti į III padėtį („Išjungta“). Po to mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į IV padėtį ir sumažinus išlyginamajame rezervuare slėgį (1,3-1,5) kg/cm² pasukti į III padėtį. Kai slėgis stabdžių vamzdyne sumažės, uždaryti maitinimo ir stabdžių vamzdynų atskiriamuosius čiaupus, o mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į I padėtį. Darbo kabinoje, iš kurios bus valdomi stabdžiai, mašinistas privalo stabdžių perjungiklio rankenėlę pasukti iš III padėties į I („Įjungta“). Turi užsidegti maitinimo vamzdyno šaltinio ir traukinio elektros grandinės vientisumo kontrolinė lemputė. Po to atidaryti maitinimo vamzdyno porinės traukos ir atskiriamąjį stabdžių vamzdyno čiaupus, atleisti stabdžius (kontroliuojama pagal kontrolinės stabdžių atleidimo lemputės užgesimą), pripildyti stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio ir mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į IIA padėtį.

Paliekamoje savaeigių sąstatų, turinčių mašinisto čiaupus Nr.328, 394, 395, valdymo kabinoje atjungti EOS maitinimo šaltinį, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į V padėtį ir sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare (1,3-1,5) kg/cm² – į IV padėtį. Baigus leisti per mašinisto čiaupą suslėgtą orą, uždaryti stabdžių ir maitinimo vamzdynų atskiriamuosius čiaupus, o mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į VI padėtį bei stabdžių perjungiklio rankenėlę pasukti į III padėtį („Išjungta“).

Darbo kabinoje, iš kurios bus valdomi stabdžiai, mašinisto čiaupo rankenėlę iš VI padėties pasukti į II padėtį ir atidaryti maitinimo vamzdyno atskiriamąjį čiaupą. Pripildžius išlyginamąjį rezervuarą iki normalaus pripildymo slėgio, atidaryti stabdžių vamzdyno atskiriamąjį čiaupą. Įjungti elektrinių orinių stabdžių maitinimo šaltinį – pulte turi užsidegti lemputė „SL“.

15.4.2. Automotrisės AČ2 paliekamoje kabinoje išjungti EOS maitinimo šaltinį ir perjungiklio rankenėlę perstatyti iš „1“ į „2“ padėtį, mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į V padėtį ir sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare (1,3-1,5) kg/cm² nustatyti į IV padėtį. Kai pro mašinisto čiaupą baigs eiti suslėgtas oras, uždaryti stabdžių ir maitinimo vamzdynų atskiriamuosius čiaupus, o mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į V padėtį. Pagalbinio stabdžio čiaupo Nr.254 rankenėlę nustatyti į paskutinę stabdymo padėtį ir, kai stabdžių cilindruose slėgis bus maksimalus, uždaryti atskiriamąjį čiaupą į stabdžių cilindrus. Įsitikinti, kad slėgis stabdžių cilindruose nemažėja

greičiau kaip leistina (leidžiamas slėgio mažėjimas stabdžių cilindruose ne daugiau kaip $0,2 \text{ kg/cm}^2$ per minutę).

Perėjus į darbo kabiną iš kurios bus valdomi stabdžiai, atidaryti atskiriamąjį čiaupą į nuo pagalbinio stabdžio čiaupo Nr.254 į stabdžių cilindrų, mašinisto čiaupo rankenėlę iš V padėties perstatyti į II ir atidaryti maitinimo vamzdyno atskiriamąjį čiaupą. Kai išlyginamajame rezervuare slėgis pakils iki nustatyto pripildymo slėgio, atidaryti stabdžių vamzdyno atskiriamąjį čiaupą. Įjungti EOS maitinimo šaltinį ir perstatyti perjungiklio rankenėlę iš „2“ į „1“ padėtį.

15.4.3. RA-1 bėginių autobusų paliekamoje valdymo kabinoje mašinisto čiaupo Nr.013A rankenėlę nustatyti į VI padėtį, išjungti EOVS, mašinisto čiaupo Nr. 013A rankenėlę nustatyti į VII padėtį ir laukti, kol slėgis stabdžių vamzdyne sumažės iki 0 kg/cm^2 . Įjungti stovėjimo stabdį nusstatant jungiklio „stovėjimo stabdis“ rankenėlę į padėtį „nuo savęs“, turi užsidegti signalinė lemputė „stovėjimo stabdis“. Išjungti VCU įrenginį ir ištraukti blokavimo raktą. Sustabdžius vidaus degimo variklį išjungti jungiklį „bortinis tinklas“.

Perėjus į RA-1 darbo kabiną, iš kurios bus valdomi stabdžiai, įjungti jungiklį „bortinis tinklas“, įjungti įrenginį VCU (turi užsidegti indikacinės lemputės „KRM“ ir „stovėjimo stabdis“), išjungti stovėjimo stabdį jungiklio pervedimu į padėtį „išjungta“ (stovėjimo stabdžio indikacinė lemputė „stovėjimo stabdis“ turi užgesti), užpildyti suslėgtu oru stabdžių vamzdyną.

Paliekamoje kabinoje RA-2 įjungti stovėjimo stabdį. Sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare iki $3,0 \text{ kg/cm}^2$ atjungti VCU – grandinių valdymo jungiklį, uždaryti maitinimo ir stabdžių vamzdynus, o mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į VI padėtį ir nuspausti jungiklį „Perėjimas“. Perėjus į darbo kabiną įjungti tinklo įtampą, mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į II padėtį ir atidaryti maitinimo vamzdyno čiaupą bei užpildyti išlyginamąjį rezervuarą iki $5,0\text{--}5,2 \text{ kg/cm}^2$. Po to atidaryti stabdžių vamzdyno čiaupą ir sumažinti oro slėgį stabdžių vamzdyne iki $3,0 \text{ kg/cm}^2$. Pasukti raktą VCU bei mašinisto čiaupo rankenėlę 395M nustatyti į II padėtį ir užpildyti stabdžių vamzdyną iki $5,0\text{--}5,2 \text{ kg/cm}^2$.

Automotrisėje 620M paliekamoje kabinoje įjungti stovėjimo stabdį, valdiklio rankenėlę nustatyti į padėtį „J“, o pagalbinio stabdžio rankenėlę – į „O2“ padėtį. Krypties keitiklio rankenėlę nustatyti į „0“ padėtį, išjungti raktą ir valdymo jungiklį perjungti į „0“ padėtį. Perėjus į darbo kabiną įjungti raktą ir valdymo jungiklį nustatyti į „1“ padėtį, o mašinisto valdiklio rankenėlę – į „J“ padėtį.

15.5. Neveikiančių savaeigių sąstatų transportavimas

15.5.1. Neveikiantys savaeigiai sąstatai siunčiami sąstatais, sekcijomis ir atskirais vagonais, jų stabdžių vamzdyno žarnas sujungus į bendrą traukinio stabdžių vamzdyną. Visos nesujungtos maitinimo vamzdyno žarnos turi būti nuimtos, o jų galiniai čiaupai uždaryti.

Siunčiamuose neveikiančiuose savaeigių sąstatų motoriniuose vagonuose, turinčiuose mašinisto čiaupus Nr. 328,394 ir 395 atskiriamuosius ir kombinuotus čiaupus uždaryti. Kai yra mašinisto čiaupai Nr. 334 ir 334E, porinės traukos čiaupus uždaryti, o mašinisto čiaupų rankenėles nustatyti, kaip važiuojant porine trauka. Uždaryti čiaupus į EO.V. Atjungti EOS elektros grandinių maitinimą nuo elektros energijos šaltinio.

15.5.2. Jeigu siunčiamas vienas savaeigio sąstato vagonas ar jų junginys, suformuotas iš savaeigio sąstato vagonų, oro skirstytuvus Nr.292 įjungti į trumpojo traukinio režimą, jeigu junginį sudaro iki 20 vagonų. Jeigu junginyje daugiau kaip 20 vagonų, o tai pat jeigu junginys prikabinamas prie prekinio traukinio sąstato (nepriklausomai nuo vagonų skaičiaus junginyje) – oro skirstytuvus Nr.292 įjungti į ilgojo traukinio režimą.

15.5.3. Su išjungtais stabdžiais neveikiantys savaeigiai sąstatai gali būti siunčiami tik, kai dėl įvairių priežasčių neįmanoma įjungti jų automatinius stabdžius. Tokiais atvejais gale turi būti prikabinėti du tušti keturių ašių vagonai su įjungtais ir veikiančiais stabdžiais. Automotrisės 620M gamintojas rekomenduoja neįjungti stabdžių. Savaeigių sąstatų vagonų skaičius junginyje turi būti nustatomas atsižvelgiant būtiną stabdžių trinkelio spaudimo jėgą traukinyje, kuri, įskaitant traukiančiojo lokomotyvo ir vagonų svorį bei jų stabdžius, 100 t traukinio svorio turi būti:

- a) iki 0,010 ‰ statumo nuokalnėse – ne mažiau 6 tf;
- b) iki 0,015 ‰ statumo nuokalnėse – ne mažiau 9 tf;
- c) iki 0,020 ‰ statumo nuokalnėse – ne mažiau 12 tf.

Savaeigis sąstatas turi turėti stovėjimo stabdžius pagal Taisyklėse nurodytus normatyvus.

15.5.4. Siunčiamą neveikiantį savaeigį sąstatą lydintys palydovai privalo būti instruktuoti ne tik apie bendras sąstato palydos nuostatas, bet ir gerai išmanyti stabdžių bandymo, oro skirstytuvų režimų perjungimo tvarką.

15.5.5. Siunčiamo neveikiančio savaeigio sąstato stabdžių bandymą atlieką vagonų tikrintojai kartu su sąstato palydovais, o ten kur nėra vagonų tikrintojų – tik sąstato palydovai. Atlikus ištisinį stabdžių bandymą traukiančiojo lokomotyvo mašinistui išduodama V-45 formos pažyma.

Išvykimo stotyse, kuriose nėra vagonų tikrintojų, stabdžių bandymą atlieka kiti šį darbą atlikti mokantys darbuotojai (pareigybių sąrašą nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas). Tokiose stotyse ištisinis stabdžių bandymas atliekamas be V-45 formos pažymos įteikimo traukiančiojo lokomotyvo mašinistui, o duomenys apie vagonų skaičių, savaeigių sąstatų serijas, stabdžių trinkelio spaudimą (įskaitant traukiančiojo lokomotyvo svorį ir jo stabdžius), datą,

ištisinio stabdžių bandymo laiką, stabdžių vamzdyno sandarumą, traukiančiojo lokomotyvo mašinistas pažymi T-44 formos žurnale ir mašinisto kelionlapio pastabų skiltyje bei pasirašo.

15.5.6. Siunčiant neveikiantį bėginį autobusą RA-1, prikabinus prie jo lokomotyvą būtina atlikti:

- a) nustatyti mašinisto čiaupo Nr.013A rankenėlę i VII padėtį;
- b) įjungti stovėjimo stabdį;
- c) išjungti VCU įrenginį;
- d) valdymo kabinose uždaryti EOv ir pagalbinio čiaupo Nr.172 atskiriamuosius čiaupus;
- e) nustatyti trijų padėčių čiaupo K-28 rankenėlę į priešingą judėjimo kryptį padėtį (čiaupas po kabina A);
- f) atidaryti čiaupą K-11 oro padavimui iš stabdžių į slėginį vamzdyną (čiaupos yra po kabina A, rankenėlė pasukama pagal važiavimo kryptį);
- g) sujungti stabdžių vamzdyno žarnas tarp bėginio autobuso ir lokomotyvo bei atidaryti galinius čiaupus;
- h) suderinus su traukiančiojo lokomotyvo mašinistu nustatyti stabdžių vamzdyne slėgį $(4,9-5,1) \text{ kg/cm}^2$ ir kontroliuoti jį pagal manometrus bėginiame autobuse RA-1;
- i) pagal bėginio autobuso RA-1 mašinisto signalą, traukiančiojo lokomotyvo mašinistui sumažinti slėgį stabdžių vamzdyne $(0,6-0,7) \text{ kg/cm}^2$. RA-1 mašinistas turi patikrinti stabdžių cilindų kotų išlindimą, stabdžių trinkelį prisipaudimą, slėgį stabdžių cilindruose (matuoti pagal galinėje valdymo kabinoje esantį manometrą, kuris turi būti $(1,0-1,5) \text{ kg/cm}^2$), po to duoti signalą atleisti stabdžius;
- y) traukiančiojo lokomotyvo mašinistas turi atleisti stabdžius. bėginio autobuso RA-1 mašinistas turi patikrinti stabdžių atsileidimą pagal stabdžių cilindų kotų padėtį ir galinėje kabinoje esančio manometro parodymus.

Traukiniui pajudėjus, lokomotyvo mašinistas nustatyta tvarka turi patikrinti stabdžių veikimą važiuojant.

Traukiant neveikiantį bėginį autobusą RA-1 galima važiuoti ne didesniu kaip 70 km/h greičiu. Reguluojant greitį ar stabdant traukinį stotyse ir kitose vietose, pagal galimybes bei įvertinus važiavimo sąlygas, naudoti pagalbinį lokomotyvo stabdį.

Jeigu traukiant neveikiantį bėginį autobusą atsiras nuotėkis iš oro vamzdyno ar iš kėbulo pakabos įrenginių – čiaupo K-11 neatidaryti ir atlikti papildomus darbus:

- a) išleisti suslėgtą orą iš slėginio vamzdyno;
- b) nuleisti kėbulą ant orinių pakabų atramų, išleidžiant suslėgtą orą per apsauginius vožtuvus.
- c) rankomis atleisti stovėjimo stabdį;

Šiuo atveju, esant tvarkingiems bėginio autobuso automatiniams stabdžiams, galima važiuoti ne didesniu kaip 10 km/h greičiu.

16. SAVAEIGIŲ SĄSTATŲ STABDŽIŲ TIKRINIMAS

16.1. Bendrosios nuostatos

Nustatyti du tikrinimo būdai: ištisinis ir dalinis. Tikrinant stabdžius ištisai, tikrinama stabdžių vamzdyno būklė, sandarumas, visų vagonų stabdžių veikimas.

Tikrinant stabdžius dalinai, stabdžių vamzdyno būklė tikrinama pagal galinio vagono stabdžio veikimą. Ištisinį stabdžių tikrinimą atlieka lokomotyvų brigados, o po savaeigio sąstato planinio remonto ir techninės priežiūros (išskyrus TP-1) – lokomotyvo brigada kartu su stabdžių remonto baro meistru (arba brigadininku). Po traukinio naktinio stovėjimo stabdžius tikrina lokomotyvo brigada. Tikrinant stabdžius, mašinistas privalo pripildyti traukinio stabdžių vamzdyną iki 3 lentelėje nustatyto pripildymo slėgio ir iš pradžių patikrinti EOS, o po to automatinių stabdžių veikimą.

Bėginiame autobuse RA-1 atliekant dalinį stabdžių veikimo patikrinimą, stabdžių suveikimą tikrinti pagal galinėje kabinoje esantį manometrą, o atliekant ištisinį stabdžių patikrinimą – pagal kiekvieno stabdžių cilindro veikimą stabdant ir atleidžiant stabdžius. Ištisinį stabdžių tikrinimą po planinių remontų ir techninių priežiūrų (išskyrus TP-1) atlieka TP-2 cecho meistras (brigadininkas) ar kitas darbuotojas, o po TP-3 ar ER-1 stabdžių remonto baro meistras (arba brigadininkas) kartu su lokomotyvų priėmėju. Lokomotyvo brigada atlieka ištisinį stabdžių tikrinimą prieš bėginio autobuso išvažiavimą į reisą ar kai be lokomotyvo brigados bėginis autobusas stovėjo naktį.

16.2. Ištisinis stabdžių tikrinimas

16.2.1. Savaeigių sąstatų stabdžiai ištisai tikrinami leidžiant juos į reisą iš depo po remonto ir techninės priežiūros arba likus stotyje ar depe be brigadų.

Ištisinio stabdžių tikrinimo tvarka nustatyta šių Taisyklių 15.3.2 p. Ištisai tikrindama EOS ir automatinį stabdžius lokomotyvo brigada tikrina kiekvieno vagono stabdžio veikimą stabdant ir atleidžiant stabdžius.

16.2.2. Po kiekvieno ištisinio stabdžių tikrinimo traukinyje laikomame T-44 formos žurnale mašinistas įrašo:

- a) savaeigio sąstato numerį;
- b) EOS ir automatinių stabdžių ištisinio tikrinimo datą ir laiką;
- c) slėgio regulatoriaus palaikomo slėgio pagrindiniuose rezervuaruose ribas, taip pat slėgį stabdžių vamzdyne, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje;
- d) oro nutekėjimo iš stabdžių vamzdyno dydį;
- e) mašinisto ir padėjėjo pavardes, o leidžiant savaeigį sąstatą iš depo po planinio remonto arba techninės priežiūros (išskyrus TP-1) – meistro (brigadininko) ir mašinisto pavardes.

Bėginiame autobuse RA-1 atliekant ištininį stabdžių patikrinimą, veikimą tikrinti pagal kiekvieno stabdžių cilindro veikimą stabdant ir atleidžiant stabdžius Taisyklių 15.3.2 p. nustatyta tvarka.

16.3. Dalinis stabdžių tikrinimas

16.3.1. Dalinį automatinių stabdžių tikrinimą, kartu ir stabdžių vamzdyno būklės tikrinimą pagal galinio vagono stabdžio veikimą, ar pagal lempuotę SOTH atliekant stabdymą ir atleidimą, o bėginiuose autobusuose RA-1 pagal manometrą galinėje valdymo kabinoje ir visų stabdžių cilindrų valdymo duomenis vaizduoklyje, atlikti:

- a) perėjus į kitą valdymo kabiną;
- b) po bet kokio žarnų atskyrimo arba uždarius traukinio bet kuriuos galinius čiaupus;
- c) traukiniui stovėjus daugiau kaip 20 min. arba slėgiui pagrindiniuose rezervuaruose nukritus žemiau $5,0 \text{ kg/cm}^2$;
- d) pasikeitus lokomotyvų brigadoms.

16.3.2. Dalinį elektrinių orinių stabdžių (EOS) tikrinimą atlikti:

- a) perėjus į kitą valdymo kabiną;
- b) po bet kokio EOS elektros grandinės atjungimo;
- c) pasikeitus lokomotyvų brigadoms.

16.3.3. Atlikdama dalinį tikrinimą, lokomotyvo brigada privalo iš darbo kabinos pripildyti stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio ir pirmiausia patikrinti EOS, paskui automatinį stabdį pagal galinio vagono stabdžio veikimą, o bėginiuose autobusuose RA-1 pagal Taisyklių 16.3.1 p.

Tam būtina darbo kabinoje įjungti EOS ir pagal mašinisto padėjėjo arba konduktoriaus signalą (skambutis, garsiakalbis) stabdyti. Mašinistas privalo stabdyti pakopa slėgį priekinio vagono stabdžių cilindre pakeldamas $(1,0-1,5) \text{ kg/cm}^2$. Mašinisto padėjėjas (arba konduktoriaus) privalo patikrinti galinio vagono stabdžio veikimą pagal stabdžių cilindro manometrą nedarbo kabinoje ir pagal stabdžių cilindrų kotų (koto) išlindimą ir stabdžių trinkelų prispaudimą; mašinistas stabdžių veikimą kontroliuoja pagal stabdžių cilindro manometrą ir signalinę lempuotę darbo kabinoje.

Patikrinus galinio vagono stabdžio veikimą stabdant, mašinisto padėjėjas (konduktoriaus) duoda signalą stabdžius atleisti.

Stabdžiams atleisti mašinistas pasuka mašinisto čiaupo rankenėlę iš pradžių į I padėtį, po to čiaupo Nr.334E rankenėlę – į IIA padėtį, o čiaupų Nr.328, 395 – į II padėtį. Mašinisto padėjėjas (konduktorius) pagal manometrą nedarbo kabinoje turi patikrinti, ar atleistas galinio vagono stabdys. Jeigu stabdys atleistas, mašinistas išjungia EOS ir patikrina, kaip veikia automatiniai stabdžiai sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare $(0,5-0,6) \text{ kg/cm}^2$.

Mašinisto padėjėjas (konduktorius), patikrinęs galinio vagono automatinį stabdžių veikimą stabdant, duoda signalą stabdžius atleisti. Po šio signalo mašinistas pasuka mašinisto čiaupo rankenėlę iš pradžių į I padėtį, o po to čiaupo Nr.334E rankenėlę – į IIA padėtį, o čiaupų Nr.328, 395 – į II (kelioninę). Jeigu atliekant dalinį tikrinimą nesuveikia galinio vagono stabdys, darbuotojas, tikrinantis šio vagono stabdį, privalo neleisti traukiniui išvykti. Viso traukinio stabdžių atleidimą kontroliuoti pagal atleidimo signalizatoriaus lemputę.

Atliekant bėginių autobusų RA-1 dalinį stabdžių veikimo tikrinimą lokomotyvo brigada privalo iš darbo kabinos užpildyti stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio ir iš pradžių patikrinti EOS, o po to automatinį stabdžių veikimą pagal galinėje kabinoje esantį manometrą. Tam tikslui pasiekti, darbo kabinoje mašinistas turi EOS valdiklį nustatyti į padėtį „EOS veikia“ ir laikyti šioje padėtyje, kol slėgis stabdžių cilindruose bus $(1,3-1,5) \text{ kg/cm}^2$. Mašinisto padėjėjas (konduktorius) privalo patikrinti stabdžių veikimą pagal galinėje kabinoje esantį manometrą. Mašinistas turi kontroliuoti stabdžių darbą pagal stabdžių cilindro manometrą ir signalinę lemputę „nėra atleidimo“ darbo kabinoje. Tam, kad atleisti stabdžius mašinistas turi perjungti EOS valdiklį į atleidimo padėtį. Mašinisto padėjėjas (konduktorius) turi patikrinti stabdžių atsileidimą pagal galinėje kabinoje esantį manometrą.

Patikrinus bėginio autobuso RA-1 EOS veikimą, mašinistas turi patikrinti automatinio stabdžio veikimą. Tam turi nustatyti mašinisto čiaupo Nr.013A rankenėlę iš II į III padėtį. Mašinisto padėjėjas (konduktorius) privalo patikrinti stabdžių veikimą pagal galinėje kabinoje esantį manometrą. Mašinistas turi kontroliuoti stabdžių darbą pagal stabdžių cilindro manometrą ir signalinę lemputę „nėra atleidimo“ darbo kabinoje. Tam, kad atleisti stabdžius, mašinistas turi mašinisto čiaupo Nr.013A rankenėlę nustatyti į I padėtį (2-3) s. Mašinisto padėjėjas (konduktorius) privalo patikrinti stabdžių atsileidimą pagal galinėje kabinoje esantį manometrą. Jeigu stabdžių tikrinimo metu mašinisto padėjėjas (konduktorius) aptiks gedimą, privalo imtis priemonių, kad bėginis autobusas nepajudėtų iš vietos ir apie tai nedelsiant pranešti mašinistui.

16.4. Už tinkamą savaeigių sąstatų stabdžių tikrinimą ir įrašų specialiame žurnale tikrumą pagal savo pareigas atsako mašinistas, mašinisto padėjėjas, taip pat meistras (arba brigadininkas), jeigu jie dalyvauja tikrinant stabdžius.

17. SAVAEIGIŲ SĄSTATŲ STABDŽIŲ PRIEŽIŪRA IR JŲ VALDYMAS VAŽIUOJANT

17.1. Bendrosios nuostatos

17.1.1. Savaeigių sąstatų automatinį stabdžių veikimą važiuojant tikrinti:

- a) po ištisinio arba dalinio stabdžių patikrinimo;
- b) po stabdžių įjungimo atskiruose vagonuose (išskyrus RA-1);
- c) išjungus EOS ir pradėjus traukinį valdyti automatiniais stabdžiais (išskyrus RA-1);
- d) važiuojant į aklostotes.

17.1.2. EOS stabdžių veikimą važiuojant tikrinti: po ištisinio ir dalinio stabdžių tikrinimo; pasikeitus lokomotyvo brigadoms ar pakeitus valdymo kabinas.

17.1.3. Važiuojančio savaeigio sąstato automatinį stabdžių veikimą tikrinti mažinant slėgį stabdžių vamzdyne pirmos stabdymo pakopos dydžiu – (0,3-0,5) kg/cm², po to nustatant mašinisto čiaupo rankenėlę į IV (perdanga su maitinimu) padėtį.

Bėginio autobuso RA-1 automatinio stabdžio veikimą tikrinti stabdant pakopa, pastačius mašinisto čiaupo Nr. 013A rankenėlę į III padėtį. Slėgis stabdžių vamzdyne turi sumažėti (0,6-0,7) kg/cm². Atsiradus stabdymo efektui ir sumažėjus greičiui 10 km/h, stabdžius atleisti. Minėtas greitis turi sumažėti atstume, kuris nustatytas vietinėse instrukcijose. Stabdžius atleisti tik tada, kai mašinistas įsitikins, kad jie veikia normaliai.

Jeigu stabdant pirma pakopa per 10 s nebus pasiektas pirminis stabdymo efektas, nedelsiant panaudoti staigųjį stabdymą ir kitas priemones traukiniui sustabdyti, o bėginiame autobuse RA-1 papildomai panaudoti pagalbinį stabdį.

Važiuojant savaeigiam sąstatui iš pradžių patikrinti automatinį, o po to EOS veikimą – stabdymo pakopa iki pirmojo vagono stabdžių cilindruose susidarys (1,0-1,5) kg/cm² slėgis, o bėginiuose autobusuose RA-1 – stabdymo pakopa nustatant EOS valdiklį į padėtį „EOS veikia“.

17.1.4. Mašinistas ir jo padėjėjas privalo stebėti kaip veikia stabdžiai traukinyje visą kelionę.

Jeigu valdant traukinį bus pastebėtas kibirkščiavimas (esant atleistiems stabdžiams), traukinį patikrinimui ir kibirkščiavimo priežasčių pašalinimui sustabdyti paprastuoju stabdymu. Esant būtinybei, savaeigiame sąstate rankomis atleisti stabdžius ir įsitikinti, kad oras pagalbiname rezervuare sumažėjo iki 0 kg/cm².

Aptikus iščiūžas (išdaužas) įdėmiai apžiūrėti ratų riedėjimo paviršius, esant poreikiui – truputį saugiai patraukti sąstatą.

Apie stabdžių išjungimą mašinistas privalo pažymėti T-44 formos žurnale.

17.1.5. Važiuojant aptikus prikabinamame vagone iščiūžas (išdaužas), kurios gilesnės kaip 1 mm, bet ne gilesnės kaip 2 mm – leidžiama tokį vagoną be atkabinimo transportuoti iki artimiausio vagonų techninės priežiūros punkto iki 100 km/h greičiu, kur aširatis turi būti pakeistas.

Aptikus prikabinamo vagono aširačio riedėjimo paviršiuje iščiūžai (išdaužai), kurios gylis nuo 2 iki 6 mm, o motoriniame vagone nuo 1 iki 2 mm – leidžiama vykti iki artimiausios stoties ne

didesniu kaip 15 km/ greičiu. Jeigu prikabinamo vagono aširačio riedėjimo paviršiuje bus nustatyta iščiuoža (išdauža), kurios gylis nuo 6 iki 12 mm, o motoriniame vagone nuo 2 iki 4 mm – leidžiama vykti iki artimiausios stoties ne didesniu kaip 10 km/ greičiu. Jeigu prikabinamo vagono aširačio riedėjimo paviršiuje bus nustatyta iščiuoža (išdauža), kurios gylis daugiau kaip 12 mm, o motoriniame vagone nuo daugiau kaip 4 mm – leidžiama vykti iki artimiausios stoties ne didesniu kaip 10 km/ greičiu tik įtvirtinus pažeistą aširatį taip, kad jis nesisuktų ir atjungus šio aširačio traukos elektros variklius ir stabdžių cilindrus.

Iščiuožų (išdaužų) gylį matuoti specialiu šablonu. Jeigu šablono nėra leidžiama kelionės metu iščiuožų (išdaužų) gylį nustatyti pagal jų ilgį remiantis Taisyklių 8 lentelėje nurodytais duomenimis.

17.1.6. Aptikus, jog savaeigiamе sąstata neveikia stabdžiai, nedelsiant stabdyti traukinį staigiuoju stabdymu ir imtis kitų priemonių traukiniui sustabdyti. Jeigu panaudojus visas įmanomas priemones nepavyksta traukinį sustabdyti – nedelsiant duoti bendrojo pavojaus signalą ir radijo ryšiu apie įvykį informuoti artimiausios stoties budėtoją arba traukinių eismo tvarkdarį, tam kad šie galėtų operatyviai organizuoti traukinio priėmimą į laisvą stoties kelią ar traukinio praleidimą per stotį.

Sustojus traukiniui, nustatyti stabdžių gedimo priežastį. Jeigu vietoje nustatyti ir pašalinti stabdžių gedimo priežasties neįmanoma, toliau traukinį valdyti TNN ir TET nustatyta tvarka.

17.1.7. Draudžiama valdant savaeigius sąstatus, o taip pat sustojus stotyse, darbo kabinose uždaryti stabdžių ir maitinimo vamzdynų atskiriamuosius čiaupus, išskyrus atvejus: ne darbo kabinose tikrinant stabdžių vamzdyno sandarumą; remontuojant mašinisto čiaupą (sustojus); atleidžiant automatinius stabdžius trumpojo sąstato traukinyje po staigiojo stabdymo remiantis Taisyklių 17.2.6 p.

17.1.8. Visų rūšių savaeigių (sąstatų) traukinių ir bent kuriame kelio profilyje staigiųjų stabdymą naudoti tik kai būtina traukinį staigiai sustabdyti. Staigiai stabdoma mašinisto čiaupu, o esant būtinybei ir stabdais savaeigių sąstatų angainėse bei keleivių salonuose.

Pastačius mašinisto čiaupo rankenėlę į staigiojo stabdymo padėtį įjungti smėlio padavimą po aširačiais ir išjungti trauką. Mašinisto čiaupo rankenėlę staigiojo stabdymo padėtyje palikti iki traukinys visiškai sustos.

Laikas, nuo savaeigio sąstato mašinisto čiaupo perstatymo į atleidimo padėtį momento iki traukinio pajudėjimo turi būti: jeigu įrengti mašinisto čiaupai Nr.328, 394, 395 – ne mažiau kaip 1 minutė; jeigu įrengtas mašinisto čiaupas Nr.334E – ne mažiau kaip 1,5 minutės.

Valdant bėginius autobusus RA-1 ir panaudojus staigųjį stabdymą ar įjungus stabdą, ar trūkus stabdžių vamzdynui, ar suveikus EOv, mašinistas privalo nustatyti mašinisto čiaupą Nr. 013A į VII padėtį, įjungti smėlio padavimą po aširačiais ir traukos valdikliu išjungti trauką. Prieš sustojant

(esant 8-10 km/h greičiui) nutraukti smėlio padavimą po aširačiais. Laikas, nuo bėginio autobuso RA-1 mašinisto čiaupo perstatymo į atleidimo padėtį momento iki traukinio pajudėjimo turi būti ne mažesnis kaip 0,5 min., su sąlyga kad signalinė lemputė „nėra atleidimo“ bus užgesus.

17.1.9. Artėjant prie stoties, draudžiamųjų signalų ir greičio mažinimo signalų, būtina iš anksto įjungti automatinius stabdžius ir tiek sumažinti traukinio greitį, kad nebūtų pravažiuota nustatyta sustojimo vieta stotyje, draudžiamasis signalas arba riboženklis, o pro greičio mažinimo signalą ir įspėjimo vietą pravažiuoti šiai vietai nustatytu greičiu. Likus ne mažiau kaip (400-500) m iki draudžiamojo signalo, greitis neturi viršyti 20 km/h. Pravažiuojant prie draudžiamojo signalo arba riboženklis stabdžius iki galo atleisti tiksliai sustojus traukiniui.

17.1.10. Savaeigiuose sąstatuose, kuriuose įrengti EDS juos važiuojant privaloma naudoti. Stabdymo režimai ir EDS naudojimo vietos nustatomos vietinėse instrukcijose.

17.1.11. Savaeigių sąstatų stabdžių veikimui tikrinti važiuojant galima:

a) stabdyti prieš pirmos stotelės keleivių įlaipinimo platformą (išvykus iš pradinės stoties), kurioje pagal traukinių eismo tvarkaraštį yra numatytas sustojimas;

b) stabdyti nepriartėjus iki pirmos stotelės keleivių įlaipinimo platformos, jeigu taip yra nustatyta vietinėse instrukcijose, arba artėjant prie greičio mažinti reikalaujančio signalo.

Tikrinti stabdžių veikimą savaeigių sąstatų, kurie pagal traukinių eismo tvarkaraštį nestoja prie pirmos keleivių įlaipinimo platformos, remiantis vietinių instrukcijų reikalavimais ir bendra stabdžių tikrinimo tvarka.

Jeigu savaeigis sąstatas stabdomas stabdu ar trūksta stabdžių vamzdynas ar įsijungia EOv, mašinistas privalo mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į staigiojo stabdymo padėtį, įjungti smėlio padavimą po aširačiais ir išjungti trauką bei sustabdyti traukinį.

Sustojus ir išsiaiškinus savaeigio sąstato staigaus stabdymo priežastis, atleisti stabdžius ir užpildyti stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio. Tik po to leidžiama traukiniui vykti toliau.

17.2. Automatinių stabdžių valdymas

17.2.1. Darbo kabinoje mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlė turi būti IIA padėtyje, o čiaupų Nr. 328, 394, 395, 013A – II padėtyje.

17.2.2. Norint atlikti paprastąjį stabdymą važiuojant, stabdžių čiaupo Nr. 334E rankenėlę iš IIA padėties pasukti į IV padėtį, o kai yra mašinisto čiaupai Nr. 328, 394, 395 – iš II padėties į V padėtį ir pirmąją stabdymo pakopą sumažinti slėgį išlyginamajame rezervuare nuo nustatyto pripildymo slėgio (0,3-0,5) kg/cm² neatsižvelgiant į traukinio ilgį.

Sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare reikiamu dydžiu, mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlę pasukti į III padėtį, o čiaupų Nr. 328, 394, 395 rankenėles – į IV padėtį. Jei būtina, kitą stabdymo pakopą atlikti po to, kai per mašinisto čiaupą iš stabdžių vamzdyno bus išleistas oras.

Privažiuojant prie draudžiamųjų signalų, sustojimų vietų ir prie stotelių, išleidus orą iš stabdžių vamzdyno per mašinisto čiaupą, jo rankenėlę pasukti į III padėtį.

Jeigu traukinys sustabdytas $0,3 \text{ kg/cm}^2$ pakopa, tai prieš pradedant atleisti stabdžius, slėgį stabdžių vamzdyne sumažinti iki $0,5 \text{ kg/cm}^2$.

Bėginį autobusą RA-1 paprastuoju stabdymu stabdyti nustatant mašinisto čiaupo Nr.013A rankenėlę į I padėtį (2-3) s. Prieš bėginio autobuso sustojimo vietą stabdymą reguliuoti pakopomis stabdant ir atleidžiant stabdžius. RA-1 visiškai sustabdomas kai mašinisto čiaupas Nr.013A yra III padėtyje. Atleisti stabdžius tik įjungus jėgos modulio traukos poziciją, pastačius mašinisto čiaupo Nr.013A rankenėlę (2-3) s į I, o po to perstačius į II padėtį.

17.2.3. Sustiprintą paprastąjį stabdymą vienu veiksmu atlikti mažinant slėgį išlyginamajame rezervuare ($1,5-1,7 \text{ kg/cm}^2$). Šį stabdymo būdą naudoti tik tada, kai reikia sustabdyti traukinį arba sumažinti jo greitį trumpesniame kelyje nei stabdant pakopomis.

17.2.4. Staigiai stabdyti mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlę pasukant iš IIA padėties į V padėtį, kai yra čiaupai Nr. 328, 394, 395 – iš II padėties į VI padėtį. Mašinisto čiaupo rankenėlė turi likti staigiojo stabdymo padėtyje, kol traukinys sustos.

17.2.5. Kad automatiniai stabdžiai neišsektų ir dėl to nesumažėtų stabdymo efektyvumas, nestabdyti dažnai nepapildžius traukinio stabdžių vamzdyno.

17.2.6. Po paprastųjų stabdymų atleidžiant automatinius stabdžius, mašinisto čiaupų Nr. 328, 394, 395 rankenėles iš perdangos padėties pasukti į I padėtį ir laikyti tol, kol išlyginamajame rezervuare bus pasiektas nustatytas pripildymo slėgis, ir po to pasukti į II padėtį.

Atleidžiant iš dvylikos ar daugiau vagonų sudarytų traukinių automatinius stabdžius po staigiojo stabdymo, stabdžių čiaupų Nr. 328, 394, 395 rankenėlę išlaikyti I padėtyje tol, kol išlyginamajame rezervuare bus pasiektas ($3,0-3,5 \text{ kg/cm}^2$) slėgis, o traukinių, sudarytų iš (6-10) vagonų – iki ($1,5-2,0 \text{ kg/cm}^2$), po to rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

Traukinių, kurių sąstatuose yra mažiau kaip šeši vagonai, po paprastųjų stabdymų stabdžius atleisti, mašinisto čiaupų Nr. 328, 394, 395 rankenėlę (1-2) s pasukant į I padėtį, o po to ją pasukti į kelioninę padėtį, o po staigiojo stabdymo laikinai uždaryti atskiriamąjį stabdžių vamzdyno čiaupą, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į I padėtį ir padidinus slėgį išlyginamajame rezervuare iki nustatyto pripildymo slėgio, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį, atidaryti stabdžių vamzdyno atskiriamąjį čiaupą ir pripildyti traukinio stabdžių vamzdyną.

17.2.7. Visiškai atleidžiant savaeigių sąstatų automatinius stabdžius mašinisto čiaupu Nr. 334E, jo rankenėlės laikymo I padėtyje trukmę nustatyti pagal 10 lentelę.

**10 lentelė. Mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlės laikymo I padėtyje trukmė
atleidžiant automatinius stabdžius**

Savaeigio sąstato ilgis	Laikas, sekundės			
	išlyginamajame rezervuare, sumažinus slėgį kg/cm^2		po sustiprinto paprastojo stabdymo, kai slėgis išlyginamajame rezervuare sumažėja 1,5-1,7 kg/cm^2	po staigiojo stabdymo
	0,5-0,6	0,7-1,0		
iki 12 vagonų imtinai	5	8	15	30
daugiau kaip 12 vagonų	7	10	20	40

17.3. EOS valdymas

17.3.1. Darbo kabinoje mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlė turi būti IIA padėtyje, o jei yra čiaupai Nr. 328, 395 – II padėtyje. EOS elektrinės grandinės tvarkingumą kontroliuojanti lemputė turi degti.

17.3.2. Jeigu stabdant kontrolinė lemputė užges, pereiti prie orinio stabdžių valdymo, o EOS išjungti.

17.3.3. Kai važiuojančio traukinio greitį reikia reguliuoti tarpstočiuose, ar traukinys turi sustoti stotyse ir stotelėse, stabdyti pakopomis ir pakopomis stabdžius atleisti, be to, pirmąją pakopą stabdyti atsižvelgiant į greitį ir ratų sukibimą su bėgiais, didinant slėgį stabdžių cilindruose iki (1,0-1,5) kg/cm^2 , po to jį padidinti (jei būtina) pakopomis iki maksimalaus (3,8-4,0) kg/cm^2 dydžio.

Valdant bėginį autobusą RA-1 tarpstotyje, greitis reguliuojamas stabdant pakopa ir nustatant EOS valdiklį į padėtį „EOS veikia“.

17.3.4. Stabdant pakopomis, mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlę iš IIA padėties trumpam pasukti į IV, o kai yra čiaupai Nr. 328, 395 – iš III padėties į VE padėtį. Kai slėgis stabdžių cilindruose pasiekia reikiamą dydį, čiaupo Nr. 334E rankenėlę pasukti į III padėtį, o čiaupų Nr. 328 ir 395 – į IV padėtį, stačiose ilgose nuokalnėse – čiaupo Nr. 334E – į II padėtį.

Kai traukinio greitis pakankamai sumažės, privažiuojant prie sustojimo vietos greitį toliau reguliuoti pakopomis atleidžiant stabdžius, trumpam pasukant čiaupo Nr. 334E rankenėlę iš II (arba III) padėties į IIA padėtį, o čiaupų Nr. 328 ir 395 – iš III arba IV padėties į II padėtį, po to vėl į perdangos padėtį.

Sustojus traukiniui, iki galo atleisti stabdžius mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį, po to, jeigu yra čiaupas Nr. 334E, – į IIA padėtį, jeigu yra čiaupai Nr. 328 ir 395 – į II padėtį. Stabdžių atleidimą kontroliuoti pagal signalizatoriaus lemputės užgesimą ir priekinio vagono stabdžių cilindro manometrą.

17.3.5. Sustiprintą paprastąjį stabdymą vienu veiksmu atlikti mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlę pasukant į IV padėtį, o čiaupų Nr. 328 ir 395 – į VE padėtį, kol slėgis

stabdžių cilindruose pasieks (3,8-4,0) kg/cm², po to ją pasukti į perdangos padėtį, o bėginiuose autobusuose RA-1 nustatyti EOS valdiklį į padėtį „EOS pilnai“

17.3.6. Kai EOS valdomi mygtukais, mašinisto čiaupo Nr. 395 rankenėlė turi būti II padėtyje, o čiaupo Nr. 334E – IIA padėtyje. EOS valdyti tokia šių Taisyklių nustatyta tvarka, kaip jie valdomi stabdžių čiaupu Nr. 395 ir 334E nesumažinus slėgio vamzdyne.

17.3.7. Draudžiama bėginiame autobuse RA-1 naudoti EOS prieš sustojant, kai važiuojama į aklakelį ar prieš draudžiamąjį signalą.

Jeigu kelionės metu užsidegs indikacinė lemputė „EOS grandinių gedimas“, likusią kelionės dalį naudoti EOS draudžiama.

17.4. Valdymas pagalbiniais stabdžiais

Bėginiuose autobusuose RA-1 važiuojant mašinistas gali naudoti pagalbinio stabdžio čiaupą Nr.172, jeigu suges automatiniai ir EOS.

Jeigu suges automatiniai stabdžiai ir EOS, mašinistas turi sustabdyti bėginį autobusą nustatant pagalbinio stabdžio čiaupo Nr.172 rankenėlę į padėtį „S“. Toliau stabdžius valdyti pagalbinio stabdžio čiaupu Nr. 172:

- a) važiuojant su vienu vagonu – ne didesniu kaip 50 km/h greičiu;
- b) važiuojant su dviem ir daugiau vagonų – ne didesniu kaip 30 km/h greičiu, su sąlyga, kad galinio bėginio autobuso automatiniai stabdžiai tvarkingi.

18. STABDŽIŲ AUTOMATINIS VALDYMAS

18.1. Stabdžiai automatiškai valdomi:

- a) automatinio valdymo įrenginiais;
- b) nuotolinio stabdžių valdymo įrenginiais;
- c) saugos įrenginių poveikiu.

18.2. Stabdžių automatinį valdymo įrenginių įjungimo, tikrinimo, priežiūros ir jų valdymo traukiniuose tvarka privalo būti reglamentuota kiekvieno konkretaus įrenginio naudojimo instrukcijoje, patvirtintoje viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo.

19. MAŠINISTO VEIKSMAI PRIVERSTINAI STABDANT TRAUKINĮ TARPSTOTYJE

Priverstinai stabdydamas traukinį tarpstotyje mašinistas privalo vadovautis TNN 18.7.1 p. ir kitais traukinių eismo saugą reglamentuojančiais teisės aktais.

Jeigu keleivinio traukinio lokomotyvą valdo vienas mašinistas, traukinio užtvirtinimo ratstabdžiais ir atitvėrimo operacijas tarpstotyje, mašinistui radijo ryšiu nurodžius, atlieka keleivinio traukinio viršininkas (mechanikas-brigadininkas).

19.1. Sustojimas nuokalnėje

19.1.1. Norint sustabdyti traukinį nuokalnėje, išjungti valdiklį (garvežiuose uždaryti reguliatorių) ir pagalbinį lokomotyvo stabdžiu suspaudus sąstatą, įjungti automatinius stabdžius.

Likus (30-50) m iki sustojimo, kad būtų pagerintas lokomotyvo ratų sukibimas su bėgiais, įjungti smėlio padavimą po asiručiais. Traukiniui sustojus, įjungti pagalbinį lokomotyvo stabdį (jei būtina ir lokomotyvo stovėjimo stabdį) ir atleisti automatinius stabdžius. Jeigu traukinys pajudės, stabdyti pakopa, mažinant slėgį stabdžių vamzdyne (0,7-0,8) kg/cm², po to leidžiama perjungti ne mažiau kaip 1/3 oro skirstytuvų priekinėje prekinio traukinio dalyje pakrautuoju režimu ir traukiniui stovint laikyti jį (su prispaustais stabdžiais). Jeigu po pirmos stabdymo pakopos traukinys važiuoja, būtina stabdyti antrąją pakopą, slėgį stabdžių vamzdyne mažinti (0,7-0,8) kg/cm² ir sustabdyti traukinį. Traukiniui sustojus, įjungti pagalbinį lokomotyvo stabdį ir sąstato rankinius stabdžius bei pranešti apie tai keleivinių vagonų palydovams, konduktoriui, ūkinio traukinio darbų vadovui.

Traukiniuose, kuriuose tokių darbuotojų nėra, mašinisto padėjėjas privalo po vagonų ratais padėti lokomotyve esančius ratstabdžius, o jeigu to neužtenka, papildomai įjungti šių Taisyklių 2 priede nurodytą vagonų rankinių stabdžių skaičių.

Be to, keleiviniame traukinyje dar reikia pranešti apie padėtį radijo ryšiu traukinio viršininkui.

19.1.2. Sumažėjus slėgiui pagrindiniuose rezervuaruose žemiau nustatytos normos, kai dingus kontaktinio tinklo įtampai, sugedus šilumvežio vidaus degimo varikliui ir dėl kitų priežasčių išsijungia kompresoriai, būtina traukinį sustabdyti automatiniais stabdžiais ir vagonų palydovams, konduktoriui, ūkinio traukinio darbų vykdytojui duoti signalą įjungti rankinius vagonų stabdžius. Traukiniuose, kuriuose tokių darbuotojų nėra, mašinisto padėjėjas privalo padėti po vagonų ratais lokomotyve esančius ratstabdžius, jeigu to neužtenka, papildomai įjungti šių Taisyklių 2 priede nurodytą vagonų stovėjimo stabdžių kiekį. Mašinistas lokomotyvą sustabdo pagalbinį stabdžiu iki maksimalaus slėgio stabdžių cilindruose ir tada įjungia lokomotyvo stovėjimo stabdį.

Kompresoriams pradėjus normaliai veikti, prieš pajudant traukiniui, atleisti automatinius stabdžius ir iki nustatyto slėgio pripildyti stabdžių vamzdyną.

19.1.3. Prieš pajudant traukiniui po stovėjimo, išimti iš po ratų visus ratstabdžius, įjungti automatinius stabdžius, atleisti traukinio rankinius stabdžius, po to iki galo atleisti automatinius traukinio stabdžius ir pakopomis lokomotyvo pagalbinį stabdį. Jeigu po to traukinys pats nepajudėjo, tolygiai įjungti valdiklį (garvežyje atidaryti reguliatorių) ir kai tik priekinė dalis pajudės, išjungti valdiklį (uždaryti reguliatorių) ir stabdyti pakopa lokomotyvo pagalbiniu stabdžiu.

Kai visas traukinys pajudės, atleisti pagalbinį stabdį.

19.2. Sustojimas įkalnėje

19.2.1. Norint sustabdyti traukinį įkalnėje, valdiklio rankenėlę pasukti į žemiausią traukos poziciją (garvežyje pakeisti reguliatoriaus atidarymo dydį), sumažėjus greičiui išjungti valdiklį (uždaryti reguliatorių) ir įjungti pagalbinį lokomotyvo stabdį, o suspaudus sąstatą – ir automatinius stabdžius bei prieš sustojant įjungti smėlio padavimą po aširačiais.

Toliau veikti kaip nurodyta šių Taisyklių 19.1.1 ir 19.1.2 p.

19.2.2. Prieš pradėdant važiuoti, būtina vadovautis šių Taisyklių 19.1.3 p. nurodymais. Jeigu įjungus traukos režimą nepavyks išjudinti traukinio, stabdyti pirmąją pakopą, o po to stabdžius atleisti pasukus mašinisto čiaupo rankenėlę į kelioninę padėtį. Lokomotyvui nuriedėjus (5-10) m atgal ir suspaudus traukinį, atsižvelgus į vietos sąlygas bei traukinio ilgį, pradėti važiuoti.

19.2.3. Nustumiant įkalnėje sustojusį traukinį į lėkštesnio profilio vietą vadovautis TNN 18.7.4 ir 18.7.5 p. atleisti pagalbinį stabdį ir, jeigu traukinys pats nepajudės, įjungti valdiklį (garvežyje atidaryti reguliatorių) ir laikyti traukinį ištemptą, jei reikia, naudoti lokomotyvo pagalbinį stabdį. Norint sustabdyti traukinį nustatytoje vietoje, įjungti automatinius stabdžius pirmąją stabdymo pakopą.

Sustojus stabdžius atleisti, palaukti, kol jie atsileis iki galo ir pradėti važiuoti.

19.3. Mašinisto veiksmai sustabdžius traukinį staigiuoju stabdymu ilgose ir stačiose nuokalnėse bei įkalnėse

Jeigu prekinis traukinys, kurio sąstate visų vagonų oro skirstytuvai įjungti įkalnės režimu, sustabdomas staigiuoju stabdymu, mašinistas traukiniui sustojus privalo mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į II padėtį iki išlyginamajame rezervuare slėgis pakils $(0,7-0,8) \text{ kg/cm}^2$ dydžiu, mažesniu kaip nustatytas stabdžių vamzdyno pripildymo slėgis, o po to nustatyti čiaupo rankenėlę į IV padėtį. Išlaukus Taisyklių 12.3.13 p. nustatytą laiką, atleisti stabdžius mašinisto čiaupo rankenėlę nustačius į I padėtį iki slėgis išlyginamajame rezervuare $(0,5-0,7) \text{ kg/cm}^2$ viršys pripildymo slėgį. Kai tik nuokalnėje priekinė traukinio dalis pradės judėti

– stabdyti pakopa pagalbinio lokomotyvo stabdžiu iki stabdžių cilindruose susidarys (1,5-2,0) kg/cm² slėgis, kai pradės judėti visas traukinys – stabdžius pakopomis atleisti. Sustabdytam įkalnėje traukiniui išjudinti iš vietos vadovautis Taisyklių 19.2.2 ir 19.2.3 p.

20. MAŠINISTO VEIKSMAI VEŽANT TRŪKUSĮ TRAUKINĮ Į STOTĮ

20.1. Trūkų kroviniui traukiniui tarpstotyje ir vežant jį į stotį, vadovautis TNN 18.7.6 p. bei „Geležinkelių eismo taisyklėmis“ AVD/003.

Vežant trūkų traukinį iš tarpstočio, pakeisti sugadintas jungiamąsias stabdžių žarnas atsarginėmis arba nuimtomis nuo lokomotyvo ir galinio vagono.

20.2. Vežant trūkų traukinį, paskutiniųjų vagonų stabdžių vamzdynas gali būti be oro tik tuo atveju, kai negalima padaryti, kad stabdžių vamzdynas būtų vientisas ir dėl šios priežasties reikia uždaryti galinius čiaupus. Be to, įkalnėje esančio traukinio mašinistas turi pareikalauti, kad traukinio gale būtų prikabinas stumtuvas, važiuoti iki artimiausios stoties, kurioje gedimas turi būti pašalintas arba sugedęs vagonas atkabintas. Tokių traukinių vežimo iš tarpstočių tvarką, greitį, atsižvelgiant į reikiamą stabdžių trinkelį spaudimą, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

Išvykstant traukiniui iš tarpstočio atlikti dalinį stabdžių patikrinimą.

21. STABDŽIŲ PRIEŽIŪROS IR VALDYMO YPATUMAI ŽIEMĄ

Kad žiemą normaliai ir pastoviai veiktų lokomotyvų, savaeigių sąstatų ir vagonų automatinė stabdžių įranga, būtina ją iš anksto paruošti ir užtikrinti tinkamą jos priežiūrą eksploatuojant.

21.1. Priemonės, užtikrinančios lokomotyvų, savaeigių sąstatų stabdžių įrangos tvarkingą veikimą žiemą

21.1.1. Kad žiemą stabdžių įranga gerai veiktų, lokomotyvo brigada privalo:

a) nepaleisti stovinčių lokomotyvų kompresorių nepašildžius tepalo karteriuose, kai oro temperatūra yra žemesnė kaip minus 30°C;

b) paleidžiant garvežio oro siurbį, garo čiaupą atidaryti laipsniškai, siurbį paleisti lėta eiga, kai garo ir oro cilindro išleidimo vožtuvai atidaryti. Tiksliai iš cilindro išleidus kondensatą ir pakankamai pašildžius siurbį, uždaryti išleidžiamuosius čiaupus, o po to tolygiai atidaryti garo čiaupą;

c) kai traukinys ilgai stovi, kompresoriaus (garvežyje garinio oro siurblio) neišjungti;

d) lokomotyvui arba savaeigiam sąstatui parvykus iš kelionės į depą, iš pagrindinių rezervuarų ir rinktuvų išleisti kondensatą ir mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į I padėtį, nuosekliai iš dviejų pusių atidarant galinius čiaupus prapūsti stabdžių vamzdyną, atidaryti pagrindinių rezervuarų ir rinktuvų išleidimo čiaupus, išjungti kompresorius (garinį oro siurbį);

e) eksploatuodama lokomotyvą, savaeigį sąstatą turi neleisti stabdžio detalėms apledėti. Ant lokomotyvo, savaeigio sąstato stabdžio detalių bei svirtinės pavaros susidariusį ledą lokomotyvo brigada turi pašalinti kai tik galima (stovint stotyje, gražos punkte ir t.t.).

21.1.2. Atliekant lokomotyvams einamąjį remontą ir techninę priežiūrą atšildyti pagrindinius rezervuarus bei visiškai pašalinti drėgmę iš jų. Baigus pagrindinių rezervuarų atšildymo procesą suslėgtu oru prapūsti oro vamzdynus ir išleisti kondensatą iš drėgmės rinktuvų.

Šių operacijų atlikimo periodiškumą ir tvarką kiekvienai traukos riedmens rūšiai, atsižvelgdamas į eksploataavimo patirtį, tinkamui stabdžių įrangos veikimo užtikrinimui, nustato ir tvirtina depo viršininkas (traukos riedmens naudotojas).

21.1.3. Lokomotyvo brigada prieš išvažiuodama iš depo privalo patikrinti pagrindinių rezervuarų prapūtimo čiaupų elektrinių šildymo įrenginių veikimą. Žiemos periodu draudžiama skirti lokomotyvą traukiniui vežti, jeigu jo pagrindinių rezervuarų prapūtimo čiaupų elektriniai šildymo įrenginiai sugedę.

21.1.4. Kai aplinkos oro temperatūra neigiama, priimant kelionėn lokomotyvą ir esant uždarytiems blokuojamiesiems įrenginiams, mašinisto padėjėjas (parangos brigada) tarp

lokomotyvo sekcijų privalo uždaryti galinius čiaupus, atjungti stabdžių vamzdyno jungiamąsias žarnas ir patikrinti, ar nėra ledo jungiamųjų žarnų galvutėse. Jeigu patikrinimo metu žarnų galvutėse bus aptikta ledo, pašalinti jį ir apie tai pažymėti T-44 formos žurnale.

21.2. Priemonės, užtikrinančios vagonų stabdžių įrangos tvarkingą veikimą

21.2.1. Oro skirstytuvų kaitos fondas, skirtas sugedusiems pakeisti, sandėliuojamas uždengtuose stelažuose atmosferinio oro temperatūroje.

21.2.2. Žiemos metu parengiant sąstato stabdžius, atkreipti dėmesį į stabdžių įtaisų flanšinių sujungimų ir stabdžių cilindų manžetų sandarumą.

21.2.3. Keleivinių traukinių formavimo stotyse ir gražos punktuose, kai aplinkos oro temperatūra yra žemesnė kaip minus 25°C, vagonus, turinčius Vakarų Europos stabdžių įrangą ir KE tipo stabdžius, jungti priekinėje sąstato dalyje. Kai aplinkos oro temperatūra yra žemesnė kaip minus 25°C, draudžiama minėtąją stabdžių įrangą turintį vagoną (vagonus) kabinti sąstato gale arba antru nuo galo.

21.2.4. Vagonų tikrintojai ir riedmenų šaltkalviai remontininkai privalo:

a) prieš sujungiant stabdžių vamzdyno žarnas, prapūsti jį suslėgtu oru, nuo sujungiamų žarnų galvučių nuvalyti purvą, ledą ir sniegą, taip pat patikrinti sandarinimo žiedų būklę, esant būtinybei nuo žarnų galvučių Nr.369A nuvalyti elektrinių kontaktų paviršius švitrinu popieriumi. Netinkamus žiedus pakeisti; draudžiama žiedus tepti;

b) prapučiant stabdžių vamzdyną, sujungiant žarnas ir pripildant stabdžius patikrinti, ar laisvai eina oras;

c) užšalusį stabdžių cilindą atidaryti, išimti stūmoklį, nuvalyti cilindro darbo paviršių, patrinti jį sausa technine servetėle ir patepti. Netinkamą manžetą pakeisti. Cilindrą surinkus, išbandyti jo sandarumą;

d) prieš bandant sąstato automatinius stabdžius naudojant stacionarų įrenginį, kai oro temperatūra minus 30° C ar žemesnė, leidžiama pilnai pripildžius stabdžių vamzdyną ne mažiau kaip du kartus atlikti sustiprintą paprastąjį stabdymą ir atleisti stabdžius;

e) bandant automatinius stabdžius ir pastebėjus, kad kurie nors oro skirstytuvai nejautrūs stabdant ir atleidžiant stabdžius, taip pat per lėtai atleidžia stabdžius, paveržti flanšus, apžiūrėti ir nuvalyti dulkių gaudytuvo tinklėlį bei filtrą, po to dar kartą patikrinti stabdžių veikimą; jeigu tikrinimo rezultatai nepatenkinami, oro skirstytuvą pakeisti;

f) jei sunkiai juda svirtinės pavaros detalės, jų šarnyrinius sujungimus patepti žibalu praskiestu ašių tepalu, susidariusį ledą pašalinti. Keleiviniams vagonams esant formavimo stotyse ar traukinio gražos punkte, o taip pat traukiniui stovint ilgiau kaip 10 min. traukinio palydovai privalo pašalinti ledą nuo vagono svirtinės stabdžių pavaros ir jos apsauginių įrenginių.

Draudžiama išleisti traukinį kai sąstata yra vagonas, kurio stabdžių trinkelės neatsitraukia nuo ratų riedėjimo paviršių dėl prišalusios svirtinės pavaros ir jos apsauginių įrenginių;

g) važiuojant traukiniui iki stoties, būtina stebėti viso traukinio stabdžių būklę. Pastebėjus, kad kurių nors vagonų ratai čiuožia, yra su išdaužomis arba turi kitų gedimų, gresiančių saugiam eismui, imtis priemonių traukiniui sustabdyti.

21.3. Stabdžių įrangos prišalusių vietų atšildymo tvarka

21.3.1. Atvira ugnimi (fakelu) leidžiama atšildyti kietu kuru kūrenamų garvežių, elektrovežių ir elektrinių traukinių pagrindinius rezervuarus, slėgio, maitinimo, pralaidos vamzdžius ir stabdžių vamzdynų oro vamzdžius. Turi būti laikomasi priešgaisrinės saugos taisyklių, kad lokomotyvų ir elektrinių traukinių konstrukcijų elementai neužsiliepsnotų.

21.3.2. Šilumvežiuose, savaeigiuose sąstatuose ir garvežiuose, dirbančiuose skystu kuru, fakelu leidžiama atšildyti tik tas prišalusias stabdžių sistemos vietas, kurios yra ne arčiau kaip 2 m nuo degalų bako, degalų ir tepalų padavimo prietaisų, tepalų ir degalų vamzdžių.

21.3.3. Draudžiama atvira ugnimi atšildyti lokomotyvų, savaeigių sąstatų stabdžių įrangą, kai jų stovėjimo vietose ant kelių papilta lengvai užsiliepsnojančių ir degiųjų skysčių, lokomotyvų pripildymo skystais degalais punktuose, arti pripylimo ir išpylimo įtaisų, naftos produktų rezervuarų, lengvai užsidegančių medžiagų sandėlių ir kitose gaisringose vietose, taip pat kai ant gretimų kelių stovi vagonai su sprogstamais, degiais krovniais ar naftos produktais.

21.3.4. Užšalusį oro vamzdį pirmiausia lengvai apstuksenti plaktuku – duslus garsas rodo, jog yra susidaręs ledo kamštis. Šią oro vamzdžio vietą reikia atšildyti, po to per galinius čiaupus prapūsti stabdžių vamzdyną, kol ledo kamštis bus visiškai pašalintas.

21.3.5. Pagrindinius rezervuarus, slėgio, maitinimo ir pralaidos vamzdžius ugnimi atšildyti galima tik išleidus iš jų suslėgtą orą ir uždarius išleidžiamuosius čiaupus. Atidaryti čiaupus leidžiama, tik užgesinus ugnį.

21.3.6. Kai užšąla garvežių garinio oro siurblio regulatoriaus eigos vamzdelis, slėgis padidėja daugiau nei nustatyta. Šiuo atveju būtina išjungti siurblį, sumažinti slėgį iki normalaus, po to atšildyti užšalusią vietą.

21.3.7. Užšalusias oro vamzdžių jungiamąsias žarnas nuimti, atšildyti ir sumontuoti iš naujo arba pakeisti atsarginėmis.

21.3.8. Prišalusį oro skirstytuvą išjungti ir orą per išleidžiamąjį vožtuvą išleisti iš darbo tūrių, kol stabdžių cilindro kotas visiškai įsitrauks. Atvykus į depą, oro skirstytuvą pakeisti.

21.3.9. Draudžiama atvira ugnimi atšildyti užšalusių stabdžių įtaisus ir jų mazgus.

21.3.10. Užšalus vienam iš lokomotyvo stabdžių cilindrų, oro skirstytuvo neišjungti ir naudotis kitais stabdžių cilindrais. Atvykus į depą, stabdžių cilindro gedimą pašalinti.

Savaeigių sąstatų vagonuose tokiais atvejais oro skirstytuvą išjungti, o atvykus į depą, atidaryti stabdžių cilindą, išimti stūmoklį, nuo cilindro ir stūmoklio nuvalyti ledą, patepti jų darbo paviršius. Surinkti stabdžių cilindą ir patikrinti jo sandarumą.

21.3.11. Visais atvejais, pastebėjus lokomotyvo, savaeigio sąstato vagono stabdžio gedimą ir negalint jo pašalinti, mašinistas pats turi išjungti stabdį, per išleidžiamuosius vožtuvus visiškai išleisti orą ir patikrinti, ar stabdžių trinkelės atsitraukia nuo ratų.

Stabdžių įrangos gedimas turi būti pašalintas artimiausiose stotyse, kuriose yra depas arba techninės priežiūros punktas.

21.4. Stabdžių valdymo ypatumai žiemą

21.4.1. Žiemos laikotarpiu, į kurį pereinama geležinkelio įmonės (vežėjo) valdytojo įsakyme nurodytą dieną, tikrinant automatinius stabdžius, stabdyti mažinant slėgį pakrautų prekių traukinių išlyginamajame rezervuare (0,7-0,9) kg/cm², tuščių – (0,6-0,7) kg/cm². Tikrinant važiuojančių keleivinių traukinių, savaeigių sąstatų automatinį stabdžių veikimą, slėgį išlyginamajame rezervuare mažinti (0,5-0,6) kg/cm², o tikrinant EOS veikimą, slėgis lokomotyvo arba savaeigio sąstato priekinio vagono stabdžių cilindruose turi būti (1,5-2,0) kg/cm². Keleivinių traukinių, savaeigių sąstatų, kurių stabdžių trinkelės kompozicinės arba stabdžiai diskiniai, automatinis stabdžius tikrinti slėgį išlyginamajame rezervuare mažinant (0,6-0,7) kg/cm², o EOS – kai slėgis lokomotyvo arba savaeigio sąstato priekinio vagono stabdžių cilindruose yra (2,0-2,5) kg/cm².

Eksploatuojant bėginius autobusus RA-1 žiemos metu automatinį stabdžių veikimą kelyje tikrinti nustatant mašinisto čiaupo Nr.013A rankenėlę į IV padėtį.

Sningant arba kai supustytos sniego pusnys, prieš pradedant tikrinti traukinių automatinis stabdžius, atlikti stabdymą, kad nuo trinkelės arba įdėklų paviršiaus būtų pašalintas sniegas ir ledas. Jeigu to padaryti iki tikrinimo pradžios negalima, tai nuotolio pradžią arba laiką, per kurį traukinio greitis sumažės 10 km/h, pradėti skaičiuoti nuo greičio mažėjimo pradžios, bet ne vėliau, kai traukinys nuvažiuos (200-250) m nuo stabdymo pradžios.

Laikas nuo mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo į stabdžių atleidimo padėtį iki prekinio traukinio pajudėjimo po sustojimo turi būti padidintas 1,5 karto, nei nurodyta šių Taisyklių 12.3.13 p.

21.4.2. Kai oro temperatūra žemesnė nei minus 40° C, taip pat kai sninga arba supustytos pusnys esant ir aukštesnei temperatūrai, pirmąją pakopą stabdyti tuščius prekius traukinius mažinant slėgį išlyginamajame rezervuare (0,6-0,7) kg/cm², o kitais atvejais – pagal šių Taisyklių 21.4.1 p. Prekinio traukinio stabdymą stiprinti (0,4-1,0) kg/cm² pakopa.

21.4.3. Sningant arba susidarius pusnims, stačiose ilgose nuokalnėse pirmąją pakopą nuokalnės pradžioje prekinis traukinys stabdyti slėgį stabdžių vamzdyne mažinant (0,8-1,1) kg/cm², o jei reikia, slėgį sumažinti iki sustiprinto paprastojo stabdymo dydžio.

21.4.4. Žiemos metu geležinkelio linijose su ilgomis nuokalnėmis, kurios dažnai užpustomos, leidžiama remiantis stabdžių eksploatavimo patirtimi įjungti prekinį vagoną su kompozicinėmis stabdžių trinkelėmis oro skirstytuvus pakrautuoju režimu, jeigu ašinė apkrova ne mažesnė kaip 20 t. Tokią stabdžių įjungimo tvarką konkrečiai geležinkelio linijai atskiru nurodymu nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas; turi būti numatyta oro skirstytuvų stabdymo režimų įjungimo tvarka remiantis Taisyklių 9.1.12 ir 9.1.13 p., traukiniui pravažius ilgą nuokalnę, iki vagonų perdavimo kitai geležinkelių administracijai.

21.4.5. Dažniau tikrinti automatinių stabdžių veikimą važiuojant. Tokiu būdu tikrinti ir keleivinių bei savaeigių sąstatų EOS. Laikas, kuriam praėjus būtina tikrinti stabdžius, nurodomas vietinėse instrukcijose.

Kai šviežiai prisnigto sniego sluoksnio storis yra didesnis už bėgių galvučių aukštį, kai siaučia pūga arba tiesiog sninga ar yra pusnių, prieš stabdymą, prieš įvažiuojant į stotį arba iki važiavimo nuokalne, stabdant patikrinti automatinius stabdžius, jeigu traukinys nestabdytas važiuoja daugiau kaip 20 min, o bėginiuose autobusuose RA-1 – 5 min.

21.4.6. Stabdant didesne kaip 1,0 kg/cm² pakopa, kai yra šerkšnas, plikledis, kai ratų kibumo su bėgiais jėga sumažėja, būtina iš anksto, neprivažius (50-100) m iki stabdymo pradžios, įjungti smėlio padavimą po aširačiais ir iki stabdymo pabaigos arba traukinio sustojimo ant bėgių berti smėlį.

21.4.7. Privažiuojant prie stočių ir draudžiamųjų signalų staigiai stabdyti, jeigu po pirmos stabdymo pakopos traukinys stabdomas nepakankamai.

22. KONTROLINIS STABDŽIŲ PATIKRINIMAS

22.1. Bendrosios nuostatos

22.1.1. Traukinio stabdžių kontrolinis patikrinimas pagal mašinisto arba vagonų ūkio darbuotojo paraišką atliekamas stotyse, turinčiose TVPP, arba tarpinėse stotyse tais atvejais, kai važiuojant stabdžiai veikia nepatenkinamai.

22.1.2. Traukinio stabdžių kontrolinį patikrinimą pas traukinių eismo tvarkdarį užsako:

- a) tiesiogiai mašinistas arba per artimiausios geležinkelio stoties budėtoją;
- b) vagonų ūkio darbuotojai per stoties budėtoją;
- c) keleivinio traukinio brigados darbuotojai per mašinistą arba stoties budėtoją.

22.1.3. Traukinių eismo tvarkdarys registruotu įsakymu, perduodamu radijo ryšiu tiesiogiai mašinistui (prieš tai kartu su mašinistu įvertinę kelio profilį, riziką eismo saugai ir kitus veiksnius), nustato stotį kurioje bus atliekamas traukinio stabdžių kontrolinis patikrinimas ir traukinio važiavimo tvarka iki šios stoties.

Jeigu iki stoties (punkto), kuriame bus atliekamas kontrolinis stabdžių patikrinimas traukiniui su nepatenkinamai veikiančiais stabdžiais reiks pravažiuoti daugiau kaip vieną tarpstotį, tai traukinių eismo tvarkdarys visų šio traukinio važiavimo maršrute esančių stočių budėtojams turi perduoti registruotą įsakymą dėl ypatingo šio traukinio važiavimo sąlygų.

Traukinių eismo tvarkdarys, traukinio stabdžių kontroliniam patikrinimui atlikti, į tikrinimo vietą iškviečia susijusius lokomotyvų, vagonų, keleivių ūkių, eismo saugos specialistus ir kitus darbuotojus. Tokių darbuotojų sąrašai nustatomi vietinėse instrukcijose.

22.1.4. Atliekant kontrolinį traukinio stabdžių patikrinimą stotyse tikrinama techninė traukinio stabdžių įrangos būklė, o važiuojant – stabdžių veikimas, stabdžių trinkelėlių spaudimo pakankamumas, ar tinkamai mašinistas valdo stabdžius pagal registruojančių įrenginių duomenis.

22.1.5. Remiantis kontrolinio patikrinimo rezultatais, surašomas aktas pagal šių Taisyklių 4 priedą.

22.2. Kontrolinis stabdžių patikrinimas stotyje

22.2.1. Atliekant kontrolinį traukinio stabdžių patikrinimą stotyje, patikrinti:

- a) pripildymo slėgį;
- b) lokomotyvo ir traukinio stabdžių vamzdyno sandarumą (prekinio ir prekinio keleivinio traukinio pagal šių Taisyklių 11.2.4 p.);
- c) ar tinkamai pagal vagonų įkrovą įjungti prekinių vagonų stabdymo režimai (kalnų, lygumos), atitinkantys kelio profilio sąlygas. Patikrinti, ar tinkamai įjungti keleivinio traukinio

trumpojo ir ilgojo traukinių režimai, atsižvelgiant į vagonų skaičių sąstate, taip pat vežant keleivinius vagonus prekiniais traukiniais;

d) ar tvarkingi vagonų krovinių režimų automatiniai reguliatoriai, svirtinių pavarų automatiniai reguliatoriai, ar tinkamai sumontuotos kompozicinės ir ketinės stabdžių trinkelės pagal horizontaliųjų svirčių velenėlių padėtį įveržimo skylėse, stabdžių cilindų kotų išlindimą po sustiprinto paprastojo stabdymo ir stabdžių pavaros reguliavimą, stovėjimo stabdžius, horizontaliųjų svirčių pečių atitiktį keleivinio vagono tarai įvykus aširačio užstrigimui;

e) lokomotyvo stabdžių įrenginius.

22.2.2. Atlikti ištisinį traukinio stabdžių patikrinimą stabdant ir išlyginamajame rezervuare slėgį sumažinti tokiu dydžiu, kuriuo buvo stabdoma nustatant nepatenkinamą stabdžių veikimą. Be to atliekant šį patikrinimą fiksuoti nesuveikusių ar savaime atsileidusių stabdžių skaičių ir laiką per kurį jie atsileido. Keleivinių ir prekinųjų tipų oro skirstytuvai lygumos režime turi savaime neatleisti stabdžius ne trumpiau kaip 5 min, o prekinųjų įjungtų kalnų režimu – ne trumpiau kaip 10 min. Jeigu tikrinimo metu bus nustatyti savaiminiai stabdžių atsileidimo atvejai praėjus pirmiau minėtajam laikui, atlikti antrą stabdymą (būtinai patraukti greičio matavimo juostą).

22.2.3. Prekiniuose traukiniuose pakopa stabdyti oro skirstytuvus įjungus lygumos režimu ir išlaikius užstabdytus 2 min, dar sumažinti slėgį stabdžių vamzdyne $0,3 \text{ kg/cm}^2$. Po 2 minučių patikrinti ar sąstate neatsileido stabdžiai dėl atskirų oro skirstytuvų oro praleidimo.

22.2.4. Ant vagono su užstrigusiu aširačiu stabdžio cilindro sumontuoti manometrą ir prekinio traukinio stabdžių vamzdinę pripildyti iki maksimalaus slėgio, kuris užfiksuotas greičio matavimo juostoje iki stabdymo, plius $0,3 \text{ kg/cm}^2$. Po to atlikti paprastąjį stabdymą mažinant slėgį stabdžių vamzdyne iki $3,5 \text{ kg/cm}^2$ ir manometru patikrinti slėgį šio vagono stabdžių cilindre, koto išlindimą ir trinkelės prigludimą prie ratų.

Slėgis prekinųjų vagonų stabdžių cilindruose be automatinio režimo turi būti: stabdant pakrautuoju režimu ne didesnis kaip $4,5 \text{ kg/cm}^2$, vidutiniu – $3,5 \text{ kg/cm}^2$, tuščiuoju – ne didesnis kaip $1,8 \text{ kg/cm}^2$. Slėgį stabdžių cilindruose tikrinti manometru ir tais atvejais, kai manoma, kad sugedęs vagono automatinis režimas ir sumažėjęs traukinio automatinio stabdžių efektyvumas, jeigu nėra kitų aiškių stabdymo efektyvumo sumažėjimo priežasčių (pvz.: ketinės trinkelės sumontuotos vietoj kompozicinių arba įveržimas neatitinka trinkelės tipo).

22.2.5. Patikrinti lokomotyvo maitinimo sistemos ir stabdžių vamzdyno sandarumą, mašinisto čiaupo veikimą, perėjimo tempą nuo padidinto prie nustatyto pripildymo slėgio, nustatyto pripildymo slėgio palaikymo stabilumą esant mašinisto čiaupui kelioninėje padėtyje ir perdangos padėtyje po stabdymo, slėgio ribas pagrindiniuose oro rezervuaruose, lokomotyvo automatinio stabdžių veikimą. Pastačius mašinisto čiaupo rankenėlę iš kelioninės padėties į IV, slėgis stabdžių vamzdyne neturi kilti. Sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare $1,5 \text{ kg/cm}^2$ V

mašinisto čiaupo padėtimi, o po to pastačius į perdangos padėtį – leidžiamas slėgio kilimas stabdžių vamzdyne ne daugiau kaip $0,3 \text{ kg/cm}^2$ per 40 s (stabdžiai traukinyje neturi atsileisti).

22.2.6. Patikrinti oro pralaidumą per blokavimo įtaisus Nr. 367. Pralaidumas laikomas normaliu, jeigu mašinisto čiaupo rankenėlę pasukus į I padėtį ir atidarius stabdžių vamzdyno galinį čiaupą iš tikrinamojo blokavimo įtaiso pusės, kai pradinis pripildymo slėgis yra ne mažesnis kaip 8 kg/cm^2 , slėgis nuo $6,0 \text{ kg/cm}^2$ iki $5,0 \text{ kg/cm}^2$ 1000 l talpos pagrindiniuose rezervuaruose sumažėja ne ilgiau kaip per 9-12 s. Jei pagrindinių rezervuarų talpa yra didesnė, laikas proporcingai turi būti padidintas.

22.2.7. Pagal greičio matavimo juostos duomenis, užfiksuotus tarpstotyje, kur pastebėta, kad stabdžiai blogai veikia, stabdyti ir stabdžius atleisti. Po tokio patikrinimo stabdyti pirmąją stabdymo pakopą, mažinant slėgį išlyginamajame rezervuare ($0,5-0,6 \text{ kg/cm}^2$), o po to atleisti automatinis stabdžius, keleivinio traukinio mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį, kol išlyginamasis rezervuaras prisipildys iki nustatyto slėgio, prekinio traukinio – kol slėgis pakils ($0,3-0,5 \text{ kg/cm}^2$) daugiau nei yra pripildymo slėgis prieš stabdymą, po to pasukti rankenėlę į kelioninę padėtį. Kontroliuojamų vagonų su užsikirtusiais aširačiais stabdžių atleidimo laikas lygumos režimu turi būti ne didesnis kaip 50 s – prekinio traukinio su ne daugiau kaip 300 ašių; 60 s – ne daugiau kaip 400 ašių; 80 s – daugiau kaip 400 ašių; 25 s – keleivinio traukinio su ne daugiau kaip 80 ašių, 40 s – kai ašių daugiau kaip 80. Vagonams, turintiems oro skirstytuvus Nr. 483, įjungtus kalnų režimu, nurodytą laiką padidinti 1,5 karto.

Ilgesnis stabdžių atleidimo laikas laikomas galima aširačių užsikirtimo priežastimi, jeigu vagonas galėjo pradėti važiuoti ne iki galo atleidus stabdį.

Jeigu patikrinus oro skirstytuvą traukinyje gedimas neišaiškintas, oro skirstytuvą nuimti ir jo gedimą nustatyti SPP stende. Nuėmus patikrinti, ar švarus oro skirstytuvo tinklelis ir oro vamzdyno atšakos filtras.

22.2.8. Patikrinti keleivinių traukinių EOS, tarpvagoninių elektros jungčių tvarkingumą, lokomotyvo, taip pat galinio elektros grandinės kintamosios ir nuolatinės srovės įtampą, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje, perdangos ir stabdymo padėtyse.

22.2.9. Keleiviniame traukinyje, kurio vagonuose sumontuoti KE, DAKO ar Erlikon tipo oro skirstytuvai arba diskiniai stabdžiai, papildomai patikrinti priečiūžio ir greitinio reguliatorių tvarkingumą bei veikimą.

22.3. Kontrolinis stabdžių patikrinimas važiuojant

22.3.1. Automatinių ir EOS kontrolinis patikrinimas traukiniui važiuojant atliekamas stabdant nustatyta stabdymo pakopa, matuojant atstumą, kurį nuvažiuoja traukinys stabdymo režimu, kol sumažina greitį nuo 60 km/h iki 50 km/h lygumoje arba nedidelio statumo nuokalnėje (iki 0,004).

22.3.2. Tikrinant faktinį traukinio stabdžių spaudimą 100 t sąstato svorio, traukinio greitį padidinti iki (60-80) km/h, staigiai stabdyti ir pagal kelio atstumą, nuvažiuotą nuo mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo iki traukinio sustojimo pagal Taisyklių 5 priedą, nustatyti faktinį stabdžių trinkelų spaudimą 100 t sąstato svorio.

Prieš tikrinant faktinį spaudimą pagal stabdymo kelio ilgį staigiai stabdant, pagal Taisyklių 5 priedą, iš anksto apskaičiuoti stabdžių trinkelų spaudimą atsižvelgiant į faktinę stabdžių įrangos būklę. Prekiniai vagonai, kurių stabdžių cilindro kotas išlenda daugiau kaip 230 mm, nepriskaičiuojami, o kurių kotas išlenda daugiau kaip 180 mm iki 230 mm, skaičiuojamas 70% normatyvinio dydžio spaudimas. Prekiniuose vagonuose vietoj kompozicinių trinkelų sumontuotų ketinių trinkelų spaudimas taip pat imamas 70% normatyvinio dydžio. Jeigu yra automatinis režimas, apskaičiuotasis spaudimas imamas atsižvelgiant į režimo šakutės padėtį jo korpuso atžvilgiu.

22.3.3. Keleivinių traukinių stabdymo tolygumą tikrinti, kai greičiai ir slėgio mažinimo stabdžių vamzdyne dydžiai tokie, kuriems esant traukinį stabdant buvo jaučiamos didelės reakcijos.

23. BANDOMASIS TRAUKINIŲ STABDŽIŲ TIKRINIMAS IR VALDYMAS VAŽIUOJANT

Atliekami trijų rūšių bandomieji stabdžių tikrinimai.

23.1. Pirmos rūšies bandomaisiais važiavimais tikrinama nauja ir modernizuota stabdžių technika, sudaromi, tikslinami ir tikrinami normatyvai ir Stabdžių naudojimo taisyklės. Tokius važiavimus atlieka viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo sudaryta komisija.

23.2. Antros rūšies bandomieji važiavimai skirti Stabdžių naudojimo taisyklių papildymams sudaryti, atsižvelgiant į vietos sąlygas, stabdžių veikimui ir patikrinti šias Taisykles. Tokius važiavimus taip pat organizuoja viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

23.3. Trečios rūšies bandomieji važiavimai rengiami prireikus patikrinti, kaip laikomasi šių Taisyklių, riedmenų stabdžių įrangos techninę būklę; šiais bandymais apibendrinamas ir skleidžiamas pažangus patyrimas. Bandomiesiems važiavimams naudojamas specialus stabdžių tikrinimo vagonas. Bandomieji važiavimai turi būti atliekami periodiškai, ne rečiau kaip kartą per tris mėnesius visomis pagrindinėmis geležinkelio linijomis pagal viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo patvirtintą grafiką. Bandomuosiuose važiavimuose turi dalyvauti riedmenų, geležinkelio infrastruktūros, keleivių aptarnavimo sričių specialistai ir kiti darbuotojai, susiję su traukinių aptarnavimu konkrečioje geležinkelio linijoje.

23.4. Atliekant pirmos ir antros rūšių bandomuosius važiavimus, riedmenys ir jų stabdžių įranga turi visiškai atitikti Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo norminių techninių dokumentų ir kitų traukinių eismo saugą reglamentuojančių teisės aktų reikalavimus. Jeigu būtina, sveriamas kiekvienas vagonas. Leidžiama atlikti eksploatuojamų traukinių bandomuosius važiavimus be specialaus jų stabdymo įrangos parengimo, norint nustatyti jų būklės nuokrypių įtaką stabdžių veikimui.

Atliekant trečios rūšies bandomuosius važiavimus, stabdžių įranga dažniausiai specialiai nerengiama.

23.5. Per visų rūšių važiavimus fiksuojama kiekvieno traukinio vagono stabdžių įrangos charakteristika (oro skirstytuvų tipas, stabdymo režimai, automatinio režimų buvimas, stabdžių trinkelio tipai, ar jos atitinka svirtinės pavaros perdavimo skaičių, svirtinės pavaros automatinio reguliatorių tipai, stabdžių cilindro kotų išlindimas, ar yra stabdžių trinkelio, pasislinkusių už išorinio ratų riedėjimo paviršiaus krašto, trinkelio ir ratų riedėjimo paviršių būklė, didesnį prispaustų stabdžių pavaros svirčių pasvirimas, stabdžių vamzdžio sandarumas, stabdžių įrangos tvirtinimo būklė, o per pirmos rūšies važiavimą – papildomai stabdžių cilindro sandarumas, ribinis slėgis stabdžių cilindruose staigiai stabdant ir jų pripildymo laikas), tikrinamas lokomotyvo kompresorių našumas, mašinisto čiaupo išlyginamojo rezervuaro, maitinimo tinklo, lokomotyvo

stabdžių vamzdyno ir stabdžių cilindrų sandarumas, ar slėgis stabdžių vamzdyne neleistinau nedidėja mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant iš kelioninės į perdangos padėtį, perėjimo nuo padidėjusio slėgio prie normalaus pripildymo slėgio greitis, slėgis stabdžių vamzdyne padidinus ne mažiau kaip 1 kg/cm^2 nei yra normalus pripildymo slėgis, suslėgto oro pralaidumas per lokomotyvo blokavimo įtaisą Nr. 367.

Remdamasi bandomųjų važiavimų rezultatais komisija surašo laisvos formos aktą.

24. KELEIVINIŲ VAGONŲ SU DISKINIAIS STABDŽIAIS, VAŽIUOJANČIŲ KELEIVINIŲ TRAUKININIŲ SĄSTATUOSE IKI 140 KM/H GREIČIU, NAUDOJIMAS

24.1. Bendrosios nuostatos

24.1.1. Šiame skyriuje reglamentuoti techninės priežiūros (TP-1) reikalavimai stabdžių įrangai vagonų su diskiniiais stabdžiais, kurie pagaminti AAB „TVZ (rus. OAO «TB3»)) ir naudojami keleiviniuose traukiniuose, važiuojančiuose iki 140 km/h.

24.1.2. Atsakinga už garantinę šių vagonų stabdžių įrangos techninę priežiūrą yra AAB „TVZ (rus. OAO «TB3»)).

24.1.3. Vagonai turi būti naudojami su metalo keraminiais diskinių stabdžių antdėklais. Galima vagonuose naudoti kompozicinius (polimerinius) stabdžių antdėklus, kurių šifras 140-42. Bent koku atveju atskiruose vagonuose visi antdėklai turi būti vieno tipo. Naujų antdėklų storis turi būti: metalo-keraminių – 24 mm; kompozicinių – 20 mm.

24.2. Vagonų ir jų stabdžių įjungimo sąstatuose tvarka

24.2.1. Keleivinių traukinių sąstatai pagal galimybes turi būti formuojami maksimalaus vagonų skaičiaus su diskiniiais stabdžiais.

24.2.2. Leidžiama kartu, viename sąstate eksploatuoti vagonus su diskiniiais ir trinkelinių stabdžiais, jeigu pastaruosiuose bus naudojamos kompozicinės trinkelės. Kartu naudoti vagonus su diskiniiais stabdžiais ir vagonus su ketinėmis stabdžių trinkelėmis galima tik išimtiniais atvejais, kai atskirus vagonus su diskiniiais stabdžiais būtina transportuoti į paskirties vietą.

24.2.3. Transportuoti keleivinius vagonus su diskiniiais stabdžiais prekinio traukinio sąstate galima ne daugiau dviejų ir su išjungtais jų stabdžiais. Šiuo atveju vagonuose su stovėjimo stabdžiais turi būti atidaryti abu atskiriamieji čiaupai tarp stabdžių vamzdyno ir stovėjimo stabdžio stabdžių cilindų.

24.2.4. Vagonų stabdžiai turi būti įjungiami:

24.2.4.1. vagonų oro skirstytuvai įjungiami trumpojo sąstato režimu, kai traukinio ilgis iki yra 20 vagonų ir ilgojo sąstato režimu, kai traukinyje yra daugiau kaip 20 vagonų;

24.2.4.2. Maitinimo rezervuaras turi būti prijungtas prie stabdžių vamzdyno per atskiriamąjį čiaupą. Atskiriamieji čiaupai tarp šio rezervuaro ir dviejų slėgio rėlių SR1 ir SR2 turi būti atidaryti;

24.2.4.3. Vagonuose, kuriuose įrengti stovėjimo stabdžiai, turi būti atidaryti čiaupai, jungiantys stabdžių vamzdyną ir stovėjimo stabdžio stabdžių cilindrą.

24.3. Vagonų stabdžių įrangos techninė priežiūra

24.3.1. Atliekant vagonų su diskiniiais stabdžiais stabdžių įrangos techninę priežiūrą (TP-1) formavimo stotyse ar gražos punktuose, patikrinti:

- a) ar tinkamai sujungtos stabdžių vamzdyno jungiamosios žarnos ir atidaryti galiniai čiaupai;
- b) ar tinkamai atidaryti atskiriamieji čiaupai;
- c) jungiamųjų žarnų Nr. 369A galvučių elektrinių kontaktų būklę;
- d) jungiamųjų žarnų tarp vagono kėbulo ir vežimėlių, būklę;
- e) ar nėra suslėgto oro nutekėjimo vamzdyno sujungimo vietose;
- f) stabdžių diskų darbinių paviršių būklę (vizualiai traukiant vagonus);
- g) aširačių riedėjimo paviršių būklę (vizualiai);
- h) stabdžių detalių tvirtinimą, taip pat ir diskinių stabdžių antdėklų būklę (vizualiai);
- i) diskinių stabdžių antdėklų storį. Jeigu metalo keraminių antdėklų storis yra 13 mm ir mažiau, o kompozicinių 5 mm ir mažiau pagal išorinį spindulį – antdėklus būtina pakeisti;
- y) tarpų sumą tarp abiejų antdėklų ir disko kiekviename stabdžių diske, kuris turi būti ne didesnis kaip 6 mm. Vagonuose, kuriuose įrengtas stovėjimo stabdis, tarpus tikrinti atleidus jį po staigiojo stabdžio panaudojimo.

24.3.2. Jeigu būtina keisti stabdžių antdėklus dėl susidėvėjimo – keisti abu antdėklus ant vieno disko.

24.3.3. Užpildžius vagonų stabdžių vamzdyną suslėgtu oru, prapūsti kiekvieno vagono maitinimo rezervuarus per išleidimo vožtuvą dėl kondensato pašalinimo.

24.3.4. Patikrinti sandarumą, kai stabdžių sistema pilnai užpildyta suslėgtu oru:

- a) stabdžių vamzdyno, pagal slėgio mažėjimo laiką, kai atsijungia suslėgto oro tiekimo įrenginys (slėgis neturi mažėti greičiau kaip 0,2 kg/cm² per minutę);
- b) traukinių formavimo stotyse kiekviename vagone maitinimo rezervuarų atbulinių vožtuvų, tokia tvarka: esant uždarytam atskiriamajam čiaupui į maitinimo rezervuarą, uždaryti galinius vagono čiaupus, atskirti oro žarnas tarp tikrinamojo ir kito vagono ir vėl atidaryti galinį čiaupą tikrinamajame vagone laikantis darbų saugos reikalavimų. Išleidus orą iš stabdžių vamzdyno ant jungiamosios žarnos galvutės uždėti manometrą ir atidaryti atskiriamąjį čiaupą. Slėgis stabdžių vamzdyne turi kilti ne greičiau kaip 1,0 kg/cm² per minutę. Baigus tikrinimą įsitikinti, kad visi atskiriamieji čiaupai yra atidaryti kaip nurodyta Taisyklių 24.2.4 p.

24.3.5. Patikrinti prieščiūžio įrenginio veikimą kiekviename vagone ant kiekvienos ašies po staigiojo stabdymo panaudojimo, pagal signalizatorius ir pagal oro išleidimą iš stabdžių cilindų, tokia tvarka:

a) atlikti staigųjį stabdymą. Slėgis vagonų stabdžių cilindruose turi būti ne mažesnis kaip $3,9 \text{ kg/cm}^2$. Vagonų akumuliatorių įtampa turi būti $110 \text{ V} \pm 30\%$ ribose;

b) prieščiūžio elektroninio valdymo bloką, priekinėje dalyje patikrinti ar įjungtas įrenginio maitinimas: turi šviesti lemputės „įjungta“ ir „darbas“. Kitos lemputės turi būti užgesusios. Taip pat lemputės neturi mirksėti, nes tai informuoja apie gedimus pajungimo mazguose ir linijose;

c) patikrinti elektrinių orinių vožtuvų funkcionavimą nuosekliai nuspaudžiant keturis mygtukus „aširačių kontrolė“. Tai atliekant turi nuosekliai užsidegti lemputės „išleidimo vožtuvas“ ir „slėgio kritimas“. Nuspaudus mygtuką vagonų tikrintojas (pagal klausą) nustato kiekvieno aširačio oro išleidimą iš išleidimo elektrinių orinių vožtuvų.

24.3.6. Patikrinti automatinių ir EOS veikimą remiantis Taisyklių 8.1.1 p. nustatyta tvarka, vadovaujantis stabdžių cilindų manometru ir signalizatoriumi, išdėstytą ant vagono kėbulo šonų, rodmenimis. Jeigu stabdžių cilindruose yra oro slėgis – turi šviesti signalizatoriai, o nesant slėgio – jie turi užgesti.

24.4. Lokomotyvo prikabinimas prie sąstato

Prieš prikabinant magistralinį, išvežamąjį ar manevrinį lokomotyvą prie sąstato, prapūsti pagrindinius lokomotyvo rezervuarus, o prikabinus prapūsti stabdžių vamzdyną Taisyklių 7.2 p. nustatyta tvarka.

24.5. Stabdžių veikimo patikrinimas

24.5.1. Stabdžių vamzdyno vientisumas ir ištisinis stabdžių patikrinimas atliekamas pagal Taisyklių 11.2.3 p.

24.5.2. Dalinis stabdžių veikimo patikrinimas traukiniuose, jeigu juose įrengti diskiniai stabdžiai, turi būti atliekamas Taisyklių 11.3 ir 24.5.3 p. nustatyta tvarka pagal dviejų paskutinių vagonų stabdžių veikimą.

24.5.3. Atliekant dalinį stabdžių veikimo patikrinimą vagonuose su diskiniais stabdžiais, tikrinti jų stabdymą ir atleidimą, kiekvienos vagono ašies pagal signalizatorius, o ant vežimėlių pagal manometrus, sumontuotus ant kėbulo šono. Jeigu stabdžių cilindruose yra oro slėgis – turi šviesti signalizatoriai, o nesant slėgio – jie turi užgesti.

24.6. Stabdžių valdymas

24.6.1. Traukinio stabdžius, kurio sąstato yra vagonų su diskiniais stabdžiais, valdyti remiantis Taisyklėmis.

24.6.2. Jeigu valdant traukinį ir nenaudojant stabdžių po vagonais bus pastebėtas dūminimas ar kibirkščiavimas – sustabdyti traukinį bei išsiaiškinti priežastis. Tokiais atvejais išleisti traukinį galima tik pašalinus gedimo priežastis, o esant būtinybei – išjungus vežimėlio vagono sugedusius stabdžius. Stabdžius išjungti ir kai neaptinkama aiškių stabdžių gedimo priežasčių.

24.6.3. Vagono diskinius stabdžius (kelionės metu) išjungti tokia tvarka:

24.6.3.1. vieno vežimėlio diskiniai stabdžiai išjungiami uždariant atskiriamąjį čiaupą tarp maitinimo rezervuaro ir vienos iš slėgio rėlių (SR1, SR2) ir išleidžiant suslėgtą orą iš pagalbinio rezervuaro per išleidimo vožtuvą;

24.6.3.2. vagono diskiniai stabdžiai išjungiami uždariant atskiriamąjį čiaupą į oro skirstytuvą ir čiaupus nuo maitinimo rezervuaro į abi slėgio rėles SR1 ir SR2 bei išleidžiant suslėgtą orą iš pagalbinio rezervuaro per išleidimo vožtuvą.

24.6.4. Apie vagono (vežimėlio) diskinių stabdžių išjungimą traukinio viršininkas turi pranešti lokomotyvo brigadai. Mašinistas turi apie tai pažymėti V-45 formos pažymoje ir toliau traukinį valdyti didžiausiu greičiu, įvertinęs faktinį stabdžių trinkelį spaudimą traukinyje.

24.6.5. Kai traukinys buvo sustabdytas staigiuoju stabdymu, iki traukiniui išvykstant traukinio brigada pagal signalizatorių ir manometrų rodmenis ant vagono kėbulo šonų, turi įsitikinti, kad diskiniai stabdžiai atsileido.

24.7. Vagonų ir traukinių aprūpinimas stabdžiais

24.7.1. Vagonų su diskinais stabdžiais apskaičiuotąjį stabdžių spaudimą į ašį (perskaičiavus į ketines stabdžių trinkeles) laikyti:

- kai traukinių greitis iki 120 km/h – 10 tf (imtinai);
- kai traukinių greitis iki 140 km/h – 12,5 tf (imtinai).

24.7.2. Vagono tarą nustatyti pagal užrašą ant vagono kėbulo šoninės sienos, o įkrovą dėl keleivių, bagažo ir parangos pagal Taisyklių 10.2 p.

24.7.3. Keleivinių traukinių stabdžių normatyvai ir didžiausi leistini greičiai, esant jų sąstatuose vagonų su diskinais stabdžiais turi visiškai atitikti Taisyklių 2 priedo reikalavimus.

24.7.4. Pildant V-45 formos pažymą, prieš atitinkamą spaudimą į vagono ašį su diskinais stabdžiais, skiltyje „kiti duomenys“ užrašyti – „DS“. Jeigu pažymoje nurodomas kompozicinių trinkelų skaičius sąstate, vagonus su diskinais stabdžiais vertinti kaip turinčius šias trinkeles.

PASLAUGŲ PIRKIMO–PARDAVIMO SUTARTIS

BENDROSIOS SĄLYGOS

1. SUTARTIES SĄVOKOS IR SUTARTIES AIŠKINIMAS

1.1. **Detali ataskaita** – Paslaugų teikėjo Užsakovui teikiamas laisvos rašytinės formos dokumentas, kurio tikslus turinys ir forma bus nustatytas Sutarties vykdymo metu, Šalių įgaliotų atstovų.

1.2 **Nurodymas** – bet koks raštiškas arba žodinis (kuris vėliau turi būti patvirtintas raštiškai) nurodymas, kurį dėl Sutarties vykdymo Paslaugos teikėjui duoda Užsakovas.

1.3. **Paslaugos** – Paslaugos apibrėžtos Sutartyje ir jos prieduose, kurias Paslaugų teikėjas įsipareigoja teikti Užsakovui, laikydamasis Sutarties ir jos priedų reikalavimų. Sutartyje vartojama sąvoka „Paslaugos“ apima visas su Paslaugų suteikimu susijusias veiklas, kurios nurodytos Paslaugų pirkimo sąlygose, jų paaiškinimuose ir (ar) patikslinimuose (jei tokių buvo), įskaitant, bet neapsiribojant Paslaugų teikimą, jų rezultatų perdavimą, trūkumų šalinimą, prekių tiekimą ir (ar) darbų vykdymą, jei tai numatyta Sutartyje ar būtina, siekiant sukurti ir perduoti Paslaugų rezultatą Užsakovui.

1.4. **Paslaugų teikėjas** – ūkio subjektas, teikiantis Sutartyje numatytas Paslaugas, toliau dar vadinama – **Šalis**.

1.5. **Pirkimas** – Užsakovo atliekamas Paslaugų įsigijimas su pasirinktu (pasirinktais) Paslaugų teikėju (teikėjais) sudarant pirkimo–pardavimo sutartį.

1.6. **Raštu** – reiškia bet kokio nurodymo, pranešimo, paklausimo, pretenzijos, užsakymo ar Šalies pasirašyto dokumento išsiuntimas elektroniniu paštu, registruotu paštu, CVP IS priemonėmis ar tiesiogiai įteikiamas interesantui, Sutarties Specialiosiose sąlygose nurodytais kontaktais (jei atskira Sutarties nuostata nenustato kitaip).

1.7. **Sąskaita** – pridėtinės vertės mokesčio (toliau – **PVM**) sąskaita faktūra, sąskaita faktūra, kreditiniai ir debetiniai dokumentai.

1.8. **Sutartis** – ši Paslaugų pirkimo – pardavimo sutartis, kuri susideda iš Sutarties Bendrosios ir Specialiosios dalių, jų priedų ir Pirkimo dokumentų.

1.9. **Užsakovas** – AB „Lietuvos geležinkeliai“ įmonių grupės (toliau – **LTG grupė**) įmonė(-s), nurodyta(-os) Sutarties Specialiosiose sąlygose, tiesiogiai ir (ar) netiesiogiai kontroliuojamos AB „Lietuvos geležinkeliai“ (toliau – **LTG**), toliau dar vadinama – **Šalis**.

1.10. Sutartyje, kur reikalauja kontekstas, žodžiai, pateikti vienaskaita, gali turėti ir daugiskaitos prasmę ir atvirkščiai.

1.11. Kai tam tikra skaičiaus reikšmė skiriasi nuo nurodyto skaičiaus žodinės reikšmės, vadovaujamosi žodine skaičiaus reikšme. Jei mokėjimo valiutos pavadinimo trumpinys neatitinka mokėjimo valiutos pilno pavadinimo žodžiais, teisingu laikomas valiutos pilnas pavadinimas žodžiais.

1.12. Jeigu atskirame Sutarties punkte nenustatyta kitaip, Sutarties trukmė ir kiti terminai yra skaičiuojami kalendorinėmis dienomis.

1.13. Jeigu Sutarties pagrindu tiekiamos prekės ir (ar) atliekami darbai, jiems *mutatis mutandis* taikomos visos Sutarties nuostatos ir kartu prekės, darbai ir Paslaugos toliau Sutartyje vadinamos **Paslaugomis**. Taip pat tokioms prekėms ir darbams taikomos teisės aktų reikalavimai pagal prekių ir (ar) darbų pobūdį.

2. ŠALIŲ PAREIŠKIMAI IR GARANTIJOS

2.1. Kiekviena iš Šalių pareiškia ir garantuoja kitai Šaliai, kad:

2.1.1. Sutartis Šalių perskaityta, suprasta ir tai patvirtinta kiekvienos Šalies tinkamus įgaliojimus turinčių asmenų parašais;

2.1.2. Sutartį sudarė turėdamos tikslą realizuoti jos nuostatas bei galėdamos realiai įvykdyti Sutartyje nurodytus įsipareigojimus;

2.1.3. Sutartį sudarė nepažeisdamos ir neturėdamos tikslo pažeisti Lietuvos Respublikos teisės aktų bei jų veiklą reglamentuojančių dokumentų bei sutartinių įsipareigojimų;

2.1.4. jos yra mokios, jų veikla nėra apribota, joms neiškelta arba nėra numatoma iškelti bylos dėl restruktūrizavimo ar likvidavimo, jos nėra sustabdę ar apriboję savo veiklos, joms nėra iškeltos bankroto bylos.

2.2. Paslaugų teikėjas pareiškia ir garantuoja, kad:

- 2.2.1. pilnai susipažino su visa informacija, susijusia su Sutarties dalyku bei kita jo reikalavimu Užsakovo pateikta dokumentacija, reikalinga Sutarties pagrindu prisiimamiems įsipareigojimams įvykdyti bei Paslaugoms suteikti, ir ši dokumentacija bei joje pateikta informacija yra visiškai ir pilnai pakankama tam, kad Paslaugų teikėjas galėtų užtikrinti tinkamą ir visišką visų Sutartimi prisiimamų įsipareigojimų vykdymą ir jų kokybę;
- 2.2.2. turi visas licencijas, leidimus, atestatus, kvalifikacinius pažymėjimus, taip pat visą kitą reikiamą kvalifikaciją ir kompetenciją Paslaugoms suteikti ir įsipareigojimams, numatytiems šioje Sutartyje, vykdyti;
- 2.2.3. turi visas technines, intelektualines, fizines bei bet kokias kitas galimybes ir savybes, reikalingas ir leidžiančias jam deramai vykdyti Sutarties sąlygas;
- 2.2.4. neturi jokių įsiskolinimų ar įsipareigojimų jokiems tretiesiems asmenims, kurie kliudytų tinkamai vykdyti šia Sutartimi prisiimtus įsipareigojimus, ir įsipareigoja neprisiimti tokių įsipareigojimų visu šios Sutarties galiojimo laikotarpiu;
- 2.2.5. Paslaugų teikėjo šalies mokesčiai už parduodamas Paslaugas yra tinkamai sumokėti;
- 2.2.6. Paslaugų teikėjui ir (ar) jo pasitelktiems ūkio subjektams, kurių pajėgumais jis remiasi, ir (ar) subteikėjams, tai pat kiekvieno iš nurodytų asmenų kontroliuojantiems asmenims ir (ar) pagal Sutartį teikiamoms Paslaugoms nėra taikomos Lietuvos Respublikoje įgyvendinamos sankcijos (toliau – **sankcijos**), įskaitant Jungtinių Amerikos Valstijų sankcijas, kaip tai apibrėžta Lietuvos Respublikos tarptautinių sankcijų įstatyme (toliau – **Sankcijų įstatymas**) ir kituose tarptautiniuose, Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos teisės aktuose (bent vienai iš taikomų sankcijų);
- 2.2.7. Paslaugų teikėjas ir (ar) jo pasitelkti ūkio subjektai, kurių pajėgumais jis remiasi, ir (ar) subteikėjai ir jų teikiamos Paslaugos nekels grėsmės nacionaliniam saugumui ar (ir) Užsakovo verslui.
- 2.3. Pasikeitus aplinkybei(-ėms), nurodytai(-oms) šiame Sutarties Bendrųjų sąlygų 2.1.4 papunktyje ir 2.2. punkte, Šalis įsipareigoja apie tai raštu informuoti kitą Šalį ne vėliau kaip per 3 (tris) dienas.
- 2.4. Šalys pareiškia ir garantuoja, kad kiekvienas Sutarties 2.1 – 2.2 punktuose nurodytų pareiškimų Sutarties sudarymo dieną yra tikras ir teisingas.

3. PASLAUGŲ TEIKĖJO TEISĖS IR PAREIGOS

- 3.1. Paslaugų teikėjas įsipareigoja:
- 3.1.1. Sutartį vykdyti Užsakovui ekonomiškai naudingiausiu būdu, laikantis skaidrumo, bendradarbiavimo ir nediskriminavimo principų. Tačiau tai nesuteikia teisės keisti Sutarties kitomis nei Sutartyje nurodytomis sąlygomis ar sumažinti Paslaugų teikėjui Sutartyje nurodytų prievolių apimtį ar jų dalį ar atlikti kitus veiksmus, prieštaraujančius Sutarties ar teisės aktams;
- 3.1.2. nuosekliai, vadovaujantis teisės aktu ir Pirkimo dokumentų, įskaitant Sutartį bei jos priedus, reikalavimais, vykdyti visus sutartinius įsipareigojimus, įskaitant garantinį aptarnavimą po Sutarties pabaigos ir kitas prievoles, numatytas Sutartyje. Paslaugų teikėjas pasirūpina visa būtina įranga, darbų sauga ir darbo jėga, reikalinga Sutarties vykdymui;
- 3.1.3. suteikti Paslaugas, atitinkančias Sutartyje nurodytus reikalavimus;
- 3.1.4. susipažinti ir laikytis LTG grupės tiekėjo elgesio kodekso nuostatų ([paskelbtas viešai¹](https://www.litrail.lt/documents/10279/11756890/LTG+tiekejo+elgesio+kodeksas.pdf/50ad7ff6-6503-41ec-85a8-b7caf8b56850)) ir jame nurodytų veiklos principų, taip pat užtikrinti, kad jų laikytųsi visi Paslaugų teikėjo pasitelkti tretieji asmenys (subteikėjai, ūkio subjektai, kurių pajėgumais Paslaugų teikėjas remiasi ir kiti susiję asmenys, toliau kartu – **asmenys**);
- 3.1.5. laikytis visų Lietuvos Respublikoje galiojančių ir taikomų teisės aktų ir Pirkimo dokumentų, įskaitant Sutartį, ir Sutarties vykdymo metu Užsakovo pateiktų dokumentų ir nurodymų. Užtikrinti, kad Paslaugų teikėjo ir pasitelktų asmenų darbuotojai jų laikytųsi;
- 3.1.6. per Užsakovo nustatytą terminą savo lėšomis atlyginti Užsakovui visus nuostolius, susidariusius dėl Paslaugų teikėjo ir (ar) pasitelktų asmenų teisės aktų pažeidimo ar (ir) netinkamo Sutarties įvykdymo, nevykdymo ir (ar) Sutarties nutraukimo ir (ar) dėl valstybės institucijų pritaikytų sankcijų ir (ar) pradėtų teisminių procedūrų, jei tokios sankcijos skirtos ar teisiniai ginčai kilo dėl Paslaugų teikėjo ir (ar) jo pasitelktų asmenų kaltės, neatsargumo, informacijos nuslėpimo;
- 3.1.7. užtikrinti, kad Sutartį vykdys tik tokią teisę turintys asmenys;
- 3.1.8. nedelsiant, bet ne vėliau kaip per 3 (tris) dienas, informuoti Užsakovą raštu, jei paaiškėja, kad Paslaugų teikėjas negali užtikrinti bet kurio(-ios) Paslaugų teikėjo pagal Sutartį prisiimto įsipareigojimo ar garantijos laikymosi ar jei atsirado aplinkybės, kurios galėtų įtakoti tinkamą ir savalaikį Sutarties vykdymą. Užsakovo informavimas neatleidžia Paslaugų teikėjo nuo atsakomybės ir nėra pagrindas atlikti Sutarties keitimą, išskyrus atvejus, kai kitose Sutarties nuostatoje nurodyta kitaip.
- 3.2. Paslaugų teikėjas turi teisę gauti apmokėjimą už Paslaugas su sąlyga, kad jis tinkamai vykdo Sutartį.

¹ <https://www.litrail.lt/documents/10279/11756890/LTG+tiekejo+elgesio+kodeksas.pdf/50ad7ff6-6503-41ec-85a8-b7caf8b56850>.

3.3. Paslaugų teikėjas turi kitas teises, numatytas Sutartyje ir Lietuvos Respublikos galiojančiuose teisės aktuose.

4. UŽSAKOVO TEISĖS IR PAREIGOS

4.1. Užsakovas įsipareigoja:

4.1.1. vykdyti Sutartį joje nustatytais sąlygomis, laikantis bendradarbiavimo, skaidrumo ir nediskriminavimo principų. Tačiau tai nesuteikia teisės keisti Sutarties kitomis nei Sutartyje nurodytomis sąlygomis ar prisiimti Paslaugų teikėjui Sutartyje nurodytas prievoles ar jų dalį ar atlikti kitus veiksmus, prieštaraujančius Sutarčiai ar teisės aktams;

4.1.2. suteikti Paslaugų teikėjui turimą informaciją ir (ar) dokumentus, būtinus Sutarčiai vykdyti (*jei taikoma*).

4.2. Užsakovai turi teisę bet kuriuo Sutarties vykdymo metu pareikalauti Paslaugų teikėjo pateikti pagrindžiančius dokumentus dėl Paslaugų teikėjo, jo pasitelktų asmenų, gamintojų ir (ar) juos kontroliuojančių asmenų ar (ir) siūlomų prekių (įskaitant jų sudedamąsias dalis ir pakuotes), teikiamų paslaugų ir jas teikiančių asmenų atitikties nacionalinio saugumo reikalavimams ir (ar) Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymo (toliau – **VPĮ**) nuostatomis, įskaitant VPĮ 37 straipsnio 9 dalį, 47 straipsnio 9 dalį ir (ar) 45 straipsnio 2¹ dalį, Lietuvos Respublikos pirkimų, atliekamų vandentvarkos, energetikos, transporto ar pašto paslaugų srities perkančiųjų subjektų, įstatymo (toliau – **PĮ**) nuostatomis, įskaitant 50 straipsnio 9 dalį, 58 straipsnio 4¹ dalį ir (ar) VPĮ 47 straipsnio 9 dalį ir (ar) dėl sankcijų (ne)taikymo. Paslaugų teikėjui per Užsakovo nustatytą laiką nepateiktus Užsakovo nurodytos informacijos ir dokumentų, Užsakovas turi teisę nutraukti Sutartį Sutarties Bendrosiose sąlygose nustatyta tvarka.

4.3. Užsakovai turi kitas teises, numatytas Sutartyje ir Lietuvos Respublikoje galiojančiuose teisės aktuose.

5. KAINODAROS TAISYKLĖS IR ATSISKAITYMO SĄLYGOS

5.1. Sutarties kaina ir kainodaros taisyklės nustatytos Sutarties Specialiosiose sąlygose.

5.2. Į Sutarties kainą, nurodytą Sutarties Specialiosiose sąlygose (toliau – **Sutarties kaina**) ir į Paslaugų įkainius yra įskaičiuoti visi mokesčiai ir rinkliavos, taikomi Paslaugoms Lietuvoje / kitoje valstybėje, kurios gali atsirasti, vykdant Sutartį.

5.3. Sutarties kaina ir Paslaugų įkainiai, neįskaitant PVM, nustatyti Paslaugų teikėjo pasiūlyme, yra galutiniai ir nesikeičia per visą Sutarties galiojimo laikotarpį (*jei Sutarties Specialiosiose sąlygose ar jos prieduose nenumatyta kitaip*). Paslaugų teikėjas laikomas profesionaliu rinkos dalyviu, kuris privalėjo, teikdamas pasiūlymą, tinkamai apskaičiuoti pasiūlymo kainą ir atskirus įkainius, atsižvelgdamas į rinkos sąlygas, į Sutarties vykdymui reikalingas organizacines, technines ir finansines priemones bei pajėgumus, todėl Paslaugų teikėjas prisiima visą riziką dėl galimo Sutarties kainos ir Paslaugų įkainių padidėjimo.

5.4. Šalys susitaria ir sutinka, kad Sutarties kaina ir Paslaugų įkainiai (priklausomai nuo Specialiosiose Sutarties sąlygose pasirinktos kainodaros) be PVM negali būti keičiami dėl teisės aktų pakeitimų, t. y. visą riziką dėl galimo Sutarties kainos ir Paslaugų įkainių padidėjimo prisiima Paslaugų teikėjas, išskyrus PVM. Sutarties galiojimo metu pasikeitus PVM taikymą reglamentuojantiems teisės aktams, Sutarties kaina ir Paslaugų įkainiai be PVM nebus keičiami, tačiau Užsakovas mokės Paslaugų teikėjui už tinkamai pagal Sutartį suteiktas Paslaugas Sutarties kainą ir Paslaugų įkainius, kurie bus lygūs sumai, gautai prie Sutartyje nurodytos Sutarties kainos ir Paslaugų įkainių be PVM pridėjus PVM, apskaičiuotą pagal naujai patvirtintą mokesčio tarifą, nebent priimti teisės aktai numatytų kitaip. Perskaičiuota Sutarties kaina ir Paslaugų įkainiai įforminami Šalių pasirašytu susitarimu ir turi būti taikomi nuo naujo PVM įvedimo datos (nepriklausomai nuo to, kada pasirašytas susitarimas).

5.5. Vykdam Sutartį, visos Sąskaitos teikiamos tik elektroniniu būdu vadovaujantis VPĮ 22 straipsnio ar PĮ 34 straipsnio nuostatomis. Elektroninės Sąskaitos, atitinkančios Europos elektroninių sąskaitų faktūrų standartą, teikiamos Paslaugų teikėjo pasirinktomis priemonėmis. Europos elektroninių sąskaitų faktūrų standarto neatitinkančios elektroninės Sąskaitos teikiamos tik naudojantis informacinės sistemos „E. sąskaita“ priemonėmis. Kartu su Sąskaita turi būti teikiami abiejų Šalių pasirašyti Paslaugų perdavimo–priėmimo aktai ir kiti Sutartyje nurodyti dokumentai. Avansines sąskaitas Paslaugų teikėjas gali pateikti už Sutarties vykdymą atsakingam asmeniui arba informacinės sistemos „E. sąskaita“ priemonėmis, jei Sutarties Specialiosiose sąlygose numatytas avanso mokėjimas.

5.6. Paslaugų teikėjo išrašoma Sąskaita privalo atitikti įstatymų reikalavimus ir turi būti išrašyta ne ankstesne data, nei pasirašytas Paslaugų perdavimo – priėmimo aktas, kurio pagrindu teikiama Sąskaita. Be to, Paslaugų teikėjo išrašomoje Sąskaitoje privalo būti nurodyta:

5.6.1. Paslaugų teikėjo PVM mokėtojo kodas, pavadinimas;

5.6.2. Sutarties numeris ir data, pirkimo užsakymo numeris, kuris nurodytas užsakyme („PU numeris“) (*jei nurodytas*);

5.6.3. Šalių atsakingų asmenų duomenys ir kontaktai;

5.6.4. tikslūs Paslaugų pavadinimai, mato vienetai ir įkainiai (kaina), atitinkantys jo pasiūlyme ir Sutartyje nurodytus pavadinimus, mato vienetus ir įkainius (kainas);

5.6.5. Paslaugų perdavimo – priėmimo akto data ir numeris (*jei toks aktui suteiktas*) bei kiti Užsakovo prašomi duomenys.

5.7. Tuo atveju, jei Paslaugų teikėjo pateikta Sąskaita neatitinka Sutarties reikalavimų, Užsakovas tokią Sąskaitą grąžina tikslinti Paslaugų teikėjui, nuroydamas nedelsiant pateikti Sąskaitą, atitinkančią Sutarties reikalavimus. Apmokėjimo terminas skaičiuojamas nuo Sąskaitos, atitinkančios Sutarties reikalavimus, gavimo dienos.

5.8. Pagal Sutartį atsiskaitoma Lietuvos Respublikos nacionaline valiuta, jei Sutarties Specialiosiose sąlygose nenumatyta kitaip. Paslaugų teikėjas prisiima riziką dėl galimo valiutų kurso pasikeitimo (jei toks būtų).

5.9. Apmokėjimas už tinkamai suteiktas ir Užsakovo priimtas Paslaugas atliekamas Sutarties specialiosiose sąlygose nustatyta tvarka, pagal Paslaugų teikėjo tinkamai užpildytą ir pateiktą Sąskaitą. Atsiskaitymas vykdomas bankiniu pavedimu į Paslaugų teikėjo banko sąskaitą, nurodytą Sutartyje, arba į kitą Paslaugų teikėjo raštu (raštas turi būti pasirašytas Paslaugų teikėjo vadovo ar jo įgalioto asmens) nurodytą banko sąskaitą, jeigu Paslaugų teikėjas yra perleidęs trečiajam asmeniui (finansuotojui) savo piniginių reikalavimą, kylantį iš Sutarties, ir apie tai pranešęs Užsakovui raštu. Faktoringo faktas (piniginio reikalavimo perleidimas) turi būti aiškiai pažymėtas Sąskaitoje.

5.10. Paslaugų teikėjui netinkamai vykdant sutartinius įsipareigojimus Užsakovas turi teisę, neapribodamas kitų, Sutartyje ir teisės aktuose numatytų savo teisių gynimo priemonių taikymo galimybių, už įsipareigojimų nevykdymą ir (ar) priskaičiuotas netesybas taikyti Paslaugų teikėjui vienašališkai įskaitymą iš visų pagal Sutartį Paslaugų teikėjui mokėtinų sumų (pranešant apie tai Paslaugų teikėjui raštu), o, jei jų nepakaktų, ir iš Paslaugų teikėjo pateiktų prievolių įvykdymo užtikrinimų (pranešant apie tai Paslaugų teikėjui raštu), Sutartyje nurodytoms netesyboms bei visiems savo patirtiems nuostoliams padengti. Ši nuostata galioja nepaisant Sutarties nutraukimo bei kitų sankcijų taikymo.

5.11. Užsakovas turi teisę sustabdyti mokėjimus Paslaugų teikėjui, jeigu Paslaugų teikėjas nevykdo arba netinkamai vykdo bet kokius Sutartimi prisiimtus ar teisės aktuose numatytus įsipareigojimus, iki kol šie įsipareigojimai bus tinkamai įvykdyti.

6. SUTARTIES ĮVYKDYMO UŽTIKRINIMAS

6.1. Sutarties įvykdymas užtikrinamas Sutartyje numatytomis netesybomis ir kitais Sutarties įvykdymo užtikrinimo būdais, jei tai numatyta Sutarties Specialiosiose sąlygose.

7. PASLAUGŲ KOKYBĖ IR GARANTINIAI ĮSIPAREIGOJIMAI

7.1. Paslaugų teikėjas garantuoja Paslaugų kokybę bei paslėptų trūkumų nebuvimą. Paslaugų kokybė turi atitikti Sutartyje bei teisės aktuose, reglamentuojančiuose tokio pobūdžio Paslaugų teikimą, keliamus reikalavimus ir standartus.

7.2. Paslaugų teikėjas įsipareigoja teikti Paslaugas, vadovaudamasis Sutarties reikalavimais, profesionaliai, Užsakovui ekonomiškiausiu ir naudingiausiu būdu, pasitelkdamas visas reikalingas technines bei organizacines priemones, užtikrinančias saugų, kokybišką Paslaugų teikimą bei Užsakovo duomenų saugumą, įskaitant, bet neapsiribojant, asmens duomenų ir konfidencialios informacijos apsaugą, tinkamą informacijos tvarkymą, kibernetinę saugą.

7.3. Paslaugų garantinis terminas nustatytas Sutartyje, jo galiojimo laikotarpiu, net jei garantinio terminas galioja ilgiau nei Sutartis, Paslaugų teikėjas šalina visus Paslaugų trūkumus savo lėšomis Sutartyje nustatyta tvarka ir terminais. Garantinis terminas Paslaugoms ar jų dalims įsigalioja nuo Paslaugų ar jų dalies perdavimo Užsakovui, Šalims pasirašius Paslaugų perdavimo – priėmimo aktą. Garantinis įsipareigojimų terminas pratęsiamas Paslaugų teikėjo sąskaita tokiam laikotarpiui, kuriuo Užsakovas negalėjo naudotis Paslaugomis dėl Paslaugų teikėjo kaltės ar kuriuo buvo šalinami Paslaugų trūkumai. Jei garantinis terminas nenustatytas, tai Paslaugų teikėjas įsipareigoja savo sąskaita šalinti Paslaugų kokybės trūkumus visą Sutarties galiojimo laikotarpį.

7.4. Sutarties ir (ar) garantinio termino galiojimo laikotarpiu Paslaugų teikėjas visus Sutarties vykdymo trūkumus ir (ar) neatitikimus Sutarties reikalavimams šalina savo sąskaita Sutarties Specialiosiose sąlygose nustatyta tvarka ir terminais.

7.5. Trūkumų šalinimas ir (ar) Užsakovo atsisakymas priimti nekokybiškas Paslaugas nepratėsia ir nestabdo Paslaugų teikimo termino ir neatleidžia Paslaugų teikėjo nuo netesybų, išskyrus Sutartyje aiškiai nustatytus atvejus arba jei nepriklausomos ekspertizės nustatyta, kad Paslaugos yra kokybiškos arba kad dėl jų neatitikimo Sutarties sąlygoms yra kaltas Užsakovas.

7.6. Užsakovas, pastebėjęs Paslaugų trūkumus Paslaugų perdavimo – priėmimo metu, Paslaugų garantinio termino galiojimo metu ir (ar) Sutarties galiojimo metu, siunčia Paslaugų teikėjui Sutartyje nurodytu elektroniniu paštu trūkumų aktą, nurodydamas Paslaugų teikėjui jį pasirašyti ir atsiųsti Užsakovui per 3 (tris) dienas. Paslaugų teikėjui neatsiuntus pasirašyto trūkumų akto ar motyvuoto atsisakymo pripažinti trūkumus, laikoma, kad Paslaugų teikėjas trūkumus pripažino. Paslaugų teikėjui trūkumų nepripažinus, Šalys tariaisi dėl nepriklausomos ekspertizės skyrimo, o nepavykus susitarti per 3 (tris) darbo dienas, Užsakovas atlieka pirkimo procedūras eksperto paslaugoms įsigyti ir pateikia ekspertizės išvadas Paslaugų teikėjui. Ekspertizės išlaidas, įskaitant pirkimo procedūrų atlikimo išlaidas, padengia Užsakovas, jei ekspertizės metu nustatoma, kad Paslaugos atitinka Sutartyje nurodytus reikalavimus, arba Paslaugų teikėjas, jei ekspertizės metu nustatoma, kad Paslaugos neatitinka Sutarties reikalavimų.

7.7. Paslaugų teikėjui pastebėjus Paslaugų ar kitus Sutarties vykdymo trūkumus, jis privalo nedelsiant pašalinti trūkumus savo sąskaita, o jei trūkumai susiję su Užsakovo Sutarties vykdymu, apie tai raštu informuoti Užsakovą.

7.8. Paslaugų teikėjui nepašalinus Paslaugų trūkumų per Sutartyje nustatytą terminą, Užsakovas turi teisę vėliau perduodamų Paslaugų nepriimti ir už jas nesumokėti bei pateikti Paslaugų teikėjui rašytinį pranešimą apie jų nepriėmimą. Naujai suteiktoms Paslaugoms galioja tos pačios garantinės sąlygos ir terminai, nustatyti Sutartyje. Jei Paslaugų teikėjas per nurodytą laiką nesuteikia kokybiškų Paslaugų, jis privalo per 5 (penkias) kalendorines dienas grąžinti Užsakovui pastarojo sumokėtą šių Paslaugų kainą ir pateikti kreditinę Sąskaitą (jei mokėjimai jau buvo įvykdyti).

7.9. Paslaugų teikėjui nepašalinus Paslaugų trūkumų, kurie nustatyti garantinio termino galiojimo laikotarpiu po Sutarties pabaigos, Paslaugų teikėjas privalo mokėti Užsakovui Sutarties Specialiosiose sąlygose nustatyto dydžio netesybės, šis Paslaugų teikėjo įsipareigojimas galioja ir po Sutarties pabaigos (nutraukimo).

8. PASLAUGŲ TEIKIMAS

8.1. Paslaugų teikėjas įsipareigoja, vadovaudamasis Sutarties ir teisės aktų reikalavimais, teikti Paslaugas ir perduoti jų rezultatai Užsakovui Sutartyje nustatyta tvarka ir terminais.

8.2. Paslaugos užsakomos, teikiamos ir perduodamos Užsakovui Sutartyje nustatyta tvarka, Šalims pasirašant Paslaugų perdavimo – priėmimo aktą. Suteikus Paslaugas anksčiau nei nurodyta Sutartyje, jos gali būti priimtos tik tuo atveju, jei iš anksto buvo raštu suderinta su Užsakovu. Pasiikeitus Paslaugų teikimo vietai (adresui), jei naujoji Paslaugų teikimo vieta yra tame pačiame mieste ir apie tai Užsakovui tinkamai informavus Paslaugų teikėją, atskiras Sutarties pakeitimas nesudaromas.

8.3. Paslaugų suteikimo data laikoma faktinė Paslaugų suteikimo data, nurodyta Paslaugų perdavimo – priėmimo akte, kurį pasirašo Užsakovas ir Paslaugų teikėjas. Užsakovas privalo priimti suteiktas Paslaugas ir pasirašyti Paslaugų perdavimo – priėmimo aktą ne ilgiau kaip per 5 (penkias) dienas nuo faktinio Paslaugų suteikimo, išskyrus jei Sutarties Specialiosiose sąlygose ar jos prieduose nustatytas kitas Paslaugų priėmimo terminas ar jei nustatomi Paslaugų trūkumai, tokiu atveju Paslaugų perdavimo – priėmimo aktas nepasirašomas ir taikomas Sutarties Bendrųjų sąlygų 7.6. punktas.

8.4. Šalims pasirašius Paslaugų perdavimo–priėmimo aktą, Paslaugų teikėjas įsipareigoja ne vėliau kaip per 2 (dvi) dienas pateikti Sąskaitą. Sąskaita turi būti išrašoma (jos išrašymo data) ta data, kuria Užsakovas pasirašė Paslaugų perdavimo–priėmimo aktą.

8.5. Paslaugų teikėjas kartu su Paslaugų perdavimo–priėmimo aktu turi pateikti Užsakovui visus Sutartyje nurodytus ar pagal teisės aktus ar pagal gamintojo reikalavimus būtinus dokumentus, kiek tokie dokumentai susiję su Paslaugų teikėjo sutartinėmis prievolėmis ir (ar) perduodamu Paslaugų ar jų dalies rezultatu (dokumentai turi būti originalo kalba bei pateiktas vertimų biuro patvirtintas vertimas į lietuvių kalbą, jei Sutarties specialiosiose sąlygose ar jos prieduose nenustatyta kitaip). Šiame punkte nurodytų dokumentų nepateikimas laikomas Paslaugų trūkumu, neleidžiančiu Užsakovui priimti Paslaugų.

8.6. Jei Paslaugos teikiamos etapais, Paslaugų teikimo, perdavimo ir priėmimo tvarka nustatoma sekanti:

8.6.1. Paslaugų teikėjas turi suteikti Paslaugas, t. y. pateikti su etapo atlikimu susijusius dokumentus ir gauti Užsakovo patvirtinimą raštu iki Paslaugų teikimo termino (etapo) pabaigos;

8.6.2. dokumentai su lydraščiu turi būti pateikti Užsakovo nurodytu būdu (elektroniniu paštu, asmeniškai ar kurjerio pagalba) iki Paslaugų teikimo termino (etapo) pabaigos;

8.6.3 Užsakovas patvirtina pateiktus su etapo atlikimu susijusius dokumentus arba atmeta juos ir pateikia savo pastabas per 5 (penkias) darbo dienas nuo jų gavimo dienos. Bet kokios Užsakovo pastabos, sąlygojančios Paslaugų suteikimą įrodančių dokumentų atmetimą, turi būti motyvuotos, t. y. pagrįstos atitinkamomis Lietuvos Respublikoje galiojančių įstatymų, reglamentų, normatyvų, kitų teisės aktų, įmonės standartų, techninės specifikacijos, Paslaugų teikimo, Sutarties sąlygų bei Paslaugų teikėjo pasiūlymo nuostatomis;

8.6.4. atmestus dokumentus Paslaugų teikėjas turi pataisyti atsižvelgdamas į Užsakovo pastabas ir pakartotinai juos pateikti Užsakovui ne vėliau kaip per 5 (penkias) darbo dienas nuo jų gavimo dienos. Derinimų skaičius neribojamas, derinimas vyksta iki visų Užsakovo nurodytų neatitikimų pašalinimo;

8.6.5. pastabų teikimas ir jų šalinimas nepratęsia etapo termino ir neatleidžia Paslaugų teikėjo nuo netesybų, išskyrus jei Užsakovas vėluoja Sutartyje nustatytais terminais pateikti pastabas ar įvertinti jam pateiktus dokumentus. Bet kurio Paslaugų etapo atlikimo terminas, susijęs su ankstesniojo Paslaugų etapo suteikimu, nebus pratęstas, jei dėl Paslaugų teikėjo kaltės Užsakovas nepasirašys ankstesniojo etapo Paslaugų perdavimo–priėmimo akto;

8.6.6. suteiktų Paslaugų etapas priimamas abiem Šalims pasirašius Paslaugų perdavimo – priėmimo aktą;

8.6.7. Užsakovas pasirašo Paslaugų perdavimo–priėmimo aktą su sąlyga, kad buvo priimti visi ankstesni etapai. Baigus teikti Paslaugas, Užsakovui pateikiama galutinė suteiktų Paslaugų ataskaita ir, ją patvirtinus, pasirašomas galutinis suteiktų Paslaugų perdavimo – priėmimo aktas.

8.7. Jeigu konkretaus Paslaugų teikėjui pavedamo atlikti darbo ar Paslaugų teikėjo įsipareigojimo įvykdymo terminas Sutartyje nenustatytas, Paslaugų teikėjas jį privalo įvykdyti per Užsakovo raštu nurodytą terminą.

8.8. Paslaugų teikėjas turi teisę keisti prekių ar jų dalies (toliau – **prekė**) modelį ar gamintoją, jei yra visos toliau nurodytos sąlygos:

8.8.1. jei pasiūlyme nurodytos prekės nebegaminamos ar iš esmės sutriko jų tiekimas ir gautas gamintojo patvirtinamas ir (ar) prekės, jų gamintojas kelia grėsmę nacionaliniam saugumui ir (ar) prekių tiekimas prieštarauja Lietuvos Respublikoje įgyvendinamoms privalomoms tarptautinėms sankcijoms, kaip tai apibrėžta Sankcijų įstatyme ir (ar) prekės, jų sudedamosios dalys, pakuotės (jei taikoma), jų gamintojas neatitinka VPĮ ar PĮ nuostatų dėl nacionalinio saugumo interesų;

8.8.2. jei keičiamos prekės visiškai atitinka Pirkimo dokumentų reikalavimus, įskaitant nacionalinio saugumo reikalavimus (jei taikoma), yra ne prastesnės, o lygiavertės ar geresnės kokybės nei šiuo metu tiekiamos prekės ir Paslaugų teikėjas pateikia tai patvirtinančius dokumentus;

8.8.3. jei keičiamos prekės neviršija Paslaugų teikėjo pasiūlyme nurodytų prekių įkainių ir keičiamų prekių įkainiai yra konkurencingi, atitinkantys rinkos įkainius;

8.8.4. jei Paslaugų teikėjas, ne vėliau kaip prieš 14 (keturiolika) darbo dienų iki numatomo prekių keitimo, pateikė Užsakovui rašytinį prašymą su keitimą pagrindžiančiais dokumentais bei gavo Užsakovo rašytinį sutikimą.

8.9. Gavęs Paslaugų teikėjo prašymą dėl prekių keitimo, Užsakovas patikrina ar keitimas atitinka visas Sutarties Bendrųjų sąlygų 8.8. punkte nurodytas sąlygas, įskaitant siūlomų prekių įkainių konkurencingumą ir atitikimą rinkos kainoms. Įkainiai laikomi konkurencingi ir atitinkantys rinkos kainas, jei Užsakovas atlieka rinkos kainų tyrimą ir nustato, kad siūlomų prekių įkainiai atitinka rinką.

8.10. Užsakovas turi teisę nesutikti su prekių keitimu ir turi teisę nutraukti Sutartį, jei keitimas neatitinka visų kriterijų pagal Sutarties Bendrųjų sąlygų 8.8 punktą ir (ar) Paslaugų teikėjas nepateikė įrodymų ar jų pateikimas nepagrindžia keičiamos prekės atitikimo pirkimo sąlygoms.

8.11. Šalys sudaro rašytinį susitarimą prie Sutarties dėl prekių keitimo, jei Užsakovas patvirtina keitimo galimybę.

8.12. Užsakovas turi teisę reikalauti prekių keitimo ar Sutarties nutraukimo, jei paaiškėja bent viena iš 8.8.1 punkte nurodytų aplinkybių. Tokiu atveju Užsakovas raštu kreipiasi į Paslaugų teikėją, kuris per Užsakovo nurodytą terminą privalo pateikti atsakymą dėl prekės keitimo, taip pat keičiamos prekės atitikimą pirkimo dokumentų reikalavimams pagrindžiančius dokumentus. Užsakovui įsitikinus keičiamos prekės atitikimu, Šalys pasirašo susitarimą prie Sutarties. Siekiant teisinio aiškumo, Šalys susitaria, kad prekės keitimas Sutartyje nustatytais sąlygomis laikomas Sutarties vykdymu joje numatytais sąlygomis. Prekių keitimas kitomis nei Sutartyje nurodytomis sąlygomis vykdomas vadovaujantis VPĮ 89 straipsnio ar PĮ 97 straipsnio nuostatomis.

9. ŠALIŲ ATSAKOMYBĖ

9.1. Šalių atsakomybė yra nustatoma pagal galiojančius Lietuvos Respublikos teisės aktus ir Sutartį. Šalys įsipareigoja tinkamai vykdyti savo įsipareigojimus, prisiimtus Sutartimi, ir susilaikyti nuo bet kokių veiksmų, kuriais galėtų padaryti žalos vienai kitai ar apsunkinti kitos Šalies prisiimtų įsipareigojimų įvykdymą.

9.2. Netesybų sumokėjimas neatleidžia Sutarties Šalių nuo pareigos vykdyti Sutartyje prisiimtus įsipareigojimus, išskyrus Lietuvos Respublikos teisės aktuose aiškiai numatytus atvejus.

9.3. Netesybų sumokėjimas ar Sutarties terminų pratęsimas, stabdymas neatleidžia Paslaugų teikėjo nuo nuostolių atlyginimo pagal Užsakovo pagrįstą pareikalavimą.

9.4. Sutarties nutraukimas neatleidžia Sutarties Šalių nuo netesybų ir nuostolių, priskaičiuotų iki Sutarties nutraukimo, mokėjimo, ir Paslaugų teikėjo nuo trūkumų, gedimų šalinimo Paslaugų teikėjo lėšomis visą Paslaugų

garantinį laikotarpį, taip pat nuo kitų Sutarties ir teisės aktų nuostatų laikymosi, kurios taikomos ir po Sutarties pabaigos (nutraukimo).

9.5. Jei Paslaugų teikėjas nevykdo ar netinkamai vykdo kokios nors Sutarties sąlygos ar įsipareigojimo, kuriuos jis privalo vykdyti, atsisako arba nepaiso bet kokio nurodymo, kuriuos pateikti turi teisę Užsakovas pagal Sutarties sąlygas ar teisės aktų nuostatas, Užsakovas turi teisę raštu pranešti Paslaugų teikėjui apie tokio nurodymo nevykdymą ir reikalauti, kad Paslaugų teikėjas ištaisytų pranešime nurodytus pažeidimus. Paslaugų teikėjui per Sutartyje nurodytą terminą, o jei konkrečiam įsipareigojimui terminas nenustatytas, tai per Užsakovo nurodytą terminą, nepanaikinus neatitikimo, trūkumo ir nepradėjus tinkamai vykdyti visų sutartinių įsipareigojimų, Paslaugų teikėjas privalo pagal Užsakovo pareikalavimą mokėti netesybas ir atlyginti visus nuostolius, kiek jų nepadengia netesybos, o Užsakovas įgyja teisę vienašališkai nutraukti Sutartį dėl Paslaugų teikėjo kaltės.

9.6. Paslaugų teikėjas Sutarties vykdymo metu yra atsakingas, įskaitant materialinę atsakomybę, už jam perduotų duomenų, dokumentų saugumą, taip pat už informacinėse sistemose, prie kurių Paslaugų teikėjas turi prieigą, esančios informacijos ir duomenų saugumą ir privalo atlyginti visus Užsakovo nuostolius, susijusius su dokumentų, duomenų daliniu ar visišku praradimu, sugadinimu ir (ar) panaudojimu ne Sutarties vykdymo tikslais ar atskleidimu be Užsakovo rašytinio sutikimo.

9.7. Paslaugų teikėjas visais atvejais atsako, įskaitant materialinę atsakomybę, už Paslaugų teikėjo ir jo pasitelktų asmenų netinkamu Sutarties vykdymu, įsipareigojimų ir (ar) Paslaugų teikėjo pateiktų garantijų pažeidimu, taip pat Paslaugų teikėjo ir (ar) jo pasitelktų asmenų veiksmais ar neveikimu sukeltą žalą ir įsipareigoja atlyginti visus nuostolius, nepriklausomai nuo to, ar žala būtų padaryta Užsakovui, jo darbuotojams ar bet kokiems tretiesiems asmenims ir (ar) jų turtui.

9.8. Jei Paslaugų teikėjas ir (ar) jo pasitelkti asmenys, vykdydamas Sutartį, nesilaiko galiojančių teisės aktų reikalavimų ir dėl to valstybinės ar kitos kompetentingos institucijos pritaiko baudas ar kitas sankcijas Užsakovui, taip pat, jeigu dėl bet kokių aplinkybių, susijusių su Paslaugų teikėju, jo pasitelktais asmenimis ar jo teikiamomis Paslaugomis, Užsakovui yra taikomos sankcijos, įskaitant, bet neapsiribojant, bet kokios prekybinės, ekonominės ar finansinės sankcijos, embargai ar kitos ribojančios priemonės, kurias nustato, taiko ar administruoja Lietuvos Respublika ir (ar) Europos Sąjunga ar jų institucijos, Jungtinių Tautų Saugumo Taryba, Jungtinių Amerikos Valstijų vyriausybė, įskaitant JAV išdo departamento Užsienio lėšų kontrolės biurą (OFAC) ir/ar šių subjektų institucijos (toliau – **sankcijos**), Paslaugų teikėjas įsipareigoja apsaugoti Užsakovą nuo bet kokių neigiamų pasekmių, atsakyti prieš Užsakovą dėl bet kokių neigiamų pasekmių, kurias Užsakovui gali sukelti jam taikomos sankcijos, ir atlyginti Užsakovui bei tretiesiems asmenims visus jų dėl to patirtus nuostolius (įskaitant, bet neapsiribojant, dėl Užsakovo dalykinės reputacijos sumenkimo, veiklos suvaržymų, verslo sandorių bei klientų praradimo ar kitų neigiamų pasekmių, susijusių su Užsakovo ar jo darbuotojų veiklos apribojimais). Paslaugų teikėjas privalo nedelsiant, bet ne vėliau nei per 1 (vieną) darbo dieną nuo sankcijų taikymo pradžios arba nuo sužinojimo apie planuojamas taikyti sankcijas, informuoti Užsakovą raštu, jei Pirkimo objektui ar jo daliai, Paslaugų teikėjui, jo pasitelktam asmeniui, gamintojui, akcininkui ar naudos gavėjui planuojamos taikyti arba yra pritaikytos sankcijos. Paslaugų teikėjas, pažeidęs reikalavimą laiku informuoti Užsakovą raštu apie šiame Sutarties punkte nurodytas aplinkybes, sumoka 5 (penkių) procentų nuo Sutarties kainos be PVM dydžio baudą ir atlygina nuostolius, kiek jų nepadengia bauda. Baudos sumokėjimas neatleidžia nuo Sutarties nutraukimo ar pripažinimo negaliojančia vadovaujantis Sutarties nuostatomis.

9.9. Jeigu dėl Paslaugų teikėjo nepagrįstų veiksmų stabdomos pirkimo Sutarties vykdymas, Užsakovas turi teisę reikalauti, kad Paslaugų teikėjas atlygintų nuostolius, kuriuos Užsakovas patyrė dėl Paslaugų teikėjo prašymo taikyti laikinąsias apsaugos priemones. Minimaliais Užsakovo patirtais nuostoliais bus laikoma suma, apimanti Užsakovo kaštus, susijusius su Sutarties stabdymu ir atnaujinimu, naujo pirkimo ar naujos sutarties sudarymu, taip pat kainų skirtumas tarp pirminės ir paskesnės paslaugų kainos, finansavimo praradimo atveju visa prarasta finansavimo suma. Taip pat Paslaugų teikėjas atlygina ir kitas Užsakovo išlaidas, kurias Užsakovas patyrė dėl nepagrįsto Sutarties stabdymo ir gali jas pagrįsti.

10. NENUGALIMOS JĖGOS APLINKYBĖS (FORCE MAJEURE) IR VALSTYBĖS VEIKSMAI

10.1. Sutarties galiojimo laikotarpiu Šalis gali būti visiškai ar iš dalies atleidžiama nuo sutartinių įsipareigojimų vykdymo ir civilinės atsakomybės (padarinių), jei ji įrodo, kad Sutartis visiškai ar iš dalies neįvykdyta dėl nenugalimos jėgos (*force majeure*) aplinkybių.

10.2. Šalys nenugalimos jėgos aplinkybes supranta taip, kaip jas reglamentuoja Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – **CK**) 6.212 straipsnis ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 m. liepos 15 d. nutarimas Nr. 840 „Dėl atleidimo nuo atsakomybės, esant nenugalimos jėgos (*force majeure*) aplinkybėms“. Nenugalimos jėgos sąlygos turi būti nustatomos kiekvienu konkrečiu atveju individualiai, o nenugalimos jėgos aplinkybė busi remiami

Šalis privalo įrodyti, kad nenugalimos jėgos aplinkybės faktiškai turi tiesioginę įtaką Sutarties vykdymui bei įrodyti visų žemiau nurodytų sąlygų visetą:

10.2.1. aplinkybių, kuriomis remiasi Šalis nebuvo sudarant Sutartį ir jų atsiradimo nebuvo galima protingai numatyti;

10.2.2. dėl susidariusių aplinkybių Sutarties objektyviai negalima vykdyti;

10.2.3. Šalis, neįvykdžiusi Sutarties, tų aplinkybių negalėjo kontroliuoti ar negalėjo užkirsti joms kelio;

10.2.4. Šalis nebuvo prisiėmusi tų aplinkybių ar jų padarinių atsiradimo rizikos.

10.3. Šalis, prašanti ją visiškai ar dalinai atleisti nuo sutartinių įsipareigojimų vykdymo ir (ar) sutartinės civilinės atsakomybės nenugalimos jėgos pagrindu, privalo raštu pranešti kitai Šaliai nedelsiant, bet ne vėliau kaip per 5 (penkias) dienas nuo tokių aplinkybių, kliūčių, trukdančių tinkamai vykdyti Sutartį, atsiradimo ar paaiškėjimo momento, pateikdama:

10.3.1. objektyvius ir išsamius įrodymus bei rašytinius paaiškinimus apie atsiradusias nenumatytas aplinkybes, kliūtis bei jų poveikį ir rizikas Šalies sutartinių įsipareigojimų tinkamam vykdymui, taip pat, kad ji ėmėsi visų pagrįstų atsargumo priemonių ir dėjo visas pastangas, jog sumažintų išlaidas ar galimas neigiamas pasekmes Sutarties tinkamam vykdymui;

10.3.2. preliminarų įsipareigojimų įvykdymo terminą, jei aplinkybės, dėl kurių neįmanoma įvykdyti Sutartį, yra laikinos.

10.4. Nenugalimos jėgos aplinkybėms tęsiantis ilgiau kaip 3 (tris) mėnesius, bet kuri iš Šalių turi teisę vienašališkai nutraukti Sutartį, apie tai raštu įspėjusi kitą Šalį prieš 5 (penkias) dienas.

10.5. Esant aukščiau nurodytų sąlygų visetui, tačiau nenugalimos jėgos aplinkybei egzistuojant laikinai, Šalis atleidžiama nuo atsakomybės tik tokiam laikotarpiui, kuris yra protingas, atsižvelgiant į tos aplinkybės įtaką Sutarties įvykdymui. Išnykus bent vienai aukščiau nurodytai sąlygai, nenugalimos jėgos statusas Sutarties Šalims nebegali būti taikomas ir Šalims automatiškai pradedami taikyti Sutartyje įtvirtinti įsipareigojimai. Bet koku atveju, Šalis, kuri buvo visiškai ar iš dalies atleista nuo sutartinių įsipareigojimų vykdymo ir civilinės atsakomybės (padarinių) dėl Sutarties nevykdymo ir (ar) netinkamo vykdymo, išnykus bent vienai aukščiau nurodytai sąlygai, privalo raštu nedelsiant informuoti kitą Šalį.

10.6. Šalims žinoma, kad nenugalima jėga nelaikomos aplinkybės, kai sutartiniai įsipareigojimai negali būti įvykdyti dėl prekių rinkoje, lėšų trūkumo ar Šalies kontrahentų padarytų savo prievolių pažeidimų.

10.7. Šalims žinoma, jog nustatant nenugalimos jėgos aplinkybių egzistavimą, Prekybos ir pramonės rūmų išduota pažyma, pati savaime materialinių teisinių padarinių nesukuria, kadangi atleidimo nuo civilinės atsakomybės už Sutarties nevykdymą, civilinės atsakomybės netaikymo pagrindu laikytinas nenugalimos jėgos aplinkybių egzistavimo, bet ne pažymos išdavimo faktas. Nenugalimos jėgos aplinkybes liudijanti pažyma turi tik procesinę teisinę reikšmę, nes vertintina tik kaip įrodymas civilinėje byloje dėl sutartinių įsipareigojimų vykdymo ar civilinės atsakomybės taikymo. Pažyma dėl nenugalimos jėgos ta apimtimi, kiek joje pateiktas teisinis tam tikrų aplinkybių vertinimas, nelaikytina *prima facie* įrodymu Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodekso 197 straipsnio prasme, nes faktų teisinis įvertinimas yra teismo prerogatyva ir jo nesaisto kitų asmenų pateiktas teisinis vertinimas ir kvalifikavimas.

10.8. Sutarties nuostatos dėl nenugalimos jėgos aplinkybių taikymo, neatima iš kitos Šalies teisės nutraukti Sutartį arba sustabdyti jos įvykdymą, ir (ar) reikalauti sumokėti netesybas, nuostolius, priskaičiuotus iki nenugalimos jėgos aplinkybių, kaip jos apibrėžtos Sutartyje, atsiradimo.

10.9. Šaliai per numatytą terminą nepranešus kitai Šaliai apie nenugalimos jėgos aplinkybių atsiradimą bei jos įtaką Sutarties vykdymui, privalo atlyginti visus nuostolius, atsiradusius dėl Sutarties nevykdymo ir (ar) netinkamo vykdymo.

Dėl valstybės veiksmų kaip civilinės atsakomybės netaikymo ar dalinio atleidimo nuo jos visiško ar dalinio pagrindo COVID-19 atveju:

10.10. Sutarties galiojimo laikotarpiu Šalis gali būti visiškai ar iš dalies atleidžiama nuo atsakomybės dėl Sutarties neįvykdymo, sąlygoto privalomų ir nenumatytų valstybės institucijų veiksmų (aktų), kilusių dėl koronaviruso (COVID-19) ar jo atmainų, dėl kurių įvykdyti prievolę neįmanoma ir kurių Šalys neturėjo teisės ginčyti (CK 6.253 straipsnio 3 dalis). Valstybės institucijų veiksmų (aktų) įtaka sutartinių įsipareigojimų vykdymui turi būti nustatoma kiekvienu konkrečiu atveju individualiai, o šia aplinkybe besiremianti Šalis privalo įrodyti, kad (i) pagrindas netaikyti sutartinės civilinės atsakomybės ar Šalį visiškai ar dalinai nuo jos atleisti, egzistuoja išimtinai dėl valstybės institucijų veiksmų (aktų), kurie faktiškai turi tiesioginę įtaką Sutarties vykdymui, bei įrodyti, kad (ii) kiekvienu atveju egzistuoja visų žemiau nurodytų sąlygų visetas:

- 10.10.1. Šie veiksmai (aktai) turi būti nenumatyti ir privalomi Šaliai – Šalis negalėjo jų numatyti iš anksto (Sutarties sudarymo metu);
- 10.10.2. veiksmai (aktai) turi būti tokie, dėl kurių įvykdyti prievolę neįmanoma;
- 10.10.3. Šalis neturėjo teisės veiksmų (aktų) ginčyti teismo ar administracine tvarka.
- 10.11. Šalis, prašanti ją visiškai ar dalinai atleisti nuo atsakomybės dėl Sutarties neįvykdymo, sąlygoto privalomų ir nenumatytų valstybės institucijų veiksmų (aktų), kilusių dėl koronaviruso (COVID-19) ar jo atmainų, privalo raštu pranešti kitai Šaliai nedelsiant, bet ne vėliau kaip per 5 (penkias) kalendorines dienas nuo tokių veiksmų, trukdančių tinkamai vykdyti Sutartį, atsiradimo ar paaiškėjimo momento, pateikdama:
- 10.11.1. objektyvius ir išsamius įrodymus bei rašytinius paaiškinimus apie atsiradusius privalomus ir nenumatytus valstybės institucijų veiksmus (aktus) bei jų poveikį ir rizikas Šalies sutartinių įsipareigojimų tinkamam vykdymui, taip pat, kad ji ėmėsi visų pagrįstų atsargumo priemonių ir dėjo visas pastangas, jog sumažintų išlaidas ar galimas neigiamas pasekmes Sutarties tinkamam vykdymui;
- 10.11.2. preliminarų įsipareigojimų įvykdymo terminą, jei valstybės veiksmai (aktai), dėl kurių neįmanoma įvykdyti Sutartį, yra laikini.
- 10.12. Šaliai negalint vykdyti sutartinių įsipareigojimų dėl privalomų ir nenumatytų valstybės institucijų veiksmų (aktų), kilusių dėl koronaviruso (COVID-19) ar jo atmainų ilgiau kaip 3 (tris) mėnesius, bet kuri iš Šalių turi teisę vienašališkai nutraukti Sutartį, apie tai raštu įspėjusi kitą Šalį prieš 5 (penkias) dienas.
- 10.13. Esant aukščiau nurodytų sąlygų visetui, tačiau privalomiems ir nenumatytiems valstybės institucijų veiksams (aktams) egzistuojant laikinai, Šalis atleidžiama nuo atsakomybės tik tokiam laikotarpiui, kuris yra protingas, atsižvelgiant į tos aplinkybės įtaką Sutarties įvykdymui. Išnykus bent vienai aukščiau nurodytai sąlygai, CK 6.253 straipsnio 3 dalies nuostatos Sutarties Šalims nebegali būti taikomos ir Šalims automatiškai pradedami taikyti Sutartyje įtvirtinti įsipareigojimai. Bet kokių atveju, Šalis, kuri buvo visiškai ar iš dalies atleista nuo sutartinių įsipareigojimų vykdymo ir civilinės atsakomybės (padarinių) dėl Sutarties nevykdymo ir (ar) netinkamo, išnykus bent vienai aukščiau nurodytai sąlygai, privalo raštu nedelsiant informuoti kitą Šalį.
- 10.14. Šios nuostatos, susijusios su valstybės veiksmų (aktų) taikymu, neatima iš kitos Šalies teisės nutraukti Sutartį arba sustabdyti jos įvykdymą, ir / arba reikalauti sumokėti netesybas, nuostolius, priskaičiuotus iki nurodytų aplinkybių atsiradimo.
- 10.15. Jeigu Šalis laiku, Sutartyje nustatyta tvarka, neišsiunčia pranešimo arba visiškai neinformuoja kitos Šalies, ji privalo kompensuoti kitai Šaliai visą žalą, kurią ši patyrė dėl laiku nepateikto pranešimo arba dėl to, kad nebuvo jokio pranešimo.

11. KONFIDENCIALUMO ĮSIPAREIGOJIMAI

- 11.1. Šalys sutinka laikyti Sutarties sąlygas, visą dokumentaciją ir informaciją, kurią Sutarties Šalys gauna viena iš kitos vykdydamos Sutartį, konfidencialia ir be išankstinio kitos Šalies rašytinio sutikimo neplatinti trečiosioms šalims apie ją jokios informacijos, išskyrus atvejus, kai to reikalaujama Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka.
- 11.2. Šio įsipareigojimo pažeidimu nebus laikomas viešas informacijos apie Užsakovą ar Paslaugų teikėją atskleidimas, jei Užsakovas ar Paslaugų teikėjas pažeidžia mokėjimo / atsiskaitymo terminus, ir informacijos apie Paslaugų teikėją atskleidimas, jei Paslaugų teikėjas pažeidžia Sutartį, įskaitant, bet neapsiribojant, Paslaugų teikimo terminus.
- 11.3. Konfidencialumo įsipareigojimas įsigalioja nuo jo pasirašymo dienos ir galioja 10 (dešimt) metų po Sutarties pabaigos. Jei Sutartis susijusi su nacionaliniu saugumu ar strateginiu, Užsakovui ar LTG grupei svarbiu objektu, konfidencialumo įsipareigojimas galioja neterminuotai.
- 11.4. Paslaugų teikėjas ir bet kuris jo pasitelktas ūkio subjektas neturi teisės filmuoti, fotografuoti ar (ir) kitokiais būdais fiksuoti aplinkos ir (ar) asmenų Užsakovo ar LTG grupės teritorijoje be atskiro Užsakovo rašytinio sutikimo. Šio punkto pažeidimas suteikia Užsakovui teisę reikalauti sunaikinti visą nufilmuotą ar kitaip užfiksuotą informaciją ir vienašališkai nutraukti Sutartį dėl Paslaugų teikėjo kaltės.
- 11.5. Paslaugų teikėjas, neteisėtai naudojęs, praradęs ar atskleidęs bet kokią konfidencialią informaciją, įskaitant ir 11.4. punkto reikalavimų nesilaikymą, sumoka Užsakovui 5 000,00 Eur (penkių tūkstančių eurų) dydžio baudą ir atlygina Užsakovo patirtus pagrįstus nuostolius, kiek jų nepadengia bauda.
- 11.6. Pagal rašytinį Užsakovo reikalavimą, Paslaugų teikėjas privalo grąžinti Užsakovui visą Sutarties vykdymo metu gautą dokumentaciją (be teisės pasiimti kopijas) ir sunaikinti visą informaciją, dokumentus ir kitus duomenis, kiek tai neprieštarauja privalomiems teisės aktų reikalavimams.
- 11.7. Atsižvilgiant į konfidencialios informacijos pobūdį ir apimtį, Užsakovas turi teisę reikalauti pasirašyti atskirą konfidencialumo sutartį, kuri sudaroma kartu su Sutartimi ir laikoma neatskiriama jos dalimi. Jeigu konfidencialios

informacijos apimtis, pobūdis ar reikšmė ar (ir) jos perdavimo, naudojimo faktas paaiškėjo tik Sutarties vykdymo metu, ir Užsakovas nustato, kad reikalinga sudaryti atskirą konfidencialumo sutartį, po Sutarties pasirašymo, bet ne vėliau kaip iki konfidencialios informacijos atskleidimo, turi būti pasirašoma konfidencialumo sutartis, kuri tampa neatsiejama Sutarties dalimi. Prieš pasirašant konfidencialumo sutartį, jos projektas gali būti keičiamas, tačiau visais atvejais konfidencialumo sutartimi Šalys negali pakeisti Sutarties sąlygų ir (ar) pakeisti Sutarties ekonominę pusiausvyrą Paslaugų teikėjo naudai.

12. SUTARTIES GALIOJIMAS IR KEITIMAS

12.1. Sutarties galiojimo terminas nustatytas Sutarties Specialiosiose sąlygose.

12.2. Jei bet kuri Sutarties nuostata tampa ar pripažįstama visiškai ar iš dalies negaliojančia, tai neturi įtakos kitų Sutarties nuostatų galiojimui.

12.3. Nutraukus Sutartį ar jai pasibaigus, lieka galioti Sutarties nuostatos, susijusios su garantiniu aptarnavimu, netesybų ir nuostolių, priskaičiuotų iki Sutarties nutraukimo, sumokėjimu, atsakomybe bei atsiskaitymais tarp Šalių pagal Sutartį, taip pat visos kitos šios Sutarties nuostatos, kurios, kaip aiškiai nurodyta, išlieka galioti po Sutarties nutraukimo arba turi išlikti galioti, kad būtų visiškai įvykdyta Sutartis.

12.4. Sutartis galiojimo laikotarpiu gali būti keičiama Šalių susitarimu Sutartyje nustatytais sąlygomis, jei toks pakeitimas, neatsižvelgiant į jo piniginę vertę, buvo iš anksto aiškiai, tiksliai ir su konkrečiomis aplinkybėmis ir keitimo apimtimis suformuluotas Sutartyje. Siekiant teisinio aiškumo, nustatoma, kad Sutarties sąlygų keitimas pagal Sutartyje iš anksto aiškiai nustatytas ir išviešintas taisykles, nelaikomas Sutarties keitimu, o yra priskiriamas Sutarties vykdymui joje nustatytais sąlygomis. Kitais atvejais Sutartis gali būti keičiama Šalių rašytiniu susitarimu tik VPĮ 89 straipsnio ar PĮ 97 straipsnio nustatyta tvarka.

13. DARBUOTOJŲ SAUGA IR SVEIKATA

(jei taikoma pagal Paslaugų pobūdį)

13.1. Paslaugų teikėjas užtikrina, kad Paslaugų teikėjo darbuotojai ir pasitelkiami asmenys, vykdydami Sutartimi prisiimtus įsipareigojimus:

13.1.1. vykdydys darbuotojų saugos ir sveikatos, eismo saugos, priešgaisrinės ir civilinės saugos, aplinkosaugos, elektrosaugos teisės aktų reikalavimus, kad Paslaugos bus teikiamos teisėtai bei saugiai, užtikrinant sklandų geležinkelių transporto eismą, laikantis visų Užsakovo lokaliųjų teisės aktų, perduotų Paslaugų teikėjui, reikalavimų;

13.1.2. bus aprūpinti kolektyvinėmis (jeigu yra poreikis) ir asmeninėmis apsaugos priemonėmis (teikiant Paslaugas pavojeingose geležinkelio zonoje ar autotransporto judėjimo zonoje, kranų darbo zonoje – ne žemesnės nei 2-os klasės gerai matomomis įspėjamosiomis liemenėmis arba gerai matomais įspėjamaisiais darbo drabužiais), kranų darbo zonoje – ir apsauginiais šalmais bei bus vykdoma jų dėvėjimo kontrolė, aprūpinti pirmosios pagalbos rinkiniais, tvarkingomis darbo priemonėmis, profesinė rizika darbuotojų darbo vietose bus įvertinta;

13.1.3. jei Paslaugų teikėjo ir jo pasitelktų asmenų darbuotojai teiks Paslaugas **pavojeingose geležinkelio zonoje** (atstumas nuo geležinkelio kelio kraštinio bėgio mažesnis, ar lygus 2,5 metro), iki Paslaugų teikimo vykdymo pradžios bus išlaikę eismo saugos institucijos nustatyta tvarka tiesiogiai arba netiesiogiai susijusi su geležinkelių transporto eismu egzaminą ir gavę elektroninės formos pažymėjimą, vadovaujantis Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo reikalavimais bei bus apmokyti pagal Užsakovo „Ne geležinkelio įmonių darbuotojų saugaus elgesio geležinkelio kelių ir jų įrenginių apsaugos zonose mokymo programą“ ir gavę Užsakovo nustatytos P-26 formos pažymėjimus, nebent Šalys raštu susitaria dėl kitokios lygiavertės mokymo tvarkos, kiti darbuotojai bus supažindinti su darbo geležinkelio transporte saugos reikalavimais, jų žinios patikrintos darbdavio nustatyta tvarka;

13.1.4. jei Paslaugų teikėjo ir jo pasitelktų asmenų darbuotojai teiks Paslaugas geležinkelių kelių ir jų įrenginių **apsaugos zonoje** (atstumas nuo geležinkelio kelio kraštinio bėgio didesnis nei 2,5 metro), iki Paslaugų teikimo vykdymo pradžios darbų vadovai bus išmokyti pagal Užsakovo „Ne geležinkelio įmonių darbuotojų saugaus elgesio geležinkelio kelių ir jų įrenginių apsaugos zonose mokymo programą“ ir gavę Užsakovo nustatytos P-26 formos pažymėjimus, nebent Šalys raštu susitaria dėl kitokios lygiavertės mokymo tvarkos, kiti darbuotojai bus supažindinti su darbo geležinkelio transporte saugos reikalavimais, jų žinios patikrintos darbdavio nustatyta tvarka;

13.1.5. savo darbdavio nustatyta tvarka bus išmokyti ir instruktuoti kaip saugiai teikti Paslaugas, supažindinti su rizikos veiksniais, nurodytais **Atmintinėje klientams, prekių tiekėjams, paslaugų teikėjams, rangovams, atliekantiems darbus ir teikiantiems paslaugas LTG grupės įmonių teritorijoje dėl darbuotojų saugos ir**

sveikatos reikalavimų. Atmintinė skelbiama AB „Lietuvos geležinkeliai“ interneto svetainėje <http://www.litrail.lt/sauga-ir-aplinkosauga>:

13.1.6. Užsakovo teritorijoje nebus apsvaigę nuo alkoholio, narkotinių, toksinių ir (arba) psichotropinių medžiagų. Neblaivumui ar apsvaigimui nuo psichiką veikiančių medžiagų nustatyti, gali būti privalomai naudojamos metrologiškai patikrintos techninės priemonės (alkotesteriai ir kt.);

13.1.7. palaikys tvarką ir švarą darbo zonoje, tinkamai sandėliuos medžiagas, darbo įrenginius, nepaliks jų be priežiūros;

13.1.8. tinkamai tvarkys susidarančias atliekas, jas rūšiuos į tam skirtus konteinerius ir laiku perduos atliekų tvarkytojams;

13.1.9. vykdys kompetentingų Užsakovo atstovų teisėtus nurodymus dėl darbuotojų saugos ir sveikatos, eismo saugos, priešgaisrinės ir civilinės saugos, aplinkosaugos, elektrosaugos reikalavimų vykdymo;

13.1.10. Paslaugų teikimo pavojingas zonas, kuriose gali veikti (atsirasti) pavojingi ir (ar) kenksmingi veiksniai, aptvers signaliniais aptvarais ir paženklinys saugos ir sveikatos apsaugos ženklais arba kitaip aiškiai pažymės, kad į jas nepatektų pašaliniai asmenys.

13.2. Paslaugų teikėjas, kai Paslaugas pagal Sutartį teikia daugiau negu vieno darbdavio darbuotojai, prieš pradėdamas teikti Paslaugas, paskiria asmenį darbdavių veiklai saugos ir sveikatos srityje koordinuoti arba darbuotojų saugos ir sveikatos koordinatorių, koordinuojantį Paslaugų teikėjo, kitų darbuotojų darbą, sudarant darbuotojams saugias ir sveikatai nekenksmingas darbo sąlygas. Paskyrimas turi būti įforminamas raštiškai (įsakymu, potvarkiu, susitarimo protokolu, ar kitu vietiniu (lokaliniu) teisės aktu) apie tai informuojant Užsakovą ir pateikiant atitinkamo dokumento kopiją.

13.3. Jei Paslaugas teikia tik Paslaugų teikėjas, o darbuotojų saugos ir sveikatos koordinatorius neskiriamas, Paslaugų teikėjas privalo skirti darbdavio įgaliotą asmenį darbuotojų saugos ir sveikatos klausimais, atsakingą už darbuotojų saugą ir sveikatą darbo vietoje. Paslaugų teikėjo paskirtas atsakingas asmuo instruktuoja Paslaugų teikėjo darbuotojus saugos klausimais.

13.4. Paslaugų teikėjas Sutarties vykdymo metu privalo organizuoti ir užtikrinti savo transporto priemonių ir kitų judančių mechanizmų saugų judėjimą Užsakovo teritorijoje, transporto priemonių eismas organizuojamas pagal atitinkamos transporto rūšies eismo taisykles. Už savo, pasitelktų asmenų ir (ar) nuomojamų, visų rūšių transporto priemonių saugaus eismo organizavimą Užsakovo teritorijoje atsako Paslaugų teikėjas.

13.5. Sutarties vykdymo metu Paslaugų teikėjas privalo būti susipažinęs su pranešimų apie geležinkelių transporto katastrofas, eismo įvykius ar riktus teikimo schemomis, evakavimo ir avarinių atvejų valdymo planais ir kitomis priemonėmis, kurių privaloma imtis įvykus geležinkelių transporto katastrofai, eismo įvykiui ar riktui ir kitais avariniais atvejais.

13.6. Paslaugų teikėjas užtikrina, kad visi įrankiai, mechanizmai, pastoliai, kopėčios, kėlimo įrenginiai, elektriniai ir mechaniniai įrankiai, prietaisai ir kitos darbo priemonės būtų tvarkingos, nustatyta tvarka patikrintos, naudojamos laikantis jų gamintojų nurodytų saugios eksploatacijos taisyklių bei laikomos saugioje vietoje, o teikiant Paslaugas pavojingojoje geležinkelio zonoje – saugiu atstumu nuo geležinkelio kelio.

13.7. Paslaugų teikėjas negali palikti neužbaigtų arba dalinai užbaigtų teikti Paslaugų nesaugiose sąlygose, kurios galėtų pakenkti darbuotojų saugai ir sveikatai ir sklandžiam geležinkelių transporto eismui, sugadinti įrenginius ar sukelti pavojų žmonių sveikatai ar gyvybei.

13.8. Paslaugų teikėjas privalo nutraukti Paslaugų teikimą, jeigu susidarė situacija, kelianti grėsmę žmonių saugai ir sveikatai ar sklandžiam geležinkelių transporto eismui. Paslaugų teikimas taip pat privalo būti sustabdytas, kai gamtinės sąlygos kliudo saugiai jas teikti.

13.9. Paslaugų teikėjas turi nedelsiant pranešti Užsakovui (sauga@ltg.lt, dss@ltg.lt) ir akte-leidime nurodytais adresais apie bet kokį nelaimingą įvykį, sužeidimą arba incidentą, geležinkelių transporto katastrofą, eismo įvykį, riktą ar apie žalą, daromą ar padarytą Užsakovo ar Paslaugų teikėjo darbuotojams, samdomiems asmenims ar turtui.

13.10. Jeigu Užsakovas bet kuriuo metu pastebi, kad teikiamų Paslaugų kokybėje yra trūkumų, kurie kelia pavojų darbuotojų saugai ir sveikatai, aplinkos ar turto saugumui, Užsakovas turi teisę pareikalauti Paslaugų teikėjo nedelsiant sustabdyti Paslaugų ar jų dalies teikimą. Tik pašalinęs priežastis Paslaugų teikėjas privalo raštu kreiptis į Užsakovą prašydamas leidimo pratęsti Paslaugų teikimą.

13.11. Sutarties vykdymui Paslaugų teikėjas neturi teisės sudaryti darbo, ar kitokių sutarčių su Užsakovo darbuotojais, taip pat bet kokiais kitais pagrindais pasitelkti Užsakovo darbuotojų Sutarties vykdymui be abipusio raštiško susitarimo su Užsakovu. Šio punkto pažeidimas laikomas esminiu Sutarties pažeidimu, ir Užsakovas turi teisę Sutartyje nustatyta tvarka vienašališkai nutraukti šią Sutartį prieš terminą, bet tai neatleidžia Paslaugų teikėjo nuo prievolių ir atsakomybės pagal Sutartį.

13.12. Paslaugų teikėjas, kartu su kitu darbdaviu teikdamas Paslaugas toje pačioje darbo vietoje, įsipareigoja organizuoti darbą taip, kad būtų garantuota visų darbuotojų sauga ir sveikata, neatsižvelgiant į tai, kuriam darbdaviui darbuotojas dirba. Paslaugų teikėjas, bendradarbiaudamas su kitais darbdaviais, įsipareigoja imtis priemonių, kad tokiose darbo vietose būtų įgyvendinamos darbuotojų saugos ir sveikatos teisės aktų nuostatos bei visi darbuotojai būtų informuoti apie galimus pavojus ir rizikos veiksnius, sukkeliančius kiekvieno iš darbdavių veiklos.

13.13. Paslaugų teikėjas, vadovaujantis Darboviečių įrengimo bendraisiais nuostatais (patvirtintais Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro ir Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 1998 m. gegužės 5 d. įsakymu Nr. 85/233, aktuali redakcija), Darboviečių įrengimo statybvietėse nuostatais (patvirtintais Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2008 m. sausio 15 d. įsakymu Nr. A1-22/D1-34, aktuali redakcija), Saugos ir sveikatos taisyklėmis statyboje DT 5-00 (patvirtintomis Lietuvos Respublikos vyriausiojo valstybinio darbo inspektoriatu 2000 m. gruodžio 22 d. įsakymu Nr. 346, aktuali redakcija) bei atsižvelgiant į darbų geležinkelio ypatumus, prieš Paslaugų teikimo pradžią su Užsakovu turi įforminti ir gauti aktą-leidimą, kuriame numatytos Užsakovo priemonės, užtikrinančios saugą.

13.14. Paslaugų teikėjas užtikrina Lietuvos Respublikos Vyriausybės, Lietuvos Respublikos Sveikatos apsaugos ministerijos teisės aktų dėl Covid-19 suvaldymo vykdymą.

13.15. Darbuotojus, teikiančius paslaugas LTG grupėje, aprūpina privalomomis saugos priemonėmis dėl Covid-19, užtikrina, kad kiekvieną kartą atvykstant į LTG grupės objektus ar teritorijas, darbuotojams būtų atliekami kūno temperatūros matavimai, jei tokie reikalavimai keliami Lietuvos Respublikos ir (ar) Užsakovo teisės aktų nustatyta tvarka.

13.16. Paslaugų teikėjui nesilaikant 13.1 – 13.15 punktuose nustatytų reikalavimų:

13.16.1. pirmą kartą nustačius faktą, kad nesilaikoma saugos Paslaugų teikimo metu nustatytų reikalavimų, Paslaugų teikėjas raštu bus įspėtas dėl netinkamo Sutarties vykdymo;

13.16.2. antrą kartą nustačius faktą, kad nesilaikoma saugos Paslaugų teikimo metu nustatytų reikalavimų, Paslaugų teikėjas įsipareigoja Užsakovui sumokėti 500,00 (penkių šimtų) Eur dydžio baudą už netinkamą Sutarties sąlygų vykdymą;

13.16.3. trečią ir kiekvieną sekantį kartą nustačius faktą, kad nesilaikoma saugos Paslaugų teikimo metu nustatytų reikalavimų, Paslaugų teikėjas įsipareigoja už netinkamą Sutarties sąlygų vykdymą sumokėti Užsakovui baudą (B_n), kuri apskaičiuojama pagal formulę:

$$B_n = B_v \times 2$$

kur:

B_v – paskutiniu atveju skirtos baudos dydis.

13.16.4. Baudos sumokėjimas ar įspėjimo pateikimas neatleidžia Paslaugų teikėjo nuo nuostolių atlyginimo, kuriuos Užsakovas patyrė dėl Sutarties Bendrųjų sąlygų 13 skyriaus nuostatų (bent vienos) pažeidimo.

14. SUTARTIES NUTRAUKIMAS

14.1. Sutartis gali būti nutraukta rašytiniu Šalių susitarimu.

14.2. Užsakovas turi teisę vienašališkai nutraukti Sutartį nesant Paslaugų teikėjo kaltės, apie tai įspėjęs Paslaugų teikėją raštu prieš 30 (trisdešimt) dienų šiais atvejais:

14.2.1. kai pasikeičia teisės aktai, susiję su Sutarties objektu, Sutarties vykdymu, ar su Užsakovo vykdoma veikla, kuriai buvo sudaryta Sutartis, ir dėl tokių pakeitimų Užsakovas nusprendžia nutraukti Sutartį;

14.2.2. kai Užsakovas netenka ar jam yra panaikinami leidimai, licencijos, reikalingi vykdyti veiklai, dėl kurios ir buvo sudaryta Sutartis;

14.2.3. Užsakovas nusprendžia nebevykdyti veiklos, kurios vykdymui buvo sudaryta Sutartis, arba pakeisti veiklos vykdymą ir Sutarties poreikis išnyksta;

14.2.4. Užsakovo valdymo organui priėmus sprendimą(-us), dėl kurio(-ių) Sutarties poreikis išnyksta;

14.2.5. kai pasikeičia (pablogėja) Užsakovo finansinė padėtis ar Užsakovas netenka finansavimo ir dėl šios priežasties Užsakovas nusprendžia nutraukti Sutartį;

14.2.6. kai keičiasi Užsakovo organizacinė struktūra – juridinis statusas, pobūdis ar valdymo struktūra ir tai gali turėti įtakos tinkamam Sutarties įvykdymui arba Sutarties poreikiui;

14.2.7. kai nebelieka perkamų Paslaugų poreikio;

14.2.8. kai Užsakovas iš pirkimų valdyme dalyvaujančių institucijų gauna nurodymą / rekomendaciją nutraukti Sutartį;

14.2.9. kai Paslaugų teikėjas bankrutuoja arba yra likviduojamas, sustabdo ūkinę veiklą arba kituose teisės aktuose numatyta tvarka susidaro analogiška situacija;

14.2.10. atsiradus kitoms aplinkybėms (CK 6.721 straipsnis).

14.3. Užsakovas turi teisę vienašališkai nutraukti Sutartį, esant Paslaugų teikėjo kaltei, apie tai įspėjęs Paslaugų teikėją raštu prieš trumpesnį negu 14 (keturiolika) dienų terminą, šiais atvejais:

14.3.1. kai keičiasi Paslaugų teikėjo organizacinė struktūra – juridinis statusas, pobūdis ar valdymo struktūra ir tai gali turėti įtakos tinkamam Sutarties įvykdymui;

14.3.2. kai Paslaugų teikėjas įsiteisėjęs kompetentingos institucijos ar teismo sprendimu yra pripažintas kaltu dėl profesinio pažeidimo;

14.3.3. kai Paslaugų teikėjas vėluoja vykdyti savo sutartinius įsipareigojimus (bent vieną) Sutartyje nustatytais ar Užsakovo nurodytais terminais (jei konkretus terminas Sutartyje nenustatytas) ir vėlavimas trunka ilgiau kaip 30 (trisdešimt) dienų nuo Užsakovo rašytinio (el. paštu) pareikalavimo;

14.3.4. kai Paslaugų teikėjas nevykdo savo sutartinių įsipareigojimų, atsisako juos vykdyti, inicijuoja Sutarties nutraukimą ne Sutartyje nustatytais sąlygomis ir (ar) ir pažeidžia sutartinius įsipareigojimus (bent vieną) ir tai laikoma esminiu Sutarties pažeidimu;

14.3.5. kai Sutarties įvykdymo užtikrinimą išdavęs subjektas negali įvykdyti savo įsipareigojimų ir Paslaugų teikėjas, Užsakovui raštu pareikalavus, per Sutartyje nurodytą terminą nepateikė naujo Sutarties įvykdymo užtikrinimo tokiais pačiais sąlygomis kaip ir ankstesnysis;

14.3.6. kai Paslaugų teikėjas ir (ar) jo pasitelkti tretieji asmenys (subteikėjai, kvazisubteikėjai, kiti ūkio subjektai, kurių pajėgumais Paslaugų teikėjas remiasi) nesilaiko LTG grupės tiekėjo elgesio kodekso nuostatų(-ų) ir (ar) jame nurodyto(-ų) veiklos principo(-ų) ;

14.3.7. kai Paslaugų teikėjas nesumoka Užsakovui priskaičiuotų delspinigių ir įsiskolinimas viršija Sutarties Specialiosiose sąlygose nurodytą priskaičiuotą netesybų dydį;

14.3.8. kai paaiškėja kitos objektyvios ir pagrįstos aplinkybės, dėl kurių Paslaugų teikėjas negalės tinkamai vykdyti Sutarties ir (ar) suteikti Paslaugų ir Paslaugų teikėjas negali pateikti pagrįstų įrodymų, kad Sutartį įvykdys tinkamai (pavyzdžiui, dėl interesų konflikto, audito paslaugų teikėjams taikomų ribojimų, kaip numatyta 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 537/2014 dėl konkrečių viešojo intereso įmonių teisės aktų nustatyto audito reikalavimų, kuriuo panaikinamas Komisijos sprendimas 2005/909/EB 5 straipsnyje, Lietuvos Respublikos finansinių ataskaitų audito įstatymo 4 straipsnyje, ir pan.);

14.3.9. jei Paslaugų teikėjas per Užsakovo nurodytą terminą nepateikia Užsakovo nurodytų dokumentų dėl Paslaugų teikėjo, jo pasitelktų asmenų, gamintojų ir (ar) juos kontroliuojančių asmenų ar (ir) siūlomų prekių (įskaitant jų sudedamąsias dalis ir pakuotes), teikiamų paslaugų ir jas teikiančių asmenų atitikties nacionalinio saugumo reikalavimams ir (ar) VPĮ nuostatoms, įskaitant VPĮ 37 straipsnio 9 dalį, 47 straipsnio 9 dalį ir (ar) 45 straipsnio 2¹ dalį, PĮ nuostatoms, įskaitant 50 straipsnio 9 dalį, 58 straipsnio 4¹ dalį ir (ar) VPĮ 47 straipsnio 9 dalį ir (ar) sankcijoms;

14.3.10. jei atsiranda bent vienas iš VPĮ 90 straipsnyje arba PĮ 98 straipsnyje nurodytų pagrindų (išskyrus VPĮ 90 str. 1 d. 2 ir 4 p. ar PĮ 98 str. 1 d. 2 ir 4 p., kurie laikomi atmetimo pagrindais, jei toks pagrindas buvo taikomas Pirkimo metu), ar CK ar kitame teisės akte nustatytų Sutarties nutraukimo pagrindų;

14.3.11. dėl kitokio pobūdžio neveikimo, trukdančio vykdyti Sutartį ir kitų Sutartyje nurodytų atvejų.

14.4. Užsakovas vienašališkai nutraukia Sutartį apie tai įspėjęs Paslaugų teikėją raštu, kai Lietuvos Respublikos Vyriausybė Lietuvos Respublikos nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsaugos įstatymo nustatyta tvarka priima sprendimą, patvirtinantį, kad Sutartis neatitinka nacionalinio saugumo interesų, arba šio įstatymo nustatyta tvarka yra pateikiamos Nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsaugos koordinavimo komisijos rekomendacijos dėl nacionalinio saugumo interesams užtikrinti būtinų priemonių, susijusių su nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsauga. Tokia Sutartis laikoma neteisėta ir negaliojančia, Sutarties negaliojimo momentas nustatomas vadovaujantis minėtu įstatymu.

14.5. Sutartis laikoma neteisėta ir negaliojančia, jei būtų nustatyta, kad Sutarties vykdymas prieštarauja Lietuvos Respublikoje įgyvendinamoms sankcijoms, kaip tai apibrėžta Sankcijų įgyvendinimo įstatyme ir kituose tarptautiniuose, Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos teisės aktuose (bent vienai iš taikomų sankcijų). Sutarties negaliojimo momentas nustatomas vadovaujantis minėtu įstatymu. Pripažinus Sutartį negaliojančia, taikoma restitucija, jei natūra grąžinimas neįmanomas, atlyginama pagal to, kas buvo gauta, vertę pinigais vadovaujantis Sutartyje nustatytais į kainiais, jeigu toks atlyginimas neprieštarauja protingumo, sąžiningumo ir teisingumo kriterijams.

14.6. Užsakovas nedelsiant vienašališkai nutraukia Sutartį dėl Paslaugų teikėjo kaltės arba sustabdo jos vykdymą sankcijų, kaip tai apibrėžta Sankcijų įgyvendinimo įstatyme ir kituose tarptautiniuose, Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos teisės aktuose, įgyvendinimo laikotarpiui, apie tai įspėjęs Paslaugų teikėją raštu, jei Sutartis įsigaliojo iki šių tarptautinių sankcijų Lietuvos Respublikoje įgyvendinimo nustatymo ir tai neprieštarauja

Europos Sąjungos ar tarptautiniams teisės aktams. Draudžiama priimti naujas prievoles pagal Sutartį, kurių vykdymas prieštarautų Lietuvos Respublikoje įgyvendinamoms tarptautinėms sankcijoms.

14.7. Paslaugų teikėjas turi teisę vienašališkai nutraukti šią Sutartį apie tai įspėjęs Užsakovą raštu prieš trumpesnį negu 30 (trisdešimt) dienų terminą, jei Užsakovas nesumoka Paslaugų teikėjui, o Užsakovo įsiskolinimas viršija Sutarties Specialiosiose sąlygose nurodytą priskaičiuotą delspinigių dydį.

14.8. Sutartis gali būti nutraukta ir kitais negu Sutartyje nurodytais ir CK nustatytais atvejais ir tvarka.

14.9. Jei Sutartis nutraukiama / pripažįstama negaliojančia dėl Paslaugų teikėjo kaltės, įskaitant bet neapsiribojant dėl sankcijų taikymo Paslaugų teikėjui, jo pasitelktam asmeniui, akcininkui, gamintojui, Pirkimo objektui (jo daliai) ar dėl Paslaugų teikėjo, jo pasitelkto asmens, akcininko, naudos gavėjo, Pirkimo objekto (jo dalies) keliamos grėsmės nacionaliniam saugumui, Užsakovo įsipareigojimai dėl kiekio išpirkimo negalioja. Taip pat, jei Sutartis nutraukiama dėl Paslaugų teikėjo kaltės, Užsakovas įgyja teisę į Sutarties įvykdymo užtikrinimą. Užsakovo patirti nuostoliai ar išlaidos, Paslaugų teikėjui priskaičiuotos netesybos gali būti išskaičiuojami iš Paslaugų teikėjui mokėtinų sumų.

14.10. Nutraukiant Sutartį, Užsakovas sumoka Paslaugų teikėjui už iki Sutarties nutraukimo tinkamai suteiktas ir priimtas Paslaugas ir jam priskaičiuotas netesybas (jei taikoma).

14.11. Nutraukiant Sutartį, Paslaugų teikėjas sumoka Užsakovui jam priskaičiuotas netesybas ir atlygina visus Užsakovui netinkamu Sutarties vykdymu ir (ar) Sutarties nutraukimu dėl Paslaugų teikėjo kaltės sukeltus nuostolius, įskaitant, bet neapsiribojant kainų skirtumą, susidarantį Užsakovui įsigyjant trūkstamas Paslaugas iš trečiųjų asmenų.

14.12. Sutarties nutraukimas neturi įtakos ginčų nagrinėjimo tvarką nustatančių Sutarties sąlygų, įskaitant garantinius terminus, ir kitų Sutarties sąlygų galiojimui, jeigu šios sąlygos pagal savo esmę lieka galioti ir po Sutarties nutraukimo.

15. SUTARTIES IR (AR) SUTARTINIO ĮSIPAREIGOJIMO TERMINO PRATĖSIMAS

15.1. Sutartinių įsipareigojimų (vienos Paslaugos, vieno etapo ar kito įsipareigojimo, toliau – **Sutartinis įsipareigojimas**) įvykdymo terminas gali būti pratęstas esant vienai iš šių aplinkybių:

15.1.1. dėl aplinkybių, susijusių su valstybės institucijų vėlavimu atlikti veiksmus, susijusius su Pirkimo objektu, teisės aktuose ar jų vidaus tvarkose nustatytais terminais ar valstybės institucijų išleistais teisės aktais, laikinai ribojančiais asmenų, prekių, paslaugų judėjimą ar teikimą ir tai tiesiogiai įtakoja Sutartinio įsipareigojimo vykdymą. Vėlavimu nelaikomas pastabų ar klausimų pateikimas, dėl kurių valstybės institucijai nustatytas atsakymo ar suderinimo ar patvirtinimo termino pratęsiamas;

15.1.2. dėl Pirkimo dokumentuose nenumatytų darbų, paslaugų ir (ar) prekių, kurių poreikis paaiškėjo tik pradėjus vykdyti Sutartį ir šis poreikis negalėjo būti iš anksto numatytas Užsakovo Pirkimo dokumentuose ir Paslaugų teikėjo kaip patyrusio šios srities profesionalo, dėl ko būtina atlikti papildomą pirkimą arba pakeisti Sutartį vadovaujantis teisės aktų nuostatomis, kas tiesiogiai įtakoja Sutartinio įsipareigojimo vykdymą;

15.1.3. jei Užsakovas dėl Sutarties vykdymo metu atsiradusių objektyvių priežasčių negali vykdyti Sutartimi prisiimtų prievolių, aiškiai nurodytų Sutartyje, o Paslaugų teikėjas dėl to negali vykdyti Sutartinio įsipareigojimo;

15.1.4. jei su Užsakovu susiję ūkio subjektai, išskyrus Paslaugų teikėją ir su juo susijusius ūkio subjektus (subtiekejus, ūkio subjektus, partnerius, kitus Paslaugų teikėjo kontrahentus), laiku neįvykdo darbų, nepristato prekių ar nesuteikia paslaugų, be kurių Paslaugų teikėjas objektyviai negali pradėti ar įvykdyti Sutartinio įsipareigojimo.

15.2. Sutartinio įsipareigojimo terminas gali būti pratęstas tik Sutartinio įsipareigojimo galiojimo laikotarpiu Sutartyje nustatyta tvarka:

15.2.1. Užsakovui gavus Paslaugų teikėjo rašytinį prašymą su termino pratęsimą pagrindžiančiais objektyviais argumentais, faktais ir įrodymais dėl vienos ar kelių aukščiau nurodytų aplinkybių atsiradimo. Užsakovas, įvertinęs prašymą, turi teisę raštu atsisakyti arba sutikti su Sutartinio įsipareigojimo pratęsimu. Nepateikus Užsakovui įrodymų, skaičiavimų, konkrečių argumentų, faktų, Užsakovas negalės patvirtinti Sutartinio įsipareigojimo pratęsimą;

15.2.2. Užsakovui raštu informavus Paslaugų teikėją ir pateikus jam argumentuotą paaiškinimą, dėl kokių aplinkybių ir kuriam terminui yra būtina pratęsti Sutartinio įsipareigojimo terminą. Paslaugų teikėjas ne vėliau kaip per 1 (viena) darbo dieną raštu informuoja Užsakovą ir patvirtina, kad sutinka su Sutartinio įsipareigojimo pratęsimu. Paslaugų teikėjas turi teisę prieštarauti Sutartinio įsipareigojimo pratęsimui tik tuo atveju, jei Paslaugų teikėjas savo sąskaita, įėjomis ir Užsakovo sutikimu gali pašalinti atsiradusias aplinkybes, dėl kurių kilo būtinybė pratęsti Sutartinio įsipareigojimo terminą;

15.2.3. Sutartinio įsipareigojimo pratęsimas vykdomas ne ilgesniam kaip konkrečios aplinkybės egzistavimo laikotarpiui.

15.3. Jei konkretaus Sutartinio įsipareigojimo pratęsimas įtakoja atskiro etapo ar Sutarties galiojimo laikotarpį, etapo ar Sutarties galiojimo laikotarpis pratęsiamas tokiu pat terminu, kiek yra pratęsiamas Sutartinis įsipareigojimas, įskaitant Paslaugų teikėjui iki aplinkybės atsiradimo likusį Paslaugų teikimo terminą.

15.4. Sutartinio įsipareigojimo termino pratęsimas nesuteikia Paslaugų teikėjui teisės reikalauti papildomo apmokėjimo, išskyrus jei Sutartyje tiksliai, aiškiai ir nedviprasmiškai numatyta kitaip.

15.5. Sutartinio įsipareigojimo terminas gali būti pratęstas ne ilgesniam kaip 8 (aštuonių) mėnesių laikotarpiui per visą Sutarties galiojimo laikotarpį. Jei per nurodytą pratęsimo laikotarpį aplinkybės neišnyksta, kiekviena Šalis gali vienašališkai nutraukti Sutartį, pranešdama kitai Šaliai raštu prieš 30 (trisdešimt) dienų. Tokiu atveju Paslaugų teikėjui netesybos nuo pranešimo išsiuntimo iki Sutarties nutraukimo netaikomos, tačiau Užsakovas turi sumokėti Paslaugų teikėjui už iki Sutarties nutraukimo suteiktas ir priimtas Paslaugas, o Paslaugų teikėjas turi sumokėti Užsakovui už iki Sutarties nutraukimo jam priskaičiuotas netesybas ir nuostolius, jei tokie buvo nustatyti.

15.6. Šalys Sutartinio įsipareigojimo termino pratęsimą patvirtina rašytiniu susitarimu arba lygiaverčiu dokumentu bus laikomas vienos Šalies rašytinis motyvuotas prašymas pratęsti Sutartinį įsipareigojimą ir kitos Šalies rašytinis sutikimas. Visais atvejais susitarimą dėl Sutartinio įsipareigojimo termino pratęsimo ar prašymą pratęsti ir sutikimą pratęsti pasirašo už Sutarties vykdymą atsakingi, Šalių įgalioti asmenys. Tokie susitarimai ar prašymas ir sutikimas laikomi neatskiriami Sutarties dalimi.

15.7. Jei pratęsimas atliktas šiame skyriuje nustatyta tvarka dėl Sutarties Bendrųjų sąlygų 15.1 punkte nurodytų aplinkybių, tai toks pratęsimas laikomas Sutarties vykdymu joje numatytais sąlygomis ir nelaikomas Sutarties keitimu. Jei pratęsimas vykdomas dėl kitų aplinkybių, nenurodytų Sutarties Bendrųjų sąlygų 15 skyriuje ar (ir) nesilaikant šiame skyriuje nustatytos tvarkos, tai laikoma Sutarties keitimu, kuris gali būti atliekamas, vadovaujantis PJ ar VPĮ nuostatomis.

16. SUTARTIES VYKDYMO STABDYMAS

16.1. Sutarties vykdymas gali būti stabdomas esant vienai iš šių aplinkybių:

16.1.1. sustabdytas, sumažintas ar panaikintas Užsakovo projekto ar (ir) šio pirkimo objekto finansavimas, dėl ko Užsakovas turi organizuoti papildomų lėšų pritraukimą;

16.1.2. dėl aplinkybių, kurios tiesiogiai įtakoja Sutarties vykdymą, ir kurios susijusios su valstybės institucijų išleistais teisės aktais (jei pirkimo vykdymo metu nebuvo aiškus tokio teisės akto įsigaliojimo terminas), Šalys turi imtis papildomų veiksmų ar Užsakovas turi atlikti papildomą pirkimą ar išleisti papildomą vidinį teisės aktą ar samdyti, pasitelkti iš kitų projektų daugiau darbuotojų;

16.1.3. dėl Pirkimo dokumentuose nenumatytų darbų, paslaugų ir (ar) prekių, kurių poreikis paaiškėjo tik pradėjus vykdyti Sutartį ir šis poreikis negalėjo būti numatytas Užsakovo Pirkimo dokumentuose ir Paslaugų teikėjo kaip patyrusio šios srities profesionalo, būtina atlikti papildomą pirkimą arba pakeisti Sutartį vadovaujantis teisės aktu nuostatomis. Aplinkybė taikoma, jei Sutarties vykdymo metu paaiškėjęs poreikis tiesiogiai įtakoja Sutarties vykdymą;

16.1.4. dėl teisminių (arbitražinių) ginčų su Užsakovu ar trečiaisiais asmenimis, kurių dalykas yra tiesiogiai susijęs su Sutarties vykdymu;

16.1.5. atsirado nenumatytos aplinkybės, objektyviai nepriklausančios nuo Šalių, kurios nebuvo Šalims žinomos Pirkimo vykdymo metu ir kurių pašalinimas pagrįstai reikalauja papildomo laiko, sprendimų, derybų su Paslaugų teikėju ar trečiosiomis šalimis (pvz. valstybės institucijomis) ir (ar) papildomų pirkimų. Aplinkybė taikoma tik tuo atveju, jei su tokia pat aplinkybe susidurtų Sutarties Šalys bet kokių atveju, nepriklausomai nuo to, kas yra Paslaugų teikėjas ir tokia aplinkybė tiesiogiai įtakoja Sutartinio įsipareigojimo ar Sutarties vykdymą;

16.1.6. Užsakovas Sutartyje nurodyta tvarka negali vykdyti savo įsipareigojimų dėl nenumatytų aplinkybių, o Paslaugų teikėjas dėl to negali vykdyti Sutarties;

16.1.7. Paslaugos teikimui būtini papildomi resursai, prekės, įranga, kuri nebuvo numatyta Pirkimo dokumentuose ir joks protingas, apdairus Paslaugų teikėjas negalėjo numatyti tokio poreikio, o su tokia pat aplinkybe susidurtų bet kuris kitas Paslaugų teikėjas, vykdydamas šią Sutartį ir aplinkybė tiesiogiai įtakoja Sutarties vykdymą.

16.2. Sutarties vykdymas gali būti stabdomas tik jos galiojimo laikotarpiu Sutartyje nustatyta tvarka:

16.2.1. Užsakovui gavus Paslaugų teikėjo rašytinį prašymą, kuriame nurodyta stabdymo aplinkybė (Sutarties Bendrosios sąlygos 16.1. punktas) ir aplinkybės atsiradimą bei galimą terminą pagrindžiantys argumentai, objektyvūs faktai ir įrodymai. Užsakovas, įvertinęs prašymą, turi teisę raštu atsisakyti arba sutikti su Sutarties stabdymu. Sutarties galiojimo metu (jei stabdoma Sutartis) Paslaugų teikėjui nepateikus konkrečių argumentų, faktų, pagrįstų įrodymais, Užsakovas negalės patvirtinti stabdymo;

16.2.2. Užsakovui raštu informavus Paslaugų teikėją ir pateikus jam argumentuotą paaiškinimą, dėl kokių aplinkybių ir kuriam terminui yra būtina stabdyti Sutarties vykdymo terminą. Paslaugų teikėjas ne vėliau kaip per 1 (viena) darbo dieną raštu informuoja Užsakovą ir patvirtina, kad sutinka su stabdymu. Paslaugų teikėjas turi teisę prieštarauti

Sutarties stabdymui tik tuo atveju, jei Paslaugų teikėjas savo sąskaita ir įėjomis gali pašalinti atsiradusias aplinkybes, dėl kurių kilo būtinybė stabdyti Sutarties vykdymą.

16.2.3. Paslaugų teikėjas, gavęs Užsakovo raštišką pranešimą apie stabdymą, privalo nedelsiant, bet ne vėliau kaip per 1 (vieną) darbo dieną po patvirtinimo išsiuntimo Užsakovui dienos, sustabdyti Sutarties vykdymą.

16.3. Sutarties vykdymas stabdomas ne ilgesniam kaip konkrečios, pagrįstos aplinkybės egzistavimo laikotarpiui. Sutarties galiojimas pratęsiamas ne tam laikotarpiui, kiek trunka sustabdymas, o laikotarpiui, kuris, išnykus aplinkybėms, pagal Sutartį buvo likęs Paslaugų teikėjo sutartinių įsipareigojimų vykdymui.

16.4. Jei Sutarties galiojimo terminas apibrėžtas konkrečia data, tokiu atveju Sutarties galiojimo terminas gali būti pratęsiamas tam laikotarpiui, kiek buvo sustabdytas Sutarties vykdymas, tačiau Paslaugų teikėjo prievolėms įvykdyti papildomas terminas nesuteikiamas, t. y. po Sutarties vykdymo atnaujinimo jam lieka toks pat terminas Paslaugoms suteikti, koks buvo likęs iki sustabdymo.

16.5. Aplinkybių atsiradimas ir Sutarties vykdymo stabdymas nesuteikia Paslaugų teikėjui teisės reikalauti papildomo apmokėjimo, išskyrus jei Sutartyje tiksliai, aiškiai ir nedviprasmiškai numatyta kitaip.

16.6. Sutartis gali būti stabdoma ne daugiau kaip 8 (aštuoniems) mėnesiams per visą Sutarties galiojimo laikotarpį. Jei per nurodytą stabdymo laikotarpį aplinkybės neišnyksta, kiekviena Šalis gali vienašališkai nutraukti Sutartį, pranešdama kitai Šaliai raštu prieš 30 (trisdešimt) dienų. Tokiu atveju Paslaugų teikėjui netesybos nuo pranešimo išsiuntimo iki Sutarties nutraukimo netaikomos, tačiau Užsakovas turi sumokėti Paslaugų teikėjui už iki Sutarties nutraukimo suteiktas ir priimtas Paslaugas, o Paslaugų teikėjas turi sumokėti Užsakovui už iki Sutarties nutraukimo jam priskaičiuotas netesybas ir nuostolius, jei tokie buvo nustatyti.

16.7. Šalys Sutarties stabdymą patvirtina rašytiniu susitarimu. Lygiaverčiu dokumentu, patvirtinančiu Sutarties stabdymą, bus laikomas vienos Šalies rašytinis motyvuotas prašymas stabdyti Sutartį ir kitos Šalies rašytinis sutikimas. Visais atvejais susitarimą dėl stabdymo ar prašymą stabdyti ir sutikimą stabdyti pasirašo už Sutarties vykdymą atsakingi, Šalių įgalioti asmenys. Tokie susitarimai, prašymai, sutikimai yra neatskiriama Sutarties dalis.

16.8. Jei stabdymas atliekamas laikantis 16 skyriuje nustatytos tvarkos, tai toks stabdymas laikomas Sutarties vykdymu joje numatytomis sąlygomis ir nelaikomas Sutarties keitimu. Jei stabdymas vykdomas dėl kitų aplinkybių, nenurodytų Sutarties Bendrųjų sąlygų 16 skyriuje ar (ir) nesilaikant šiame skyriuje nustatytos tvarkos, tai laikoma Sutarties keitimu, kuris gali būti atliekamas, vadovaujantis PJ ar VPĮ nuostatomis.

17. GINČŲ NAGRINĖJIMO TVARKA

17.1. Sutarčiai ir visoms iš Sutarties kylančioms teisėms ir pareigoms taikomi Lietuvos Respublikos įstatymai bei kiti norminiai teisės aktai. Sutartis sudaryta ir turi būti aiškinama vadovaujantis Lietuvos Respublikos teise.

17.2. Bet kokie nesutarimai ar ginčai, kylantys tarp Šalių dėl šios Sutarties, sprendžiami abipusiu susitarimu, derybomis. Šalims nepavykus susitarti, bet kokie ginčai, nesutarimai ar reikalavimai, kylantys iš Sutarties ar susiję su ja, jos pažeidimu, nutraukimu ar galiojimu, neišspręsti Šalių susitarimu, sprendžiami Lietuvos Respublikos teismuose Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka.

18. SUSIRAŠINĖJIMAS

18.1. Sutarties Šalys susirašinėja lietuvių (jei Sutarties Šalis yra užsienio subjektas – anglų ar kita su Užsakovu suderinta) kalba. Visi pranešimai, sutikimai ir kitas susižinojimas, kuriuos Šalis gali pateikti pagal Sutartį, bus laikomi galiojančiais ir įteiktais tinkamai, jeigu yra asmeniškai pateikti kitai Šaliai ir gautas patvirtinimas apie gavimą arba išsiųsti registruotu paštu, elektroniniu paštu (patvirtinant gavimą) Sutartyje nurodytais adresais, kitais adresais, kuriuos raštu nurodė Šalis, pateikdama pranešimą.

18.2. Jei pasikeičia Šalies adresas, pavadinimas, telefono numeris, elektroninio pašto adresas, bankų sąskaitų rekvizitai, juridinio asmens ar PVM mokėtojo kodai, tokia Šalis turi informuoti kitą Šalį raštu pranešdama ne vėliau, kaip per 3 (tris) kalendorines dienas nuo jų pasikeitimo momento. Jei Šaliai nepavyksta laikytis šių reikalavimų, ji neturi teisės į pretenziją ar atsiliėpimą, jei kitos Šalies veiksmai, atlikti remiantis paskutiniais žinomais jai duomenimis, prieštarauja Sutarties sąlygoms arba ji negavo jokio pranešimo, išsiųsto pagal tuos duomenis. Pasikeitus Šalies adresui, pavadinimui, telefono numeriui, elektroninio pašto adresui, bankų sąskaitų rekvizitams ir apie tai tinkamai informavus kitą Šalį, atskiras Sutarties pakeitimas nesudaromas. Ši nuostata netaikoma pasikeitus juridinio asmens ar PVM mokėtojo kodui.

19. ŪKIO SUBJEKTŲ, SUBTEIKĖJŲ, SPECIALISTŲ PASITELKIMO, KEITIMO TVARKA

19.1. Nė viena Šalis neturi teisės perleisti visų arba dalies teisių ir pareigų pagal šią Sutartį jokiai trečiajai šaliai be išankstinio raštiško kitos Šalies sutikimo, išskyrus piniginio reikalavimo perleidimą pagal faktoringo sutartį su trečiuoju asmeniu (finansuotoju). Šalys susitaria, kad piniginio reikalavimo, kylančio iš Sutarties, perleidimas

trečiajam asmeniui (finansuotojui) nekeičia Šalių kitų tarpusavio teisių ir pareigų, nustatytų Sutartyje ir teisės aktuose.

19.2. Vykdam Sutartį taikoma tokia ūkio subjektų ir specialistų, kurių pajėgumais dalyvaudamas Pirkime rėmėsi Paslaugų teikėjas, kad atitiktų kvalifikacijos reikalavimus, pasitelkimo ir (ar) keitimo tvarka:

19.2.1. Paslaugų teikėjas, vykdydamas Sutartį, negali keisti savo pasiūlyme nurodyto ūkio subjekto, kurio pajėgumais rėmėsi, kad atitiktų kvalifikacijos reikalavimus (toliau – **ūkio subjektas**) ir (ar) specialisto, kurio kvalifikacija buvo remtasi, be Užsakovo rašytinio sutikimo. Naujai pasitelkiamas ūkio subjektas ir (ar) specialistas turi turėti ne žemesnę, nei buvo keliama Pirkimo dokumentuose, kvalifikaciją, kurią naujai pasitelkiamas ūkio subjektas ir (ar) specialistas turi būti įgijęs iki prievolių pagal Sutartį vykdymo pradžios, taip pat jis negali kelti grėsmės nacionaliniam saugumui, jo pasitelkimas negali prieštarauti sankcijoms. Taip pat, vadovaujantis Pirkimo dokumentuose nurodytais reikalavimais, pateikiami dokumentai, pagrindžiantys ūkio subjekto neatitikimą pašalinimo pagrindams (jei tokie buvo keliami Pirkimo vykdymo metu). Ūkio subjektas ir (ar) specialistas, kurio kvalifikacija buvo remtasi, gali būti keičiamas tik šiais atvejais:

19.2.1.1. kai ūkio subjektas bankrutuoja ar susidaro analogiška situacija;

19.2.1.2. kai ūkio subjektas ir (ar) specialistas dėl objektyvių priežasčių (pavyzdžiui, ūkio subjektui ir (ar) specialistui atsisakius dalyvauti Sutarties vykdyme, susirgus, susižeidus, nutrūkus teisiniams santykiams su Paslaugų teikėju ir pan.) nebegali dalyvauti Sutarties vykdyme;

19.2.1.3. kai Paslaugų teikėjo ūkio subjektas ir (ar) specialistas neatitinka VPĮ ar PĮ nuostatų, kelia grėsmę nacionaliniam saugumui, jam taikomos sankcijos, kaip tai apibrėžta Sankcijų įgyvendinimo įstatyme ar (ir) yra kiti teisės aktuose nustatyti pagrindai, reikalaujantys pakeitimo;

19.2.1.4. Paslaugų teikėjas, likus ne mažiau kaip 7 (septynioms) darbo dienoms iki numatomo keitimo, pateikė Užsakovui rašytinį prašymą su naujai pasitelkiamo ūkio subjekto ir (ar) specialisto kvalifikaciją ir ūkio subjekto pašalinimo pagrindų nebuvimą pagrindžiančiais dokumentais (gali būti prašoma ir kitų dokumentų dėl atitikimo nacionalinio saugumo reikalavimams pagal VPĮ ar PĮ). Prašyme būtina nurodyti ūkio subjekto ar specialisto keitimo priežastis.

19.2.2. Užsakovas turi teisę leisti pakeisti ūkio subjektą ir (ar) specialistą, jei Paslaugų teikėjas laiku ir tinkamai pateikė prašymą su visais pasitelkiamo ūkio subjekto ir (ar) specialisto kvalifikaciją patvirtinančiais, kitais prašomais dokumentais ir Užsakovas nustatė atitikimą visoms Pirkimo ir Sutarties sąlygoms.

19.2.3. Užsakovui sutikus su ūkio subjekto ir (ar) specialisto keitimu, Šalys atskiro susitarimo nepasirašo, lygiaverčiu dokumentu bus laikomas rašytinis Paslaugų teikėjo prašymas ir rašytinis Užsakovo sutikimas, kuris laikomas neatskiriama Sutarties dalimi. Paslaugų teikėjas neturi teisės pasitelkti ūkio subjekto ir (ar) specialisto, kol negautas Užsakovo rašytinis sutikimas. Ūkio subjekto ir specialisto, kurių kvalifikacija buvo remtasi, pakeitimas Sutartyje nurodytomis sąlygomis laikomas ne Sutarties keitimu, o Sutarties vykdymu joje nurodytomis sąlygomis.

19.2.4. Vykdam Sutartį taikoma tokia subteikėjų, kurie nėra ūkio subjektai, ir kurie vykdys Sutartį, keitimo ar pasitelkimo tvarka:

19.2.4.1. Paslaugų teikėjas privalo iki Paslaugų teikimo pradžios, likus ne mažiau kaip 7 (septynioms) darbo dienoms iki numatomo pasitelkimo, informuoti Užsakovą apie pasitelkiamus subteikėjus, nurodyti kiekvieno subteikėjo perimamą pagal Sutartį vykdyti įsipareigojimų dalį (būtina nurodyti kokius konkrečiai veiksmus atliks subteikėjas ir kokią procentinę dalį tai sudaro nuo Sutarties kainos), jų kontaktus, pavadinimus, registracijos šalį, kontroliuojančius asmenis, jų registracijos šalį ir atsakingus asmenis (pagal Užsakovo nurodymą teikiama ir kita informacija). Tokia pati informavimo prievolė taikoma Paslaugų teikėjui, ketinančiam pakeisti ar pasitelkti subteikėją Sutarties vykdymo metu. Subteikėjas, apie kurį nebuvo raštu informotas Užsakovas ir nėra gautas Užsakovo sutikimas, neturi teisės vykdyti Sutarties, tai bus laikoma esminiu Sutarties pažeidimu;

19.2.4.2. subteikėjai gali būti pasitelkiami tik toms Sutarties dalims, kurioms savo pasiūlyme Paslaugų teikėjas numatė pasitelkti subteikėjus, išskyrus atvejus, kai Paslaugų teikėjas raštu pagrindžia, kad nenumatyta Sutarties daliai pasitelkti subteikėją būtina siekiant užtikrinti tinkamą Sutarties vykdymą ir Užsakovas pateikia raštišką sutikimą;

19.2.4.3. Užsakovas netikrins subteikėjų, kurie nėra ūkio subjektai, kvalifikacijos ir pašalinimo pagrindų (išskyrus, jei Pirkimo metu buvo tikrinami subteikėjų pašalinimo pagrindai ir (ar) taikomos nuostatos dėl nacionalinio saugumo interesų, pvz. VPĮ 47 straipsnio 9 dalies ir (ar) VPĮ 45 str. 2¹ dalies nuostatos);

19.2.5. Užsakovui sutikus su subteikėjo keitimu ar pasitelkimu, Šalys atskiro susitarimo nepasirašo, lygiaverčiu dokumentu bus laikomas rašytinis Paslaugų teikėjo prašymas ir rašytinis Užsakovo sutikimas, kuris laikomas neatskiriama Sutarties dalimi. Subteikėjo keitimas ar pasitelkimas Sutartyje nurodytomis sąlygomis laikomas ne Sutarties keitimu, o Sutarties vykdymu joje nurodytomis sąlygomis. Paslaugų teikėjas neturi teisės pakeisti ar pasitelkti subteikėjo, kol negautas rašytinis Užsakovo sutikimas.

19.2.6. Užsakovas turi teisę neleisti pasitelkti asmens, jei būtų nustatyta, kad tokiu atveju Sutartis neatitiktų nacionalinio saugumo interesų, Pirkimo metu taikomų VPĮ ar PĮ nuostatų ir (ar) Sutarties vykdymas prieštarautų sankcijoms.

19.2.7. Tinkamai išviešintiems subteikėjams pageidaujant, Užsakovas su jais atsiskaitys tiesiogiai. Apie šią galimybę Užsakovas subteikėją informuos atskiru pranešimu per 3 (tris) kalendorines dienas nuo informacijos iš Paslaugų teikėjo apie pasitelkiamą subteikėją gavimo dienos. Norėdamas pasinaudoti tiesioginio atsiskaitymo galimybe, subteikėjas turi apie tai raštu ne vėliau kaip per 2 (dvi) kalendorines dienas informuoti Užsakovą. Tokiu atveju su Užsakovu, Paslaugų teikėju ir subteikėju bus sudaroma trišalė sutartis, kurioje pateikiama tiesioginio atsiskaitymo su subteikėju tvarka, įskaitant teisę Paslaugų teikėjui prieštarauti nepagrįstiems mokėjimams. Trišalės sutarties dėl tiesioginio atsiskaitymo su subteikėju pasirašymas nekeičia Paslaugų teikėjo atsakomybės dėl Sutarties įvykdymo.

19.3. Paslaugų teikėjas, vykdamas Sutartį jungtinės veiklos pagrindu, turi teisę atsisakyti arba keisti jungtinės veiklos partnerį (toliau – **partneris**) tik dėl toliau nurodytų priežasčių:

19.3.1. jei partneris bankrutuoja arba yra likviduojamas, sustabdo ūkinę veiklą arba kituose teisės aktuose numatyta tvarka susidaro analogiška situacija;

19.3.2. jei dėl kitų objektyvių ir pagrįstų aplinkybių partneris nebegali vykdyti Sutarties, įskaitant, bet neapsiribojant atvejais, kai partneris neatitinka VPĮ ar PĮ nuostatų, kelia grėsmę nacionaliniam saugumui, partneriui pritaikytos tarptautinės sankcijos kaip jos suprantamos Lietuvos Respublikos ekonominių ir kitų tarptautinių sankcijų įgyvendinimo įstatyme, partnerio sunki finansinė būklė, lemianti Sutarties nevykdymą ir (ar) atsisakymą ją vykdyti ir atsirado kitos nenumatytos objektyvios priežastys, lemiančios partnerio pasitraukimą iš jungtinės veiklos sutarties.

19.4. Paslaugų teikėjas privalo ne vėliau nei prieš 10 (dešimt) darbo dienų iki numatomo partnerio keitimo arba atsisakymo pateikti Užsakovui argumentuotą rašytinį prašymą ir šiuos dokumentus:

19.4.1. prašymą pakeisti Paslaugų teikėjo sudėtį ir įrodymus, pagrindžiančius bent vieną partnerio keitimo aplinkybę, nurodytą Sutartyje;

19.4.2. naujos jungtinės veiklos sutarties ar esamos jungtinės veiklos sutarties pakeitimo kopiją, kurioje pasitraukiančiojo partnerio įsipareigojimus visa apimtimi perima pasiliekančias(-ieji) jungtinės veiklos partneris(-iai) (toliau – **pasiliekančias partneris**);

19.4.3. pasiliekančiojo ar naujai pasitelkiamo partnerio kvalifikaciją patvirtinančius dokumentus. Visais atvejais pasiliekančiojo partnerio ar naujai pasitelkto partnerio kvalifikacija turi būti ne žemesnė nei pasitraukiančiojo partnerio. Jei pasitelkiamas naujas partneris, taip pat, vadovaujantis Pirkimo dokumentuose nurodytais reikalavimais, pateikiami dokumentai, pagrindžiantys pasitelkiamo partnerio neatitikimą pašalinimo pagrindams (jei tokie buvo keliami Pirkimo vykdymo metu).

19.5. Užsakovas, gavęs Paslaugų teikėjo prašymą su kitais Sutartyje nurodytais dokumentais, per 10 (dešimt) darbo dienų įvertina keitimo galimybes ir raštu informuoja Paslaugų teikėją apie Sutarties nutraukimą arba apie leidimą atsisakyti ar pasitelkti partnerį. Užsakovui sutikus, Šalys pasirašo susitarimą, kuris laikomas neatsiejama Sutarties dalimi. Partnerio atsisakymas ar pakeitimas Sutartyje nurodytomis sąlygomis laikomas ne Sutarties keitimu, o Sutarties vykdymu joje nurodytomis sąlygomis.

20. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

20.1. Paslaugų teikėjas patvirtina, kad jis neprieštarauja Užsakovo reorganizavimui, atskyrimui, pertvarkymui ar įmonės, jos vykdomos veiklos (verslo) arba jos dalies perdavimui kitu teisiniu pagrindu (įskaitant, bet neapsiribojant, turto, įmonės, vykdomos veiklos (verslo) arba jos dalies įnešimui į trečiųjų asmenų įstatinį kapitalą) ir, jei jis būtų vykdomas:

20.1.1. nereikalaus jokio papildomo prievolių įvykdymo užtikrinimo. Tokiems atvejams vykdyti nebus reikalingi jokie papildomi Paslaugų teikėjo sutikimai ar leidimai. Jeigu dėl bet kokių imperatyvių teisės aktų reikalavimų tokius sutikimus ar leidimus reikėtų gauti, Paslaugų teikėjas juos įsipareigoja išduoti nedelsiant, bet ne vėliau nei per Užsakovo prašyme nurodytą terminą;

20.1.2. tais atvejais, kai bus numatyta, jog šioje Sutartyje nustatytos Paslaugos yra reikalingos tiek Užsakovui, tiek ir (ar) ar pagal Sutartį Užsakovo teises ir pareigas ar jų dalį įgijusiam ūkio subjektui, šioje Sutartyje numatytus įsipareigojimus Paslaugų teikėjas vykdys pagal poreikį tiek Užsakovo, tiek pagal Sutartį teises ir pareigas ar jų dalį įgijusio ūkio subjekto atžvilgiu;

20.1.3. jeigu Sutarties dalykas yra padalinamas (arba prijungiamas prie kitos analogiškos sutarties, kuri sudaryta to paties pirkimo pagrindu, dalyko), Sutarties kaina, Sutarties dalyko kiekis ir apimtis, Sutarties įvykdymo užtikrinimo (jei tokio reikalauja) suma ir kitos Sutarties sąlygos yra padalinamos (arba sujungiamos) pagal

reorganizavimo, atskyrimo, pertvarkymo ar įmonės, jos vykdomos veiklos (verslo) arba jos dalies perdavimo sąlygas (jei taikomos) arba proporcingai pagal naujų Sutarties šalių prisiimamų įsipareigojimų dalį;

20.1.4. Sutartyje numatytas prievolės perima bei Sutartį toliau vykdo Užsakovo teisių ir pareigų perėmėjas, nekeičiant esminių Sutarties sąlygų, pagal Užsakovo ir (ar) pagal šią Sutartį teises ir pareigas ar jų dalį įgijusio ūkio subjekto statusui (viešuosius) pirkimus reglamentuojančių teisės aktų reikalavimų prasme) taikytiną teisę;

20.1.5. Šalys susitaria ir patvirtina, kad Sutartyje numatytomis sąlygoms ir tvarka vykdant Užsakovo keitimą, Užsakovo ir (ar) pagal Sutartį Užsakovo teises ir pareigas ar jų dalį perimančio ūkio subjekto rašytinis pranešimas apie atitinkamą Užsakovo teisių ir pareigų perleidimą bus laikomas tinkamu ir pakankamu pranešimu, prilyginamu Šalių susitarimui dėl Sutarties pakeitimo, atskiras Sutarties pakeitimas nebus sudaromas.

20.2. Šalys įsipareigoja užtikrinti, kad visi asmens duomenys būtų tvarkomi vadovaujantis 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas, toliau – **BDAR**) ir kitais asmens duomenų tvarkymą ir jų apsaugą reglamentuojančiais teisės aktais.

20.3. Kiekviena Šalis privalo informuoti savo darbuotojus ir kitus su ja susijusius duomenų subjektus apie kitos Šalies atliekamą jų asmens duomenų tvarkymą laikantis BDAR reikalavimų bei kitos Šalies prašymu pateikti tai patvirtinančius įrodymus. Šalis, nevykdanti ar netinkamai vykdanči šiame punkte numatytus įsipareigojimus, privalo atlyginti kitai Šaliai dėl to patirtus nuostolius, įskaitant, bet neapsiribojant valstybės institucijų paskirtas baudas ir (ar) kitas pinigines sankcijas.

20.4. Jeigu vykdant Sutartį kita Šalis tvarkys asmens duomenis Užsakovo vardu kaip duomenų tvarkytojas, po Sutarties pasirašymo nedelsiant turi būti sudaromas duomenų tvarkymo susitarimas, kurio tekstas viešai publikuojamas AB „Lietuvos geležinkeliai“ [interneto svetainėje](#)² arba, jei poreikis tvarkyti asmens duomenis paaiškėja po Sutarties pasirašymo, duomenų tvarkymo susitarimas Šalių pasirašomas nedelsiant, bet ne vėliau kaip iki asmens duomenų tvarkymo pradžios. Duomenų tvarkymo susitarimu Šalys negali pakeisti Sutarties sąlygų ir (ar) pakeisti ekonominę pusiausvyrą Paslaugų teikėjo naudai.

20.5. Jeigu vykdant Sutartį Užsakovas kitai Šaliai, kaip savarankiškam duomenų valdytojui, perduos asmens duomenis, po Sutarties pasirašymo nedelsiant bus pasirašomas duomenų perdavimo susitarimas, kurio tekstas viešai publikuojamas AB „Lietuvos geležinkeliai“ [interneto svetainėje](#)³ arba, jei poreikis perduoti asmens duomenis paaiškėja po Sutarties pasirašymo, duomenų perdavimo susitarimas Šalių pasirašomas nedelsiant, bet ne vėliau kaip iki asmens duomenų perdavimo pradžios. Susitarimu Šalys negali pakeisti Sutarties sąlygų ir (ar) pakeisti ekonominę pusiausvyrą Paslaugų teikėjo naudai.

20.6. Užsakovas, sudarydamas ir vykdydamas šią Sutartį, tvarko kitos Šalies darbuotojų asmens duomenis Sutarties sudarymo ir vykdymo, galiojančiuose teisės aktuose numatytų Užsakovo pareigų vykdymo ir kitais tikslais, atitinkančiais teisės aktų reikalavimus.

20.7. Išsami informacija kaip tvarkomi asmens duomenys yra pateikta AB „Lietuvos geležinkeliai“ interneto svetainėje patalpintame Privatumo pranešime, adresu <https://www.litrail.lt/privatumo-politika>. Bet kokios nuostatos negaliojimas ar prieštaravimas Lietuvos Respublikos įstatymams ar kitiems norminiams teisės aktams šioje Sutartyje neatleidžia Šalių nuo prisiimtų įsipareigojimų vykdymo. Šiuo atveju tokia nuostata turi būti pakeista atitinkančia teisės aktų reikalavimus kiek įmanoma artimesne Sutarties tikslui bei kitoms jos nuostatomis.

20.8. Šią Sutartį sudaro Sutarties Specialiosios sąlygos, Sutarties Bendrosios sąlygos, techninė specifikacija, Paslaugų teikėjo pasiūlymas ir kiti Sutartyje nurodyti priedai. Sutartį sudarantys dokumentai vienas kitą paaiškina. Jeigu Sutarties Specialiųjų sąlygų ir (ar) jų priedų nuostatos neatitinka Sutarties Bendrųjų sąlygų nuostatų, pirmenybė yra teikiama Sutarties Specialiųjų sąlygų bei jų priedų nuostatomis. Esant tarpusavio neatitikimams tarp Sutarties Specialiųjų sąlygų ir jų priedo – techninės specifikacijos, prioritetas teikiamas techninės specifikacijos sąlygoms. Esant tarpusavio neatitikimams tarp Sutarties Specialiųjų sąlygų ir kitų Sutarties Specialiųjų sąlygų priedų, prioritetas teikiamas Šalių pasirašytam Sutarties Specialiųjų sąlygų tekstui, po to – Sutarties Specialiųjų sąlygų priedams, po to – pirkimo, kurio pagrindu sudaryta Sutartis, dokumentams, po to – Paslaugų teikėjo pasiūlymui ir kitiems jo pateiktiems papildomiems dokumentams. Jei Paslaugų teikėjo pateiktų papildomų dokumentų nuostatos prieštarauja imperatyviam (viešųjų) pirkimų reguliavimui, tokios nuostatos laikomos negaliojančiomis.

²<https://www.litrail.lt/documents/10291/14393575/LTG-Duomen%C5%B3-tvarkymo-susitarimas-LT---2023+%282%29.docx/add2df32-74c9-4881-a713-d939d92bba89>

³<https://www.litrail.lt/documents/10291/14393575/LTG-Duomen%C5%B3-perdavimo-susitarimas-LT---2023+%282%29.docx/582e764b-fcc5-4a5a-84df-3659082ebba7>