

Grozījumi:

MK 26.04.2011. noteikumi Nr.316 / LV, 67 (4465), 29.04.2011. / Stājas spēkā 30.04.2011.

Ministru kabineta noteikumi Nr.724

Rīgā 2010.gada 3.augustā (prot. Nr.40 15.§)

Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi

Izdoti saskaņā ar Dzelzceļa likuma 1.panta 10.punktu

1. Vispārīgie jautājumi

1. Noteikumi nosaka dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas pamatprasības.
2. Noteikumos lietotie termini:
 - 2.1. aizliedzošs signāls – signāls, kas aizliedz dzelzceļa satiksmi;
 - 2.2. atļaujošs signāls – signāls, kas atļauj dzelzceļa satiksmi;
 - 2.3. blokposms – posma sliežu ceļa daļa, kas aprīkota ar automatiskās bloķēšanas sistēmu, kuras signālierīces aizliedz ritošajam sastāvam iebraukt šajā sliežu ceļa daļā, ja tajā atrodas cits ritošais sastāvs;
 - 2.4. bremzēšanas ceļš – attālums, kuru ritošais sastāvs nobrauc no bremžu iedarbināšanas brīža līdz pilnīgas apstāšanās brīdim;
 - 2.5. būvju tuvinājuma gabarīts – vismazākā līdz ceļa asij pieļaujamā attāluma kontūra, par kuru tuvāk nedrīkst atrasties nekādas būvju un ierīču daļas, izņemot ierīces, kas paredzētas tiešai mijiedarbībai ar ritošo sastāvu;
 - 2.6. ceļa lietderīgais garums – ceļa daļa, kura ir norobežota ar kontrolstabiņiem, luksoforiem vai izolētām salaidnēm (bet strupceļam – arī ar strupceļa prizmu) un uz kuras var novietot ritošo sastāvu, netraucējot normālu dzelzceļa satiksmi pa blakus ceļu;
 - 2.7. ceļa postenis – sadales punkts, kam nav ceļu izvērses;
 - 2.8. ceļš – dzelzceļa sliežu ceļš;
 - 2.9. centralizētā pārmija – pārmija, kuras asmeņus un krusteņa kustīgo serdi pārved ar ierīci, ko darbina no vienas centrālās vadības ierīces;
 - 2.10. dienesta bremzēšana – bremzēšana, lai vienmērīgi samazinātu ātrumu vai apturētu ritošo sastāvu iepriekš paredzētajā vietā;
 - 2.11. dzelzceļa satiksme – vilcienu kustība un manevri;
 - 2.12. galvenais ceļš – posma ceļš, kā arī stacijas ceļš, kas ir stacijai piegulošā posma ceļa tiešs turpinājums;
 - 2.13. iecirknis – funkcionāli saistītu staciju un posmu ceļu teritoriāls kopums;
 - 2.14. konduktors kontrolieris – pārvadātāja darbinieks, kas pasažieru vilcienā pārdod un pārbauda biļetes, kā arī nodrošina ceļotāju komfortu un drošību;
 - 2.15. lokomotīves brigāde – viena vilces līdzekļa vadīšanai norīkots vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) vai dzelzceļa speciālistu grupa;
 - 2.16. manevri – ritošā sastāva pārvietošana ar vilces līdzekļiem vai bez tiem, lai saformētu un izformētu vilcienu, pārvietotu ritošo sastāvu uz iekraušanas, izkraušanas, remonta un apkopes vietām vai stāvvietām, kā arī atsevišķu vilces līdzekļu pārvietošanās pa ceļiem;
 - 2.17. maršruts – noteikts pārmiju stāvoklis vilcienu pieņemšanai vai nosūtīšanai, vai manevru veikšanai;
 - 2.18. mazdarbīgais iecirknis – reģionālas nozīmes III kategorijas dzelzceļa infrastruktūras iecirknis;
 - 2.19. nentralizētā pārmija – pārmija, kuras asmeņus pārved ar pārvedierīci, kas atrodas tieši pie pārmijas;
 - 2.20. nepareizais ceļš – divceļu posma ceļš, kuram nosūtāmā vilciena kustības virziens neatbilst šim ceļam normāli noteiktajam kustības virzienam;
 - 2.21. palīglokomotīve – vilces līdzeklis, kuru izmanto palīdzības sniegšanai citam vilcienam, lai tas varētu atbrīvot posmu;
 - 2.22. pareizais ceļš – divceļu posma ceļš, kuram nosūtāmā vilciena kustības virziens atbilst šim ceļam normāli noteiktajam kustības virzienam;
 - 2.23. pārmijas uzgriešana – pārmijas asmens vai krusteņa kustīgās serdes mehāniska atspiešana ar riteņiem ritošā sastāva paasmens izbraukšanas gadījumā pa nesagatavotu maršrutu;
 - 2.24. pēkšņā bremzēšana – bremzēšana iepriekš neparedzētos gadījumos, ja ritošais sastāvs ir nekavējoties jāaptur;
 - 2.25. pieturas punkts – vieta, kur apstājas vilciens. Tam nav ceļu izvērsuma, un tas paredzēts tikai pasažieru iekāpšanai un izkāpšanai;
 - 2.26. platsliežu dzelzceļš – 1520 mm un 1524 mm platuma dzelzceļš;
 - 2.27. posms – ceļš starp divām blakus esošām stacijām;

- 2.28. riteņpāris – ritošā sastāva slodzi nesošie riteņi, kas konstruktīvi savienoti ar kopēju asi;
- 2.29. signāls – redzams vai dzirdams noteikts rīkojums vai norādījums, kas ir saistošs dzelzceļa darbiniekiem un citām personām, kas atrodas dzelzceļa zemes nodalījuma joslā vai tieši piedalās dzelzceļa satiksmē;
- 2.30. stacija – dzelzceļa infrastruktūras objektu kopums, kas aizņem noteiktu daļu no dzelzceļa zemes nodalījuma joslas un nodrošina dzelzceļa pārvadājumu operāciju veikšanu;
- 2.31. šaursliežu dzelzceļš – 750 mm platuma dzelzceļš;
- 2.32. tehniskās rīcības akts – dokuments, kurā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nosaka drošas dzelzceļa satiksmes kārtību stacijā, stacijas tehnisko iekārtu izmantošanas kārtību un darba aizsardzības prasības;
- 2.33. telefonogramma – mutisks ziņojums, kas nodots, lietojot telefona sakarus vai radiosakarus;
- 2.34. vietējā instrukcija – dokuments, kurā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nosaka drošas dzelzceļa satiksmes kārtību privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā, tās tehnisko iekārtu izmantošanas kārtību un darba aizsardzības prasības;
- 2.35. vilciena konduktors – dzelzceļa speciālists, kurš veic šajos noteikumos minētās funkcijas vilcienu kustības, vilcienu sastādīšanas un manevru darbu vadīšanā;
- 2.36. vilcienu kustība – saformētu un sakabinātu vagonu vai cita ritošā sastāva (kam piešķirts vilciena numurs un kas aprīkots ar vilciena signālierīcēm) kustība ar vienu vai vairākiem vilces līdzekļiem.
3. Būves un ierīces, kā arī ritošais sastāvs, nodrošinot platsliežu dzelzceļa tehnisko ekspluatāciju, atbilst būvju tuvinājuma un ritošā sastāva gabarītam saskaņā ar standartu LVS 282:2005 "Dzelzceļa būvju tuvinājuma un ritošā sastāva gabarīti".
4. Mērīšanas līdzekļus, ar kuriem mēra noteikumos norādītos parametrus, dzelzceļa elektriskās aizsardzības ierīces, ugunsdrošības līdzekļus, ugunsgrēka signalizācijas un automātikas ierīces, vilces līdzekļu manometrus, drošības vārstus, gaisa rezervuārus, kā arī tvaika katlus tvaika lokomotīvēs pārbauda normatīvajos aktos par verificēšanu un kalibrēšanu paredzētajā kārtībā.
5. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina pārvadātājam iespēju iepazīties ar šajos noteikumos paredzētos gadījumos sastādāmajiem sarakstiem par dzelzceļa infrastruktūras lietošanas vietējiem apstākļiem un īpašu izmantošanas kārtību.
6. Noteikumos minētās prasības nepiemēro mašīnām un mehānismiem, kas pārvietojas pa sliedēm, bet nepiedalās dzelzceļa satiksmē.

2. Ceļš

2.1. Vispārīgās prasības

7. Ceļš atbilst attiecīgās kategorijas ceļam noteiktajām prasībām.
8. Ceļš, sliežu un pārmiju tips un stāvoklis atbilst ekspluatācijas apstākļiem – kravas pārvadājumu intensitātei, ritošā sastāva asu slodzēm un vilcienu kustības ātrumam.
9. Ceļu uztur atbilstoši iecirkņa plāna un profila shēmām.
10. Attālums starp blakus esoša šaursliežu ceļa un platsliežu ceļa asīm nedrīkst būt mazāks par 4700 mm.
11. Ja attālums starp blakus esošo ceļu asīm neatbilst šo noteikumu prasībām, līdz līniju pārbūvei (rekonstrukcijai) var saglabāt esošos attālumus.
12. Līmeniskos attālumus līknēs starp blakus esošo ceļu asīm un starp ceļa asi un būvju tuvinājuma gabarītu posmā, kā arī stacijā nosaka atbilstoši standartiem un tehniskajiem noteikumiem.
13. Savienotājceļa un pievedceļa pievienojumu galvenajam ceļam posmā un stacijā aprīko ar aizsargierīci – aizsargstrupceļu, aizsargpārmiju, nosviedējāpārmiju vai nosviedējasmeņiem.
14. Stacijas vai posma pievienotajam ceļam, uz kura ir paredzēta ritošā sastāva stāvēšana bez vilces līdzekļa, ierīko aizsargierīci – aizsargstrupceļu, aizsargpārmiju, nosviedējāpārmiju, nosviedējasmeņus vai nosviedējķurpes – ritošā sastāva pašaiņģēšanas draudu novēršanai stacijas vai posma virzienā, ja tas:
- 14.1. ir ar slīpumu stacijas vai posma virzienā;
- 14.2. ir ar kāpumu stacijas vai posma virzienā, kas mazāks par 1,5 mm/m;
- 14.3. atrodas horizontālā plaknē.
15. No jauna ieliktu ceļu krustojumu stacijā un pārmiju stacijā vai posmā ieslēdz savstarpējā atkarībā. Ja nav iespējams šādu pārmiju ieslēgt savstarpējā atkarībā, to pieņem ekspluatācijā, nosakot kārtību, kādā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs apskata un pārbauda šādu pārmiju un nostiprina tās asmeņus.
16. Uz galvenā ceļa pirms pretasmeņa vilcienu kustības pārmijas asmeņiem novieto atsitējbrusu. Atsitējbrusu var nenovietot, ja šādas pārmijas vilktņi ir izvietoti metāla silēs, kuras ir apsegtas ar vāku.
17. Uz galvenajiem ceļiem un pieņemšanas un nosūtīšanas ceļiem esošo pārmiju, kā arī aizsargpārmiju normālais stāvoklis ir šāds:
- 17.1. vienceļa iecirkņa staciju galveno ceļu ieejas pārmijām – virzienā uz dažādiem ceļiem no katra stacijas gala;
- 17.2. divceļu iecirkņa staciju galveno ceļu ieejas pārmijām – virzienā pa attiecīgajiem galvenajiem ceļiem;
- 17.3. pārējām galveno ceļu pārmijām posmos un stacijās (izņemot pārmijas, kas ved uz aizsargstrupceļiem un uztvērējstrupceļiem) – virzienā pa attiecīgajiem galvenajiem ceļiem;
- 17.4. pārmijām, kas ved uz aizsargstrupceļiem un uztvērējstrupceļiem, – virzienā uz šiem strupceļiem;
- 17.5. mazdarbīgo iecirkņu stacijās, kurās pasažieru vilcienu un kravas vilcienu skaits kopumā pēc vilcienu kustības grafika nepārsniedz 8 pārus diennaktī, vienceļa iecirkņa galvenajos ceļos ieejas pārmijām normālais stāvoklis var būt uz vienu un to pašu ceļu.

18. Necentralizētu pārmiju aprīko ar pārmiju virziena rādītāju. Ja tas tehniski nav iespējams, pārmijai nodrošina apgaismojumu.

19. Elektriskajā centralizācijā ieslēgtu pārmiju ar pārmiju virziena rādītāju neaprīko. Šādu pārmiju pārlikšana normālā stāvoklī nav obligāta (izņemot pārmijas uz aizsargstrupceļa, uztvērējstrupceļa un nosviedējpārmijām).

20. Ar pārmiju kontrolslēdzenēm aprīko necentralizētu pārmiju, kas:

20.1. atrodas galvenajā ceļā vai vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas ceļā;

20.2. ir aizsargpārmija;

20.3. ved uz ceļu, kas paredzēts ar sprāgstvielām piekrautu vagonu stāvēšanai;

20.4. ved uz ceļu, kas paredzēts palīdzības un ugunsdzēsības vilcienu, kā arī defektoskopijas vagonu, ceļa mērvagonu un ceļa mašīnu stāvēšanai;

20.5. ved uz aizsargstrupceļu vai uztvērējstrupceļu.

21. Ja stacijā necentralizēta pārmija nav pārredzama no pārmiju posteņa, pārmiju aprīko ar kontrolslēdzenēm, kuru atslēgas ievieto atslēgatkārības sistēmas vadības ierīcē, bet, ja nav atslēgatkārības sistēmas, šādas atslēgas glabā pie stacijas dežuranta.

(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

22. Pārmijas asmeņus un krusteņa kustīgo serdi (izņemot pārmijas, kas atrodas uzkalna un šķīrošanas ceļā) aprīko ar ierīci to noslēgšanai ar piekaramo slēdzeni. Šāda ierīce nodrošina pārmijas asmens ciešu piegulšanu rāmjslēdei un krusteņa kustīgās serdes ciešu piegulšanu spārnslēdei.

23. Pārmijas pārvedu ar lokaniem asmeņiem, kas ieliktas ceļa līknē, un krusteņa kustīgo serdi aprīko ar ārējiem noslēdzējiem.

24. Stacijā ar neparšrutizētājiem manevru pārvietojumiem krusteņa kustīgās serdes ārējos noslēdzējus papildina ar ierīci, kas nodrošina indikācijas kontroli stacijas dežuranta vadības iekārtā, ja, braucot paasmens virzienā, ritošā sastāva kustības virziens neatbilst krusteņa kustīgās serdes stāvoklim.

(MK 26.04.2011. noteikumu Nr.316 redakcijā)

25. Pārmijas normālo stāvokli norāda uz pārmiju statnēm vai uz elektriskās centralizācijas pārmijas piedziņas apvalka.

(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

26. Pie galvenā ceļa uzstāda ceļazīmes – dzelzceļa līniju garuma, kilometru un piketu pastāvīgos rādītājus.

27. Ceļazīmes uzstāda dzelzceļa līniju garuma kilometru skaita pieauguma virzienā labajā pusē. Elektrificētā iecirknī ceļazīmes var novietot uz kontakttīkla balstiem, izņemot balstus, uz kuriem uzstādītas luksoforu galviņas, komplektās transformatoru apakšstacijas, kontakttīkla atvienotāji un izlādji.

28. Ceļa instrumentālā pārbaude veicama:

28.1. posmam – ne retāk kā reizi 30 gados;

28.2. šķīrošanas, uzkalna un izvilkšanas ceļam – ne retāk kā reizi 5 gados;

28.3. pārējiem ceļiem – ne retāk kā reizi 20 gados.

29. Elektropārvades un sakaru līnijas, naftas un gāzes vada, ūdensvadu un citu virszemes un pazemes ietaišu krustojums ar dzelzceļa infrastruktūru pieļaujams saskaņā ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja tehniskajiem noteikumiem. Šajos noteikumos paredz drošības ierīces vai pasākumus, kas nodrošina netraucētu un drošu dzelzceļa ekspluatāciju.

2.2. Platsliežu ceļš

30. Zemes klātnes augšdaļas platums platsliežu ceļa taisnē ir ne mazāks par 5500 mm vienceļa līnijā un ne mazāks par 9600 mm divceļu līnijā.

31. Būvējot vai rekonstruējot I un II kategorijas platsliežu ceļu, zemes klātnes augšdaļas platums ir ne mazāks par 6600 mm vienceļa līnijā un ne mazāks par 10700 mm divceļu līnijā.

32. Minimālais platsliežu zemes klātnes augšmalas platums ir 400 mm no katras ceļa puses.

33. Platsliežu ceļa līknē, kur rādiuss ir mazāks par 2000 m, zemes klātni paplašina atbilstoši tehniskajām prasībām.

34. Platsliežu divceļu līnijā attālums starp ceļu asīm ceļa taisnē nav mazāks par 4100 mm.

35. Stacijā attālums starp blakus esošo platsliežu ceļu asīm ceļa taisnēs nav mazāks par 4800 mm, bet mazāk svarīgos ceļos un kravas pagalmu ceļos – ne mazāks par 4500 mm.

36. Ja platsliežu galvenie ceļi stacijā ir malējie, tad attālums starp to asīm nav mazāks par 4100 mm.

37. Attālums starp to platsliežu ceļu asīm, kas paredzēti kravas tiešai pārkraušanai no vagona uz vagonu, nav mazāks par 3600 mm.

38. Platsliežu ceļa aizsargstrupceļa lietderīgais garums ir vismaz 50 m.

39. Ceļa platuma uzturēšanas normas platsliežu ceļam, mērot starp sliežu galviņu iekšējām šķautnēm 13 mm zemāk par sliedes galviņas virsmu, ir noteiktas šo noteikumu 1.pielikumā.

40. Aizliegts ekspluatēt platsliežu ceļus, kuru ceļa platums ir lielāks par 1548 mm un mazāks par 1512 mm, kā arī platsliežu ceļus, kas šaurāki par 1509 mm, ar dzelzsbetona gulšņiem, kas izgatavoti līdz 1996.gadam.

41. Platsliežu ceļa taisnēs visā to garumā sliežu galviņu virsmas uztur vienā līmenī vai arī vienas sliedes galviņu virsmu uztur 6 mm augstāk par otru.

42. Ārējās sliedes paaugstinājumu platsliežu ceļa līknēs nosaka atbilstoši līknes rādiusam un dzelzceļa satiksmes ātrumam. Šis paaugstinājums nedrīkst pārsniegt 150 mm.

43. Platsliežu pārmijām ir šādu marku krustēņi:

43.1. galvenajos ceļos un pasažieru vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas ceļos:

43.1.1. ne stāvāki par 1/11;

43.1.2. krustpārmijām un atsevišķām pārmijām, kas ir krustpārmiju turpinājums, – ne stāvāki par 1/9;

43.1.3. pārmijām, kurām pasažieru vilcienu brauc pāri tikai taisnajā pārmijas virzienā, var būt 1/9 markas krustēņi;

43.1.4. līdz ceļa rekonstrukcijai – ne stāvāki par 1/9. Atļauta pasažieru vilcienu kustība arī sānu virzienā;

43.2. kravas vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas ceļos – ne stāvāki par 1/9, simetriskajām pārmijām – ne stāvāki par 1/6;

43.3. pārējos ceļos – ne stāvāki par 1/9, simetriskajām pārmijām – ne stāvāki par 1/4,5.

44. Platsliežu centralizētu pārmiju, kurai ir lokanie asmeņi un krustēnis, ne stāvāks par 1/11, un kura atrodas galvenajā ceļā vai vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas ceļā, kur vilcienu ātrums ir 100 km stundā un vairāk, aprīko ar asmeņu stāvokļa papildu kontrolierīcēm.

45. Aizliegts ekspluatēt platsliežu pārmiju un ceļu krustojumu, ja ir kaut viens no šādiem bojājumiem:

45.1. atvienoti pārmijas asmeņi un krusteņa kustīgās serdes vilktni;

45.2. pārmijas asmens nepiegunst rāmjslīdei vai krusteņa kustīgā serde nepiegunst spārnslīdei 4 mm un vairāk (asmens un serdes nepiegunšana mērāma pretim pārmijas pirmajam vilktnim, bet, ja smailā krusteņa kustīgās serdes vilktna stiprinājums atrodas pirms krusteņa serdes smailes, – krusteņa serdes smailē);

45.3. izdrupis pārmijas asmens vai krusteņa kustīgā serde, kas var izraisīt riteņa uzmalas uzbraukšanu slīdei;

45.4. pārmijas asmens vai krusteņa kustīgās serdes izdrupuma garums ir:

45.4.1. galvenajā ceļā – 200 mm un vairāk;

45.4.2. vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas ceļā – 300 mm un vairāk;

45.4.3. pārējos ceļos – 400 mm un vairāk;

45.5. asmens pazeminājums pret rāmjslīdi vai kustīgās serdes pazeminājums pret spārnslīdi ir 2 mm un vairāk, mērot griezumā, kur asmens galviņas vai kustīgās serdes virsmas platums ir 50 mm un vairāk;

45.6. ja attālums starp krusteņa serdes darba šķautni un pretslīdes galviņas darba šķautni ir mazāks par 1472 mm;

45.7. ja attālums starp pretslīdes un spārnslīdes galviņu darba šķautnēm ir lielāks par 1435 mm;

45.8. asmens vai rāmjslīdes lūzums un krusteņa (serdes, spārnslīdes vai pretslīdes) lūzums;

45.9. pārrauta pretslīdes bultskrūve (vienbultas ieliktnī) vai abas bultskrūves (divbultu ieliktnī).

46. Ja būvē jaunu vai rekonstruē esošu galveno platsliežu ceļu, gulšņu skaits uz 1 km ir:

46.1. taisnē un līknē ar rādiusu 1200 m un vairāk – vismaz 1840;

46.2. līknē ar rādiusu līdz 1200 m – vismaz 2000.

47. Līdz platsliežu galvenā ceļa pārbūvei ceļam ir vismaz 1600 gulšņu uz 1 km.

48. Platsliežu ceļam renes minimālais platums starp slīdes iekšējo šķautni un autoceļa vai pārejas segumu ir 75 mm, bet maksimālais – 110 mm. Šādas renes minimālais dziļums ir 45 mm.

49. Ceļazīmi platsliežu ceļam uzstāda ne tuvāk par 3100 mm no malējā ceļa ass.

2.3. Šaursliežu ceļš

50. Šaursliežu divceļu līnijā attālums starp ceļu asīm ceļa taisnēs nav mazāks par 3000 mm.

51. Stacijā attālums starp blakus šaursliežu ceļu asīm ceļa taisnēs ir ne mazāks par 4000 mm, bet mazāk svarīgos ceļos un kravas pagalmu ceļos – attiecīgi ne mazāks par 3600 mm un 4100 mm.

52. Šaursliežu ceļa aizsargstrupceļa lietderīgais garums ir vismaz 25 m.

53. Zemes klātnes augšdaļas platums šaursliežu ceļa taisnēs ir vismaz 3200 mm vienceļa līnijā un 6200 mm divceļu līnijā.

54. Minimālais zemes klātnes augšmalas platums šaursliežu ceļam ir 200 mm no katras ceļa puses.

55. Šaursliežu ceļa līknē, kur rādiuss ir mazāks par 300 m, zemes klātni paplašina atbilstoši tehniskajām prasībām.

56. Ceļa platums šaursliežu ceļam, mērot starp slīžu galviņu iekšējām šķautnēm 7 mm zemāk par slīdes galviņas virsmu ar pieļaujamo atkāpi 4 mm paplašinājumā un 2 mm sašaurinājumā, ir:

56.1. taisnē un līknēs ar rādiusu no 300 m – 750 mm;

56.2. līknēs ar rādiusu no 201 līdz 299 m – 755 mm;

56.3. līknēs ar rādiusu no 100 līdz 200 m – 760 mm;

56.4. līknēs ar rādīsus, kas mazāks par 100 m, – 764 mm.

57. Aizliegts ekspluatēt šaursliežu ceļu, ja ceļa platums ir lielāks par 768 mm un mazāks par 748 mm.

58. Šaursliežu ceļa taisnēs visā to garumā sliežu galviņu virsmas uztur vienā līmenī vai arī vienas sliedes galviņu virsmu uztur 3 mm augstāk par otru.

59. Ārējās sliedes paaugstinājumu šaursliežu ceļa līknēs nosaka atbilstoši līknes rādīsam un dzelzceļa satiksmes ātrumam. Šis paaugstinājums nedrīkst pārsniegt 60 mm.

60. Šaursliežu pārmijām ir šādu marku krusteņi:

60.1. galvenajos ceļos un pasažieru vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas ceļos – ne stāvāki par 1/8;

60.2. pārējos ceļos – ne stāvāki par 1/5.

61. Aizliegts ekspluatēt šaursliežu pārmiju un ceļu krustojumu, kuriem ir kaut viens no šādiem bojājumiem:

61.1. atvienoti pārmiju asmeņi un krusteņu kustīgās serdes vilktņi;

61.2. pārmijas asmens nepiegunst rāmjslīdei vai krusteņa kustīgā serde nepiegunst spārnslīdei 3 mm un vairāk (asmens un serdes nepiegunšana mērāma pretim pirmajam vilktņim, bet, ja smailā krusteņa kustīgās serdes vilktņa stiprinājums atrodas pirms krusteņa serdes smailēs, – krusteņa serdes smailē);

61.3. izdrupis pārmiju asmens vai kustīgā serde, kas var izraisīt riteņa uzmalas uzbraukšanu slīdei;

61.4. pārmiju asmens vai kustīgās serdes izdrupuma garums ir:

61.4.1. galvenajos ceļos – 125 mm un vairāk;

61.4.2. pārējos ceļos – 150 mm un vairāk;

61.5. asmens pazeminājums pret rāmjslīdi vai kustīgās serdes pazeminājums pret spārnslīdi ir 2 mm un vairāk, mērot griezumā, kur sākas asmens galviņas virsmas vertikālais noēvelējums;

61.6. attālums starp krusteņa serdes darba šķautni un pretslīdes galviņas darba šķautni ir mazāks par 716 mm;

61.7. attālums starp pretslīdes un spārnslīdes galviņu darba šķautnēm ir lielāks par 680 mm;

61.8. asmens vai rāmjslīdes lūzums un krusteņa (serdes, spārnslīdes vai pretslīdes) lūzums;

61.9. pārrauta pretslīdes bultskrūve (vienbultas ieliktnī) vai abas bultskrūves (divbultu ieliktnī).

62. Aizliegts ekspluatēt šaursliežu pārmiju un ceļu krustojumu:

62.1. ja 19 kg uz 1 m un vieglāku sliežu rāmjslīdes vertikālais nodilums:

62.1.1. galvenajā ceļā ir lielāks par 4 mm;

62.1.2. vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas ceļā ir lielāks par 5 mm;

62.1.3. pārējos ceļos ir lielāks par 6 mm;

62.2. ja 19 kg uz 1 m un vieglāku sliežu krusteņa serdes vertikālais nodilums vietā, kur tās šķērsriezuma platums ir 40 mm:

62.2.1. galvenajā un vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas ceļā ir lielāks par 4 mm;

62.2.2. pārējos ceļos ir lielāks par 5 mm;

62.3. ja 24 kg uz 1 m un smagāku sliežu rāmjslīdes vertikālais nodilums:

62.3.1. galvenajā ceļā ir lielāks par 6 mm;

62.3.2. vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas ceļā ir lielāks par 7 mm;

62.3.3. pārējos ceļos ir lielāks par 8 mm.

(MK 26.04.2011. noteikumu Nr.316 redakcijā)

63. Šaursliežu ceļam ir vismaz 1320 gulšņi uz 1 km.

64. Ceļazīmi šaursliežu ceļam uzstāda ne tuvāk par 2000 mm no malējā ceļa ass.

65. Šaursliežu ceļam renes minimālais platums starp slīdes iekšējo šķautni un autoceļa vai pārejas segumu ir 60 mm, bet maksimālais – 80 mm. Šādas renes minimālais dziļums ir 35 mm.

3. Signāli

3.1. Vispārīgās prasības

66. Signāli nodrošina dzelzceļa satiksmes drošību, kā arī vilcienu kustības un manevru precīzu organizāciju.

67. Pastāvīgo (stacionāro) signālierīču izvietojuma shēmas, kā arī staciju pārmiju, signālu un maršrutu savstarpējās atkarības tabulas izstrādā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs. Normālo pārmiju stāvokli atkarības tabulās norāda ar plusa zīmi.

(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

68. Par signālierīces signālu skaidru uztveramību ir atbildīgs dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, pārvadātājs vai ritošā sastāva lietotājs, kura pārziņā ir signālierīce.

69. Dzelzceļa infrastruktūras tuvumā aizliegts novietot priekšmetus, kas var būt saprasti kā signāli vai var traucēt signālu pareizu uztveri.

3.2. Redzes signāli

70. Signāla rīkojuma vai norādījuma nozīme ir atkarīga no redzes signāla krāsas, veida, stāvokļa un signālrādījumu skaita.

71. Signalizācijā lieto šādas signālu pamatkrāsas:

- 71.1. zaļā – atļauj vilcienu kustību ar noteikto ātrumu;
- 71.2. dzeltenā – atļauj vilcienu kustību ar gatavību apstāties;
- 71.3. sarkanā – pavēl apstāties;
- 71.4. mēnessbaltā – atļauj veikt manevrus;
- 71.5. zilā – aizliedz veikt manevrus.

72. Redzes signālu padošanai lieto šādas signālierīces:

- 72.1. luksoforus;
- 72.2. signāllukturus;
- 72.3. signālkarodziņus;
- 72.4. signālrādītājus;
- 72.5. signālzīmes.

73. Pārnēsājamās signālierīces redzes signālu padošanai ir:

- 73.1. taisnstūra formas signālzīmes, kuru abas puses nokrāsotas sarkanā krāsā vai arī viena puse sarkanā, bet otra – baltā krāsā;
- 73.2. kvadrātveida signālzīmes dzeltenā krāsā (otrā puse zaļā krāsā);
- 73.3. sarkana uguns signāllukturī uz kārts;
- 73.4. sarkani signālkarodziņi uz kārts.

74. Redzes signālus iedala:

- 74.1. dienas signālos – kurus padod diennakts gaišajā laikā (dienā). Šo signālu padošanai lieto signālzīmes, signālkarodziņus un signālrādītājus;
- 74.2. nakts signālos – kurus padod diennakts tumšajā laikā (naktī). Šo signālu padošanai lieto rokas un vilcienu signāllukturus, signāllukturus kārtīs un signālrādītāju noteiktas krāsas ugunis;
- 74.3. diennakts signālos – kurus vienādi padod dienā un naktī. Šo signālu padošanai lieto noteiktas krāsas luksoforu ugunis, maršrutu un citus gaismas signālrādītājus un signālzīmes.

75. Nakts redzes signālus lieto dienā, ja dienas apstāšanās signālu redzamība ir mazāka par 1000 m, ātruma samazināšanas signālu redzamība mazāka par 400 m un manevru signālu redzamība mazāka par 200 m.

3.3. Dzirdes signāli

76. Dzirdes signālā rīkojuma vai norādījuma nozīme ir atkarīga no dzirdes signālu skaita un skaņas ilguma, kā arī no dažāda ilguma skaņu kombinācijas. Dzirdes signālu padod saskaņā ar šo noteikuma 2.pielikumā noteiktajām prasībām.

77. Dzirdes signālus dzelzceļa satiksmē padod ar signālierīcēm: vilces līdzekļu, motorvagonu vilcienu un drezīnu svilpēm, sirēnām, signāltaurēm, rokas svilpēm un petardēm.

78. Pilsētās un apdzīvotās vietās pēc dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā saraksta vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) dzirdes signālus padod ar mazāka skaļuma svilpēm, izņemot gadījumus, ja rodas draudi uzbraukt cilvēkiem vai šķērslim, kā arī padodot modrības signālu.

79. Dzirdes signāliem manevru vadītājs izmanto rokas svilpi.

80. Petardes sprādziens liek vilces līdzekļa vadītājam nekavējoties apturēt ritošo sastāvu.

81. Dzirdes signālus izmanto diennakts gaišajā un tumšajā laikā.

82. Vilcienu braucot divjūgā un ar palīglokomotīvi vilcienu stumjot vilciena beigās, otrā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) atkārtoti dzirdes signālus pēc tam, kad tos ir devis priekšējās lokomotīves vadītājs.

83. Ja ir nodrošināti radiosakari, braucot divjūgā un ar palīglokomotīvi vilciena beigās, dzirdes signālus var aizstāt ar radiosarunām starp vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem).

84. Manevru signālus vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) atkārtoti dzirdes signālu svilpi, tā apstiprinot signālu pieņemšanu izpildei.

85. Vēstījuma signālu – vienu garu vilces līdzekļa svilpienu – padod:

- 85.1. vilcienu tuvojoties stacijai, ceļa postenim, pieturas punktam, pārnēsājamam un rokas signālam, kas prasa ātruma samazināšanu, signālzīmei "Svilpe" (3.pielikuma 7.punkts), ieraktnī, ceļa līknei, pārejai, pārbrauktuvei, noceļamā ritošā sastāva vienībai;
- 85.2. vilcienu tuvojoties darba vietai, sākot no kilometra, kas ir pirms brīdinājumā uzrādītā kilometra, neatkarīgi no pārnēsājamo signālu esības;
- 85.3. uztverot rokas signālu "Nolaist strāvas noņēmēju" (4.pielikuma 10.punkts), ko padod signālists;

85.4. tuvojoties cilvēkiem, kuri atrodas uz ceļa;

85.5. vilcieniem satiekoties divceļu posmos. Pirmo signālu dod, tuvojoties pretimbraucošajam vilcienam, otro signālu – tuvojoties pretimbraucošā vilciena beigu daļai;

85.6. pirms vilciena gaitas uzsākšanas.

86. Miglā, sniegpukenī un citos nelabvēlīgos laikapstākļos, kas samazina redzamību, vēstījuma signālu atkārto vairākas reizes.

87. Manevru vadītājs, kurš ir pārtraucis manevrus, pieņemot vilcienu, signālists un pārmijnieks pēc vēstījuma signāla saņemšanas katrs savā darba iecirknī pārbauda, vai ir nodrošināta vilciena kustības drošība.

88. Vēstījuma signālu par nepāra vilciena tuvošanos padod ar vienu garu skaņas signālu, par pāra vilciena tuvošanos – ar diviem gariem skaņas signāliem. Šos signālus par vilciena tuvošanos padod ceļu un inženiertehnisko būvju apgaitnieks, darbu vadītājs vai darbinieks, kurš pavada noceļamos remonttorņus un truļus.

89. Modrības signālu ar vienu īsu un vienu garu vilces līdzekļa lielā skaļuma svilpienu padod un periodiski atkārto:

89.1. tuvojoties garāmejas luksoforam, kurā ir sarkana uguns, kam ir nosacīti atļaujošs signāls, un braucot tālāk pa blokposmu;

89.2. braucot garām garāmejas luksoforam, pēc apstāšanās pirms luksofora, kurā ir sarkana uguns, nesaprotams signāls vai kura ugunis ir nodzisušas, un braucot tālāk pa blokposmu;

89.3. tuvojoties ieejas luksoforam ar aicinājuma signālu un citos gadījumos, pieņemot vilcienu stacijā ar ieejas luksofora aizliedzošu signālu vai nodzisušām pamatugunīm;

89.4. pieņemot vilcienu no posma nepareizā ceļā, ja uz šī ceļa nav ieejas luksofora, un braucot tālāk pa stacijas pārmijkopu.

90. Posmos dzirdes signālus "Radiācijas briesmas" vai "Ķīmiskā trauksme" ar vilces līdzekļu svilpi vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) padod 2–3 minūtes ilgi.

91. Ja ir dzelzceļa radiotranslācijas tīkls, par radiācijas vai ķīmiskām briesmām paziņo pa šo tīklu.

3.4. Luksofori

92. Luksoforus pēc uzstādīšanas vietas iedala:

92.1. ceļa luksoforos – uzstāda ceļā labajā pusē dzelzceļa satiksmes virzienā, izņemot noteikumos minētos gadījumus, vai virs ceļa ass, ko šie luksofori norobežo;

92.2. lokomotīvu luksoforos – uzstāda vilces līdzekļu vadības kabīnē.

93. Pēc konstrukcijas veida ceļa luksoforus iedala:

93.1. mastu luksoforos;

93.2. pundurluksoforos;

93.3. luksoforos, kurus novieto uz tiltiņiem un konsolēm.

94. Lokomotīvu luksofora rādītumi ir skaidri redzami vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) un viņa palīgam.

95. Ceļa luksofora signāla pamatnozīme neatkarīgi no to novietošanas vietas un lietošanas veida ir šāda:

95.1. viena zaļa uguns – atļauts braukt ar noteikto ātrumu;

95.2. viena dzeltena mirgojoša uguns – atļauts braukt ar noteikto ātrumu, nākamajā luksoforā ir atļaujošs signāls, kas liek braukt tam garām ar samazinātu ātrumu;

95.3. viena dzeltena uguns – atļauts braukt, gatavojoties apstāties, nākamajā luksoforā ir aizliedzošs signāls;

95.4. divas dzeltenas ugunis, no kurām augšējā ir mirgojoša, – atļauts braukt garām luksoforam ar samazinātu ātrumu, vilciens uz pārmijas novirzās pa sānu ceļu, nākamajā luksoforā ir atļaujošs signāls;

95.5. divas dzeltenas ugunis – atļauts braukt garām luksoforam ar samazinātu ātrumu, gatavojoties apstāties pirms nākamā luksofora, vilciens uz pārmijas novirzās pa sānu ceļu;

95.6. sarkana uguns – Stāt! Aizliegts braukt garām luksoforam.

96. Ceļa luksoforus atkarībā no lietošanas veida iedala:

96.1. ieejas luksoforos – kas atļauj vai aizliedz vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) no posma iebraukt stacijā;

96.2. izejas luksoforos – kas atļauj vai aizliedz vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izbraukt no stacijas uz posmu;

96.3. maršruta luksoforos – kas atļauj vai aizliedz vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) braukt no viena stacijas rajona uz otru;

96.4. garāmejas luksoforos – kas atļauj vai aizliedz vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) braukt no viena blokposma uz otru;

96.5. aizsega luksoforos – kas norobežo dzelzceļu krustojumus vienā līmenī ar citiem dzelzceļiem, tramvaja sliežu ceļiem un trolejbusu līnijām, kā arī norobežo paceļamos tiltus;

96.6. aizsprosta luksoforos – kas vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) liek apstāties, ja ir apdraudēta kustības drošība uz pārbrauktuvēm un uz lielām dzelzceļa inženiertehniskām būvēm, kā arī stacijās norobežo vagonu sastāvu apskates un remonta laikā;

96.7. brīdinājuma luksoforos – kas brīdina par pamatluksofora (ieejas, garāmejas, aizsprosta un aizsega) rādījumu;

96.8. atkārtojuma luksoforos – kas informē par izejas vai maršruta luksofora atļaujošu signālu un uzkalna luksofora signālu, ja vietējo apstākļu dēļ pamatluksofora redzamība nav nodrošināta;

96.9. manevru luksoforos – kas atļauj vai aizliedz veikt manevrus;

96.10. uzkalnu luksoforos – kas atļauj vai aiziedz vagonu nolaišanu no uzkalna.

97. Viens ceļa luksofors var veikt vairāku ceļa luksoforu funkcijas.

98. Ceļa luksoforus apzīmē:

98.1. ieejas luksoforu – atkarībā no vilciena kustības virziena apzīmē ar burtu "N" (nepāra) vai "P" (pāra);

98.2. izejas luksoforu – atkarībā no vilciena kustības virziena apzīmē ar burtu "N" (nepāra) vai "P" (pāra) un ciparu, kas norāda ceļa numuru, ko luksofors norobežo;

98.3. maršruta luksoforu – atkarībā no vilcienu kustības virziena apzīmē ar burtiem "NM" (nepāra maršruta) vai "PM" (pāra maršruta) un ciparu, kas norāda ceļa numuru, ko luksofors norobežo;

98.4. garāmejas luksoforu – atkarībā no vilcienu kustības virziena apzīmē ar pāra vai nepāra cipariem, kas norāda luksofora kārtas numuru katrā blokposmā un secībā, sākot no ieejas luksofora;

98.5. manevru luksoforu – apzīmē ar burtu "M" un atkarībā no atrašanās vietas stacijas pāra vai nepāra daļā – ar pāra vai nepāra ciparu.

99. Ja stacijā vilcienus var pieņemt vai nosūtīt dažādos vilcienu kustības pāra vai nepāra virzienos, ieejas, izejas un maršruta luksofora apzīmējuma burtu daļu papildina ar burtu, kas norāda vilcienu kustības virzienu.

100. Luksoforos lieto pastāvīgi degošas vai pastāvīgi nedegošas, kā arī nemirgojošas un mirgojošas (periodiski iedegas un dziest) ugunis.

101. Iecirknī, kurš aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmu ar pastāvīgi nedegošām luksoforu ugunīm, garāmejas luksofora pastāvīgi nedegošas ugunis iedegas, kad ritošais sastāvs iebrauc blokposmā, kas atrodas pirms šī luksofora, un nodziest, kad ritošais sastāvs izbrauc no garāmejas luksofora norobežojamā blokposma.

102. Vietās, kur dzelzceļa satiksmes drošību apdraud kādi apstākļi, var lietot aizsprosta luksoforus un to brīdinājuma luksoforus ar pastāvīgi degošām ugunīm.

103. Ja ir bojāta vadības sistēma, luksofors automātiski pārslēdzas uz aizliedzošu signālu, bet brīdinājuma luksofors uz tādu signāluguni, kas atbilst pamatluksofora aizliedzošajam signālam.

104. Iecirknī ar automātiskās bloķēšanas sistēmu garāmejas luksofora signāluguns pamatstāvoklis ir atļaujošs, bet ieejas, maršruta un izejas luksoforos – aizliedzošs.

105. Iecirknī, kur ieejas, maršruta un izejas luksoforus var pārslēgt automātiskajā darbībā vilcienu izbraukšanai caur staciju pa galvenajiem ceļiem, signāluguns pamatstāvoklis, luksoforam darbojoties automātiski, ir atļaujošs.

106. Iecirknī, kas nav aprīkots ar automātisko bloķēšanu, ieejas, izejas un maršruta luksoforu signāluguns pamatstāvoklis ir aizliedzošs.

107. Luksoforu signālu skaidrojums noteikts šo noteikumu 5.pielikumā.

108. Atļauts uzstādīt grupas izejas un maršruta luksoforus ceļu grupai, izņemot ceļus, pa kuriem vilcieni izbrauc cauri stacijai bez apstāšanās. Šādu grupas izejas un maršruta luksoforu papildina ar zaļas krāsas maršruta rādītāju (5.pielikuma 28.punkts), kas norāda ceļa numuru, no kura vilcienam atļauts aizbraukt. Zaļas krāsas maršruta rādītājus lieto arī ceļa numura norādīšanai, no kura atļauts braukt manevru sastāvam, ja izejas vai maršruta luksoforā ir mēnessbalta uguns.

109. Aicinājuma signāls – viena mēnessbalta mirgojoša uguns – atļauj vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) braukt garām luksoforam ar sarkanu signālu vai nodzisušu signālu un turpināt kustību līdz nākamajam luksoforam vai līdz ceļa kontrolstabiņam, ja ritošo sastāvu pieņem uz ceļa, kuram nav izejas vai maršruta luksofora. Ritošā sastāva ātrums nedrīkst pārsniegt 20 km/h, un vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) jābūt gatavam nekavējoties apstāties, ja radīsies šķēršļi tālākai kustībai.

110. Aicinājuma signālu var ieslēgt ieejas, maršruta un izejas (izņemot grupas) luksoforā. Aicinājuma signāla izmantošanas tehniskā sistēma nepieļauj signāla pastāvīgu ieslēgšanu.

111. Ja nepieciešams norādīt vilciena pieņemšanas ceļu vai vilciena un manevru sastāva braukšanas virzienu, lieto uz luksoforu masta vai uz atsevišķa masta novietotus gaismas maršruta rādītājus (stāvokļa, ciparu vai burtu).

112. Uz ieejas luksofora vai uz atsevišķa masta vilciena pieņemšanas maršrutā uzstādīts baltas krāsas maršruta rādītājs (5.pielikuma 27.punkts) ar iedegtu "S" burtu signalizē, ka vilcienu pieņem strupceļā, bet elektrificētajos iecirkņos šāds rādītājs ar "E" burtu signalizē, ka vilciena pieņemšanas maršruts ir elektrificēts.

113. Lai norādītu ceļa numuru, no kura var nosūtīt vilcienu, uz grupas izejas un maršruta luksofora uzstāda zaļas krāsas maršruta rādītāju (5.pielikuma 28.punkts).

114. Nosūtīt vilcienu posmā ar aicinājuma signālu izejas luksoforā var uz divceļu posma pareizo ceļu, kas aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmu.

115. Izejas luksofora uguns var papildināt ar baltas krāsas gaismas maršruta rādītāju:

115.1. ar divpusēju automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkota divceļu iecirkņa izejas luksoforam;

115.2. ja norāda ar ceļa bloķēšanas sistēmu aprīkotu atzarojumu (posmu), uz kuru nosūta vilcienu;

115.3. ja ar bloķēšanas sistēmu aprīkotā daudzceļu posmā norāda ceļu, uz kuru nosūta vilcienu.

116. Ja izejas luksoforā nav baltas krāsas gaismas maršruta rādītāja, atļauju vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) braukt uz šo noteikumu 115.punktā norādīto atzarojumu (posmu), daudzceļu posma ceļu vai divceļu iecirkņa nepareizo ceļu var dot ar signālu – divas zaļas ugunis izejas luksoforā. Šāds signāls norāda, ka ar automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotā posmā priekšā ir vismaz divi brīvi blokposmi, bet ar pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkots posms ir brīvs līdz nākamajai stacijai.

117. Ja vilcienu nosūta uz nepareizo ceļu posmā, kas aprīkots ar divpusēju automātiskās bloķēšanas sistēmu, baltas krāsas gaismas maršruta rādītāja vai

signāla – divas zaļas ugunis – lietošana izejas luksoforā ir obligāta.

118. Stacijā, kur ceļam ir izejas luksofors, bet posma atzarojums nav aprīkots ar ceļa bloķēšanas sistēmu, atļauju braukt pa atzarojumu dod ar signālu – viena mēnessbalta uguns izejas luksoforā – un izsniedz vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) zīdzi, atslēgzīdzi vai ceļa atļaujas zīmi.

119. Maršruta luksoforu signālu pamatnozīme ir šāda:

119.1. viena zaļa uguns – atļauta kustība ar noteikto ātrumu, nākamajā luksoforā (maršruta vai izejas) ir atļaujošs signāls;

119.2. viena dzeltena uguns – atļauta kustība, gatavojoties apstāties, nākamajā luksoforā (maršruta vai izejas) ir aizliegtošs signāls;

119.3. sarkana uguns – Stāt! Aizliegts braukt garām luksoforam.

120. Atkarībā no maršruta luksofora atrašanās vietas lieto šādus signālus:

120.1. viena dzeltena mirgojoša uguns – atļauts braukt garām luksoforam ar noteikto ātrumu. Nākamajā luksoforā (maršruta vai izejas) ir atļaujošs signāls, kas liek tam braukt garām ar samazinātu ātrumu;

120.2. divas dzeltenas ugunis, no kurām augšējā mirgojoša, – atļauts braukt garām luksoforam ar samazinātu ātrumu, vilciens uz pārmijas novirzās pa sānu ceļu. Nākamajā luksoforā (maršruta vai izejas) ir atļaujošs signāls;

120.3. divas dzeltenas ugunis – atļauts braukt garām luksoforam ar samazinātu ātrumu, gatavojoties apstāties stacijā, vilciens uz pārmijas novirzās pa sānu ceļu. Nākamajā luksoforā ir aizliegtošs signāls;

120.4. viena zaļa mirgojoša uguns – vilciens drīkst braukt stacijā pa galveno ceļu ar noteikto ātrumu. Nākamajā luksoforā (maršruta vai izejas) ir atļaujošs signāls, kas liek braukt tam garām ar ātrumu, ne lielāku par 80 km/h (vilciens brauc ar novirzi pa pārmiju);

120.5. trīs dzeltenas ugunis – motorvagonu vilcienam, atsevišķai lokomotīvei, nenoceljamā tipa drezīnai atļauts braukt pa brīvo ceļa daļu ar ātrumu, ne lielāku par 20 km/h, un būt gatavam nekavējoties apstāties, ja radīsies šķēršļi tālākai kustībai.

121. Iecirknī, kas aprīkots ar četrzīmju signalizācijas automātiskās bloķēšanas sistēmu, garāmejas, ieejas, maršruta (pie galvenā ceļa) un izejas luksoforu signālu nozīme ir šāda:

121.1. viena zaļa uguns – priekšā ir brīvi trīs vai vairāki blokposmi;

121.2. viena dzeltena un viena zaļa uguns – priekšā brīvi divi blokposmi;

121.3. viena dzeltena uguns – priekšā brīvs viens blokposms;

121.4. sarkana uguns – Stāt! Aizliegts braukt garām luksoforam.

122. Uz garāmejas luksofora masta, kas atrodas pirms ieejas luksofora, novieto gaismu atstarojošu signālzīmi (5.pielikuma 15.punkts).

123. Aizsega luksoforu signālu nozīme ir šāda:

123.1. viena zaļa uguns – atļauts braukt ar noteikto ātrumu;

123.2. sarkana uguns – Stāt! Aizliegts braukt garām luksoforam.

124. Ar automātiskās bloķēšanas sistēmu neaprīkotā iecirknī vai iecirknī, kas aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmu bez garāmejas luksoforiem, ieejas luksoforu un aizsega luksoforu priekšā novietoto brīdinājuma luksoforu signālu nozīme ir šāda:

124.1. viena zaļa uguns – atļauts braukt ar noteikto ātrumu. Pamatluksoforā ir atļaujošs signāls;

124.2. viena dzeltena uguns – atļauts braukt, gatavojoties apstāties. Pamatluksoforā ir aizliegtošs signāls;

124.3. viena dzeltena mirgojoša uguns – atļauts braukt ar noteikto ātrumu. Ieejas luksoforā ir atļaujošs signāls, kas liek braukt tam garām ar samazinātu ātrumu. Vilcienu pieņem uz stacijas sānceļa.

125. Atkārtojuma luksofors signalizē ar vienu zaļu uguni un norāda, ka izejas vai maršruta luksoforā ir atļaujošs signāls. Normālā stāvoklī atkārtojuma luksofora uguns nedeg un luksoforam signālnozīmes nav.

126. Pasažieru vilciens, kas pēc saraksta apstājas stacijā, var uzsākt gaitu tikai tad, ja atkārtojuma luksoforā ir zaļā uguns.

127. Iecirknī, kur, organizējot vilcienu kustību, lieto pagaidu automātiskās lokomotīvu signalizācijas ceļa ierīces, lokomotīvu luksofora signālu nozīme ir šāda:

127.1. zaļa uguns – atļauts braukt ar noteikto ātrumu, priekšā brīvi divi vai vairāki blokposmi;

127.2. dzeltena uguns – atļauts braukt ar samazinātu ātrumu, priekšā brīvs viens blokposms;

127.3. dzeltena uguns ar sarkanu – atļauts braukt, gatavojoties apstāties blokposmā, nākamais blokposms ir aizņemts.

128. Iecirknī, kur, organizējot vilcienu kustību, lieto pagaidu automātiskās lokomotīvu signalizācijas ceļa ierīces, vilcienam iebraucot aizņemtā blokposmā, lokomotīves luksoforā iedegas sarkana uguns.

129. Manevru luksoforu signālu nozīme ir šāda:

129.1. viena mēnessbalta uguns – atļauts izdarīt manevrus;

129.2. viena zila uguns – aizliegts izdarīt manevrus.

130. Atļauju izdarīt manevrus var dot ar signālu – viena mēnessbalta uguns un nodzēsta sarkanā uguns izejas vai maršruta luksoforā.

131. Atļauju braukt garām izejas maršruta luksoforiem, kuros ir sarkana uguns, manevru rajonā var dot arī ar signālu – viena mēnessbalta uguns grupas manevru luksoforos.

132. Vieceļa un ar divpusējo automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotā divceļu iecirkņa stacijā manevru luksoforā, kas novietots uz ieejas luksofora masta no stacijas puses, var lietot signālu – viena mēnessbalta uguns. Šāds signāls norāda, ka manevru sastāvam atļauts izbraukt aiz stacijas robežas.

133. Ar grupas manevru luksoforu, kas atļauj izdarīt manevrus noteiktā rajonā, var signalizēt gan vienā, gan abos virzienos.

134. Manevru luksoforā, ja tas nav novietots vilcienu kustības maršrutos, zilas uguns vietā var lietot sarkanu uguni.

135. Stacijā, kas aprīkota ar pārmiju un signālu elektrisko centralizāciju, manevru luksoforā var lietot signālu – divas mēnessbaltas uguns. Šāds signāls atļauj izdarīt manevrus un norāda, ka ceļš, ko norobežo manevru luksofors, ir brīvs.

136. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja noteiktajās stacijās laikā, kad neveic manevrus, atļauts lietot pastāvīgi neieslēgtus manevru signālus, kurus ieslēdz, veicot manevrus, vai kuri iedegas automātiski, ieslēdzot aizsprostsinalizāciju uz apsargājamas pārbrauktuves.

137. Šķīrošanas uzkalna luksofora signālu nozīme ir šāda:

137.1. viena zaļa uguns – atļauts nolaist vagonus no uzkalna ar noteikto ātrumu;

137.2. viena dzeltena uguns – atļauts nolaist vagonus no uzkalna ar samazinātu ātrumu;

137.3. viena dzeltena un viena zaļa uguns – atļauts nolaist vagonus no uzkalna ar ātrumu intervālā starp noteikto un samazināto ātrumu;

137.4. sarkana uguns – Stāt!;

137.5. baltas krāsas zīme "A" gaismas signālrādītājā vienlaikus ar sarkano uguni – atstumt vagonus no uzkalna atpakaļ uz pieņemšanas parka ceļiem vai uz izvilkšanas ceļa.

138. Ja uzkalna luksofora signāla redzamība nav nodrošināta, lai informētu vilces līdzejļa vadītāju (mašīnistu) par tā signālu, lieto atkārtojuma luksoforus vai uzkalnu automātisko lokomotīvu signalizāciju.

139. Atkārtojuma luksofors un lokomotīvu luksofori signalizē ar tiem pašiem signāliem, ar kuriem signalizē uzkalna pamatluksofors.

140. Ceļa taisnajā iecirknī ieejas, brīdinājuma un garāmejas luksofora, aizsprosta luksofora un aizsega luksofora sarkanā, dzeltenā un zaļā signāluguns dienā un naktī no tuvojošās vilciena vilces līdzejļa vadības kabīnes ir skaidri saredzama vismaz 1000 m attālumā.

141. Ceļa līknē ieejas, brīdinājuma un garāmejas luksofora, aizsprosta luksofora un aizsega luksofora sarkanā, dzeltenā un zaļā signāluguns, kā arī luksoforu signālsvītras no tuvojošās vilciena lokomotīves vadības kabīnes ir skaidri saredzamas vismaz 400 m attālumā. Pēc dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā saraksta stipri šķēršļotā apvidū (dziļas ieraktnes) ir pieļaujams, ka minētie signāli redzami vismaz 200 m attālumā.

142. Galvenā ceļa izejas un maršruta luksofora signāluguns ir skaidri saredzama vismaz 400 m attālumā.

143. Sānceļu izejas un maršruta luksofora, kā arī aicinājuma signālu un manevru luksofora uguns ir skaidri saredzama vismaz 200 m attālumā.

144. Maršruta rādītāji un citi gaismas rādītāji ir skaidri saredzami vismaz 100 m attālumā.

145. Ceļa luksoforus uzstāda tādā veidā, lai no vilciena to signālugunis nevarētu uztvert kā signālugunis, kas attiecas uz blakus ceļiem.

146. Aizsprosta luksoforus un to brīdinājuma luksoforus, kurus uzstāda posmā vilcienam, kas brauc pa nepareizo ceļu, var novietot vilcienu kustības virziena kreisajā pusē.

147. Ja būvju tuvīguma gabarīts nepieļauj uzstādīt ieejas luksoforus vilcieniem, kuri brauc pa nepareizo ceļu, vilcienu kustības virziena labajā pusē, luksoforus pēc dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā saraksta novieto vilcienu kustības virziena kreisajā pusē.

148. Ja būvju tuvīguma gabarīts nepieļauj uzstādīt maršruta un manevru luksoforus dzelzceļa satiksmes labajā pusē, pēc dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā saraksta pieļaujama šo luksoforu novietošana dzelzceļa satiksmes virziena kreisajā pusē.

149. Ieejas un garāmejas luksofora un aizsega luksofora priekšā uzstāda brīdinājuma luksoforu. Iecirknī ar automātisko bloķēšanu katrs garāmejas luksofors ir brīdinājuma luksofors attiecībā pret nākamo luksoforu.

150. Iecirknī, kas aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmas trīsziņu signalizāciju, attālums starp blakus esošiem viena virziena luksoforiem ir ne mazāks par attiecīgajai vietai noteikto dienesta bremsēšanas ceļa garumu, ja vilciens brauc ar maksimālo ātrumu (ne vairāk par 120 km stundā pasažieru vilcieniem un 80 km stundā kravas vilcieniem), un ne mazāks par pēkšņas bremsēšanas ceļa garumu, ņemot vērā attālumu, ko vilciens nobrauc laikā, kāds nepieciešams, lai automātiskās lokomotīvu signalizācijas un autostopa ierīces iedarbotos uz vilciena bremsēšanas sistēmu.

151. Iecirknī, kur signālu redzamības attālums ir mazāks par 400 m, kā arī iecirknī, ko no jauna aprīko ar automātiskās bloķēšanas sistēmu, attālums starp blakus esošiem viena virziena luksoforiem ir vismaz 1000 m.

152. Iecirknī, kur ir automātiskās bloķēšanas sistēma ar trīsziņu signalizāciju, tā paša virziena atsevišķus luksoforus var novietot attālumā, kas ir mazāks par nepieciešamo bremsēšanas ceļa garumu. Uz šāda luksofora un uz tā priekšā novietotā brīdinājuma luksofora uzstāda attiecīgus gaismas rādītājus (5.pielikuma 14.punkts). Stacijā šādus gaismas rādītājus lieto, ja attālums starp galvenā ceļa blakus esošajiem luksoforiem (ieejas, maršruta, izejas) ir mazāks par bremsēšanas ceļa garumu.

152.¹ Ja iecirknī, kas aprīkots ar automātisko lokomotīvu signalizāciju, attālums starp stacijas galvenā ceļa maršruta un izejas luksoforu ir mazāks par nepieciešamo bremsēšanas ceļa garumu, ieejas luksoforā drīkst lietot četrziņu signalizāciju. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs izveido šādu staciju un luksoforu sarakstu.

(MK 26.04.2011. noteikumu Nr.316 redakcijā)

153. Iecirknī ar sevišķi intensīvu piepilsētas vilcienu kustību, kur nepieciešami blokposmi, kas ir īsāki par trīsziņu signalizācijai noteikto minimālo garumu, kā arī iecirknī, kur ir paredzēta pasažieru vilcienu kustība ar ātrumu, lielāku par 120 km stundā, un kravas vilcienu kustība ar ātrumu, lielāku par 80 km stundā, ierīko automātiskās bloķēšanas sistēmu ar četrziņu signalizāciju. Sevišķi intensīvu vilcienu kustību raksturo pasažieru un kravas vilcienu skaits (kopumā), kas pēc vilcienu kustības grafika divceļu iecirknī pārsniedz 70 vilcienpārus diennaktī un vieceļa iecirknī – 33 vilcienpārus diennaktī.

154. Iecirknī, kur ir automātiskās bloķēšanas sistēma ar trīsziņu signalizāciju un kur pasažieru vilciens brauc ar ātrumu, lielāku par 120 km stundā, vai kravas vilciens ar ātrumu, lielāku par 80 km stundā, šo vilcienu kustība ar maksimālo ātrumu atļauta, lokomotīvu luksoforā degot zaļajai signālugunij, ja dienesta bremzēšana nodrošina vilciena apstāšanos pie luksofora, kurā ir aizliedzošs signāls, pēc lokomotīves luksofora zaļās signāluguns nomaigās uz dzeltenu.

155. Iecirknī ar pusautomātisko bloķēšanu attālums starp ieejas, maršruta un izejas luksoforiem nav mazāks par attiecīgajai vietai noteikto dienesta bremzēšanas ceļa garumu, ja vilciens brauc ar maksimālo ātrumu. Ja šāds iecirknis ir aprīkots ar automātiskās lokomotīvu signalizācijas ceļa ierīcēm, attālums starp ieejas, maršruta un izejas luksoforiem nav mazāks par pēkšņās bremzēšanas ceļa garumu, ņemot vērā attālumu, ko vilciens nobrauc laikā, kāds nepieciešams, lai automātiskās lokomotīvu signalizācijas un autostopa ierīces iedarbotos uz vilciena bremzēšanas sistēmu.

156. Iecirknī, kas nav aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmu, brīdinājuma luksofora attālums no pamatluksofora nav mazāks par attiecīgajai vietai noteikto pēkšņas bremzēšanas ceļa garumu, ja vilciens brauc ar maksimālo ātrumu.

157. Ja posms nav aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmu, bet tā tuvošanās iecirknis ir aprīkots ar automātiskās lokomotīvu signalizācijas ceļa ierīcēm, brīdinājuma luksofora attālums no pamatluksofora nav mazāks par pēkšņas bremzēšanas ceļa garumu, ja vilciens brauc ar maksimālo ātrumu, ņemot vērā attālumu, ko vilciens nobrauc laikā, kāds nepieciešams, lai automātiskās lokomotīvu signalizācijas un autostopa ierīces iedarbotos uz vilciena bremzēšanas sistēmu.

158. Ieejas luksoforu uzstāda ne tuvāk par 50 m no pirmās pārmijas, nosakot šo attālumu no pārmijas asmens, ja tā ir pretasmens pārmija, vai no kontrolstabiņa, ja tā ir paasmens pārmija. Elektrificētā iecirknī ieejas luksoforu un signālzīmi "Stacijas robeža" (3.pielikuma 16.punkts) uzstāda pirms gaisa atstarpēm no posma puses, kas atdala posma kontakttīklu no stacijas kontakttīkla.

159. Stacijā, kur nosūtīšanas ceļa garums nav pietiekams (vilces līdzeklis atrodas aiz izejas luksofora), pēc dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā saraksta luksofora pretējā pusē novieto papildu atkārtotājgalviņu, kas atkārto izejas luksofora atļaujošo signālu.

160. Automātiskās bloķēšanas sistēmas garāmejas luksoforu uzstāda uz robežas starp blokposmiem. Dīveļu posmā, ja vilcienu pagaidu kustība pa nepareizo ceļu ir organizēta ar lokomotīves luksofora signālugunīm, blokposma robeža ir automātiskās bloķēšanas sistēmas luksofors, kas uzstādīts vilcienu kustībai pa pareizo ceļu.

3.5. Rokas signāli

161. Rokas signālu padod saskaņā ar šo noteikumu 4.pielikumu.

162. Rokas signāllukturi ar dzeltenu uguni lieto tikai stacijas robežās.

163. Stacijas dežurāntam, sagaidot un pavadojot vilcienus stacijās, kas noteiktas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja sarakstā, ir galvassega ar virsmu sarkanā krāsā.

(MK 26.04.2011. noteikumu Nr.316 redakcijā)

164. Sagaidot pasažieru vilcienus, kuriem vilcienus sarakstā ir paredzēta apstāšanās, stacijas dežurānts:

164.1. dienā rokas signālus nepadod;

164.2. naktī signalizē ar rokas signāllukturi, kurā ir balta uguns.

165. Ja vilciens brauc garām stacijai bez apstāšanās, rokas signālu padod tik ilgi, kamēr pienākošā vilciena vilces līdzeklis pabraucis garām stacijas dežurāntam.

166. Ja radies kontakttīkla bojājums, kas nepieļauj elektriskajam ritošajam sastāvam braukt ar paceltu strāvas noņēmēju, dzelzceļa speciālists, kas konstatējis šādu bojājumu, iet 500 m gaidāmā vilciena virzienā un padod vilces līdzekļa vadītājam rokas signālu "Nolaist strāvas noņēmēju!" (4.pielikuma 10.punkts).

167. Elektriskā vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), ieraugot rokas signālu "Nolaist strāvas noņēmēju!", padod vēstījuma signālu, atslēdz elektroķēdē strāvu, nolaist strāvas noņēmējus un brauc garām kontakttīkla bojājuma vietai. Pārliedzējies par kontakttīkla veselumu, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) paceļ strāvas noņēmējus un turpina gaitu.

168. Pārmijnieks un signālists no stacijas nosūtāmo vilcienus pavada šādi:

168.1. dienā – ar saritinātu dzeltenu signālkarodziņu;

168.2. naktī – ar baltu uguni rokas signāllukturī.

169. Apstāšanās signālu vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) no vilciena padod šādi:

169.1. dienā – ar atritinātu sarkanu signālkarodziņu;

169.2. naktī – ar sarkanu uguni rokas signāllukturī.

170. Ja vilcienu kustība norit normāli, pasažieru vilcienam pēc stāvēšanas aizbraucot no stacijas, vilciena priekšnieka vagona un pēdējā vagona pavadoņi, (izņemot gadījumus, ja vilciens atiet no strupceļa) signalizē pasažieru platformas virzienā (līdz platformas galam) dienā ar saritinātu dzeltenu signālkarodziņu, naktī ar rokas signāllukturi, kurā ir balta uguns, bet pārējo vagonu pavadoņi, pasažieru vilcienam uzsākot kustību, aizver vagona sānu durvis un caur tambura logu vēro, vai netiek padoti signāli, braucot gar platformu.

171. Posmā ceļa un inženiertehnisko būvju apgaitnieks un pārbrauktuvi dežurānts, ja ceļš ir brīvs, vilcienus sagaida ar attiecīgu rokas signālu (4.pielikuma 6.punkts).

172. Vietā, kas norobežota ar ātruma samazināšanas vai apstāšanās signāliem, apgaitnieki un pārbrauktuvi dežurānti vilcienus gan dienā, gan naktī sagaida ar signāliem, kas atbilst uz ceļa uzstādītajiem signāliem.

3.6. Signālrādītāji un signālzīmes

173. Signālzīmju un signālrādītāju nozīme ir noteikta šo noteikumu 3.pielikumā.

174. Normālā stāvoklī gaismas signālrādītājs nedeg, un tam nav signālnozīmes.

175. Ja pa radiosakariem nav saņemti citi stacijas dežurānta vai vilcienus dispečera norādījumi, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists):

175.1. plūdeni samazina ātrumu, lai pa ieejas pārmiju brauktu ar ātrumu, ne lielāku par 20 km/h, un pēc tam vilcienu aptur uz pieņemšanas ceļa neatkarīgi no izejas luksofora signāla - ja bukšu pārkaršanas signālrādītājā (3.pielikuma 38.punkts) ir baltas krāsas signālvītras nepārtrauktā degšanas režīmā;

175.2. ar dienesta bremzēšanu aptur vilcienu ceļa posmā, ja iecirknis aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmu, paziņo par apstāšanos iepakal braucošo vilcienu vilces līdzekļa vadītājiem (mašīnistiem, apskata ritošo sastāvu un paziņo stacijas dežurantiem (vilcienu dispečeriem) par vilciena iebraukšanas iespēju stacijā vai pieprasa vagonu apskatītāju (lokomotīves remonta brigādi) - ja bukšu pārkaršanas signālrādītājā ir baltas krāsas signālvītras mirgojošā degšanas režīmā.

176. Pārmiju virzienu rādītājam (3.pielikuma 15.punkts) ir šādi signāli:

176.1. ja pārmija pārvesta uz taisno ceļu – bultveida pārmiju virziena rādītājs ir vērstas ar šķautni taisnā ceļa virzienā;

176.2. ja pārmija pārvesta uz sānceļu – bultveida rādītājs ir vērstas ar šķautni sānceļa virzienā.

176.¹ Ceļa aizsprosta signālzīmi (3.pielikuma 8.punkts) uzstāda uz strupceļa atbalsta atbalstbrūsas labajā galā, un tā signalizē tikai uz ceļa pusi. (MK 26.04.2011. noteikumu Nr.316 redakcijā)

177. Signālrādītāju un signālzīmi izvieto tā, lai tie nepasliktinātu citu signālu redzamību.

178. Signālzīmju uzstādīšana notiek saskaņā ar šo noteikumu 6.pielikuma prasībām.

179. Bukšu pārkaršanas gaismas signālrādītāju novieto uz kontakttīkla balsta vai uz atsevišķiem mastiem.

180. Ātruma signālzīme (3.pielikuma 6.punkts):

180.1. papildina signālzīmi "Bīstamās vietas sākums" (3.pielikuma 4.punkts), norādot brīdinājumā noteikto ātrumu bīstamajā vietā;

180.2. kas ir uzstādīta bez signālzīmes "Bīstamās vietas sākums", posma un stacijas galvenajā ceļā informē par vilcienu kustības ātrumu.

181. Ja ir uzstādītas divas ātruma signālzīmes, augšējā norāda ātrumu pasažieru vilcieniem, bet apakšējā – kravas vilcieniem.

182. Signālzīmes pie platsliežu ceļa uzstāda vilcienu kustības virziena labajā pusē ne tuvāk par 3100 mm no malējā ceļa ass.

183. Signālzīmes pie šaursliežu ceļa uzstāda vilcienu kustības virziena labajā pusē ne tuvāk par 2000 mm no malējā ceļa ass.

184. Elektrificētos iecirkņos signālzīmes var novietot uz kontakttīkla balstiem (izņemot balstus, uz kuriem uzstādītas luksoforu galviņas, komplektās transformatoru apakšstacijas, kontakttīkla atvienotāji un izlādņi).

185. Signālzīmi "Svilpe" (3.pielikuma 7.punkts) uzstāda pirms tiltiem, pārbrauktuvēm, pārejām, pirms vietām ar sliktu redzamību un vietām, kur nepieciešams brīdināt ar vēstījuma signālu par ritošā sastāva tuvošanos.

186. Kontrolstabiņu (3.pielikuma 14.punkts) uzstāda vietā, kur attālums starp kopā saejošo platsliežu ceļu asīm ir 4100 mm. Ceļa līknēs norādīto attālumu palielina, ievērojot būvju tuvinājuma gabarīta paplašinājumu.

187. Signālzīme "Stacijas robeža" (3.pielikuma 16.punkts) ar uzrakstiem uz abām zīmes pusēm iecirknī norāda stacijas robežu..

188. Signālzīmes "Lokomotīves apstāšanās vieta" (3.pielikuma 19.punkts) un "Pirmā vagona apstāšanās vieta" (3.pielikuma 18.punkts) dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs uzstāda vietās, kuras saskaņo ar attiecīgo pārvaldītāju.

189. Eksploatācijā esošā kontakttīkla beigas vietā, kur ceļš tālāk turpinās bez kontakttīkla, apzīmē ar šo noteikumu 3.pielikuma 20. vai 21.punktā norādīto signālzīmi. Šādas vietas no jauna būvējamam un rekonstruējamam kontakttīklam apzīmē ar 3.pielikuma 21.punktā norādīto signālzīmi.

190. 500 m attālumā pirms vietām, kur dzelzceļa līniju šķērso naftas vai gāzes cauruļvads, uz kontakttīkla balstiem vai uz speciāliem balstiem 3 m augstumā no sliedes galviņas virsas uzstāda signālzīmes "Gāzes cauruļvads" (3.pielikuma 22.punkts) vai "Naftas cauruļvads" (3.pielikuma 23.punkts). Vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) tuvojas šādai vietai un brauc pa to īpaši uzmanīgi.

191. Iecirknī, kur strādā sniegtīri, uzstāda šādas signālzīmes:

191.1. ja vilcienu kustības ātrums ir līdz 50 km/h:

191.1.1. "Pacelt nazi, aizvērt spārnus!" (3.pielikuma 34.punkts) – pirms šķēršļa;

191.1.2. "Nolaist nazi, atvērt spārnus!" (3.pielikuma 35.punkts) – aiz šķēršļa;

191.2. ja vilcienu kustības ātrums ir virs 50 km/h:

191.2.1. "Gatavoties naža pacelšanai un spārnu aizvēršanai!" (3.pielikuma 36.punkts) un "Pacelt nazi, aizvērt spārnus!" – pirms šķēršļa;

191.2.2. "Nolaist nazi, atvērt spārnus!" – aiz šķēršļa.

3.7. Vilcienu, vilces līdzekļu un citu ritošo sastāvu apzīmēšana

192. Vilcienu, vilces līdzekļu un citu ritošo sastāvu apzīmē saskaņā ar šo noteikumu 7.pielikumā noteiktajām prasībām.

193. Vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) naktī un dienā sliktas redzamības apstākļos, kā arī dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja noteiktajos gadījumos ieslēdz vilces līdzekļa prožektoru.

194. Saimniecības vilcienu, atgriežoties no divceļu posma atpakaļ uz staciju pa nepareizo ceļu, apzīmē ar tādiem pašiem signāliem, kādi paredzēti ritošā sastāva apzīmēšanai, braucot pa nepareizo ceļu.

195. Sniegtīri aizmugurē apzīmē tāpat kā bez vagoniem braucošu vilces līdzekli.

196. Ja sniegtīra priekšā ir vilces līdzeklis, to apzīmē tāpat kā priekšā braucošu sniegtīri.

197. Manevrējošu vilces līdzekli, kā arī vilciena vilces līdzekli, kas brauc pie vilciena sastāva un no tā, naktī apzīmē ar vienu baltu uguni buferu brūsas signāllukturī priekšā un aizmugurē tajā vilces līdzekļa pusē, kurā atrodas vadības pults, no kuras vada vilces līdzekli.

198. Noceļamā tipa ritošo sastāvu, kas atrodas posmā, apzīmē šādi:

198.1. vienceļa posmā vai braucot pa divceļu posma nepareizo ceļu:

198.1.1. dienā – taisnstūra signālzīme, kurai abas puses ir sarkanā krāsā, vai atritināts sarkans signālkarodziņš uz kārts;

198.1.2. naktī – sarkana uguns rokas signāllukturī, kas nostiprināts uz kārts un redzams abos kustības virzienos;

198.2. divceļu posmā, braucot pa pareizo ceļu:

198.2.1. dienā – taisnstūra signālzīme, kurai priekšpuse ir baltā krāsā, bet aizmugure – sarkanā krāsā;

198.2.2. naktī – no priekšpuses signālluktura balta uguns, aizmugurē sarkana uguns rokas signāllukturī, kas nostiprināts uz kārts.

199. Šaursliežu motordrežinas apzīmē ar vienu baltu prožektora uguni priekšpusē un ar sarkanu disku dienā un sarkanu uguni signāllukturī aizmugurē naktī.

200. Noceļamo remonttorņi, kas atrodas posmā elektrificētos iecirkņos, apzīmē šādi:

200.1. vienceļa posmā vai braucot pa divceļu posma nepareizo ceļu:

200.1.1. dienā – abās pusēs atritināts sarkans signālkarodziņš;

200.1.2. naktī – priekšpusē un aizmugurē signālluktura sarkana uguns;

200.2. divceļu iecirkņos, braucot pa pareizo ceļu:

200.2.1. dienā – atritināts sarkans signālkarodziņš labajā pusē;

200.2.2. naktī – priekšpusē signālluktura balta uguns, aizmugurē signālluktura sarkana uguns.

201. Signālierīces piestiprina noceļamā remonttorņa iezemētās joslas augšējā līmenī.

202. Noceļamo remonttorņi un truli, braucot posmā, abpusēji norobežo ar pārnēsājamiem vai rokas sarkaniem signāliem, kurus pārvieto vienlaikus ar remonttorņu un truļu kustību šo noteikumu 8.pielikuma 1.tabulas 4.ailē norādītajā attālumā B atkarībā no vadošā krituma un posmā atļautā maksimālā vilcienu ātruma.

203. Strādājot stacijā uz noceļamā remonttorņa, izmanto šādus signālus:

203.1. dienā – noceļamā remonttorņa abās pusēs atritināts sarkans signālkarodziņš;

203.2. naktī – noceļamā remonttorņa priekšpusē un aizmugurē signālluktura sarkana uguns.

204. Strādājot stacijā uz truļiem, izmanto šādus signālus:

204.1. dienā – signālzīme, kurai abas puses ir sarkanā krāsā, vai sarkans signālkarodziņš uz kārts;

204.2. naktī – sarkana uguns uz kārts nostiprinātā signāllukturī, kas redzama no abām pusēm.

205. Pārvietojoties pa stacijas ceļiem un pārmijām, noceļamo remonttorņi un truli norobežo no abām pusēm vismaz 50 m attālumā ar pārnēsājamiem vai rokas sarkaniem signāliem, kas pārvietojami vienlaikus ar remonttorņa un truļa kustību.

206. Ja divceļu iecirknī pa blakusceļu gaidāms vilciens, sarkano signālu, kas norobežo noceļamo remonttorņi, truli vai citu noceļamo ritošo vienību no priekšpuses, noņem līdz vilciena pabraukšanai garām.

207. Divceļu iecirknī, izņemot iecirkni, kas aprīkots ar divpusējo automātisko bloķēšanu, noceļamā tipa ritošo sastāvu var norobežot tikai no vilcienu kustības puses pa pareizo ceļu.

208. Dzelzceļa speciālistu, kurš norobežo noceļamo ritošo sastāvu, un dzelzceļa speciālistu, kurš vada noceļamā ritošā sastāva kustību, papildus pārnēsājamiem signālzīmēm, rokas signālkarodziņiem un signāllukturēm apgādā ar petardēm un signāltaurēm signalizēšanai par vilcienu tuvošanos vai, ja nepieciešams, vilciena apturēšanai.

3.8. Norobežojuma signālierīču izvietojuma kārtība

209. Jebkuru šķērsli un darbu vietu posmā (izņemot posma ceļus, kur pārtraukta vilcienu kustība) un uz stacijas ceļa un pārmijas norobežo ar apstāšanās signāliem atbilstoši šo noteikumu 8.pielikumā noteiktajām prasībām.

210. Ja šķērsli vai darbu vietu posmā stacijas tuvumā norobežot no stacijas un posma puses šo noteikumu 8.pielikumā noteiktajā kārtībā nav iespējams, no posma puses to norobežo atbilstoši šo noteikumu 8.pielikumā noteiktajām prasībām, bet no stacijas puses pārnēsājamo sarkano signālu novieto ceļa vidū pretī ieejas luksoforam vai signālzīmei "Stacijas robeža" un uzliek trīs petardes.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

211. Apstāšanās signālus šķērslim vispirms uzstāda no tās puses, no kuras gaidāms vilciens.

212. Ja nav zināms, no kuras puses gaidāms vilciens, vienceļa iecirknī apstāšanās signālus šķērslim vispirms uzstāda no tās puses, kur ir kritums bīstamās vietas virzienā, bet līdzenumā – no ceļa līknes vai ieraktnes puses.

213. Ja pārmijnieks vai cits dzelzceļa speciālists konstatē, ka uz pārmijas ir šķērslis, viņš šajā vietā nekavējoties novieto vienu pārnēsājamo sarkano signālu līdz remontdarbu sākumam un par to paziņo stacijas dežurantam.

214. Vietu, kur nepieciešama dzelzceļa satiksmes ātruma samazināšana, no abām pusēm norobežo 50 m attālumā no bīstamās vietas robežas ar signālzīmēm "Bīstamās vietas sākums" un "Bīstamās vietas beigas" (3.pielikuma 4. un 5.punkts).

215. Pārnēsājamos ātruma samazināšanas signālus un petardes apsargā signālists.

216. Lai signālistu atšķirtu no citiem dzelzceļa speciālistiem, viņš valkā galvassegu ar dzeltenu virsmu.

217. Ja vilciens tuvojas pārnēsājamam dzeltenajam signālam, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) dod vienu garu skaņas signālu ar vilces līdzekļa svilpi, bet, tuvojoties signālistam ar sarkanu rokas signālu, padod apstāšanās signālu un aptur vilcienu, nepabraucot garām sarkanajam signālam.

218. Ja vilciens tuvojas pārnēsājamam dzeltenajam signālam, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) dod vienu garu skaņas signālu ar vilces līdzekļa svilpi un brauc tā, lai ar signālzīmēm "Bīstamās vietas sākums" un "Bīstamās vietas beigas" norobežoto vietu pārbrauktu ar brīdinājumā norādīto ātrumu, bet, ja brīdinājuma nav, ar ātrumu, ne lielāku par 25 km/h.

219. Ja šķērsli vai darbu vietu uz stacijas ceļa norobežo ar apstāšanās signāliem, visas pārmijas, kas ved uz šo vietu, pārliek tādā stāvoklī, lai ritošais sastāvs nevarētu nokļūt uz šķērsļa vai darbu vietu, un pārmijas šādā stāvoklī noslēdz vai aizkabo.

220. Vagonus ar sprāgstvielām vai saspīestām un sašķīdinātām gāzēm novieto uz atsevišķa stacijas ceļa un visas pārmijas, kas ved uz šādu ceļu, pārliek tādā stāvoklī, lai ritošais sastāvs nevarētu tur nokļūt, un pārmijas šādā stāvoklī noslēdz.

221. Ja norobežošana ar pārmijām nav iespējama, vagonus ar sprāgstvielām vai saspīestām un sašķīdinātām gāzēm, kā arī vagonus, kurus remontē uz stacijas ceļiem, ja ceļi nav aprīkoti ar aizsprosta luksoforiem, norobežo ar pārnēsājamiem sarkaniem signāliem. Šādus signālus novieto uz ceļa ass vismaz 50 m attālumā no ritošā sastāva (uz caurbraucamajiem ceļiem no abām pusēm, uz strupceļiem no pārmijas puses). Ja malējais vagoni atrodas tuvāk par 50 m no kontrolstabiņa, pārnēsājamo sarkano signālu novieto uz ceļa ass pretī kontrolstabiņam.

222. Lai norobežotu ceļu, uz kura veic vagonu tehnisko apkopi un remontdarbus, var lietot ierīces, kuras nepieļauj atļaujošā signāla ieslēgšanu luksoforā, kas norobežo šo ceļu.

223. Posmā piespiedu kārtā stāvošu pasažieru vilcienu pēc vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) norādījuma norobežo pēdējā vagona pavadonis, ja ir izsaukts palīdzības vilciens vai ugunsdzēsības vilciens, vai palīglokomotīve un palīdzība gaidāma no vilciena pēdējā vagona puses.

224. Pēdējā pasažieru vagona pavadonis, kurš norobežo apstājušos vilcienu, iedarbina pēdējā vagona rokas bremzes un 800 m attālumā no vagona noliek petardes. Pavadonis 20 m attālumā no petardēm uz stāvošā vilciena pusi rāda sarkano rokas signālu posma virzienā.

225. Vagona pavadonis, kas norobežo posmā apstājušos pasažieru vilcienu no pēdējā vagona puses, drīkst atgriezties pie sastāva tikai pēc palīdzības (ugunsdzēsības) vilciena vai palīglokomotīves pienākšanas un apstāšanās vai tad, ja vilcienu šajā vietā norobežo cits dzelzceļa speciālists.

226. Ja ar automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkota iecirkņa posmā apstājies pasažieru vilciens, pēdējā pasažieru vagona pavadonis pārbauda pēdējā vagona signālu redzamību, novēro posmu un, ja parādās iepakaļ braucošs vilciens, veic pasākumus tā apturēšanai.

227. Ja vilcienam, kas apstājies posmā, palīdzību sniedz no vilciena priekšpusē, tuvojoties palīdzības vai ugunsdzēsības vilcienam vai palīglokomotīvei, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) padod vispārējās trauksmes signālu, bet naktī (sliktas redzamības apstākļos – arī dienā) padod signālu, mirgojot ar prožektoru līdz analoga atbildes signāla saņemšanai no pretim braucošā vilciena mašīnista.

228. Ja divceļu posmā vilciens piespiedu kārtā apstājies tādēļ, ka vilciena ritošais sastāvs nobraucis no sliedēm, notikusi sadursme, izjukusi krava vai noticis līdzīgs negadījums, un ir nepieciešams norobežot radušos šķērslī uz blakusceļa, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) padod vispārējās trauksmes signālu.

229. Lai norobežotu vilcienu, kas piespiedu kārtā apstājies posmā, kā arī lai norobežotu šķērslī uz blakusceļa divceļu posmā, pēc priekšējā vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) norādījuma norīko vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīgu, pasažieru vagonu pavadonus vai citus dzelzceļa speciālistus (darbiniekus).

4. Dzelzceļa satiksmes vadības, sakaru un elektroapgādes iekārtas

4.1. Dzelzceļa satiksmes vadība

230. Stacijas pārmijas, kas ietilpst vilcienā pieņemšanas un nosūtīšanas maršrutos, kā arī to aizsargpārmijas saistāmas savstarpējā atkarībā ar ieejas, izejas un maršruta luksoforiem.

231. Galvenā ceļa atzarojuma pārmija, kas atrodas ar ceļa bloķēšanas vai ar elektroziļļu sistēmas ierīcēm aprīkotā posmā, saistāma ar šīm ierīcēm tā, lai atvērt izejas luksoforu (ieslēgt atļaujošo signālu luksoforā) uz šo posmu, atvērt garāmejas luksoforu, kas norobežo šādu blokposmu, vai izņemt zizli ir iespējams tikai tad, ja pārmija atrodas galvenā ceļa virzienā.

232. Galveno ceļu nekustīgie krustojumi un pinumi vienā līmenī norobežojami ar aizsega luksoforiem, kas novietoti abās krustojuma vai pinuma pusēs vismaz 50 m attālumā no kontrolstabiņiem. Šie aizsega luksofori savstarpēji saistāmi tā, lai vienu no tiem varētu atvērt tikai tad, ja naidīgo maršrutu (maršrutu, kuri kustības drošības apsvērumu dēļ nevar būt sastādīti vienlaikus) luksoforos ir aizliedzošs signāls.

233. Stacijā, kas atrodas iecirknī ar automātiskās vai pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu un kurā vilcienu kustība pa galveno, pieņemšanas un nosūtīšanas ceļu paredzēta bez apstāšanās, ieejas un maršruta luksoforā lieto signalizāciju, kas nodrošina caurbraukšanu pa šādu ceļu bez apstāšanās.

234. Automātiskās un pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas ierīces nepieļauj atvērt izejas vai garāmejas luksoforu, ja ritošais sastāvs nav atbrīvojis blokposmu (starpstaciju posmu), ko norobežo šis signāls, kā arī nepieļauj pašai ziverties luksoforam (pārslēgties uz aizliedzošu signālu), ja tā elektroapgādi pārslēdz no pamatsistēmas uz rezerves sistēmu vai otrādi.

235. Ar automātiskās vai pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotā vienceļa posmā pēc tam, kad stacijā atvērts izejas luksofors, nav pieļaujama iespēja blakus stacijā atvērt izejas luksoforus pretēja virziena vilcienam nosūtīšanai šajā pašā posmā. Šādu savstarpēju signālu atkarību nodrošina arī divceļu posmā, kas aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmu abpusējam vilcienam kustībai pa katru ceļu.

236. Ar automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkots luksofors automātiski aizveras (pārslēdzas uz aizliedzošu signālu), ja vilciens iebrauc luksofora norobežotajā blokposmā vai ja pārtrūkst šāda blokposma sliežu ķēde.

237. Stacijā, kas atrodas iecirknī ar automātiskās vai pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu, bloķēšanas sistēmas ierīces aprīko ar atslēgzizli saimniecības vilcienam kustības nodrošināšanai.

238. Vieceļa iecirknī ar automātiskās bloķēšanas sistēmu, divceļu posmā ar divpusēju automātiskās bloķēšanas sistēmu pa katru ceļu un stacijā, kur manevrējošais sastāvs izbrauc aiz stacijas robežas, automātiskās bloķēšanas sistēmas ierīces papildina ar manevru luksoforiem, kas saistīti savstarpējā atkarībā ar šīm ierīcēm.

239. Staciju, kas atrodas iecirknī ar automātiskās vai pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu, aprīko ar ierīcēm, kas:

239.1. novērš iespēju atvērt ieejas luksoforu, ja maršruts sagatavots uz aizņemta ceļa;

239.2. nodrošina ceļu un pārmiju aizņemšanas kontroli ar vadības ierīci.

240. Ja ievieš automātiskās bloķēšanas sistēmu, to papildina ar automātisko lokomotīvu signalizāciju un dispečerkontroles ierīcēm.

241. Ar automātiskās bloķēšanas sistēmu un automātisko lokomotīvu signalizāciju aprīkotā iecirknī lokomotīves luksoforu signālugunis atbilst ceļa luksofora signālrādījumiem saskaņā ar šo noteikumu 5.pielikuma 22., 23. un 24.punktā minētajām prasībām. Vietās, kas noteiktas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja sarakstā, šo noteikumu 5.pielikuma 22.punktā minētajiem ceļa luksofora signāliem lokomotīves luksoforā drīkst lietot dzelteno signāluguni. (MK 26.04.2011. noteikumu Nr.316 redakcijā)

242. Automātiskā lokomotīvu signalizācija kopā ar autostopa un modrības kontroles ierīcēm nodrošina vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) modrības kontroli un automātiski aptur vilces līdzekli, ja vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) ir zaudējis spēju to vadīt vai vilces līdzeklis pārsniedzis noteikto kustības ātrumu.

243. Ar automātiskās bloķēšanas sistēmu un automātisko lokomotīvu signalizāciju aprīkotā iecirknī autostopa ierīces automātiski aptur vilces līdzekli, ja vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) neievēro ātrumu, kāds noteikts, tuvojoties vai braucot garām luksoforam ar aizliedzošu signālu.

244. Stacijās, kas atrodas ar automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotā iecirknī, galvenos ceļus aprīko ar automātiskās lokomotīvu signalizācijas ceļa ierīcēm. Ar šādām ierīcēm aprīko arī stacijas ceļus, pa kuriem paredzēta vilcienam braukšana bez apstāšanās vai pasažieru vilcienam pieņemšana un nosūtīšana.

245. Saskaņā ar publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja sastādītu sarakstu pārmijkopas, kas atrodas stacijās ar sarežģītu ceļu izvērsi, neaprīko ar automātiskās lokomotīvu signalizācijas ceļa ierīcēm.

246. Dispečercentralizācijas iekārtas nodrošina:

246.1. iespēju no viena vadības punkta darbināt pārmijas un signālierīces vairākās stacijās un posmos;

246.2. iespēju ar vadības ierīci kontrolēt pārmiju stāvokli un aizņemību, kā arī posmu, stacijas ceļu un tiem piekļauto blokposmu aizņemību;

- 246.3. ieejas, maršrutu un izejas luksoforu signālrādījumu atkārtošānu uz vadības ierīces;
- 246.4. iespēju pārslēgt staciju uz pārmiju un signālierīču rezerves (sezonas) vadību vilcienu pieņemšanai, nosūtīšanai un manevru veikšanai;
- 246.5. iespēju pārslēgt pārmijas uz vietējo vadību manevru veikšanai;
- 246.6. lai tiktu izpildītas prasības, kuras noteiktas elektriskajai centralizācijai, automātiskās bloķēšanas sistēmai un pusautomātiskās bloķēšanas sistēmai, kas automātiski kontrolē vilcienu pienākšanu stacijā pilnā sastāvā.
247. Vilcienu kustības dispečerkontroles ierīces iecirknī ar automātisko bloķēšanu nodrošina:
- 247.1. noteiktā vilcienu kustības virziena kontroli vienceļa posmam un divceļu posmam ar divvirzienu bloķēšanas sistēmu;
- 247.2. blokposmu aizņemības kontroli;
- 247.3. galveno, pieņemšanas un nosūtīšanas ceļu aizņemības kontroli starpstacijās;
- 247.4. ieejas un izejas luksoforu signālrādījumu atkārtošānu.
248. Elektriskās centralizācijas ierīces nodrošina:
- 248.1. pārmiju un luksoforu savstarpēju noslēgšanos;
- 248.2. pārmijas uzgriešanas kontroli un luksofora, kas norobežo šādas pārmijas maršrutu, vienlaicīgu pārslēgšanos uz aizliedzošu signālu (šāda prasība neattiecas uz pārmiju krusteņiem ar kustīgo serdeni ar ārējo noslēdzēju);
- 248.3. iespēju ar vadības ierīcēm kontrolēt pārmiju stāvokli, ceļu un pārmiju sekciju aizņemību;
- 248.4. iespēju darbināt pārmijas un luksoforus, lietojot organizēto maršrutu vadību vai dalīto vadību;
- 248.5. iespēju veikt manevrus pēc manevru luksoforu signālrādījumiem;
- 248.6. pārmiju pārlīkšanas nodošanu vietējai vadībai.
249. Elektriskās centralizācijas ierīces nepieļauj:
- 249.1. ieejas luksofora atvēršanu, ja maršruts sagatavots uz aizņemta ceļa;
- 249.2. pārmijas pārlīkšanu, ja uz tās atrodas ritošais sastāvs;
- 249.3. maršrutam atbilstošā luksofora atvēršanu, ja pārmijas nav pārlīktas vajadzīgajā stāvoklī vai naidīgo maršrutu luksofori ir atvērti;
- 249.4. maršrutā ietilpstošo pārmiju, kā arī aizsargpārmiju pārlīkšanu vai naidīga maršruta luksofora atvēršanu, ja ir atvērts luksofors, kas norobežo sagatavoto maršrutu.
250. Pārmijas elektropievads un tā noslēdzējs:
- 250.1. nodrošina piespiestā asmens ciešu piegulšanu rāmjsliedei, pārmijai atrodoties galējos stāvokļos, un krusteņa kustīgās serdes ciešu piegulšanu pie spārnsliedes;
- 250.2. novērš pārmijas asmeņu vai krusteņa kustīgās serdes noslēgšanos, ja atstarpe starp piespiesto asmeni un rāmjsliedi vai starp kustīgo serdi un spārnsliedi ir 4 mm un vairāk platsliežu ceļam un 3 mm un vairāk šaursliežu ceļam;
- 250.3. nodrošina, ka otrā asmens atgājiens no rāmjsliedes nav mazāks par 147 mm.
251. Šķirošanas uzkalnu mehanizācijas un automatizācijas iekārtas nodrošina nepārtrauktu un drošu sastāvu izformēšanu un formēšanu, nolaižot vagonus no uzkalna noteiktajā ātrumā.
252. Šķirošanas uzkalnu pārmiju centralizācijas iekārtas nodrošina:
- 252.1. individuālu pārmiju vadību;
- 252.2. iespēju ar vadības ierīču palīdzību kontrolēt pārmiju stāvokli, kā arī ceļa un pārmiju sekciju aizņemību.
253. Šķirošanas uzkalnu pārmiju centralizācijas iekārtas nepieļauj pārmijas pārlīkšanu, ja uz tās atrodas ritošais sastāvs.
254. Šķirošanas uzkalnu pārmiju automātiskās centralizācijas iekārtas papildus šo noteikumu 252. un 253.punktā noteiktajām prasībām nodrošina:
- 254.1. automātisku pārmiju vadību uzkalna sadales zonā vagonu nolaišanas procesa programmētajā vai maršrutizētajā darba režīmā;
- 254.2. automātisku pārmijas pārlīkšanu atpakaļ kontrolējamā stāvoklī, līdz vagonu grupa būs iebraukusi izolētajā pārmijas sekcijā, ja pārmijas pārlīkšanas procesa programmētajā vai maršrutizētajā darba režīmā rodas traucēklis starp pārmijas asmeni un rāmjsliedi.
255. No jauna ieviešamo pārmiju un signālu mikroprocesoru un relejprocesoru centralizācijas, automātiskās un pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas, dispečeru centralizācijas, šķirošanas uzkalnu mehanizācijas un automatizācijas ierīces, kā arī citas uz aparātu programmnodrošinājuma līdzekļu bāzes izvietotās ierīces reģistrē un arhivē informāciju par notikumiem, kas ir saistīti ar vilcienu kustību un manevru darbu, tai skaitā par apstākļiem, kas traucē signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīču normālu darbību, kā arī informāciju par notikumiem, kas saistīti ar vilcienu dispečera un stacijas dežuranta darbībām ar šīm ierīcēm.
256. Atslēgatkārtības ierīces ar kontrolslēdžu palīdzību nodrošina pārmiju un signālu savstarpēju noslēgšanos.
257. Pārmiju kontrolslēdzenes:
- 257.1. ļauj izņemt atslēgu tikai tad, ja pārmija ir noslēgta;
- 257.2. noslēdz pārmiju tikai tajā stāvoklī, kāds uzrādīts no slēdzenes izņemtajā atslēgā, un tikai tad, ja asmens cieši piegulst rāmjsliedei;
- 257.3. novērš iespēju noslēgt pārmiju, ja atstarpe starp piespiesto asmeni un rāmjsliedi ir 4 mm un vairāk platsliežu ceļam vai 3 mm un vairāk šaursliežu ceļam.
258. Aizliegts lietot vienas un tās pašas sērijas pārmiju kontrolslēdzenes vienas stacijas robežās, bet stacijā ar lielu darba apjomu – viena pārmiju rajona posteņa un tam blakus esošo pārmiju rajonu posteņu robežās.
259. Stacijas bloķēšanas ierīces nodrošina:
- 259.1. iespēju stacijas dežurantam kontrolēt, vai posteņi ir pareizi sagatavojuši vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas maršrutus, kā arī dzelzceļa satiksmes maršrutus stacijas robežās;

259.2. no dažādiem posteņiem vadāmo pārmiju un signālu savstarpēju noslēgšanas.

260. Automātiskā pārbrauktuvju signalizācija ieslēdz apstāšanās signālus autoceļa virzienā un automātiskās barjeras ieņem slēgtu stāvokli tādu laiku pirms ritošā sastāva pienākšanas, lai autoceļa transportlīdzekļi varētu atbrīvot pārbrauktuvi. Automātiskā pārbrauktuvju signalizācija turpina darboties un automātiskās barjeras paliek slēgtā stāvoklī, kamēr ritošais sastāvs ir pilnīgi atbrīvojis pārbrauktuvi.

261. Automātiskās garāmejošo vilcienu sakarsušo buksu atklāšanas ierīces nodrošina:

261.1. vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) un stacijas, kurā atrodas sakarsušo buksu reģistrējošās iekārtas, atbildīgo darbinieku informēšanu par vilcienā esošo sakarsušo buksi;

261.2. nodotās informācijas reģistrēšanu.

262. Nosviedējkurpēm vai nosviedējāpārmijām atrodies nosviešanas stāvoklī, ir novērsta iespēja ritošajam sastāvam izbraukt no ceļa, uz kura šīs ierīces ir uzstādītas.

4.2. Sakari

263. Iecirkni aprīko ar vilcienu dispečera sakariem, starpstaciju sakariem un staciju savstarpējiem sakariem, kā arī līnijas ceļa dienesta sakariem.

264. Iecirknī, kas aprīkots ar automātiskas bloķēšanas sistēmu un dispečercentralizāciju, visā tā elektrificētajā daļā nodrošina energodispečera sakarus.

265. Iecirkni, kas aprīkots ar kabeļlīniju un radioreleju līniju sakariem, aprīko ar posmu telefonsakariem, kā arī ar signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru elektromehāniķu dienesta sakariem.

266. Iecirkņa darba vadīšanas nodrošināšanai papildus šo noteikumu 263., 264. un 265.punktā noteiktajiem sakariem ierīko:

266.1. maģistrālos sakarus;

266.2. dzelzceļa vispārējos sakarus;

266.3. dzelzceļa rīcības sakarus;

266.4. pārmiju posteņu un vietējos sakarus;

266.5. informācijas sakarus dzelzceļa informatīvo sistēmu darbības nodrošināšanai;

266.6. citu veidu sakarus un datu pārraides veidus vilcienu kustības vadīšanai un komercdarbībai.

267. Vilcienu radiosakaru ierīces nodrošina nepārtrauktus un drošus divpusējos vilces līdzekļu vadītāja (mašīnista) sakarus ar vilcienu dispečeru (dispečeriecirkņa robežās), staciju dežurantiem (stacijai piegulošo posmu robežās) un citiem vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem), kuri atrodas vienā posmā.

268. Papildus vilcienu radiosakariem vilciena vilces līdzekļu vadītājam (mašīnistam) nodrošina sakarus ar:

268.1. pārvadātāja dežurējošām amatpersonām;

268.2. pasažieru vilciena priekšnieku (vecāko pavadoni, konduktoru kontrolieri).

269. Vilcienu un staciju radiosakaru ierīces dispečeriecirkņos un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja noteiktajās stacijās aprīko ar sarunu automātiskās reģistrēšanas sistēmu.

270. Atkarībā no tehnoloģiskajām vajadzībām stacijās ierīko:

270.1. stacijas radiosakarus;

270.2. divpusējos parka skajruņu sakarus.

271. Stacijas radiosakaru ierīces nodrošina divpusējus radiosakarus manevru un uzkalnu, tehnisko kantoru, vagonu apskates punktu, apsardzes vienību, konteineru laukumu, tehnisko līdzekļu apkopes un remonta brigāžu (signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru, ceļa, kontakttīkla u.c.) sakaru tīklos.

272. Divpusējā parka skajruņu iekārta pastāvīgi ir ieslēgtā stāvoklī, un tajā ir ieslēgta stāvokļa kontrole.

273. Pasažieru vilcienā ierīko translācijas ierīces pasažieru informēšanai.

274. Aizliegts lietot vilcienu dienesta sakarus sarunām, kas nav saistītas ar vilcienu kustību.

275. Aizliegts ieslēgt pārmiju posteņu sakaru tīklā citus telefonus (izņemot centralizācijas izpildposteņu, pārmiju posteņu un stacijas dežuranta telefonus).

276. Vilcienu dispečera sakaru lokālajā tīklā var ieslēgt tikai staciju dežurantu, manevru dispečeru, operatoru, pārvadātāja dežurantu, brigāžu maiņas punktu dežurantu, energodispečeru un lokomotīvju dispečeru, signalizācijas un sakaru distances dežurējošo inženieru telefonus. Iecirknī ar dispečercentralizāciju vilcienu dispečera sakaru lokālajā tīklā ieslēdz pārbrauktuvju dežurantu telefonus.

277. Vilcienu dispečera sakaru lokālajam tīklam var pievienot telefonus, kas uzstādīti stacijas priekšnieku un signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas elektromehāniķu (elektromontieru) dzīvokļos un kurus vilcienu dispečers pieslēdz tikai uz sarunas laiku.

278. Vilcienu dispečera sakariem posmā atļauts uz laiku pieslēgt sliežu motortransporta vadītāja (piespiedu apstāšanās gadījumā), palīdzības un ugunsdzēsības vilcienu priekšnieku un signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas elektromehāniķu, kā arī darbu vadītāju pārnēsājamos telefonus.

279. Vilcienu starpstaciju sakaros atļauts pieslēgt tikai stacijas dežurantu telefonus, bet iecirkņos ar automātiskās bloķēšanas sistēmu arī posma sakaru un pārbrauktuvju dežurantu telefonus.

280. Ciparu sakaru sistēmas, izmantojot kabeļu vai radioreleju līnijas, var lietot jebkuras informācijas pārraidei un jebkura sakaru veida maiņai, ja tās nodrošina šiem sakaru veidiem noteiktās prasības.

281. Mobilos sakarus lieto vilcienu radiosakaros, posmu telefonsakaros, sakaros ar darbu veikšanas vietu un citos sakaros, ja ir nodrošinātas attiecīgajiem sakaru veidiem noteiktās prasības.

282. Dzelzceļa informatīvās sistēmas uztur aktīvā darba kārtībā, nodrošinot informācijas drošumu un ticamību.

283. Dzelzceļa informatīvo sistēmu lietotājs un uzturētājs:

283.1. nodrošina savlaicīgu un precīzu informācijas ievadīšanu, pārraidi, apstrādi, saglabāšanu un rezultātu izdošanu;

283.2. ievēro datortehnikas tehniskās ekspluatācijas noteikumus un instrukcijas;

- 283.3. ievēro programmnodrošinājuma uzturēšanas un ekspluatācijas instrukcijas;
- 283.4. nepieļauj informācijas noplūdi un nesankcionētu piekļūšanu informācijai;
- 283.5. nav tiesīgs veikt nesankcionētu informācijas korekciju;
- 283.6. nav tiesīgs patvarīgi nodot programmnodrošinājumu trešajām personām;
- 283.7. nepieļauj patvarīgu izmaiņu veikšanu informatīvo sistēmu tehniskajā nodrošinājumā un programmnodrošinājumā.
284. Attālums no signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru gaisa līniju vadu zemākā punkta līdz zemei, ja vadu nokare ir maksimāla, nedrīkst būt mazāks par:
- 284.1. 2,5 m – posmā;
- 284.2. 3 m – stacijā;
- 284.3. 5,5 m – krustojumā ar autoceļu (esošajās līnijās līdz to pārbūvei atļauts saglabāt 4,5 m attālumu).
285. Uz kontakttīkla elektropārvades balstiem piekārtā optiskās šķiedras kabeļa attālums, ja kabeļa nokare ir maksimāla, no tā zemākā punkta:
- 285.1. līdz zemes virsmai nedrīkst būt mazāks par:
- 285.1.1. 6 m apdzīvotā vietā;
- 285.1.2. 5 m neapdzīvotā vietā;
- 285.1.3. 4 m kabeļa enkurošanas vietā;
- 285.2. līdz autoceļu klātnai uz pārbrauktuves nedrīkst būt mazāks par 6 m;
- 285.3. līdz pasažieru platformas virsmai nedrīkst būt mazāks par 4,5 m.
286. Vietā, kur gaisa sakaru līnijas vadi šķērso ceļu, attālums no gaisa sakaru līniju vadiem un piekārtā optiskās šķiedras kabeļa zemākā punkta līdz sliedes galviņas virsmas līmenim nedrīkst būt mazāks par 7,5 m. Elektrificētajā iecirknī atkarībā no sprieguma lieluma un kontakttīkla vadu piekares augstuma šo attālumu nosaka atbilstoši tehniskajiem noteikumiem.
287. Ja ir bojātas signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru līnijas, sakarus atjauno šādā secībā:
- 287.1. vilcienu dispečera sakari;
- 287.2. ceļa bloķēšanas, vilcienu starpstaciju, energodispečera sakari un pārmiju posteņu sakari;
- 287.3. elektroapgādes ierīču tālvadība;
- 287.4. maģistrālie sakari;
- 287.5. pārējie sakaru veidi.

4.3. Elektroapgāde

288. Elektroapgādes iekārtas nodrošina drošu elektroapgādi:
- 288.1. elektriskajam ritošajam sastāvam, kas atbilst dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja noteiktajām vilcienu svara normām, kustības ātrumam un intervāliem starp vilcieniem;
- 288.2. signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas, sakaru un tehnoloģiskās skaitļošanas tehnikas ierīcēm;
- 288.3. pārējiem elektroenerģijas patērētājiem saskaņā ar normatīvtehniskajos dokumentos noteiktajām prasībām.
289. Ja automātiskās un pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas iekārtām rezerves elektroapgādes avots ir akumulatoru baterija, tā atrodas pastāvīgā darbderīgā stāvoklī un nodrošina signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un pārbrauktuvi signalizācijas ierīču nepārtrauktu darbību ne mazāk par 8 stundām, ja elektroapgāde nav pārtraukta iepriekšējo 36 stundu laikā.
290. Pārejas laiks no bloķēšanas iekārtu elektroapgādes pamatsistēmas uz rezerves sistēmu vai otrādi nav lielāks par 1,3 sekundēm.
291. Elektriskajam ritošajam sastāvam pievadāmās līdzstrāvas spriegums nav mazāks par 2,7 kV un nav lielāks par 4 kV. Iecirknī ar vienpusēju barošanu pieļaujamais līdzstrāvas spriegums nav mazāks par 2,4 kV.
292. Elektroapgādes iekārtas nodrošina pret īsslēguma strāvām, pārspriegumiem un pārslodzēm virs noteiktajām normām.
293. Apakšzemes metāla ietaises (piemēram, cauruļvadi, kabeļi), kā arī metāla un dzelzsbetona tiltus, viaduktus, kontakttīkla balstus, luksoforus un hidrokolonnas, kas atrodas elektrificēta iecirkņa rajonā, aizsargā pret elektrisko koroziju.
294. Elektrificēta iecirkņa vilces apakšstaciju un elektrisko ritošo sastāvu aprīko ar aizsardzības ierīcēm pret strāvas iekļūšanu kontakttīklā, kas var traucēt signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru ierīču normālu darbību.
295. Kontakttīkla kontaktvadu piekares augstums virs sliedes galviņas virsmas līmeņa posmā un stacijā nedrīkst būt mazāks par 5750 mm un uz pārbrauktuves – ne mazāks par 6000 mm. Iecirknī inženierbūves robežās, kas atrodas uz stacijas ceļa un kur nav paredzēta ritošā sastāva stāvēšana, kā arī posmā ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atļauju kontaktvadu piekares augstumu drīkst samazināt līdz 5550 mm.
296. Kontakttīkla kontaktvadu piekare nedrīkst būt augstāka par 6800 mm virs sliedes galviņas virsmas.
297. Līdzstrāvas kontakttīklā inženierbūvju robežās attālums no strāvas noņēmēja strāvu vadošajiem elementiem un kontakttīkla daļām, kurās ir spriegums, līdz būvju un ritošā sastāva iezemētājām daļām nodrošināts saskaņā ar standartu LVS 282:2005 "Dzelzceļa būvju tuvinājuma un ritošā sastāva gabarīti".
298. Attālums no malējā ceļa ass līdz kontakttīkla balstu iekšējai šķautnei posmā un stacijā nodrošināts saskaņā ar standartu LVS 282:2005 "Dzelzceļa būvju tuvinājuma un ritošā sastāva gabarīti". Ieraktnēs šādu balstu uzstāda ārpus ceļa grāvja robežām.
299. Attālums no elektropārvades gaisa līnijas (ar spriegumu virs 1000 V) vadu zemākā punkta, ja vadu nokare ir maksimāla, līdz zemei nedrīkst būt mazāks par:
- 299.1. 6 m posmā;

299.2. 5 m posma grūti pieejamās vietās;

299.3. 7 m krustojumā ar autoceļiem, stacijās un apdzīvotās vietās.

300. Vietā, kur ceļu šķērso gaisa vadu līnijas, attālums no elektropārvades gaisa līniju vadu zemākā punkta līdz neelektrificēta ceļa sliedes galviņas virsmas līmenim nedrīkst būt mazāks par 7,5 m. Elektrificētajās līnijās attālumu no elektropārvades gaisa līniju vadu zemākā punkta līdz kontakttīkla vadiem nosaka saskaņā ar elektroiekārtu ierīkošanas tehniskajām prasībām.

5. Stacija un pieturas punkts

301. Stacijas un pieturas punkta aprīkojums un ceļu izvietojums nodrošina dzelzceļa satiksmi, kravas un pasažieru apkalpošanu, dzelzceļa satiksmes drošību, efektīvu tehnisko līdzekļu izmantošanu un drošus darba apstākļus.

302. Stacijas robeža:

302.1. vienceļa iecirknī ir ieejas luksofors vai signālzīme "Stacijas robeža", ko uzstāda posma virzienā vismaz 50 m attālumā no pirmās ieejas pārmijas;

302.2. divceļu iecirknī katram galvenajam ceļam atsevišķi no vienas puses ir ieejas luksofors un no otras puses ir signālzīme "Stacijas robeža", ko uzstāda vismaz 50 m attālumā aiz pēdējās ieejas pārmijas;

302.3. ar divvirzienu automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotā divceļu iecirknī atsevišķi katram galvenajam ceļam ir ieejas luksofori;

302.4. pievedceļa pievienojumā ir signālzīme "Pievedceļa robeža" (3.pielikuma 17.punkts).

303. Katram stacijas ceļam, pārmijai, centralizācijas postenim, pārmiju postenim un posma katram galvenajam ceļam piešķir numuru (nosaukumu). Vienādus numurus nepiešķir ceļiem, pārmijām un postenim vienas stacijas vai viena stacijas parka robežās.

304. Stacijas un pieturas punkta ēkas, pasažieru platformas un citas pasažieru apkalpošanai paredzētās būves un iekārtas nodrošina ātru un drošu ar pasažieru pārvadāšanu saistīto operāciju izpildi. Pasažieriem paredzētās telpas ir pieejamas vismaz tajā diennakts periodā, kurā kursē vilciens, un vismaz 30 minūtes pirms pirmā vilciena atiešanas.

305. Pieturas punktā ierīko pasažieru platformas ar nojumēm vai paviljonus un atkarībā no apkalpojamo pasažieru skaita – arī biļešu kases.

306. Pasažieru staciju aprīko ar nepieciešamajām vietu rezervēšanas un biļešu pārdošanas ierīcēm, bagāžas glabātuvēm, sanitārajiem mezgliem un pasažieru informēšanas sistēmām. Stacijās un pieturas punktos nodrošina viegli pieejamu un skaidri saprotamu informāciju pasažieriem, bet pasažieru ēkas (nojumes, paviljonus) un platformas apgādā ar stacijas vai pieturas punkta nosaukuma izkārtnēm, kas ir viegli saskatāmas no vilciena.

307. Lai platformas savienotu savā starpā un ar pasažieru apkalpošanai paredzētajām ēkām, ierīko gājēju pārejas, tuneļus vai tiltiņus.

308. Pāreju, kas ir vienā līmenī ar stacijas vai pieturas punkta ceļiem, aprīko ar segumu, rādītājiem, brīdinājuma uzrakstiem un, ja nepieciešams, ar automātisko signalizāciju.

309. Pasažieru platformu ierīko atbilstoši standartam LVS 448:2008 "Dzelzceļa aprīkojums. Pasažieru platformas dzelzceļa līnijās ar 1520 mm platumu". Eksploatācijā esošās platformas, kas neatbilst minētā standarta prasībām, pārbūvē plānotās rekonstrukcijas laikā.

310. Jaunbūvējamām un rekonstruējamām pasažieru platformām taisnē ir šādi nominālmēri:

310.1. no sliežu galviņas līmeņa līdz platformas virsmai – 550 mm;

310.2. no ceļa ass līdz platformas malai – 1920 mm.

311. Eksploatācijā esošām pasažieru platformām taisnē ir šādi nominālmēri:

311.1. no sliežu galviņas līmeņa līdz platformas virsmai – 200 mm;

311.2. no ceļa ass līdz platformas malai – 1745 mm.

312. Šo noteikumu 311.punktā noteiktos pasažieru platformas nominālmērurus rekonstruējamām platformām var saglabāt, ja:

312.1. standarta LVS 448:2008 "Dzelzceļa aprīkojums. Pasažieru platformas dzelzceļa līnijās ar 1520 mm platumu" prasības pilnā mērā nevar nodrošināt bez citu dzelzceļa infrastruktūras objektu pārbūvēšanas;

312.2. stacijā vai pieturas punktā, kurā ir mazāk par 50 pasažieriem dienā, šo noteikumu 311.punktā minētie platformas izmēri ir nodrošināti eksploatācijā esošās platformas daļā, kas nav īsāka par 35 m.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

313. Vilcienu nodošanas un pieņemšanas staciju aprīko ar iekārtām vilcienu, vagonu un kravu tehniskajai apskatei un komercapskatei, kravu pārkraušanai vai kravu negabarīta (kravas, kuru pārvietošana pa ceļu apdraud kustības drošību) novēršanai, muitai un robežkontrolei.

314. Šķirošanas, pasažieru, iecirkņa un kravas stacijas aprīko ar stacijas dispečera iekšējo sakaru ierīcēm, manevru un citiem stacijas radiosakaru veidiem, divpusējām parka skaļruņu iekārtām (norādījumiem par manevru kārtību, kā arī saziņai starp stacijā strādājošajiem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un pārvadātāja darbiniekiem).

315. Stacijas dežuranta darba (dienesta) telpas ir izolētas, un tajās izvietoti tikai vadības un kontroles ierīces.

316. Stacijas posteni, no kura tieši pārliek pārmijas un darbina signālierīces, izvietoti vietā, no kuras attiecīgās pārmijas un ceļi ir labi pārrēdzami. Šādas prasības izņēmumu pieļauj tikai elektriskās centralizācijas postenim (izņemot uzkalnu posteņus).

317. Stacijas centralizācijas posteņa un pārmiju posteņa telpas aprīko ar nepieciešamajām signālierīcēm, inventāru, darbarīkiem un materiāliem. Pārmiju posteni papildus ierīko telefona sakaru ārējās izsaukšanas ierīces.

318. Šķirošanas uzkalnu aprīko ar:

318.1. luksoforu signalizāciju;

318.2. radiosakariem un divpusējām parka skaļruņu iekārtām (sarunām un norādījumiem uzkalna vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem), sastādītāju brigādēm un citiem dzelzceļa speciālistiem);

318.3. mehanizācijas un automatizācijas iekārtām vagonu nolaišanai no uzkalna;

318.4. uzkalna pārmiju elektrisko centralizāciju, uzkalna automātisko lokomotīvu signalizāciju;

318.5. ar ierīcēm dokumentu pārsūtīšanai;

318.6. mehanizētām sniega tīrīšanas vai kausēšanas ierīcēm, ja pārmijas iekļautas uzkalnu centralizācijā.

319. Stacijā, kur ir mehanizētais vai automatizētais šķirošanas uzkalns, ierīko darbnīcas un mehanizētos laukumus uzkalnu iekārtu tehniskajai apkopei un remontam.

320. Šķirošanas un kravas stacijas atbilstoši to funkcijām aprīko ar iekārtām, kas nodrošina:

320.1. automatizētu vadību;

320.2. sakarus un informācijas apriti;

320.3. pārvadājumu dokumentu pieņemšanu un pārsūtīšanu;

320.4. apskatāmo un remontējamo vagonu norobežošanu.

321. Apgaismojums stacijā nodrošina dzelzceļa satiksmes neapdraudētu norisi, pasažieru drošību, iekāpjot vagonos un izkāpjot no tiem, kā arī apkalpojošā personāla un kravu apsardzes netraucētu un drošu darbu.

322. Stacijā apgaismo:

322.1. pasažieru apkalpošanas iekārtas;

322.2. vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas, iekraušanas un izkraušanas, manevru, ekipēšanas, ritošā sastāva tehniskās apkopes un remonta ceļus un parkus;

322.3. kravas pagalmus un konteineru laukumus;

322.4. šķirošanas platformas;

322.5. vagonu svarus;

322.6. vietas, kur sagaida vilcienus;

322.7. pārmiju ielas un pārmijkopas;

322.8. pārbraktuves.

323. Starpstaciju atbilstoši veicamo kravas darbu apjomam aprīko ar ierīcēm, kas ļauj atslēgt atsevišķas iekraušanas un izkraušanas ceļu, kā arī pārējo stacijas ceļu ārējā apgaismojuma sekcijas, ja uz šiem ceļiem nenotiek kraušanas darbi un manevri.

324. Pieturas punktos apgaismo pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas vietas un pasažieru uzturēšanās vietas.

325. Stacijā ārējais apgaismojums netraucē signāluģuņu skaidru redzamību.

326. Stacijas kravas iekārtas nodrošina kravu saglabātību, kā arī ātru un ērtu kravu operāciju izpildi.

327. Vajējā ritošajā sastāvā iekrauto kravu kopā ar iesaiņojumu un nostiprinājumu izvietoj noteiktā iekraušanas gabarīta robežās atbilstoši Ministru kabineta 2003.gada 2.septembra noteikumiem Nr.485 "Dzelzceļa kravu iekraušanas un nostiprināšanas tehniskie noteikumi". Kravas, kuras uz vajējā ritošā sastāva nevar novietot iekraušanas gabarīta robežās, pārvadā tikai ar attiecīgu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atļauju.

328. Lai pārbaudītu kravas izvietojuma pareizību atbilstoši iekraušanas gabarītam, kravas masveida iekraušanas vietās uzstāda gabarīta vārtus.

329. Izkrautās vai iekraušanai sagatavotās kravas ceļa tuvumā novieto un nostiprina, nepārsniedzot būvju tuvinājuma gabarītu.

330. Ja kravas, izņemot balastu, ko izkrauj ceļa darbiem, augstums ir:

330.1. līdz 1200 mm, tā drīkst atrasties ne tuvāk par 2000 mm no platsliežu ceļa malējās sliedes galviņas ārējās šķautnes;

330.2. lielāks par 1200 mm, tā drīkst atrasties ne tuvāk par 2500 mm no platsliežu ceļa malējās sliedes galviņas ārējās šķautnes;

330.3. līdz 760 mm, tā drīkst atrasties ne tuvāk par 1500 mm no šaursliežu ceļa malējās sliedes galviņas ārējās šķautnes;

330.4. lielāks par 760 mm, tā drīkst atrasties ne tuvāk par 2000 mm no šaursliežu ceļa malējās sliedes galviņas ārējās šķautnes.

6. Tehniskā aprīkojuma uzturēšana

331. Dzelzceļa būvēm, iekārtām un ierīcēm jāatbilst prasībām, kas nodrošina drošu dzelzceļa satiksmi un dzelzceļa ekspluatāciju.

332. Signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru būves, iekārtas un ierīces aizsargā no vilces strāvas, elektropārvades līniju un negaisa traucējošās un bīstamās ietekmes.

333. Ceļa, signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un elektroapgādes ierīces, kā arī ritošais sastāvs nodrošina elektrisko sliežu ķēžu pastāvīgu un netraucētu darbību.

334. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pienākums ir nodrošināt dzelzceļa būvju, iekārtu un ierīču pastāvīgu uzturēšanu kārtībā un novērst bojājumus.

335. Saskaņā ar publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja sastādītu sarakstu atsevišķus tiltus un pārvadus norobežo ar gabarīta kontroles ietaisēm, kā arī aprīko ar vēstījuma signalizāciju un aizsprosta luksoforiem.

336. Publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, iepriekš saskaņojot maršrutus un darbu veikšanas laiku, Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas uzraudzībā veic publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras iecirkņu ceļa, būvju, iekārtu, dienesta ēku un tehnisko ēku apskati un pārbauda darbu tehnoloģijas izpildi, kontrolējot kustības drošības un darba disciplīnas prasību ievērošanu.

337. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina dzelzceļa būvju un iekārtu apskati:

337.1. publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai – ne retāk kā reizi mēnesī;

337.2. privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai – ne retāk kā reizi trijos mēnešos.

338. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs dzelzceļa būvju un iekārtu apskates rezultātus un informāciju par atklātajiem defektiem noformē rakstiski.

339. Ja noticis vai varētu notikt dzelzceļa satiksmes negadījums, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam ir tiesības pārbaudīt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai pievienoto privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru.

340. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina dzelzceļa būvju un iekārtu nepieciešamās apkopes un remonta darbus saskaņā ar attiecīgo būvju un iekārtu remonta, uzturēšanas un ekspluatācijas tehniskajām prasībām, kuras iekļauj drošības pārvaldījuma sistēmā.

341. Dzelzceļa infrastruktūras būvobjektu būvniecību, rekonstrukciju un renovāciju (kapitālo remontu) veic atbilstoši normatīvajiem aktiem par būvniecību.

342. Ja dzelzceļa zemes nodalījuma joslā būs jaunu objektu, paplašina vai pārceļ uz citu vietu jau esošu objektu, tad darbu izpildītājs pēc darbu pabeigšanas nodod dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam dokumentāciju, kurā noteikta attiecīgā objekta piesaiste esošajiem dzelzceļa infrastruktūras objektiem.

343. Jaunuzceltās un rekonstruētās būves un iekārtas var uzsākt ekspluatēt tikai pēc tehniskās dokumentācijas apstiprināšanas, kura nosaka kārtību, kādā nodrošina dzelzceļa satiksmes drošību, darba un apkārtējās vides aizsardzību, un pēc to dzelzceļa speciālistu (darbinieku) zināšanu pārbaudes, kuri apkalpos šīs būves un iekārtas.

344. Dzelzceļa infrastruktūras būvniecības, remonta un uzturēšanas darbu veicēji, lai nodrošinātu dzelzceļa satiksmes drošību, organizē šos darbus atbilstoši dzelzceļa infrastruktūras lietošanas kārtības noteikumiem, darbu veikšanas projektam un tehnoloģijai.

345. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina šādas dokumentācijas kārtošānu un glabāšanu:

345.1. dzelzceļa zemes nodalījuma joslas plāni;

345.2. ceļa saimniecības būvju un iekārtu rasējumi un apraksti;

345.3. apkalpojamo būvju un iekārtu tehniskie dokumenti;

345.4. stacijas mēroga un shematiskie plāni;

345.5. ceļu profilu shēmas.

346. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina lietojamo iekārtu normatīvtehnisko dokumentu kārtošānu un glabāšanu.

347. Publiskās lietošanas ceļa, inženierbūvju, kontakttīkla un signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas būvju, iekārtu un ierīču kārtējos uzturēšanas un remonta darbus veic, izmantojot tehnoloģiskajām vajadzībām un remontdarbiem rezervēto dzelzceļa infrastruktūras jaudu.

348. Ja ceļa būvniecības, remonta vai uzturēšanas darbi rada izmaiņas ceļa plānā un profilā, pēc to pabeigšanas darbu izpildi pārbauda attiecīga komisija. Komisijas sastāvā iekļauj dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un darbu izpildītāja pārstāvjus. Pirms šādu darbu izpildes pieņemšanas darbu izpildītājs šo noteikumu 345.punktā minēto dokumentāciju nodod dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam.

349. Katrā stacijā un katrā vilcienu dispečera iecirknī ir ceļu, pārmiju, signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas, sakaru ierīču un kontakttīkla apskates žurnāls (turpmāk – apskates žurnāls) (9.pielikums).
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

350. Apskates žurnālā stacijas dežurants vai vilcienu dispečers ieraksta informāciju par:

350.1. ceļu, pārmiju, signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru ierīču, kontakttīkla un citiem dzelzceļa infrastruktūras bojājumiem, kurus konstatējis pats vai par kuriem saņemts cita dzelzceļa speciālista ziņojums;

350.2. plombu noņemšanu no signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru iekārtām vai to vadības ierīcēm;

350.3. signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas vadības ierīču lietošanu, kurām ir lietošanas skaitītāji.

351. Par dzelzceļa infrastruktūras iekārtu bojājumiem stacijas dežurants vai vilcienu dispečers nekavējoties paziņo personām, kuras apkalpo šīs iekārtas.

352. Pēc bojājuma novēršanas un plombu uzlikšanas persona, kura apkalpo šīs iekārtas, vai tās pilnvarots pārstāvis izdara ierakstu apskates žurnālā.

353. Lai nodrošinātu ceļu, inženierbūvju, kontakttīkla, signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas būvju, iekārtu un ierīču būvniecības, remonta un uzturēšanas darbu vadīšanu un izpildi, kā arī darba drošības noteikumu prasību ievērošanu, norīko darbu vadītāju.

354. Lai nodrošinātu dzelzceļa satiksmes drošības noteikumu ievērošanu ceļa, inženierbūvju, kontakttīkla un signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas būvju, iekārtu un ierīču būvniecības, remonta un uzturēšanas darbu laikā, norīko dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atbildīgo darbinieku. Atbildīgā darbinieka norādījumi ir saistoši visām iesaistītajām personām.

355. Ja inženierbūvju, kontakttīkla un signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas būvju, iekārtu un ierīču būvniecības, remonta un uzturēšanas darbus veic dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs pašu spēkiem, tad darbu vadītājs un pārvaldītāja atbildīgais darbinieks var būt viena dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja amatpersona.

356. Ceļa, inženierbūvju, kontakttīkla un signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas būvju, iekārtu un ierīču būvniecības, remonta un uzturēšanas darbus iedala:

356.1. plānotajos darbos starp vilcienu kustības grafikā paredzētajiem vilcieniem;

356.2. plānotajos darbos tehnoloģiskā pārtraukuma (loga) laikā;

356.3. darbos pēkšņi radušos bojājumu novēršanai.

357. Tehnoloģiskais pārtraukums (logs) ir laiks, kurā pārtrauc vilcienu kustību posmā, atsevišķos posma vai stacijas ceļos, lai veiktu plānotus dzelzceļa infrastruktūras būvniecības, remonta un uzturēšanas darbus.

358. Tehnoloģiskā pārtraukuma (loga) noteikšanai ir nepieciešama dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja darba kārtības noteikumos paredzētā darbu veikšanas atļauja (telegramma). Atļaujā norāda:

358.1. precīzu tehnoloģiskā pārtraukuma (loga) sākuma un beigu laiku;

358.2. darbu vietas robežas (ceļa kilometrs un pikets, stacijas ceļa vai pārmijas numurs), kur pārtrauks vilcienu kustību;

358.3. personu, kura ir norīkota par darbu vadītāju (uzvārds un amats);

358.4. personu, kura ir norīkota par dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atbildīgo darbinieku (uzvārds un amats);

358.5. informāciju par veicamā darba raksturu un dzelzceļa satiksmes organizācijas kārtību.

359. Tehnoloģiska pārtraukuma (loga) darbu izpildes laikā posmā nodrošina sakarus starp darba vadītāju, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atbildīgo darbinieku un vilcienu dispečeru vai stacijas dežurantu, ja darbus veic stacijā.

360. Ja ceļa, inženierbūvju, kontakttīkla, signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas būvju, iekārtu un ierīču būvniecības, remonta un uzturēšanas darbu laikā nepieciešams darbu izpildes vietu norobežot ar pārnēsājamiem signāliem, darbu vadītājs norīko dzelzceļa speciālistu – signālistu. Signālistu nodrošina ar signālierīcēm un, ja nepieciešams, ar sakaru līdzekļiem.

361. Aizliegts sākt ceļa, inženierbūvju, kontakttīkla, signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas būvju, iekārtu un ierīču būvniecības, remonta un uzturēšanas

darbus stacijā:

- 361.1. kamēr šķērslis vai darbu izpildes vieta, kas ir bīstama dzelzceļa satiksmei, nav norobežota ar signāliem;
- 361.2. bez dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atbildīgā darbinieka iepriekšēja ieraksta apskates žurnālā par darbu veikšanu;
- 361.3. ja darbu veikšanai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atbildīgais darbinieks nav saņēmis stacijas dežuranta piekrišanu.
362. Ierakstu apskates žurnālā par remonta vai uzturēšanas darbu sākumu un beigām var aizvietot ar reģistrējamu telefonogrammu:
- 362.1. ja darbus veic, kontakttīklam noņemot spriegumu un neskarot ceļu un citas inženierbūves;
- 362.2. ja tiek novērsti pēkšņi radušies bojājumi.
363. Ar dispečercentralizāciju aprīkota iecirkņa stacijā remonta un uzturēšanas darbus veic tikai ar vilcienu dispečera atļauju vai ar stacijas dežuranta atļauju, ja stacija ir nodota sezonas vai rezerves vadībā.
364. Ja veic darbus ar kontakttīklu, apskates žurnālā norāda, kādiem ceļiem, pārmijām vai kontakttīkla sekcijām ir pārtraukta dzelzceļa satiksme vai elektrovilces ritošā sastāva kustība.
365. Aizliegts sākt ceļa, inženierbūvju, kontakttīkla, signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas būvju, iekārtu un ierīču būvniecības, remonta un uzturēšanas darbus posmā:
- 365.1. kamēr šķērslis vai darbu izpildes vieta, kas ir bīstama vilcienu kustībai, nav norobežota ar signāliem vai attiecīgajā posma ceļā pārtraukta vilcienu kustība;
- 365.2. ja dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atbildīgais darbinieks nav saņēmis vilcienu dispečera rīkojumu (rakstisks paziņojums vai telefonogramma) par vilcienu kustības pārtraukšanu attiecīgā posma ceļā vai vilcienu dispečera piekrišanu darbiem, ja darbus posmā veic, nepārtraucot vilcienu kustību.
366. Līdz paredzētā vilcienu kustības pārtraukuma (loga) beigām pabeidz visus darbus, sakārto dzelzceļa infrastruktūru, nodrošinot vilcienu kustības drošību. Beidzot darbu posmā, darbu vadītājs vai viņa pilnvarotā persona apskata ceļu vai citu dzelzceļa infrastruktūru visā darba iecirkņa garumā un pārliecinās, ka nav šķēršļu drošai dzelzceļa satiksmei.
367. Aizliegts noņemt signālus, kas norobežo šķērslis vai darbu izpildes vietu, kamēr nav likvidēts šķērslis, nav pilnīgi pabeigti darbi, nav pārbaudīts ceļa un kontakttīkla stāvoklis un nav nodrošināts būvju tuvinājuma gabarīts.
368. Pēc ceļa, inženierbūvju, kontakttīkla, signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas būvju, iekārtu un ierīču būvniecības, remonta un uzturēšanas darbu pabeigšanas stacijā šīs būves, iekārtas un ierīces pārbauda un nodod ekspluatācijā, pamatojoties uz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atbildīgā darbinieka ierakstu apskates žurnālā, kas apstiprināts ar stacijas dežuranta parakstu. Šo ierakstu var aizstāt ar apskates žurnālā ierakstītu analogiska satura telefonogrammu, kuru dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atbildīgais darbinieks pārraida stacijas dežurantam un pēc darbu beigām minēto ierakstu apliecina ar parakstu.
369. Pēc ceļa darbu pabeigšanas vilcienu dispečers posmu vai posma ceļu atver vilcienu kustībai tikai pēc tam, kad saņemts dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atbildīgā darbinieka rakstisks paziņojums vai telefonogramma par to, ka ceļa darbi ir pabeigti un ka nav šķēršļu netraucētai un drošai vilcienu kustībai.
370. Signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru iekārtu vai elektroapgādes ietaišu darbības atjaunošanu, kas saistīta ar vilcienu kustības atvēršanu, pieļauj tikai pēc atbildīgās amatpersonas paziņojuma saņemšanas.
371. Signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas iekārtas, kas saista ierīces savstarpējā atkarībā, kā arī vilcienu un staciju radiosakaru aparātus noslēdz un noplombē vai arī aizsargā ar programmatūras līdzekļiem, parolēm un citiem loģiskās aizsardzības līdzekļiem.
372. Par signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un radiosakaru iekārtu plombu neskartību un pareizu loģiskās aizsardzības līdzekļu lietošanu ir atbildīgi dežurējošie dzelzceļa darbinieki, kuri lieto šīs ierīces.
373. Signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un radiosakaru iekārtas un ierīces drīkst atvērt tikai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pilnvaroti speciālisti, pirms atvēršanas izdarot attiecīgu ierakstu apskates žurnālā.
374. Nomainīt un atvienot atsevišķas signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīces drīkst ar stacijas dežuranta atļauju (iecirķņos ar dispečercentralizāciju – ar vilcienu dispečera atļauju), neveicot ierakstu apskates žurnālā.
375. Darbojošās stacijas signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīces pārbauda tikai ar stacijas dežuranta atļauju un viņa kontrolē, bet iecirķņos ar dispečercentralizāciju – pēc vilcienu dispečera atļaujas saņemšanas.

7. Ritošais sastāvs

7.1. Vispārīgās prasības

376. Katrai ritošā sastāva vienībai ir tehniskā pase, kurā norādīti svarīgākie tehniskie un ekspluatācijas raksturojumi.
377. Uz ritošā sastāva vienībām ir šādas skaidri salasāmas zīmes un uzraksti:
- 377.1. pārvadātāja (lietotāja) vai ritošā sastāva īpašnieka firmas zīme;
- 377.2. ritošā sastāva vienības numurs;
- 377.3. izgatavotāj rūpnīcas firmas zīme ar ritošā sastāva būves vietas nosaukumu un datumu;
- 377.4. remonta veids, tā izpildes datums un vieta (izņemot vilces līdzekli);
- 377.5. pašmasa (izņemot vilces līdzekli);
- 377.6. uz kravas vagona – celtspēja;
- 377.7. uz pasažieru vagona – pasažieru vietu skaits;
- 377.8. uz sliežu motortransporta – transportēšanas ātrums.
378. Uz vilces līdzekļa norāda šādu informāciju:
- 378.1. vilces līdzekļa sērija;
- 378.2. konstruktīvais ātrums;

378.3. gaisa rezervuāru, bremžu cilindru un katlu pārbaudes datums.

379. Vilces līdzekli aprīko ar dzelzceļa infrastruktūras prasībām un vilces līdzekļu konstrukcijai atbilstošām sakaru un dzelzceļa satiksmes drošības ierīcēm.

380. Vilces līdzekli (izņemot sliežu motortransportu) aprīko ar:

380.1. kustības ātruma mērīšanas ierīci;

380.2. signalizācijas sistēmas (ALSN, ETCS u.tml.) borta ierīcēm, ja vilces līdzekļi paredzēti ekspluatācijai attiecīgi aprīkotā dzelzceļa infrastruktūrā;

380.3. vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) modrības pārbaudes ierīcēm, kas automātiski aptur vilcienu, ja vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) zaudē modrību (darbspēju) vai ir pārsniegts ierīču kontrolējamais kustības ātrums;

380.4. ierīcēm, kas reģistrē kustības ātrumu un laiku, bremžu sistēmas darbību, nobraukto attālumu, veiktās vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) modrības pārbaudes un signalizācijas sistēmas borta ierīču rādījumus;

380.5. radiosakaru ierīcēm.

381. Ar šo noteikumu 380.3.apakšpunktā minētajām ierīcēm var neaprīkot tvaika lokomotīves. Šajā gadījumā pārvadātājs paredz kārtību, kādā pārbauda vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) modrību, un šo kārtību saskaņo ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.

382. Sliežu motortransportu aprīko ar kustības ātruma mērīšanas un radiosakaru ierīcēm.

383. Kravas lokomotīvi, kura paredzēta darbam ar vilciena sastāviem, garākiem par 120 asīm, aprīko ar ierīcēm, kas signalizē par bremžu maģistrāles pārrūkšanu.

384. Vilcienu lokomotīves un motorvagonu vilciena vadības kabīnes, kas paredzētas darbam vienai personai (bez vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīga), aprīko ar vilciena automātiskās apturēšanas ierīcēm, kuras nodrošina vilciena apstāšanos, ja vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) zaudē spēju vadīt vilcienu.

385. Manevru lokomotīvi aprīko ar ierīcēm vagonu atkabināšanai no lokomotīves vadītāja (mašīnista) kabīnes, bet manevru lokomotīvi, kuras vada viena persona, – ar otru vadības pulsti.

386. Tvaika lokomotīvi un dīzeļlokomotīvi aprīko ar darbderīgām dzirksteļu uztvērējierīcēm un dzēsējierīcēm.

387. Kravas vagona labās puses gaitas virzienā priekšējo stūri aprīko ar kāpšļiem un rokturiem, ja tajā nav bremzes laukuma.

388. Ritošā sastāva bremzes nodrošina drošu ekspluatāciju un vienmērīgu bremzēšanu.

389. Ritošo sastāvu, izņemot vienvagona pasažieru automotrišes vai sliežu motortransporta vienības, kuras nav paredzēts ievietot vilciena sastāvā, aprīko ar automātiskajām bremzēm.

390. Ritošā sastāva automātiskās bremzes nodrošina vilciena apturēšanu, ja bremzes gaisa maģistrālē ir atvienojums vai pārrāvums vai ja ir atvērts stopkrāns (pēkšņās bremzēšanas krāns).

391. Ritošā sastāva automātiskās bremzes nodrošina iespēju lietot dažādus bremzēšanas režīmus atkarībā no ceļa profila, kravas svara vagonā un sastāva garuma.

392. Pasažieru vagonu un motorvagonu tamburos un salonos izvieto noplombētus stopkrānus.

393. Vilces līdzekli un pasažieru vagonu aprīko ar rokas bremzēm.

394. Bremžu sviru pārvada daļas, kas atvienošanas vai lūzuma dēļ var izvīrīties ārpus ritošā sastāva gabarīta vai nokrist uz ceļa, nodrošina ar aizsargierīcēm.

395. Ritošo sastāvu aprīko ar tipveida sakabi.

396. Platsliežu ritošo sastāvu (izņemot ritošo sastāvu iekšējās sakabes motorvagonu vilcienos un starp lokomotīvu sekcijām un ritošo sastāvu, ko izmanto arī 1435 mm sliežu platuma dzelzceļa tīklā) aprīko ar automātisko sakabi. Minētajos izņēmuma gadījumos pārvadātājs nodrošina, lai uz ritošā sastāva atrodas palīgierīces, kas nodrošina tā sakabināšanu ar automātisko sakabi.

397. Pasažieru vagonu automātisko sakabi aprīko ar vertikālās pārvietošanās ierobežotājiem.

398. Platsliežu ritošajam sastāvam nodrošina šādu automātiskās sakabes ass augstumu virs sliežu galviņas virsmas līmeņa:

398.1. sakabinātu motorvagonu un ceļa mašīnu vienību ārējām sakabēm, lokomotīvēm, sliežu motortransportam, pasažieru un tukšiem kravas vagoniem – ne lielāku par 1080 mm;

398.2. sakabinātu motorvagonu un ceļa mašīnu vienību ārējām sakabēm, lokomotīvēm, sliežu motortransportam, pasažieru vagoniem un tukšiem kravas vagoniem – ne mazāku par 980 mm;

398.3. piekrautiem kravas vagoniem – ne mazāku par 950 mm.

399. Šaursliežu ritošajam sastāvam (izņemot motordrezīnas) sakabes bufera ass augstums virs sliežu galviņas virsmas līmeņa ir:

399.1. ne mazāks par 550 mm un ne lielāks par 640 mm vilces līdzekļiem;

399.2. ne mazāks par 510 mm un ne lielāks par 685 mm vagoniem.

400. Aizliegts ekspluatēt ritošo sastāvu, ja sakabes iekārtai ir plaisa vai sakabes mehānisma detaļas lūzums.

7.2. Riteņi

401. Šajos noteikumos noteiktās prasības riteņpāriem piemēro arī ritošā sastāva slodzi nesošajiem riteņiem, kuri konstruktīvi nav savienoti ar kopēju asi, ciktāl tie pieļauj tehniskās iespējas.

402. Ritošajam sastāvam, kuru izmanto uz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras ceļiem, riteņpāri atbilst publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja noteiktajām ritošā sastāva riteņpāru formēšanas, apskates, remonta un uzturēšanas tehniskajām normām.

403. Šaursliežu motordrezīnu riteņpāru ekspluatācijas nosacījumus un brāķējamus parametrus nosaka atbilstoši izgatavotāj rūpnīcas dokumentācijai.

404. Uz riteņpāra ass ar skaidri iespiestām zīmēm norāda riteņpāra formēšanas un pilnīgās pārbaudes datumu un vietu.

405. Attālums starp nenoslogota platsliežu riteņpāra riteņu iekšējām šķautnēm ir 1440 mm. Ja ritošā sastāva ātrums ir no 120 km/h līdz 140 km/h, minētais attālums drīkst palielināties ne vairāk kā par 3 mm un samazināties ne vairāk kā par 1 mm, bet, ja ritošā sastāva ātrums ir mazāks par 120 km/h, – šis attālums drīkst palielināties vai samazināties ne vairāk kā par 3 mm.

406. Aizliegts ekspluatēt ritošo sastāvu:

406.1. ja ir pārsniegti šo noteikumu 10.pielikumā norādītie riteņpāru brāķējamo parametru izmēri;

406.2. ja riteņa uzmalas asšķautņainais uzvelmējums uzmalas darba virsmas zonā ir starp 2 mm no riteņpāra uzmalas virsējās šķautnes un 13 mm no velšanās virsmas;

406.3. ja riteņa loka (bandāžas) biezums izdrupuma, dobuma vai iespaiduma vietā ir plānāks par šo noteikumu 10.pielikumā noteikto riteņa loka biezumu;

406.4. ja ir plaisa izdrupumā vai noslāņojumā, kas iet metāla dziļumā;

406.5. ja riteņpārim ir plaisa jebkurā ass daļā, riteņa lokā, diskā vai rumbā;

406.6. ja ir bandāžas atslābums uz riteņa diska, riteņa rumbas atslābums uz riteņpāra ass, viengabalvelmējuma riteņa atslābums uz ass, zobrata atslābums uz ass vai atslābums vilces piedziņas pirksta riteņa diska urbumā;

406.7. ja ir riteņa rumbas nobīde uz riteņpāra ass.

407. Aizliegts braukt ar ritošo sastāvu platsliežu ceļos ātrāk par 120 km/h:

407.1. ja attālums starp nenoslogota riteņpāra riteņu iekšējām šķautnēm ir lielāks par 1443 mm vai mazāks par 1439 mm;

407.2. ja riteņa uzmalas biezums (ar uzmalas augstumu 30 mm, mērot 20 mm attālumā no uzmalas virsējās šķautnes, un ritošajam sastāvam ar uzmalas augstumu 28 mm, mērot 18 mm attālumā no uzmalas virsējās šķautnes) ir lielāks par 33 mm vai mazāks par 28 mm;

407.3. ja riteņa loka biezums ir 35 mm un mazāks;

407.4. ja riteņa velšanās loka nodilums lielāks par 5 mm.

408. Ja vilciena vagonam (izņemot motorvagonu vai tenderi ar rullīšu gultņiem) ir konstatēts izrāvums vai uzmetinājums, kas lielāks par 1 mm, bet nepārsniedz 2 mm, atļauts aizvest pasažieru vagonu ar ātrumu līdz 100 km/h, bet kravas vagonu ar ātrumu līdz 70 km/h līdz tuvākajam tehniskās apkopes punktam, kur ir ierīces riteņpāra nomaīņai.

409. Ja platsliežu ritošā sastāva ritenim konstatēts izrāvums vai uzmetinājums, kas pārsniedz šo noteikumu 408.punktā noteikto lielumu, atļauts braukt līdz tuvākajai stacijai ar šo noteikumu 11.pielikumā norādīto ātrumu. Šāda ritošā sastāva turpmākā kustība notiek saskaņā ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja nosacījumiem.

410. Ja šaursliežu ritošā sastāva ritenim konstatēts izrāvums vai uzmetinājums, kas pārsniedz 1 mm, bet nepārsniedz 2 mm, vai šaursliežu lokomotīvei pārsniedz 0,7 mm, bet nepārsniedz 2 mm, ar šādu ritošo sastāvu atļauts braukt ar ātrumu, ne lielāku par 25 km/h, līdz tuvākajam tehniskās apkalpošanas punktam, kur ir ierīces riteņpāra nomaīņai. Ja izrāvums vai uzmetinājums šaursliežu ritošā sastāva riteņpārim ir lielāks par 2 mm, atļauts turpināt kustību ar ātrumu 10 km/h, ja bojātais riteņpāris ir piekarināts vai novērsta riteņpāra griešanās iespēja.

7.3. Remonts un tehniskā apkope

411. Ritošā sastāva tehniskā apkope ir pasākumu komplekss, ko veic ritošā sastāva darbspēju un to drošuma līmeņa un estētiskā stāvokļa uzturēšanai, bojājumu profilaksei un novēršanai. Ritošā sastāva tehniskajā apkopē ietilpst arī darbi ritošā sastāva izgatavotāja un projektētāja izdoto tehniskās ekspluatācijas norādījumu izpildei.

412. Ritošā sastāva remonts ir pasākumu komplekss, ko veic ritošā sastāva darbspēju un tā drošuma līmeņa uzturēšanai un kurā paredz ritošā sastāva mezglu un agregātu revīziju, remontu vai nomaīņu pret jauniem, regulēšanu un izmēģinājumu veikšanu. Ritošā sastāva remonta mērķis ir ritošā sastāva pamata ekspluatācijas parametru atjaunošana un to stabilitātes nodrošināšana starp remontiem.

413. Ritošā sastāva lietotājs nodrošina ritošajam sastāvam plānoto remontu un tehniskās apkopes sistēmas (turpmāk – remonta sistēma) izstrādi atbilstoši ritošā sastāva ražotāja ieteikumiem.

414. Ja remonta sistēmā noteiktie pasākumi neatbilst ritošā sastāva ražotāja ieteikumiem, remonta sistēmai ir nepieciešams riska novērtējums, kas apliecina, ka ritošā sastāva drošības līmenis nesamazinās.

415. Šo noteikumu 414.punktā minēto riska novērtējumu veic:

415.1. institūcija, kas akreditēta atbilstoši normatīvajiem aktiem par Eiropas dzelzceļu sistēmu savstarpēju izmantojamību sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Standartizācijas, akreditācijas un metroloģijas centrs" Latvijas Nacionālā akreditācijas birojā un ir tiesīga veikt ritošā sastāva novērtēšanu;

415.2. ritošā sastāva lietotājs, ja tas drošības pārvaldības sistēmā ir apliecinājis riska noteikšanu un novērtēšanu saskaņā ar Komisijas 2009.gada 24.aprīļa Regulas (EK) 352/2009 par kopīgas drošības metodes ieviešanu riska noteikšanai un novērtēšanai atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK 6.panta 3.punkta "a" apakšpunkta prasībām.

416. Remonta sistēma ietver dokumentāciju par plānoto remontu un tehniskās apkopes veikšanas nosacījumiem un termiņiem.

417. *Termiņu, kad veicama ritošā sastāva nākamā tehniskā apkope vai remonts, nosaka saskaņā ar kalendāra laiku, ritošā sastāva vai tā atsevišķu agregātu darba laiku, vicei patērēto energoresursu daudzumu vai ritošā sastāva nobraukumu. Laikposmu starp tehniskajām apkopēm un remontiem atsevišķiem ritošā sastāva mezgliem var noteikt saskaņā ar diagnostikas rezultātiem.*

418. *Ja, nosakot nākamās tehniskās apkopes vai remonta termiņu, ņem vērā kalendāra laiku, ritošā sastāva vai tā atsevišķu agregātu darba laiku, bet izvēlas citu kritēriju, papildus izvēlētajam ritošā sastāva tehniskās apkopes un remonta termiņa kritērijam norāda arī maksimālo kalendāra laiku vai agregāta darba laiku, pēc kura ritošajam sastāvam veicama tehniskā apkope vai remonts.*

419. Vagoniem, kuru ekspluatācijas kārtību nosaka atbilstoši 1993.gada 3.marta Nolīgumam par bijušās PSRS Ceļu satiksmes ministrijas preču vagonu un konteineru parka sadalīšanu NVS dalībvalstīm, Azerbaidžānu, Gruziju, Latviju, Lietuvu un Igauniju un tā tālāko kopīgo izmantošanu, tehnisko apkopju un remonta termiņus, kā arī par drošību atbildīgo mezglu un detaļu tehniskā stāvokļa kontroli nosaka saskaņā ar šo nolīgumu.

420. Aizliegts ekspluatēt ritošo sastāvu, ja tam nav izveidota remonta sistēma.

421. Lai ritošais sastāvs manevru darbu veikšanai varētu izbraukt no privātas lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras stacijas ceļiem, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja norīkota komisija reizi gadā veic ritošā sastāva tehnisko apskati un nosaka tā atbilstību šo noteikumu

8. Dzelzceļa satiksme

8.1. Vispārīgās prasības

422. Lai nodrošinātu optimālu vagonu plūsmu un efektīvu darba organizāciju šķirošanas stacijās, ņemot vērā to tehniskā aprīkojuma līmeni, publiskās dzelzceļa

infrastruktūras pārvaldītājs sastāda formēšanas plānu, kurā norāda vagonu nosūtīšanas virzienu un stacijas.

423. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā darbību uzsākšanas un pārtraukšanas procedūras tām stacijām, kuras nedarbojas visu diennakti.

424. Dzelzceļa publiskās infrastruktūras pārvaldītāja noteiktajās stacijās pastāvīgā gatavībā uztur:

424.1. palīdzības vilcienus normālas dzelzceļa satiksmes atjaunošanai pēc dzelzceļa satiksmes negadījuma;

424.2. ugunsdzēsības vilcienus.

425. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nosaka maksimālo pieļaujamo vilcienu kustības ātrumu pa posmu un staciju ceļiem un staciju pārmijkopām atkarībā no ceļu un pārmiju konstrukcijas un ritošā sastāva tipa. Šo ātrumu ņem vērā, sastādot vilcienu kustības grafiku, un to norāda tīkla pārskatā.

426. Vilcienu kustības ātrums, vilcienam novirzoties uz sānceļiem pa platsliežu pārmijām, nepārsniedz:

426.1. 25 km/h pasažieru vilcieniem, ja pārmija ir ar 1/9 markas krusteni;

426.2. 40 km/h, ja pārmija ir ar 1/11 markas vai stāvāku krusteni;

426.3. 50 km/h, ja pārmija ir no R-65 vai 60E1 tipa sliedēm ar 1/11 markas krusteni;

426.4. 70 km/h, ja ir simetriskā pārmija ar 1/11 markas krusteni;

426.5. 80 km/h, ja pārmija ir ar 1/18 markas krusteni.

427. Vilcienu kustības ātrums, vilcienam novirzoties uz sānceļiem pa šaursliežu pārmijām, nepārsniedz:

427.1. 15 km/h, ja pārmija ir ar 1/8 markas vai lēzenāku krusteni;

427.2. 10 km/h, ja pārmija ir ar 1/7 markas krusteni;

427.3. 5 km/h, ja pārmija ir ar krusteni, kas stāvāks par 1/7.

428. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nosaka maksimālo pieļaujamo manevru ātrumu atkarībā no ceļu un pārmiju konstrukcijas un ritošā sastāva tipa.

429. Ja vilcienu nosūta posmā pie izejas luksofora aizliedzošā signāla vai no ceļa, kuram nav izejas luksofora, vilcienu vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) pa stacijas izejas pārmijkopas pārmijām brauc ar ātrumu līdz 20 km/h un ir gatavs nekavējoties apstāties, ja rodas šķērslis vilcienu kustībai.

430. Ja vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) saņem šajos noteikumos paredzēto atļauju pabrukt garām ieejas vai maršruta luksoforam ar aizliedzošo signālu, vilces līdzekļa vadītājs līdz nākamajam luksoforam brauc ar ātrumu līdz 20 km/h un ir gatavs nekavējoties apturēt sastāvu, ja rodas šķērslis tālākai kustībai.

431. Pārvaldītājs atbilstoši motorvagonu tehniskajām īpatnībām izstrādā motorvagonu vilcienu vilces līdzekļu vadītāju rīcības kārtību par motorvagonu vilcienu savienošanu un braukšanu apvienotā sastāvā. Kārtību saskaņo ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.

432. Pārvaldītājs aprīko un apgādā vilces līdzekļus ar signālierīcēm, signālpiederumiem un citu inventāru, kas nepieciešams drošai pārvadājumu veikšanai attiecīgā infrastruktūrā.

433. Pasažieru, pasta–bagāžas un kravas–pasažieru vilcienus nodrošina ar ugunsdzēsības līdzekļiem, kā arī ar līdzekļiem pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanai.

434. Dzelzceļa satiksmē aizliegts lietot ritošo sastāvu, kas negarantē kustības drošību un drošības tehnikas ievērošanu.

435. Visi ritošā sastāva elementi nodrošina drošu dzelzceļa satiksmi ar noteikto maksimālo ātrumu.

436. Augstuma starpība starp automātisko sakabju gareniskajām asīm platsliežu dzelzceļā nepārsniedz:

436.1. kravas vilcienā un sakabinātām ceļa mašīnām – 100 mm;

436.2. starp lokomotīvi un pirmo piekrauto vagonu kravas vilcienā – 110 mm;

436.3. pasažieru un motorvagonu vilcienā, kas kursē ar ātrumu līdz 120 km stundā – 70 mm;

436.4. pasažieru un motorvagonu vilcienā, kas kursē ar ātrumu no 120 km līdz 140 km stundā – 50 mm.

437. Šaursliežu ritošajam sastāvam augstuma starpība starp sakabju gareniskajām asīm nepārsniedz 75 mm.

438. Rīkojumus vai norādījumus par dzelzceļa satiksmi dod skaidri (konkrēti) un īsi. Darbinieks, kas devis rīkojumu, uzklausa rīkojuma (norādījuma) atkārtojumu un pārliecinās, ka tas ir saprasts pareizi.

439. Ievēro šādu vilcienu nosūtīšanas un caurlaišanas secību:

439.1. ārpuskārtas vilcieni – palīdzības un ugunsdzēsības vilcieni, kā arī pēc palīdzības pieprasījuma vilcienu kustības atjaunošanai norīkotie sniegtīri, lokomotīves bez vagoniem, automotrišes un nenocelamā tipa drezīnas;

439.2. kārtējie vilcieni:

439.2.1. pasažieru ātrvilcieni;

439.2.2. pārējie pasažieru vilcieni;

439.2.3. pasta–bagāžas, kravas–pasažieru un paātrinātie kravas vilcieni;

439.2.4. kravas vilcieni;

439.2.5. pārējie vilcieni;

439.3. vilcieni, kurus norīko pēc pieprasījuma un kuru priekšrocību nosaka, tos norīkojot.

440. Elektrificētā iecirknī vilcienu dispečers, organizējot dzelzceļa satiksmi, sadarbojas ar energodispečeri, kura operatīvā pārziņā atrodas visas energodispečera iecirkņa robežās esošās elektroapgādes iekārtas un to atjaunošanas līdzekļi, kā arī kontakttīkla rajona dežurējošie dzelzceļa speciālisti un dzelzceļa speciālisti, kuri veic elektroapgādes iekārtas remontu un apkopi.

441. Aizliegts novietot uztvērējstrupceļos jebkuru ritošo sastāvu, bet aizsargstrupceļos – vagonus, kuros ir cilvēki vai bīstamas kravas.

442. Aizliegts aizņemt ar citu ritošo sastāvu ceļus, kur pastāvīgi stāv palīdzības un ugunsdzēsības vilcieni, kā arī atjaunošanas darbiem paredzētais sliežu

motortransports.

443. Ja platsliežu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs pieļauj noceļamā ritošā sastāva ekspluatāciju savā infrastruktūrā, tas izveido noceļamā ritošā sastāva kustības organizēšanas sistēmu.

444. Platsliežu noceļamajam ritošajam sastāvam neizsniedz vilcienam nepieciešamās atļaujas posma aizņemšanai.

445. Noceļamā tipa šaursliežu motordrezīnu nosūta posmā kā vilcienu. Šaursliežu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nosaka kārtību, kādā noceļamā tipa šaursliežu motordrezīna aizņem un atbrīvo posmu.

446. Vilcienu kustību no priekšējā vilces līdzekļa priekšējās vadības kabīnes vada vadītājs (mašīnists). Citi vilcienā esošo vilces līdzekļu vadītāji (mašīnisti) atkārtoti visus priekšējā vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) signālus un norādījumus un izpilda to prasības.

447. Persona, kura nav lokomotīves brigādes sastāvā, drīkst braukt vilces līdzekļa vadības kabīnē tikai ar pārvadātāja atļauju. Vilces līdzekļa vadības kabīnē drīkst atrasties ne vairāk par divām personām, neskaitot lokomotīves brigādi.

448. Vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) pienākumi:

448.1. atbilstoši kompetencei nodrošināt dzelzceļa satiksmes drošību;

448.2. pārzināt vilces līdzekļa konstrukciju, sava iecirkņa garenprofilu un pastāvīgo signālu novietojumu iecirknī;

448.3. ievērot vilces līdzekļa ekspluatācijas noteikumus;

448.4. ievērot noteiktos bremžu ekspluatācijas nosacījumus;

448.5. ievērot vilcienu kustības sarakstu.

449. Vadot vilcienu vai atsevišķu vilces līdzekli, vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) un viņa palīga pienākumi ir:

449.1. vērot, vai ceļš ir brīvs, un nekavējoties apturēt vilcienu (vilces līdzekli), ja vilciens (vilces līdzeklis) var apdraudēt cilvēku drošību vai radies šķērslis, vai pamanīts bojājums, kas var apdraudēt dzelzceļa satiksmes drošību;

449.2. ievērot signālus un izpildīt to prasības;

449.3. mutiski atkārtot luksoforu signālrādījumus (izņemot zaļos garāmejas luksoforu signālus) un no ceļa vai vilciena padodamos signālus, ja vilces līdzekli vada divatā;

449.4. ja ir aizliedzošs signāls, apstādināt vilcienu (vilces līdzekli) ar dienesta bremzēšanu, nepabraucot garām šim signālam;

449.5. ja signāls brīdina par ātruma samazināšanu, samazināt vilciena (vilces līdzekļa) ātrumu, lai pabrauktu garām signālam, nepārsniedzot noteikto ātrumu;

449.6. sekot vilciena stāvoklim un veselumam, bet elektrificētajos iecirkņos – arī kontakttīkla stāvoklim;

449.7. padot noteiktos signālus;

449.8. apstātkļos, kas samazina signālu redzamību, vadīt vilcienu sevišķi uzmanīgi un, ja nepieciešams, samazināt kustības ātrumu, lai neapdraudētu dzelzceļa satiksmes drošību;

449.9. izsaukt stacijas dežurantu (iecirknī ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečeru), ja situācija ir neskaidra, mainās normālie caurlaišanas apstākļi, rodas nestandarta vai avārijas situācijas, un rīkoties pēc dispečera norādījumiem.

450. Vadot vilcienu vai atsevišķu vilces līdzekli, vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) aizliegts:

450.1. pārsniegt šajos noteikumos noteikto ātrumu, kā arī ātrumu, ko noteicis dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs vai kas norādīts izsniegtajā brīdinājumā;

450.2. novērst uzmanību no signālu un ceļa novērošanas, vilces līdzekļa vadīšanas un tā apkalpošanas;

450.3. izslēgt normāli darbojošās drošības un radiosakaru ierīces.

451. Ar vilcienu dispečera rīkojumu vilcienu vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) drīkst braukt līdz stacijai, kurā var veikt vilces līdzekļa attiecīgā aprīkojuma remontu, ja bojājuma dēļ nedarbojas šāds vilces līdzekļa aprīkojums:

451.1. radiostacija;

451.2. ātrumu reģistrējošais ātrummērītājs;

451.3. vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) modrības pārbaudes ierīce;

451.4. automātiskā lokomotīvu signalizācijas sistēma;

451.5. ierīce, kas signalizē par bremžu maģistrāles pārtrūkšanu.

452. Ja dzelzceļa infrastruktūras remontdarbi ir paredzēti stacijā, pēc iepazīšanās ar darbu vadītāja ierakstu apskates žurnālā stacijas dežurants dod norādījumu centralizācijas posteņu dežurantiem, pirmjniekiem un vilcienu sastādītājiem un ar viņu starpniecību arī vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem), kas strādā stacijā, par to, uz kuriem ceļiem vai ceļu iecirkņiem nedrīkst izbraukt, par ātruma samazināšanu vai īpašas uzmanības nepieciešamību, braucot pa ceļiem, kur notiek darbi.

453. Par stacijā gaidāmo vilcienu kustību un manevru darbiem stacijas dežurants laikus paziņo darbu vadītājam.

454. Ja starp publisko un privāto dzelzceļa infrastruktūru notiek tieša dzelzceļa satiksme, par privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas darbiem tās pārvaldītājs paziņo stacijas dežurantiem, kura stacijai ir pievienota šāda dzelzceļa infrastruktūra. Stacijas dežurants ieraksta ziņojumu apskates žurnālā, norādot darbu vadītāju, un dod attiecīgu norādījumu vilcienu sastādītājiem un ar viņu starpniecību arī vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem), kas strādā stacijā, uz kuriem ceļiem vai ceļu iecirkņiem nedrīkst izbraukt, par ātruma samazināšanu vai īpašas uzmanības nepieciešamību, braucot pa ceļiem, kur notiek darbi. Par gaidāmo vilcienu kustību un manevru darbiem privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā stacijas dežurants laikus paziņo tās infrastruktūras pārvaldītājam.

8.2. Dzelzceļa infrastruktūras tehnisko iekārtu izmantošana

455. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina pārvadātājam iespēju iepazīties ar tehniskās rīcības akta daļu, kas satur pārvadātājam saistošas prasības.

456. Attiecībā uz vilcienu kustību tehniskās rīcības aktā norāda:

456.1. stacijas un stacijas posteņa vai parka dežuranta atbildības rajonus un pienākumu apjomu, kas saistīti ar vilcienu kustību;

- 456.2. vilcienu pieņemšanas ceļus un ceļus, uz kuriem pieņem vilcienus, kuru sastāvā ir vagoni ar negabarīta un 1.klases bīstamām kravām;
- 456.3. vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas maršrutu sagatavošanas kārtību un dzelzceļa speciālistus, kas gatavo šos maršrutus, kā arī kārtību, kādā pārmijnieks sagaida pienākošos un pavada nosūtāmos vilcienus;
- 456.4. veidu, kādā pirms vilciena pieņemšanas stacijas dežurants (iecirņos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) pārbauda, vai ceļš ir brīvs;
- 456.5. pārmiju aizņemības pārbaudes kārtību, ja kontrolierīces nenodrošina nepieciešamo kontroli vai ja pārmijas pārliek no vietējās vadības ierīcēm;
- 456.6. necentralizēto pārmiju normālo stāvokli;
- 456.7. kārtību, kādā pārmijniekam, centralizācijas posteņa dežurantam (operatoram) un signālistam signalizē par pārmiju pārvešanu;
- 456.8. vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas maršruta sagatavošanas kārtību, ja bojātas signalizācijas, centralizācijas vai bloķēšanas ierīces;
- 456.9. kārtību, kādā nosūta vilcienu vienceļa posmā ar automatiskās bloķēšanas sistēmu, kas nav aprīkots ar bloksistēmas virziena maiņas ierīcēm, ja izejas luksoforā ir aizliedzošs signāls vai ja vadības ierīcē nav atslēgziļņu;
- 456.10. kārtību, kādā nosūta vilcienu ar automatiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotā posmā, kur nav garāmejas luksoforu, ja 10 minūšu laikā nevar noskaidrot iepriekš nosūtītā vilciena atrašanās vietu;
- 456.11. dzelzceļa speciālistu rīcību, pieņemot vilcienu, ja ieejas (maršruta) luksoforā ir aizliedzošs signāls vai ja vilciens pienāk stacijā pa nepareizo galveno ceļu;
- 456.12. kārtību, kādā stacijas vai parka dežurants nodod personīgi vilciena priekšējā vīlces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) atļauju aizņemt posmu, ja vilcienu paredzēts nosūtīt no ceļa, kur nav izejas luksofora, vai ja izejas luksoforā ir aizliedzošs signāls;
- 456.13. kravas vilciena sadalīšanas nosacījumus divās daļās, ja ir nepieciešams nodrošināt pasažieru pāreju starp pasažieru ēku un ceļu, uz kura stāv pasažieru vilciens;
- 456.14. pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas drošības pasākumus, ja pa ceļu, kas atrodas starp pasažieru ēku un stāvošo pasažieru vilcienu, notiek dzelzceļa satiksme;
- 456.15. dzelzceļa speciālistu rīcību, sagatavojot brīdinājumu vilcienam, kuram nepieciešams ievērot īpašus kustības noteikumus;
- 456.16. necentralizēto pārmiju darbderīguma pārbaudi, ja tās izvietotas lielā attālumā no pārmiju posteņa.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)
457. Attiecībā uz manevriem tehniskās rīcības aktā norāda:
- 457.1. stacijas, stacijas posteņa vai parka dežuranta atbildības rajonus un pienākumu apjomu, kas saistīti ar manevru darbu;
- 457.2. dzelzceļa speciālistu, kurš organizē manevrus;
- 457.3. manevru darbu kārtību un manevru rajonus;
- 457.4. manevru maršrutu sagatavošanu kārtību, tai skaitā gadījumos, ja bojātas signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīces;
- 457.5. necentralizēto pārmiju normālo stāvokli;
- 457.6. dzelzceļa speciālistus, kuri gatavo manevru maršrutus;
- 457.7. manevru vadīšanu, ja vilcienu sastādītāju brigādē ir divas personas;
- 457.8. kārtību, kādā manevru vadītājs vai stacijas dežurants iepriekš saskaņo vagonu padošanu vai novākšanu ar pievedceļa atbildīgo personu;
- 457.9. sakaru ierīču lietošanas kārtību manevros (katrā manevru rajonā) un personas, kurām ir tiesības lietot šīs sakaru ierīces;
- 457.10. manevru vīlces līdzekļu un sastāvu izbraukšanas kārtību no pievedceļiem uz stacijas ceļiem, kur necentralizētās pārmijas neapkalpo pārmijnieki;
- 457.11. atkabju bremzēšanas un sakaru, bremzes kurpju nosviedēju un citu tehnisko līdzekļu izmantošanas kārtību, kā arī citus kustības drošības pasākumus, ja manevri ar sērijveida grūdieniem ir pamatmetode konkrētā manevru rajonā;
- 457.12. kārtību, kādā manevru vadītājs saskaņo manevrus ar dzelzceļa speciālistiem ceļu pretējā galā;
- 457.13. pārmiju aizņemības pārbaudes kārtību, ja kontrolierīces nenodrošina kontroli vai ja pārmijas pārliek no vietējās vadības ierīcēm;
- 457.14. kārtību, kādā pārmijniekam, centralizācijas posteņa dežurantam (operatoram) un signālistam signalizē par pārmiju pārvešanu;
- 457.15. kārtību, kādā ritošo sastāvu nostiprina uz ceļa, nostiprināšanas nosacījumus un līdzekļus, kā arī to dzelzceļa speciālistu sarakstu, kas nostiprina ritošo sastāvu un ziņo par darbu izpildi;
- 457.16. manevru lokomotīves vadības kabīni, ja nav atļauts to vadīt no jebkuras kabīnes;
- 457.17. vagonu pārvietošanas kārtību, lietojot manevros vinču un citus mehāniskos līdzekļus;
- 457.18. dzelzceļa speciālistu, kurš atvieno bremžu maģistrāles savienotājspūtenes starp ritošā sastāva vienībām;
- 457.19. ritošā sastāva novietošanas nosacījumus, ja ritošo sastāvu novieto ārpus kontrolstabiņu norādītajām robežām;
- 457.20. uz slīpumiem izvietoto ceļu sarakstu, kur manevru laikā ir iespējama vagonu aizripošana, kā arī dzelzceļa satiksmes drošības papildpasākumus, manevrējot šādās vietās;
- 457.21. kārtību, kādā norobežo ritošo sastāvu, veicot tehnisko apkopi.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)
458. Tehniskās rīcības aktam pievieno:
- 458.1. saziņas paraugreglamentu biežāk lietojamiem tipveida manevru norādījumiem un ziņojumiem, kurus pārraida pa radiosakariem un divpusējiem parka skaļruņiem;
- 458.2. dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja darba kārtības noteikumus par rīcību ar vagoniem, kuros ir 1.klases bīstamās kravas;
- 458.3. privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras dzelzceļa pievedceļu sarakstu;
- 458.4. signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīču lietošanas instrukciju;

458.5. šķirošanas uzkalna darba instrukciju;

458.6. stacijas shematisko plānu;

458.7. kontakttikla, automātiskās bloķēšanas līniju un elektroapgādes garenlīniju strāvas piegādes un sekcionēšanas shēmas.

459. Pirms vilciena pieņemšanas stacijas dežurants (iecirķņos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) pārbauda, vai ceļš ir brīvs:

459.1. pēc vadības ierīces rādījumiem – stacijā, kura ir atbilstoši aprīkota;

459.2. pēc pārmijnieka vai cita tehniskās rīcības aktā noteiktā dzelzceļa speciālista ziņojuma par pārbaudāmo pieņemšanas ceļa daļu vai visu pieņemšanas ceļu (to veic pārmijnieks vai cits tehniskās rīcības aktā noteiktais dzelzceļa speciālists, ejot līdz vietai, no kuras labi pārrēdzama visa pārbaudāmā ceļa daļa vai viss pieņemšanas ceļš);

459.3. pēc vilces līdzekļa, kas atrodas uz blakus ceļa, vadītāja (mašīnista) ziņojuma pa radiosakariem, ja viņam labi pārrēdzama visa ceļa pārbaudāmā daļa vai viss pieņemšanas ceļš;

459.4. pēc iepriekš nosūtītā (garāmejošā) vilciena beigu signāliem.

460. Stacijās, kur vilciena pieņemšanas maršrutā ietilpst necentralizētas pārmijas, stacijas dežurants un pārmijnieki pirms vilciena pienākšanas ievēro šādu maršruta sagatavošanas kārtību:

460.1. stacijas dežurants izsauc pa sakariem visus pieņemšanas maršrutā iekļauto pārmiju posteņu pārmijniekus un dod rīkojumu sagatavot maršrutu. Pēc stacijas dežuranta norādījuma viens no pārmijniekiem, visiem pārējiem klātesot pie telefona (radiosakariem), atkārto šo rīkojumu, bet pārējie apliecina tā uztveri;

460.2. ja posteņa rajonā, kurš piedalās maršruta sagatavošanā, notiek manevri, aizņemot vilciena pieņemšanas maršruta ceļus un pārmijas, manevrus nekavējoties pārtrauc, bet manevru vadītāju un manevru vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) brīdina par gaidāmo vilciena pieņemšanu. Manevru sastāvu novieto ceļa robežās, kur tas netraucē vilciena pieņemšanu;

460.3. ja manevri notiek stacijas pretējā galā, atbilstošā pārmiju posteņa pārmijnieks pārliek pārmijas tā, lai manevru sastāvs nevarētu nokļūt uz vilciena pieņemšanas ceļa, un tās noslēdz;

460.4. gatavojot maršrutu, pārmijnieki tehniskās rīcības aktā paredzētajā kārtībā pārbauda, vai pieņemšanas ceļš ir brīvs, pārliek pārmijas vajadzīgajā stāvoklī, pārbauda katras pārmijas asmeņu ciešu piegulšanu pie rāmslīdes un noslēdz pārmijas ar slēdzenēm;

460.5. kad visi maršruta sagatavošanas darbi pabeigti un to izpilde pārbaudīta, katrs pārmijnieks izsauc stacijas dežurantu un paziņo, ka maršruts sagatavots un ceļš brīvs;

460.6. stacijās, kurām ir vadības ierīces, ar kurām var kontrolēt pārmiju stāvokli maršrutā, stacijas dežurants pārliecinās par rīkojuma izpildes pareizību arī pēc vadības ierīces rādījumiem;

460.7. stacijas dežurants pārliecinās, ka maršruts ir sagatavots pareizi, ceļš brīvs un manevri uz maršruta ceļiem un pārmijām pārtraukti;

460.8. stacijas dežurants ieslēdz ieejas luksoforā atļaujošu signālu vai dod rīkojumu to veikt pārmijniekam, ja ieejas luksofora vadību veic no pārmijnieka posteņa;

460.9. pārmijnieki uzmana sagatavoto maršrutu un uzrauga, lai ritošais sastāvs uz blakusceļiem atrastos pieņemšanas maršruta pārmiju kontrolstabiņu robežās;

460.10. vilcienam garāmejojot, pārmijnieki uzmana vagonu stāvokli, pareizu kravas izvietošanu vajēdā ritošajā sastāvā, pārbauda, vai uz vilciena pēdējā vagona ir nepieciešamie signāli, un veic citas nepieciešamās darbības. Par pamanītajiem trūkumiem nekavējoties ziņo stacijas dežurantam, bet, ja ir apdraudēta kustības drošība vai cilvēku dzīvība, veic pasākumus, lai apturētu vilcienu;

460.11. pārmiju posteņa pārmijnieks, kurš apkalpo pieņemšanas ceļa norobežojošo pārmiju, pēc signāla uz pēdējā vilciena vagona pārliecinās, ka vilciens pienācis pilnā sastāvā, pārbauda tā izvietošanu kontrolstabiņu robežās un par to ziņo stacijas dežurantam;

460.12. kad vilciens pienācis (pabraucis garām), pārmijnieki, negaidot rīkojumu, pārliek pārmijas normālā stāvoklī, bet, ja ceļš aizņemts, tad brīva ceļa virzienā.

461. Stacijā, kur vilciena nosūtīšanas maršrutā ietilpst necentralizētas pārmijas, stacijas dežurants un pārmijnieki, nosūtīt vilcienu, ievēro šādu maršruta sagatavošanas kārtību:

461.1. stacijas dežurants izsauc pa sakariem visus nosūtīšanas maršrutā iekļauto pārmiju posteņu pārmijniekus un dod rīkojumu sagatavot maršrutu. Pēc stacijas dežuranta norādījuma viens no pārmijniekiem, visiem pārējiem klātesot pie sakariem, atkārto šo rīkojumu, bet pārējie pārmijnieki apliecina tā uztveri;

461.2. nosūtīšanas maršrutu sagatavo un ziņojumu stacijas dežurantam sniedz tādā pašā kārtībā, kā sagatavojot pieņemšanas maršrutu;

461.3. stacijas dežurants pārliecinās, ka nosūtīšanas maršruts ir sagatavots pareizi un posms ir brīvs, ieslēdz atļaujošu signālu izejas luksoforā vai izdod vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) citu atļauju aizņemt posmu;

461.4. pārmijnieki, pavadot vilcienu, rīkojas tāpat, kā to pieņemot. Pārmiju posteņa pārmijnieks, kura postenī ietilpst maršruta pēdējā izejas pārmija, pavada vilcienu un pārliecinās, ka uz pēdējā vilciena vagona ir nepieciešamie signāli, un ziņo stacijas dežurantam par vilciena nosūtīšanu pilnā sastāvā;

461.5. pēc vilciena nosūtīšanas pārmijas pārliek normālā stāvoklī, bet, ja ceļš aizņemts, brīvā ceļa virzienā.

462. Ritošā sastāva nostiprināšanas kārtībā atkarībā no darba apstākļiem iekļauj šādas ziņas:

462.1. veids, kādā ritošais sastāvs un vilcienu sastāvs nostiprināms uz katra ceļa;

462.2. persona, kura nostiprina sastāvu;

462.3. persona, kura novāc nostiprināšanas līdzekļus vai atbremzē ritošā sastāva rokas bremzes;

462.4. persona, kura ziņo par ritošā sastāva nostiprināšanas darbību izpildi, un persona, kura pieņem ziņojumu;

462.5. ritošā sastāva nostiprināšanas līdzekļu uzskaitē un glabāšanas nosacījumi.

463. Nosakot rīcību ar vagoniem, kuros ir 1.klases bīstamās kravas, paredz kārtību, kādā:

463.1. sazinās par operācijām ar vagoniem, kuros ir 1.klases bīstamās kravas;

463.2. paziņo staciju un vagonu tehniskās apkopes un komercapskates punktu pārvadātāja darbiniekiem, dzelzceļa speciālistiem, sardzei, apsardzes vienībām un komandām, kuras pavada un apsargā kravu, par vilcienu pieņemšanu un nosūtīšanu, manevriem un citām operācijām ar vagoniem, kuros ir 1.klases bīstamās kravas;

463.3. pieņem, laiž garām, sagatavo nosūtīšanai un nosūta vilcienu, kā arī veic manevrus ar vagoniem, kuros ir 1.klases bīstamās kravas;

- 463.4. dokumentāri noformē to vilces līdzekļu izdošanu manevriem, kuriem ir darbderīgi dzirksteļu dzēsēji un dzirksteļu uztvērējierīces;
- 463.5. izmanto automātiskās bremzes, veicot manevrus;
- 463.6. vilcieniem un vagoniem, kuros ir 1.klases bīstamās kravas, veic tehnisko apkopi un komercapskati;
- 463.7. stacijā uzskaita vagonus, kuros ir 1.klases bīstamās kravas, un, ja nepieciešams, pārbauda to atbilstību pārvadājumu dokumentiem;
- 463.8. veic drošības pasākumus nelabvēlīgos laikapstākļos (piemēram, migla, sniegunis, lietusgāzes, viesulvētra, aizputinājumi) vai rodoties citiem sarežģījumiem (piemēram, bojāti tehniskie līdzekļi);
- 463.9. informē stacijas darbiniekus par avārijas situācijām un viņu rīcību šādās situācijās;
- 463.10. tehniskajos dokumentos lieto pieņemtos apzīmējumus vagoniem ar sprāgstvielām, sniedz mutiskus norādījumus manevru laikā un citas nepieciešamas ziņas;
- 463.11. veic citus drošības pasākumus atbilstoši normatīvo aktu prasībām par bīstamo kravu pārvadāšanu.
464. Lai sazinātos par operācijām ar vagoniem, kuros ir 1.klases bīstamās kravas, dzelzceļa staciju parka skaļruņus atļauts izmantot tikai tad, ja nav citu sakaru līdzekļu.
465. Aizliegts sniegt jebkādas ziņas par vagoniem ar 1.klases bīstamām kravām personām, kuras nav saistītas ar šādu vagonu vai vilcienu apkalpošanu.
466. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā darba kārtību:
- 466.1. par dzelzceļa darbinieku rīcību avārijas situācijās, kuras izraisījuši bīstamo kravu pārvadāšana;
- 466.2. par dzelzceļa satiksmes negadījuma seku likvidēšanas darbu organizēšanu.
467. Šķirošanas uzkalna darba instrukcijā norāda:
- 467.1. sastāvu izformēšanas procesa automatizācijas ierīču lietošanas kārtību un pasākumus, lai vagoni nevarētu izripot no šķirošanas ceļiem pretējā uzkalna pārmijkopā;
- 467.2. dzelzceļa speciālistu informēšanas kārtību par atsevišķu vagonu kategoriju un kravu nolaišanu no uzkalna vai atrašanos uz šķirošanas ceļiem;
- 467.3. sastāva uzbīdīšanas ātrumu uz šķirošanas uzkalniem, ja uzkalna luksoforos ir dažādi signāli, kā arī prasības ritošā sastāva saglabātības nodrošināšanai atkarībā no uzkalnu tehniskā aprīkojuma un darba apstākļiem;
- 467.4. kārtību, kādā uzkalna dežurants un stacijas dežurants vai cits šķirošanas parka pretējā gala dzelzceļa speciālists saskaņo manevru izpildi.
468. Tehniskās rīcības akta izraksti glabājas pie stacijas dežuranta, manevru dispečera, parku un šķirošanas uzkalnu dežurantiem, centralizācijas izpildposteņu, pārmiju posteņu, pārvadātāja dežurantiem un vagonu apskatītājiem.
469. Dzelzceļa speciālists stacijā nav tiesīgs patstāvīgi veikt pienākumus, kas saistīti ar dzelzceļa satiksmi, kamēr viņš nav iepazinies ar attiecīgajām tehniskās rīcības akta prasībām.
470. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atbildīgās amatpersonas ir tiesīgas dot saistošus norādījumus par tehniskās rīcības akta izpildi visām ar dzelzceļa satiksmi saistītajām personām neatkarīgi no viņu tiešās pakļautības.
471. Vietējā instrukcijā norāda:
- 471.1. dzelzceļa satiksmes kārtību un manevru rajonus;
- 471.2. dzelzceļa satiksmes organizēšanas kārtību, ja bojātas signalizācijas, centralizācijas vai bloķēšanas ierīces;
- 471.3. personu, kura organizē manevrus;
- 471.4. manevru vilces līdzekļu un sastāvu izbraukšanas kārtību no piedvedceļiem uz stacijas ceļiem;
- 471.5. sakaru un signalizācijas ierīču lietošanas kārtību dzelzceļa satiksmē (katrā manevru rajonā) un personas, kurām ir tiesības lietot sakaru ierīces;
- 471.6. kārtību, kādā manevru vadītājs vai stacijas dežurants iepriekš saskaņo dzelzceļa satiksmi ar piedvedceļa atbildīgo personu;
- 471.7. kārtību, kādā manevru vadītājs saskaņo manevrus ar dzelzceļa speciālistiem ceļu pretējā galā;
- 471.8. dzelzceļa speciālistu, kurš gatavo dzelzceļa satiksmes maršrutus;
- 471.9. dzelzceļa satiksmes kustības ātrumu;
- 471.10. vagonu pārvietošanas kārtību, lietojot manevros vinču vai citus mehāniskos līdzekļus;
- 471.11. ritošā sastāva novietošanas nosacījumus, ja ritošo sastāvu novieto ārpus kontrolstabiņu norādītajām robežām;
- 471.12. bremžu izmantošanas kārtību;
- 471.13. ritošā sastāva nostiprināšanas līdzekļus, nostiprināšanas nosacījumus un kārtību, kā arī kārtību, kādā ziņo par ritošā sastāva nostiprināšanu;
- 471.14. dzelzceļa speciālistu darba aizsardzības pasākumus;
- 471.15. dzelzceļa speciālistu rīcību, sagatavojot brīdinājumu vilcienam, kuram nepieciešams ievērot īpašus kustības noteikumus;
- 471.16. 1.klases bīstamo kravu vagonu padošanas un novākšanas maršrutus, manevru sastāvu kustības ātrumu, pārbrauktuvi šķērsošanas kārtību un citus nepieciešamos drošības pasākumus, ja uz privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras ceļa iekrauj vai izkrauj šādas kravas.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)
472. Vietējai instrukcijai pievieno dzelzceļa infrastruktūras ceļa garenprofilu un shematisko plānu. Plānā norāda:
- 472.1. ceļa pilno garumu;
- 472.2. ceļa lietderīgo garumu;
- 472.3. ceļa garumu, kuru var izmantot vagonu iekraušanai un izkraušanai;

472.4. dzelzceļa pārbrauktuves;

472.5. vietas, kurās nav nodrošināta dzelzceļa speciālistu uzturēšanās drošība telpā starp ritošo sastāvu un būvēm vai iekārtām, vai ritošiem sastāviem, kas atrodas uz blakusceļiem.

473. Ja pa privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru pārvietojas tāds ritošais sastāvs, kas izmanto publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras ceļus, privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs vietējo instrukciju saskaņo ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.

474. Ja nav vietējās instrukcijas, privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tehniskā ekspluatācija ir aizliegta.

475. Dzelzceļa speciālists nav tiesīgs patstāvīgi veikt pienākumus, kas saistīti ar privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, ja viņš nav iepazinies ar vietējo instrukciju.

476. Automātiskās lokomotīvu signalizācijas, vilcienu radiosakaru un garāmbraucošo vilcienu sakarsušo bukšu automātisko atklāšanas ierīču lietošanas kārtību nosaka dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs.

477. Stacijā, kur nodrošināta nepārtraukta radiosakaru automātiskā reģistrēšana, vilcienu kustības žurnālā (12.pielikums) neregistrē rīkojumus, kurus pārraida vilces līdzekļu vadītājiem.

478. Par radiācijas vai ķīmiskās saindēšanās draudu izbeigšanos dzelzceļa darbiniekiem un pasažieriem paziņo:

478.1. stacijās un citos dzelzceļa objektos – pēc attiecīgās stacijas vai dzelzceļa objekta vadītāja rīkojuma pa radiotranslācijas tīklu un citiem sakaru līdzekļiem, ieskaitot arī ziņnešus;

478.2. pasažieru vilcienos – pēc vilciena priekšnieka (vecākā pavadoņa) norādījuma darbinieks, kas apkalpo vilcienu, kā arī pa vilciena radiotranslācijas tīklu;

478.3. kravas–pasažieru vilcienos, pasta–bagāžas vilcienos, kā arī kravas vilcienos – pēc stacijas dežuranta norādījuma.

8.3. Bremžu lietošana

479. Atkarībā no ritošā sastāva tehniskā aprīkojuma ar bremzēšanas līdzekļiem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nosaka:

479.1. vienotu minimālo bremzēšanas spiedspēku uz katrām vilciena masas 100 tonnām;

479.2. maksimālo noteicošo (par bremzēšanas ceļu garāko) kritumu, atkarībā no vilcienu kustības grafikā noteiktā maksimālā ātruma;

479.3. atkarību starp vilcienu kustības ātrumu, krituma lielumu, bremzēšanas spiedspēku un bremzēšanas ceļu;

479.4. aprēķinu normas un nepieciešamos datus bremžu aprēķiniem, kā arī vilcienu nodrošināšanai ar rokas bremzēm;

479.5. bremžu sistēmas, to ieslēgšanas kārtību vilcienos un aprēķina normas, nosakot spiedspēku uz asi.

480. Pārvadātājs nosaka ritošā sastāva bremzēšanas līdzekļu ekspluatācijas (lietošanas) kārtību, kas nodrošina vilciena drošu ekspluatāciju, pietiekamu bremzēšanas efektivitāti un vienmērīgu bremzējumu, ņemot vērā visu iesaistīto maršrutu īpatnības, ceļa plānu un garenprofilu, kā arī dzelzceļa infrastruktūras aprīkojumu. Šo kārtību pārvadātājs saskaņo ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.

481. Vilciena automātiskās bremzes nodrošina bremzēšanas spiedspēku, kas pēkšņās bremzēšanas gadījumā garantē vilciena apstāšanos, nepārsniedzot dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja noteiktos bremzēšanas ceļus.

482. Vilciena pēdējiem diviem vagoniem ieslēdz automātiskās bremzes.

483. Ja viss vilciena ritošais sastāvs ir aprīkots ar elektropneimatiskajām bremzēm, to izmantošana ir obligāta.

484. Pārvadātājs nodrošina bremžu darbības pilnīgās un vienkāršotās pārbaudes, bet kravas vilcieniem – arī daļējās bremžu darbības pārbaudes.

485. Pilnīgās bremžu darbības pārbaudes gaitā pārbauda bremžu maģistrāles blīvumu, veselumu un sastāva katras ritošās vienības bremžu darbību.

486. Pilnīgo automātisko bremžu darbības pārbaudi veic:

486.1. vilcienu formēšanas stacijā pirms vilciena nosūtīšanas;

486.2. pēc lokomotīves nomaiņas pret citu;

486.3. pirms motorvagonu vilciena izlaišanas no remonta vai tehniskās apkopes punkta;

486.4. pēc motorvagonu vilciena stāvēšanas bez lokomotīves brigādes, ja stāvlaiks pārsniedz sešas stundas.

487. Pārbaudot automātiskās bremzes, rīkojumus var nodot, izmantojot radiosakarus vai divpusējās parka sakaru ierīces.

488. Pēc tam kad vilcienam ar lokomotīves vilci veikta pilnīgā automātisko bremžu darbības pārbaude, lokomotīves vadītājam (mašīnistam) izsniedz izziņu par vilciena nodrošinājumu ar bremzēm. Motorvagonu vilcieniem par pilnīgo automātisko bremžu darbības pārbaudi izdara atzīmi borta dokumentācijā.

489. Pilnīgo elektropneimatisko bremžu pārbaudi veic pasažieru vilcienu formēšanas un apgrozības stacijās no stacionārām kompresoriekārtām vai lokomotīves.

490. Vienkāršotajā bremžu darbības pārbaudē bremžu maģistrāles stāvokli pārbauda pēc bremžu darbības divos pēdējos vagonos (motorvagonu vilcieniem – pēdējā vagonā, ņemot vērā kontrolierīču rādījumus).

491. Ja vienkāršotajā automātisko bremžu darbības pārbaudē pārbaudāmajiem vagoniem bremzes nedarbojas, vilciena nosūtīšana nav pieļaujama.

492. Vienkāršoto automātisko bremžu darbības pārbaudi veic:

492.1. pēc vilciena lokomotīves piekabināšanas sastāvam, ja pirms tam stacijā veikta pilnīgā automātisko bremžu pārbaude no kompresoriekārtām vai lokomotīves;

492.2. pēc motorvagonu vilciena vadības kabīnes maiņas;

492.3. pēc lokomotīvu brigāžu maiņas;

492.4. pēc galakrāna noslēgšanas sastāvā;

492.5. pēc bremzes šļūteņu atvienošanas vilciena sastāvā un to savienošanas;

492.6. pēc ritošā sastāva piekabināšanas vilciena sastāvam, pārbaudot arī katras piekabinātās ritošā sastāva vienības bremžu darbību;

492.7. stacijā piekabīniet vienam motorvagonu vilcienam otru motorvagonu vilcienu;

492.8. pēc pasažieru vilciena stāvēšanas ilgāk par 20 minūtēm.

493. Vienkāršoto elektropneimatisko bremžu darbības pārbaudi veic:

493.1. pēc lokomotīves maiņas pret citu;

493.2. pēc vagonu piekabināšanas vilcienam, pārbaudot katra piekabinātā vagona bremžu darbību;

493.3. pēc motorvagonu vilciena vadības kabīnes maiņas;

493.4. pēc lokomotīvu brigāžu maiņas;

493.5. stacijā piekabinot vienam motorvagonu vilcienam otru motorvagonu vilcieni

494. Ja vilciena sastāvā izdarītas izmaiņas, lokomotīves vadītājam (mašīnistam) izsniegtajā izziņā par vilciena nodrošinājumu ar bremzēm veic atzīmi par sastāva izmaiņu un par vienkāršoto automātisko bremžu darbības pārbaudi.

495. Stacijās, kur nav vagonu apskatītāju, vienkāršotās automātisko bremžu darbības pārbaudes kārtību nosaka dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs pēc saskaņošanas ar pārvadātāju.

496. Daļējā bremžu darbības pārbaudē nosaka kravu vilciena bremžu tīkla blīvuma izmaiņas lielumu un pārbauda bremžu darbību pirmajos piecos vagonos.

497. Daļējo bremžu darbības pārbaudi kravas vilcieniem pārvadātāja darbinieks veic:

497.1. pēc vadības nodošanas otrās lokomotīves vadītājam;

497.2. mainot kabīni pēc vilciena apstāšanās posmā, ja turpmāka vilciena vadība no lokomotīves priekšējās kabīnes nav iespējama;

497.3. pēc papildu lokomotīves piekabināšanas kravas vilciena priekšā braukšanai vienā vai vairākos posmos un pēc šīs lokomotīves atkabināšanas;

497.4. pēc stāvēšanas ilgāk par 30 minūtēm posmos un stacijās, kurās nav apmācītu pārvadātāju vai infrastruktūras pavaldītāja darbinieku, kas varētu veikt vienkāršoto bremžu pārbaudi.

498. Pēc automātisko un elektropneimatisko bremžu darbības pilnīgās, vienkāršotās vai daļējās pārbaudes automātisko bremžu darbību pārbauda lokomotīves brigāde vilciena gaitā.

499. Automātisko bremžu darbības pārbaudi vilciena gaitā lokomotīves brigāde veic arī:

499.1. vilcienā izslēdzot automātiskās bremzes kādai no sastāva ritošajām vienībām;

499.2. pirms vilciena iebraukšanas stacijas strupcejā;

499.3. pasažieru vilcienam pēc elektropneimatisko bremžu izslēgšanas to bojājuma dēļ, ja pirms tam automātiskās bremzes netika lietotas ilgāk par 30 minūtēm.

8.4. Vilcienu kustības grafiks

500. Vilcienu kustības organizācijas pamats ir vilcienu kustības gada grafiks (turpmāk – vilcienu kustības grafiks), ko atbilstoši jaudas sadales plānam sastāda dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs.

501. Vilcienu kustības grafiks ir saistošs visām dzelzceļa satiksmē iesaistītajām personām.

502. Vilcienu kustība notiek pēc Latvijas laika.

503. Sastādot vilcienu kustības grafiku, nodrošina:

503.1. jaudas sadales plānā pieprasīto pasažieru pārvadājumu un kravu pārvadājumu izpildi;

503.2. dzelzceļa satiksmes drošību;

503.3. normatīvajos aktos par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali paredzēto vilcienu kategoriju prioritāti;

503.4. visefektīvāko iecirkņu caurlaides un caurvedes spēju, kā arī staciju pārstrādes spēju izmantošanu;

503.5. ritošā sastāva racionālu izmantošanu;

503.6. vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem) noteiktā nepārtrauktā darba ilguma ievērošanu;

503.7. iespēju veikt darbus, kas saistīti ar ceļa, būvju, signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un elektroapgādes ierīču tehnisko apkopi un remontu;

503.8. iespēju veikt darbus, kas saistīti ar vilciena ritošā sastāva tehnisko apkopi.

504. Vilcienus kustībā savstarpēji norobežo ar stacijām, ceļa posteņiem un automātiskās bloķēšanas garāmejas luksoforiem.

505. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs norīko un atceļ vilcienus saskaņā ar pārvadātāja pieprasījumu un vilcienu kustības grafiku.

506. Ja pārvadātājs neizmanto piešķirto vilcienu kustības grafika gaitas līniju, pārvaldītājam ir tiesības piešķirt šo gaitas līniju citam pārvadātājam atbilstoši normatīvajiem aktiem par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali.

507. Pēc attiecīgo pilnvarotu personu pieprasījuma dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs norīko un atceļ vilcienus (vilcienu gaitas līniju) darbiem, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecību, remontu vai tehnisko apkopi, dzelzceļa ritošā sastāva būvniecību, remontu vai tehnisko apkopi.

508. Ārpuskārtas vilcienus, kas paredzēti ārkārtas situāciju seku likvidēšanai vai palīdzības sniegšanai, norīko un atceļ dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs.

509. Ja vilciens nav iekļauts vilcienu kustības grafikā vai tā kustība nav iespējama atbilstoši šim grafikam, vilciena kustības organizāciju veic vilcienu dispečers, norādot vilciena kustības kārtību iesaistītajiem dzelzceļa speciālistiem.

510. Katram vilcienam piešķir numuru atbilstoši vilcienu kustības grafikam.

511. Vilcienu dispečers piešķir numuru saformētam vilciena sastāvam, ja tas nav noteikts vilcienu kustības grafikā.

512. Vilcieniem, kas kustas virzienā no austrumiem uz rietumiem un no ziemeļiem uz dienvidiem, piešķir nepāra numurus, bet pretējā virziena vilcieniem – pāra numurus. Vilcienam piešķiramo numuru saskaņo ar blakus esošo dzelzceļa infrastruktūru pārvaldītājiem, pa kuru dzelzceļa infrastruktūrām notiek šī vilciena satiksme.

513. Stacijā, kurā vilcienam maina numuru, pēc vilciena pienākšanas vecais vilciena numurs zaudē spēku.
514. Vilciena numuru papildina:
- 514.1. ar burtiem "BM", ja vilcienā ir vagoni, kuros ir 1.klases sprādzienbīstamās vielas;
- 514.2. ar burtu "M", ja vilcienu vada viens vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) bez palīga un bez vilciena konduktora;
- 514.3. ar burtu "G", ja vilciens ir garāks par iecirknim noteikto normu;
- 514.4. ar burtu "S", ja vilciens ir smagāks par iecirknim noteikto normu;
- 514.5. ar burtu "N" un ciparu indeksu, kas raksturo negabarīta zonu un pakāpi atbilstoši normatīvajiem aktiem, kas reglamentē negabarīta kravu pārvadāšanu, ja vilcienā ir negabarīta krava.
515. Lai varētu identificēt kravas vilciena sastāvu, tam formēšanas stacijā piešķir indeksu, kas nemainās līdz vilciena sastāva izformēšanas stacijai.
516. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina izpildītā vilcienu kustības grafika nepārtrauktu dokumentēšanu.
517. Izpildītā vilcienu kustības grafika dokumentācijā norāda:
- 517.1. vilcienu un vilces līdzekļu numurus, vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) uzvārdus, vilcienu svaru un nosacīto garumu, vilcienus, kuriem nepieciešami īpaši kustības nosacījumi, kā arī pārvadātāja kodu (vilcienu numurus ieraksta kopā ar papildinātajiem burtiem un vilcieniem piešķirtajiem indeksiem);
- 517.2. vilcienu pienākšanas, nosūtīšanas un garāmlaišanas laiku katrā stacijā;
- 517.3. ziņas par atsevišķu vagonu vai sastāvu atrašanos uz staciju pieņemšanas un nosūtīšanas ceļiem;
- 517.4. ziņas par sprieguma atslēgšanu iecirkņa posmu un staciju galveno, pieņemšanas un nosūtīšanas ceļu kontakttīklā;
- 517.5. spēkā esošos brīdinājumus par ātruma samazināšanu;
- 517.6. posmu, ceļu un citu ar vilcienu kustību saistīto iekārtu lietošanas pārtraukumus;
- 517.7. visus normāla darba traucējumus iecirknī un to cēloņus.
518. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja norādītajos gadījumos izpildītāvilcienu kustības grafika dokumentācijā var nenorādīt šo noteikumu 517.1. un 517.2.apakšpunktā minēto informāciju par regulārajiem pasažieru vilcieniem, ja to kustība notiek atbilstoši vilcienu kustības grafikam.
519. Pasažieru, pasta–bagāžas un kravas–pasažieru vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) aizliegts aizbraukt no stacijas vai pieturas punkta agrāk par laiku, kāds noteikts vilcienu kustības grafikā, kā arī braukt cauri stacijai vai pieturas punktam bez apstāšanās, ja vilcienu kustības grafikā ir paredzēta apstāšanās pasažieru iekāpšanai un izkāpšanai.
520. Ja šaursliežu vilcienam paredzēta apstāšanās pieturā pēc pieprasījuma, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) drīkst braukt tai garām bez apstāšanās, ja nav saņemts pieprasījums apstāties no vilciena pasažieriem, ja uz pieturas punkta perona nav redzami pasažieri un vilciens nebrauc pieturas punktam garām agrāk par vilcienu kustības grafikā noteikto laiku.

8.5. Vilciena sastāvs

521. Strādājošo vilces līdzekļi (lokomotīvi) liek vilciena sastāva priekšā, izņemot vilcienus, kuru sastāva priekšā ir vagoni ar vadības kabīni. Vilciena vilces līdzekļi (lokomotīvi) vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) vada no priekšējās kabīnes.
522. Elektrovilcienā un dīzeļvilcienā viena lokomotīves brigāde var vadīt vairākus no vienas kabīnes vadāmus elektrovilcienus vai dīzeļvilcienus, vai pastāvīgi savienotas sekcijas.
523. Vilcienu sastāviem, kurus ved divi vai trīs strādājoši vilces līdzekļi (lokomotīves) pa visu braukšanas iecirkni, vilciena sastāva priekšā liek vilces līdzekļi (lokomotīvi) ar lielākas jaudas kompresoriem.
524. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nosaka kārtību, kādā vilcienu sastāviem piekabināmi strādājoši vilces līdzekļi (lokomotīves), kas brauc pa iecirkņa daļu, un šo vilces līdzekļu (lokomotīvu) braukšanas nosacījumus, lai tiktu ievērota kustības drošība.
525. Ja lokomotīvei ir tikai viena vadības kabīne, kas paredzēta lokomotīves vadīšanai vienā virzienā, to novieto vilciena sākumā kustībai šajā virzienā, izņemot:
- 525.1. palīdzības, ugunsdzēsības un saimniecības vilcienus;
- 525.2. manevru darbu veikšanas laikā;
- 525.3. izvedot no posma vilcienu ar palīdzības lokomotīvi;
- 525.4. tvaika lokomotīvi, ja nav iespējas to apgriezt.
526. Nestrādājošus vilces līdzekļus un speciālo ritošo sastāvu iekļauj vilciena sastāvā atbilstoši izgatavotāja rūpnīcas un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja nosacījumiem.
527. Kravas vagonu var iekļaut pasažieru vilciena sastāvā, ja to riteņpāri atbilst normām, kādas noteiktas pasažieru vagonu riteņpāriem.
528. Kravas vilcienā iekļauj tikai tādu ritošo sastāvu bez bremzēm vai ar atslēgtām bremzēm, kuram ir maģistrālais gaisa vads un ne vairāk par astoņām asīm vienā grupā. Vilciena sastāva beigās pirms pēdējiem diviem vagoniem iekļauj ne vairāk par 4 asīm šāda ritošā sastāva.
529. Ja vilciena vai manevru sastāvā ir vagoni ar kravām, kam nepieciešama īpaša piesardzība, starp šiem vagoniem un vagoniem ar cilvēkiem, vagoniem un vilces līdzekļi vai starp pašiem vagoniem izvieto piesegvagonus saskaņā ar šo noteikumu 13.pielikumu.
530. Kravām, kurām nepieciešama īpaša piesardzība, pārvadājuma dokumentos iespiež īpašu spiedogu, kurā ar cipariem norādīts minimālais piesegvagonu skaits – "0/0–0–0–0" (cipars "0" norāda, ka piesegvagoni nav vajadzīgi), kur:
- 530.1. pirmais cipars – piesegvagonu skaits no priekšējā vilces līdzekļa (skaitītājs – no tvaika lokomotīves ar cieta kurināmo, saucējs – no tvaika lokomotīves ar naftas apkuri, elektrolokomotīves un dīzeļlokomotīves);
- 530.2. otrais cipars – piesegvagonu skaits no stūmējlokomotīves;
- 530.3. trešais cipars – piesegvagonu skaits no vagoniem ar cilvēkiem;
- 530.4. ceturtais cipars – piesegvagonu skaits no tvaika lokomotīves ar cieta kurināmo manevru laikā.

531. Par piesegvagoniem izmanto vagonus, kuros nav bīstamu un degošu (viegli uzliesmojošu) kravu, kā arī tukšus vagonus vai tukšas cisternas. Tukšos vagonus attīra no bīstamu un degošu (viegli uzliesmojošu) kravu atliekām, to durvis un lūkas aizver.

532. Par piesegvagonu neizmanto speciālās cisternas, kā arī specializētās cisternas bīstamu kravu pārvadāšanai.

533. Par pirmo piesegvagonu neizmanto tukšas un krautas platformas, kā arī transportierus.

534. 1.klases bīstamo kravu pārvadāšana atļauta savācējvilcienos, kurus apkalpo vilcienu sastādītāju vai vilcienu konduktoru brigāde.

535. Ja vilcienā ir 1.klases bīstamās kravas, tā svaru un garumu nodrošina atbilstoši vilcienu kustības grafikā norādītajām prasībām un šāda vilciena garums nepārsniedz staciju pieņemšanas un nosūtīšanas ceļu garumu, caur kurām brauc šis vilciens.

536. Vagonus ar 1.klases bīstamo kravu neievieto vilcienā, kura sastāvā ir negabarīta kravas ar trešo augšējo negabarīta pakāpi, ar trešo un lielāku apakšējo negabarīta pakāpi vai ar ceturto un lielāku sānu negabarīta pakāpi.

537. Vagonus ar 1.klases bīstamām kravām aizliegts ievietot vilcienā, kura izformēšanas stacija pārvadājuma maršrutā atrodas tuvāk nekā formēšanas plānā šo vagonu nosūtīšanai paredzētā vilciena izformēšanas stacija.

538. Ja 1.klases bīstamās kravas pārvadā vagonos ar izslēgtām automātiskajām bremzēm, šādus vagonus vilcienā izvieto grupās, kurās ir ne vairāk par astoņām asīm. Vilcienā var būt ne vairāk par četrām vagonu grupām ar izslēgtām automātiskajām bremzēm, un vilciena sastāvā nodrošina nepieciešamo bremžu spiedspēku. Ja šādas kravas pārvadā speciālā transportā (vagonu grupās), ko apsargā dzelzceļa apsardze, ievēro tādus pašus vilcienu formēšanas nosacījumus un starp grupām drīkst ievietot tikai vienu vagonu, kas nepieder šādām transportam.

539. Ja vagonus ar 1.klases bīstamām kravām pavada dzelzceļa apsardzes darbinieki, ne tālāk par pieciem vagoniem no šīs bīstamās kravas sastāvā ievieto vagonu ar bremzes laukumu vai tukšu segtu vagonu. Ja vagonu grupu ar 1.klases bīstamām kravām, ko apsargā dzelzceļa apsardze, izvieto vilciena sākumā ne tālāk par pieciem vagoniem no priekšējā vilces līdzekļa, bet nav vagona ar bremzes laukumu, apsardzes darbinieki brauc vilces līdzekļa aizmugurējā kabīnē. Vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) norāda šiem apsardzes darbiniekiem braukšanas kārtību vilces līdzekļa kabīnē.

540. Ja vagonus ar 1.klases bīstamām kravām pavada speciālisti vai kravas nosūtītāja (saņēmēja) apsardze, apsargājamos vagonus vilcienā ievieto vienā grupā.

544. Starp vagoniem ar 1.klases bīstamām kravām un pavadoņu vagoniem, kuri ietilpst speciālas sekcijas (shēmas) sastāvā, piesegvagoni nav vajadzīgi.

542. Ievietojot vilciena sastāvā piekrautus transportierus ar 12 un vairāk asīm (izņemot sakabinātā tipa transportierus ar 120 t celtspēju), tiem abās pusēs novieto ne mazāk par diviem četrasu piesegvagoniem, kuros iekrautā krava nepārsniedz 40 t, vai jebkura tipa tukšus vagonus. Ja vienā vilcienā ievietoti vairāki tādi transportieri, starp tiem novieto ne mazāk par trim piesegvagoniem.

543. Vagonus ar cilvēkiem, tai skaitā vagonus ar pavadoņiem, speciāli norīkotiem darbiniekiem kravu pārvadāšanai, apsardzes vienībām, kā arī vagonus ar dzīvniekiem novieto pirms vagoniem (skaitot no vilciena sākuma kustības virzienā) ar stipri iedarbīgām indīgām vielām un ierīcēm, kas uzplūdis ar šādām vielām.

544. Vagonus ar viegli uzliesmojošām kravām formēšanas stacijās novieto aiz vagoniem (skaitot no vilciena sākuma) ar 1.klases bīstamām kravām.

545. Vilciena sastāvā aizliegts iekļaut:

545.1. vagonu, kam nav notīrīti kravas atlikumi no vagona sakabēm, gaitas daļām un bremžu iekārtām;

545.2. vagonu, kas nav tehniski pārbaudīts un par kura pārbaudi nav ieraksta vagonu tehniskās apkopes un komercapskates žurnālā (14.pielikums), ka vagona izziņas par darbderīgu;

545.3. vagonu, kas ir tehniski bojāts vai apdraud kustības drošību un kura stāvoklis negarantē pārvadājamās kravas saglabātību;

545.4. vagonu, kurā iekrauts vairāk par tā celtspēju;

545.5. vagonu, kuru iekraujot pārkāptas prasības par kravu iekraušanu un nostiprināšanu vaļējā ritošā sastāvā;

545.6. vagonu, kuram ir nosēdušās atsperes, kas izraisa vagona virsbūves nošķiešanas vai rāmja un virsbūves pieskaršanos gaitas daļām, kā arī vagonu ar bojātu jumtu, kas rada jumta lokšņu atrašanās iespēju;

545.7. vagonu, kas bija nogājis no sliedēm vai atradies avāriju cietuša vilciena sastāvā, kamēr tas nav pārbaudīts un atzīts par derīgu kustībai;

545.8. vagonu bez trafaretuzrakstiem par veikto kārtējo remontu, izņemot vagonu, ko nosūta kā kravu uz savām asīm;

545.9. platformu, transportieri un pusvagonu ar negabarīta kravām, ja nav īpašu norādījumu par šo vagonu kustību;

545.10. platformu ar neaizvērtiem bortiem, izņemot gadījumu, ja iekrautās kravas dēļ nav iespējams aizvērt bortus;

545.11. bunkurvagonu ar nostiprinātiem bunkuriem, cisternu, graudu un cementa hopervagonu un tamlīdzīgu ritošo sastāvu, kam ir atvērtas augšējo un apakšējo kraušanas ierīču lūkas un ierīces;

545.12. pusvagonu ar atvērtām durvīm un lūkām vai ar lūkām, kurām nav aiztaisīti visi slēdzamā mehānisma aizliktņi;

545.13. tukšu segto vagonu, kam ir atvērtas vai ar durvju aizliktņi nostiprinātas durvis;

545.14. vagonu šķidrā bituma pārvadāšanai ar neattīrītām riteņpāru velšanās loka virsmām.

546. Pasažieru vilciena sastāvā un pasta–bagāžas vilciena sastāvā aizliegts iekļaut:

546.1. pasažieru vagonu, kam ir apkures, elektrisko iekārtu, elektropneimatisko bremžu un ventilācijas bojājumi vai citi bojājumi, kas nenodrošina kvalitatīvu pasažieru pārvadāšanu;

546.2. pasažieru vagonu, kura sanitārtehniskais stāvoklis nenodrošina kvalitatīvu pasažieru pārvadāšanas apstākļus;

546.3. vagonu ar bīstamām kravām, tai skaitā tukšas neattīrītas cisternas;

546.4. vagonu, kam nokavēts kārtējā remonta vai vienotās tehniskās revīzijas termiņš, ja tas nav attiecīgi pagarināts;

546.5. kravas vagonu, izņemot vagonu, kura konstrukcija un tehniskais stāvoklis atbilst attiecīgā pasažieru vilciena vai pasta–bagāžas vilciena kustības drošības prasībām un noteiktajam ātrumam, un šo vagonu izmanto bagāžas pārvadāšanai.

547. Kravas–pasažieru vilciena sastāvā aizliegts iekļaut vagonu ar bīstamām kravām, tai skaitā tukšas neattīrītas cisternas.

548. Aizliegts padot vagonu kravas iekraušanai un cilvēku iekāpšanai, ja vagonam nav veikta tehniskā apkope un nav ieraksta vagonu tehniskās apkopes un komercapskates žurnālā, ka vagona izziņas par darbderīgu.

549. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja stacijas un dzelzceļa speciālisti pirms vilciena nosūtīšanas saskaņā ar tehniskās rīcības aktu un gada grafiku tehniskās apkopes un komercapskates laikā pārbauda:

- 549.1. kravu nostiprināšanas pareizību, drošumu un izturīgumu valējā ritošā sastāvā;
- 549.2. kravu saglabāšanas nodrošinājumu;
- 549.3. vilciena sastāva tehnisko stāvokli drošai kustībai;
- 549.4. vilciena aprīkojumu ar noteiktajām signālierīcēm un signālpiederumiem.

8.6. Vilcienu kustības organizācija

550. Ikviens iecirknis, stacija un vilciens vienlaikus atrodas tikai viena dzelzceļa speciālista tiešā vadībā:

- 550.1. dispečercentralizācijas iecirknis – vilcienu dispečera vadībā;
- 550.2. stacija (stacijas parks) – stacijas (stacijas parka) dežuranta vadībā;
- 550.3. vilciens – priekšējā vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) vadībā.

551. Dzelzceļa infrastruktūras signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīces darbina un luksoforu signālus (izņemot automātiski darbojošos) pārslēdz:

- 551.1. stacijā – stacijas dežurants vai pēc viņa rīkojuma centralizācijas posteņa dežurants (operators) vai pārmijnieks;
- 551.2. ceļa postenī – posteņa dežurants;
- 551.3. iecirknī ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers;
- 551.4. no vietējas vadības pults – vilcienu konduktors vai vilcienu sastādītājs.

552. Ja stacijā nav dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja ekspluatācijas personāla, vilcienu pieņemšanu, nosūtīšanu un manevru darbu pārvadātājs veic dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja noteiktajā kārtībā.

553. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs izveido paziņojumu sniegšanas sistēmu par vilcienu nosūtīšanu, pienākšanu un garāmbraukšanu starp blakus staciju dežurantiem un starp stacijas dežurantu un vilcienu dispečeru.

554. Vilcienu kustību iecirknī vada tikai vilcienu dispečers.

555. Dzelzceļa speciālisti, kuri ir tieši saistīti ar vilcienu kustības nodrošināšanu attiecīgajā iecirknī, vilcienu dispečera rīkojumu izpilda bez ierunām.

556. Aizliegts dot rīkojumus par vilcienu kustību iecirknī bez vilcienu dispečera atļaujas.

557. Vilcienu dispečeram ir šādi pienākumi:

- 557.1. nodrošināt vilcienu kustības drošu organizāciju;
- 557.2. organizēt un kontrolēt vilcienu kustību posmos, savlaicīgu vilcienu pieņemšanu, nosūtīšanu un garāmbraukšanu stacijās;
- 557.3. laikus dod norādījumus par vilcienu kustību stacijas dežurantiem un vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem);
- 557.4. nosūtīt vilcienus atbilstoši vilcienu kustības grafikam un formēšanas plānam;
- 557.5. nodrošināt vagonu, vilces līdzekļu un dzelzceļa infrastruktūras caurlaides spējas efektīvu izmantošanu;
- 557.6. kontrolēt staciju darbību;
- 557.7. kontrolēt dzelzceļa speciālistu darbību, kas saistīta ar vilcienu kustību;
- 557.8. nodrošināt iespēju veikt dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas vai remonta darbus;
- 557.9. veikt pasākumus, lai tiktu ievērots vilcienu kustības grafiks un vilces līdzekļu brigāžu pieļaujama nepārtrauktais darba laiks;
- 557.10. veikt atzīmes par vilcienu kustību izpildītajā vilcienu kustības grafikā.

558. Uzsākot dežūru, vilcienu dispečeram ir šādi pienākumi:

- 558.1. noskaidrot situāciju vilcienu kustībā;
- 558.2. iepazīties ar spēkā esošajiem brīdinājumiem dispečera uzraudzības iecirknī;
- 558.3. iecirkņos, kuri aprīkoti ar dispečercentralizāciju, pārbaudīt tehnisko ierīču, signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru līdzekļu darbderīgumu un plombas uz tiem atbilstoši sarakstam;
- 558.4. iepazīties ar ierakstiem apskates žurnālā;
- 558.5. veikt ierakstu par maiņas pieņemšanu vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā (15.pielikums) un izpildītajā vilcienu kustības grafikā.

559. Vilcienu dispečers dežūras sākumā izsauc visus uzraudzības iecirkņa stacijas dežurantus un:

- 559.1. pārbauda, vai visi stacijas dežuranti ir uzsākuši dežūru;
- 559.2. salīdzina pareizu laiku;

559.3. iepazīstas ar stāvokli stacijās un ar stacijas dežurantu starpniecību noskaidro staciju tehnisko ierīču, signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru līdzekļu darbderīgumu.

560. Šaursliežu dzelzceļa iecirknī vilcienu dispečera pienākumus var pildīt šaursliežu dzelzceļa iecirkņa vienas stacijas dežurants.

561. Visus norādījumus par vilcienu kustību iecirknī vilcienu dispečers dod stacijas dežurantiem un citiem ar vilcienu kustību saistītajiem dzelzceļa speciālistiem rīkojumu veidā.

562. Vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā vilcienu dispečers reģistrē šādus rīkojumus:

- 562.1. par posmu vai posma atsevišķu ceļu slēgšanu vai atvēršanu vilcienu kustībai;

562.2. par posmu, posma atsevišķu ceļu vai stacijas ceļu slēgšanu vai atvēršanu elektrovilcienu kustībai pēc sprieguma atslēgšanas vai pieslēgšanas;

562.3. par pāreju no divceļu kustības uz vienceļa kustību un par divceļu kustības atjaunošanu;

562.4. par pāreju no vieniem signalizācijas un sakaru līdzekļiem vilcienu kustībā uz citiem;

562.5. par vilcienu nosūtīšanu, kurā ir 1.klases bīstamās kravas (sprādzienbīstamas vielas) vai negabarīta kravas;

562.6. par pasažieru, pasta–bagāžas vai kravas–pasažieru vilcienu pieņemšanu un nosūtīšanu uz ceļiem, kuri tam nav paredzēti tehniskās rīcības aktā;

562.7. par atļauju mainīt automatiskās bloķēšanas sistēmas vilcienu kustības virzienu ar palīgierīcēm;

562.8. par atļauju stacijas dežurantiem nosūtīt vilcienu vienceļa posmā, kas aprīkots ar automatiskās bloķēšanas sistēmu, vai pa nepareizo ceļu divceļu posmā, kas aprīkots ar divpusēju automatisko bloķēšanu, ja izejas luksoforā ir aizliedzošs signāls, ar apstiprinājumu, ka posms (posma ceļš) ir brīvs vai tajā nav vilcienu, kas brauc pretējā virzienā;

562.9. par atļauju dot vilciena nosūtīšanas stacijas dežurantiem vilciena pienākšanas bloķēšanas signālu posmam ar palīgierīci, kurš aprīkots ar pusautomātisko bloķēšanu;

562.10. par vilcienu kustību, ja vilcienu vilces līdzeklim nedarbojas radiostacija vai vilcienu kustības drošības ierīces;

562.11. par starpstacijas pieņemšanas un nosūtīšanas ceļa aizņemšanu ar atsevišķiem vagoniem vai vagonu grupām;

562.12. par atļauju vilces līdzekļu vadītājam (mašīnistam) pabraukt garām ieejas, izejas vai maršruta luksoforam ar aizliedzošo signālu;

562.13. par atļauju palīdzības vai ugunsdzēsības vilciena vai palīdzības vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) braukt ar dispečercentralizāciju aprīkotā posmā, kur pārtraukta vilcienu kustība;

562.14. rīkojumu vilces līdzekļu vadītājam (mašīnistam) sniegt palīdzību ar vadāmo vilcienu vai tikai ar vilces līdzekli vilcienam, kas apstājas posmā;

562.15. par atļauju vilces līdzekļu vadītājam (mašīnistam) atstumt vilcienu līdz nosūtīšanas stacijas ieejas luksoforam vai signālzīmei "Stacijas robeža" posmā (posma ceļā), kur pārtraukta vilcienu kustība;

562.16. brīdinājumu vilces līdzekļu vadītājam (mašīnistam) par īpašiem vilcienu kustības apstākļiem;

562.17. par atļauju vilces līdzekļu vadītājam (mašīnistam) braukt posmā, kurā automatiskās bloķēšanas sistēma nedarbojas un norobežojošajā stacijā nav stacijas dežuranta;

562.18. rīkojumu, kas adresēts blakus iecirkņu vilcienu dispečeriem vai saņemti no blakus iecirkņu vilcienu dispečeriem;

562.19. par stacijas nodošanu rezerves vadībā;

562.20. rīkojumu stacijas dežurantiem par to, ka posms (posma ceļš), kurā vilcienu kustība organizēta, lietojot telefona sakarus, un kura norobežojošajā stacijā nav stacijas dežuranta, ir brīvs un atļauts tajā nosūtīt vilcienu.

(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

563. Ja ir tehniski nodrošināta nepārtraukta vilciena dispečera balss sarunu ierakstīšana un ierakstu uzglabāšana ne mazāk par mēnesi, vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā drīkst neregistrēt šo noteikumu 562.10., 562.11., 562.12., 562.13., 562.14., 562.15., 562.16. un 562.17.apakšpunktā minētos vilcienu dispečera rīkojumus.

564. Rīkojumus drīkst apvienot un reģistrēt ar vienu numuru. Ja nepieciešams mainīt rīkojuma saturu vai to atcelt, izdod jaunu rīkojumu.

565. Reģistrējamus vilcienu dispečera rīkojumus, kas adresēti stacijas dežurantiem, ieraksta stacijas vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā.

566. Stacijas amatpersona pēc vilcienu dispečera rīkojuma ierakstīšanas stacijas vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā to atkārtoti vilcienu dispečerim, norādot savu amatu un uzvārdu. Ja rīkojums ir pieņemts pareizi, vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā (stacijā un pie vilcienu dispečera) atzīmē rīkojuma pārbaudes laiku un stacijas amatpersonas uzvārdu, kura rīkojumu pieņēmusi.

567. Ja vilcienu dispečera rīkojumu saņemusi stacijas amatpersona nav stacijas dežurants, tā nekavējoties informē stacijas dežurantu par minēto rīkojumu. Stacijas dežurants vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā ar parakstu apliecina, ka ir iepazīties ar šo rīkojumu.

568. Ja vilcienu dispečera reģistrējamais rīkojums ir adresēts vairākām stacijām, rīkojuma tekstu atkārtoti vienas stacijas dežurants pēc vilcienu dispečera norādījuma, bet pārējo staciju dežuranti šajā laikā pārbauda rīkojuma ieraksta pareizību.

569. Vilcienu dispečers pārraida reģistrējamo rīkojumu vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) pa radiosakariem vai nodod to vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) ar stacijas dežuranta starpniecību.

570. Vilcienu dispečers vai stacijas dežurants ieraksta vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) uzvārdu un reģistrējamā rīkojuma nodošanas laiku vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā.

571. Pirms dežūras pieņemšanas stacijas dežuranta pienākums ir:

571.1. iepazīties ar darba plānu, ar norādījumiem un rīkojumiem, kas attiecas uz vilcienu pieņemšanu un nosūtīšanu, ar manevru darbiem, ritošo sastāvu un tā izvietošanu uz pieņemšanas un nosūtīšanas ceļiem un stacijai blakus esošo posmu (blokiecirkņu) stāvokli (vai tie ir brīvi vai aizņemti ar ritošo sastāvu);

571.2. pārliecināties, vai darbojas signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas iekārtu vadīšanas ierīces, vai uz tām ir plombas atbilstoši sarakstam, vai ir kārtībā pārmijas, kuras apkalpo stacijas dežurants;

571.3. pārbaudīt darba vietā esošos instrumentus, signālpiederumus, inventāra esību un darbderīgumu;

571.4. iepazīties ar spēkā esošiem ierakstiem vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā, vilcienu kustības žurnālā, vilcienu brīdinājumu uzskaites žurnālā (16.pielikums), vilcienu telefonogrammu žurnālā (17.pielikums), apskates žurnālā un citos žurnālos, kas saistīti ar vilcienu kustību un kuros veic ierakstus stacijas dežurants;

571.5. ierakstīt vilcienu kustības žurnālā:

571.5.1. vilcienu pienākšanas kontroles ierīču mākslīgās iedarbināšanas un aicinājuma signālu skaitītāju vai maršruta mākslīgās izjaukšanas skaitītāju un citu signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīču darbības skaitītāju rādījumus, ja tādi ir;

571.5.2. ierakstu par dežūras pieņemšanu un nodošanu, norādot datumu un laiku (stundas un minūtes);

571.5.3. ja stacijas dežuranta rīcībā ir bremzes kurpes, ierakstu par to skaitu, numuriem un atrašanās vietu;

571.5.4. ierakstu par radiosakaru pārbaudi.

572. Ja vilces līdzeklis ir aprīkots ar drošības ierīcēm, kas ļauj nodrošināt vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) modrību un darbības kontroli, un ir attiecīga publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atļauja, vilces līdzekļus var apkalpot viens vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists).

573. Vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam), kurš vada vilcienu, dzelzceļa satiksmes rīkojumu pārraides pamatlīdzeklis ir vilcienu kustības vadības radiosakari. Aizliegts izmantot vilcienu kustības vadības radiosakarus sarunām, kas nav saistītas ar vilcienu kustību.

574. Vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) līdz vilciena nosūtīšanai no stacijas pēc vilciena sastāvu raksturojošā dokumenta (natūrlapas) pārliecinās, vai sastāvā ir vagoni ar 1.klases bīstamām kravām un kā tie izvietoti. Ja vilcienu apkalpo vilciena konduktors, viņš pēc natūrlapas datiem ziņo vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) par 1.klases bīstamām kravām sastāvā.

575. Vilcienos, ar kuru rītošo sastāvu ir paredzēts veikt manevrus starpstacijās, manevru vadīšanai norīko konduktoru (vilcienu sastādītāju) vai dzelzceļa speciālistu, kurš ir apguvis speciālās operācijas (vilcienu sastādīšanu un manevru darbu vadīšanu) un saņēmis attiecīgu apliecību.

576. Saimniecības vilcienu darbību posmā vada darbu vadītājs.

577. Aizliegts atstāt vilces līdzekli darba stāvoklī bez dzelzceļa speciālista uzraudzības, kurš atbild par vilces līdzekļa apkalpošanu.

578. Signalizācijas un sakaru pamatlīdzekļi vilcienu kustības organizācijā ir automātiskā un pusautomātiskās bloķēšanas sistēma.

579. Mazdarbīgajos iecirkņos vilcienu kustību var organizēt, lietojot:

579.1. elektroziņu sistēmu;

579.2. telefona sakaru līdzekļus;

579.3. mobilo telefonu sakarus vai radiosakarus vilciena dispečera reģistrētā rīkojuma nodošanai vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam);

579.4. vienu zīli;

579.5. vienu vilces līdzekli.

580. Katrā starpstaciju posma ceļā vienlaikus var darboties tikai viens signalizācijas un sakaru līdzeklis vai vilcienu kustības organizācijas veids.

581. Remonta, būvniecības un atjaunošanas darbu laikā vilcienu kustību var organizēt, lietojot pagaidu ierīces pēc lokomotīvu luksoforu signāliem pa divceļu iecirkņa nepareizo ceļu, kas aprīkots ar vienvirziena automātiskās bloķēšanas sistēmu.

582. Stacijās, kurās nav paredzēta vilcienu formēšana un izformēšana, aizliegts aizņemt galvenos ceļus ar atsevišķiem vagoniem vai vagonu grupām un tikai ar attiecīgu vilcienu dispečera rīkojumu atļauts aizņemt pieņemšanas un nosūtīšanas ceļus ar atsevišķiem vagoniem vai vagonu grupām.

583. Pieņemot vilcienu uz stacijas platsliežu strupceļiem, tā ātrums pieņemšanas ceļa sākumā nepārsniedz 25 km/h. Pieņemot vilcienu uz stacijas šaursliežu strupceļiem, pasažieru vilcienam ar automātiskajām bremzēm ātrums nepārsniedz 25 km/h, pārējiem vilcieniem nepārsniedz 10 km/h.

584. Ar vagoniem pa priekšu drīkst pārvietoties saimniecības, palīdzības un ugunsdzēsības vilcieni. Šāda vilciena priekšā atrodas dzelzceļa speciālists, kurš ir apguvis speciālās operācijas (vilcienu sastādīšanu un manevru darbu vadīšanu) un saņēmis attiecīgu apliecību, un kura pienākums ir vērot, vai ceļš ir brīvs, un, ja ir apdraudēta cilvēku vai vilciena kustības drošība, veikt pasākumus vilciena nekavējošai apturēšanai.

585. Vilcienu kustības ātrums platsliežu dzelzceļos, braucot ar vagoniem pa priekšu, nepārsniedz:

585.1. 25 km/h;

585.2. 40 km/h, ja ir radiosakari starp vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) un vilciena priekšā esošo dzelzceļa speciālistu.

586. Vilcienu kustības ātrums šaursliežu dzelzceļos, braucot ar vagoniem pa priekšu, nepārsniedz 15 km/h, bet sniegtīrim, kas nav aprīkots ar automātiskajām bremzēm, nepārsniedz 20 km/h.

587. Luksoforam ar vienu dzeltenu (nemirgojošu) signāluguni platsliežu kravas vilciens drīkst braukt garām ar ātrumu, kas nepārsniedz 50 km/h, bet pasažieru vilciens – ar ātrumu, kas nepārsniedz 60 km/h.

588. Ja luksofors ar vienu dzeltenu (nemirgojošu) signāluguni ir novietots no nākamā luksofora attālumā, kas ir mazāks par nepieciešamo bremzēšanas ceļa garumu, tad platsliežu vilciens tam brauc garām ar ātrumu, kādu ir noteicis dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un kas nepārsniedz šo noteikumu 587.punktā norādīto ātrumu.

(MK 26.04.2011. noteikumu Nr.316 redakcijā)

589. Uz garāmejas luksofora, pie kura kravas vilciena iekustināšana pēc apstāšanās ir apgrūtināta (izņemot luksoforus, kas atrodas pirms ieejas luksofora), var uzstādīt nosacītās atļaujas signālu – plāksni ar atstarojošu zīmi T burta veidā (5.pielikuma 17.punkts). Šāds signāls atļauj kravas vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) bez apstāšanās braukt garām garāmejas luksofora sarkanajai signālugunij ar ātrumu līdz 20 km/h un brīdina vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) būt gatavam nekavējoties apstāties, ja rodas šķērslis vilciena kustībai.

590. Ja divceļu posmā ir pārbrauktuve, kura aprīkota ar automātiskām ierīcēm tikai vilcieniem, kas brauc pa pareizo ceļu, nosūtot vilcienu pa nepareizo ceļu, vilcienu dispečers organizē brīdinājuma izsniegšanu vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam). Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs izveido šādu posmu un pārbrauktuvi sarakstu un izstrādā savlaicīgas paziņošanas kārtību pārbrauktuvi dežurantiem par katru nosūtīto vilcienu.

591. Ja pārbrauktuve aprīkota ar automātiskām ierīcēm tikai vilcieniem, kas brauc pa pareizo ceļu, pa posma nepareizo ceļu nosūtīto vilcienu vilces līdzekļu vadītāji (mašīnisti) pārbrauktuvi šķērso ar ātrumu:

591.1. līdz 40 km/h, ja uz pārbrauktuves ir dežurējošais darbinieks;

591.2. līdz 20 km/h, ja uz pārbrauktuves nav dežurējošā darbinieka.

592. Ja posms nav aprīkots ar divpusējo automātiskās bloķēšanas sistēmu un vilcienu nosūta pa nepareizo ceļu, signalizācijas un sakaru pamatlīdzekļu darbību šim posma ceļam pārtrauc un vilcienu kustību organizē, izmantojot citus signalizācijas un sakaru līdzekļus.

593. Ja viena no stacijām, kas norobežo posmu (posma ceļu), kurā pārtraucama vilcienu kustība, atrodas cita vilcienu dispečera vadībā, rīkojumu par vilciena kustības pārtraukšanu posmā (posma ceļā) saskaņo minēto dispečeru un nodod viņam rīkojuma kopiju.

594. Pirms rīkojuma došanas par vilcienu kustības pārtraukšanu posmā (posma ceļā) vilcienu dispečers izsauc posmu norobežojošo staciju dežurantus, brīdina par posma (posma ceļa) slēgšanu un paziņo darbu vadītāja uzvārdu un amatu, kā arī paredzēto vilcienu kustības kārtību un citas nepieciešamās ziņas.

595. Lai pārtrauktu vilcienu kustību posmā (posma ceļā), vilcienu dispečers dod reģistrējamu rīkojumu to staciju dežurantiem, kuras norobežo šo posmu.

596. Vilcienu dispečers pārtrauc vilcienu kustību posmā vai posma ceļā, ja saņem:

596.1. dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atļauju dzelzceļa infrastruktūras objektu būvniecības, remonta un uzturēšanas darbu veikšanai;

596.2. vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīdzības pieprasījumu vilcienam, kas apstāties posmā;

596.3. atbildīgā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja dzelzceļa speciālista paziņojumu par neparedzētajiem dzelzceļa infrastruktūras bojājumiem, kas apdraud vilcienu kustības drošību.

597. Vilcienu kustību posmā vai posma ceļā pārtrauc pirms dzelzceļa infrastruktūras objektu būvniecības, remonta un uzturēšanas darbu sākšanas un vilcienu kustību atjauno tikai pēc šo darbu pabeigšanas.

598. Vilcienu kustības pārtraukšanas iemeslu posmā vai posma ceļā vilcienu dispečers ieraksta vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā, norādot dzelzceļa speciālista amatu un uzvārdu, kurš par to paziņojis.

599. Ja divceļu posmā vilcienu kustību pārtrauc tikai vienā ceļā, otrā ceļā saglabā signalizācijas un sakaru līdzekļu darbību vilcieniem, kuriem šis ceļš ir pareizais, un, ja posms ir aprīkots ar divpusējo automatiskās bloķēšanas sistēmu, saglabā signalizācijas un sakaru līdzekļu darbību vilcieniem abos virzienos.

600. Vilcienu dispečers dod rīkojumu par posmu (posma ceļu) atvēršanu vilcienu kustībai tikai pēc tam, kad ir saņēmis paziņojumu par vilcienu kustības traucējumu novēršanu, objektu būvniecības, remonta un uzturēšanas darbu pabeigšanu un posma (posma ceļu) atbrīvošanu. Paziņojumu reģistrē vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā, norādot saņemšanas laiku un tā dzelzceļa speciālista uzvārdu un amatu, no kura tas saņemts.

601. Lai atvērtu posmu (posma ceļu) vilcienu kustībai, vilcienu dispečers dod reģistrējamu rīkojumu to staciju dežurantiem, kuras norobežo posmu, un, ja posmā ir ceļa posteņi, arī ceļa posteņu dežurantiem.

8.7. Dzelzceļa satiksmes organizācija, lietojot telefona sakarus

602. Visas sarunas par vilcienu kustības organizāciju, lietojot telefona sakarus, notiek pa starpstaciju telefoniem vai pa vilcienu dispečera sakariem, un, ja tie ir bojāti, sarunām izmanto citus stacijas dežuranta rīcībā esošus sakaru līdzekļus.

603. Ja vilcienu kustību organizē, lietojot telefona sakarus, katrā stacijā iekārto vilcienu telefonogrammu žurnālu. Ieraksti (spiedogi) šajā žurnālā ļauj skaidri saprast, vai attiecīgais posms (posma ceļš) ir brīvs vai aizņemts ar ritošo sastāvu.

604. Stacijā, kas norobežo vienceļa posmus, ir viens vilcienu telefonogrammu žurnāls. Žurnāla kreisās puses lappusēs ieraksta vilciena telefonogrammas, kas attiecas uz vienu posmu, bet labās puses lappusēs telefonogrammas, kas attiecas uz otro posmu. Vienceļa posma galā strupceļu stacijā visas vilcienu telefonogrammas ieraksta secīgi.

605. Stacijā, kura norobežo divceļu posmus, ir divi vilcienu telefonogrammu žurnāli katram posmam atsevišķi. Žurnālu kreisās puses lappusēs ieraksta vilciena telefonogrammas nepāra numuru vilcieniem, bet labās puses lappusēs – pāra numuru vilcieniem. Ja vilcienu nosūta pa nepareizo ceļu, telefonogrammas nepāra numura vilcieniem ieraksta žurnāla labajā lappusē, bet pāra numuru vilcieniem – kreisajā lappusē.

606. Ja stacija norobežo trīs un vairāk posmus, katram posmam iekārto atsevišķu vilcienu telefonogrammu žurnālu.

607. Vilcienu telefonogrammu žurnālā dzēsumi nav pieļaujami, kļūdainos ierakstus pārsvītro. Svītrojums žurnālā izdara tā, lai paliktu redzams svītrotais teksts.

608. Stacijas dežurants ierakstus vilcienu telefonogrammu žurnālā apliecina ar parakstu.

609. Pārraidot vilcienu telefonogrammas, norāda nosūtīšanas un pieņemšanas staciju.

610. Lai atvieglotu ierakstu izdarīšanu telefonogrammu žurnālā, drīkst lietot spiedogus ar vilcienu telefonogrammu tekstiem.

611. Nosūtāmo vilcienu telefonogrammu numurēšana sākas ar pirmo numuru katru diennakti plkst. 00.00 katram posmam atsevišķi. Pārejot uz telefona sakariem vilcienu kustības organizēšanā, signalizācijas un sakaru pamatlīdzekļu darbības pārtraukuma dēļ nosūtāmo telefonogrammu numerāciju ar pirmo numuru sāk pārejas brīdī. Ja diennakts laikā ir vairāki signalizācijas un sakaru līdzekļu darbības pārtraukumi, kuru dēļ vilciena kustības organizēšanā pāriet uz telefona sakariem, saglabā secīgu nosūtāmo vilcienu telefonogrammu numerāciju.

612. Saņemtās telefonogrammas ieraksta vilcienu telefonogrammu žurnālā ar telefonogrammu izdevējas stacijas doto numuru.

613. Vilcienu telefonogrammās nedrīkst būt labojumi, papildinājumi, dzēsumi vai aizkrāsojumi.

614. Nepareizi uzrakstītu vilcienu telefonogrammu krusteniski pārsvītro un uz tās uzraksta "Nav spēkā". Šādu telefonogrammu nenumurē un blakusstacijai nenosūta.

615. Pieņemot un nododot dežūru, stacijas dežuranti paziņo blakusstacijai par dežūras pieņemšanu un vilcienu telefonogrammu žurnālā izdara attiecīgu ierakstu, norādot dežūras pieņemšanas un nodošanas laiku, stacijas un blakusstacijas dežurantu uzvārdus.

616. Pārejot uz telefona sakariem, lai organizētu vilcienu kustību signalizācijas un sakaru pamatlīdzekļu bojājumu laikā, telefonogrammu žurnāla ierakstā par dežūras pieņemšanu un nodošanu norāda vilcienu dispečera reģistrējamo rīkojumu, ar kuru noteikts vilcienu kustības organizācijas veids posmā.

617. Pirms vilcienu telefonogrammas nodošanas staciju dežuranti paziņo savu uzvārdu. Nodot un pieņemt telefonogrammas var tikai tad, ja sakrīt vilcienu telefonogrammu žurnālā ierakstītie stacijas dežurantu uzvārdi.

618. Pēc vilcienu telefonogrammas saņemšanas saņēmējs atkārtoti visu tās tekstu. Ja atkārtotais teksts atbilst nodotajai telefonogrammai, nosūtītājs to apstiprina ar vārdu "Pareizi". Abu staciju telefonogrammu žurnālos atzīmē vilcienu telefonogrammas nodošanas un pieņemšanas laiku.

619. Saskaņojot vilciena nosūtīšanu, stacijas apmainās ar telefonogrammām par vilciena numuru un saņemšanas piekrišanu un pēc vilciena nosūtīšanas un pienākšanas – par faktisko vilciena nosūtīšanas vai pienākšanas laiku.

620. Aizliegts nosūtīt telefonogrammu blakusstacijai, ja tā nav ierakstīta vilcienu telefonogrammu žurnālā un ierakstu nav parakstījis stacijas dežurants.

621. Ja vilcienu kustību organizē, lietojot telefona sakarus, vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izsniedz vilciena kustības atļauju – ceļa atļaujas zīmi (18.pielikums).

622. Ceļa atļaujas zīme dod tiesības vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) braukt garām izejas luksoforam ar aizliedzošu signālu vai izbraukt posmā no ceļa, kur nav izejas luksoforu, aizņemt posmu un braukt līdz nākamās stacijas ieejas luksoforam (signālzīmei "Stacijas robeža") vai noteiktai posma vietai, kā arī, ja tas ir atzīmēts ceļa atļaujas zīmē, vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) ir atļauts atgriezties no posma līdz nosūtīšanas stacijas ieejas luksoforam (signālzīmei "Stacijas robeža").

623. Ja pēc vilcienu dispečera rīkojuma saņemšanas vilcienu nosūta pa nepareizo ceļu, to norāda telefonogrammā. Šajā gadījumā vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izsniedzamās ceļa atļaujas zīmes augšmalā uzraksta "Pa nepareizo ceļu".

624. Pirms ceļa atļaujas zīmes noformēšanas stacijas dežurants no blakusstacijas dežuranta saņem telefonogrammu:

624.1. vienceļa posmos – ka blakusstacija piekrīt pieņemt vilcienu;

624.2. divceļu posmos – par agrāk nosūtītā vilciena pienākšanu.

625. Stacijas dežurants vai persona, kura pilda stacijas dežuranta pienākumus, izsniedz ceļa atļaujas zīmi vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) tikai tad, ja telefonogrammu žurnālā, kas atrodas pie stacijas dežuranta, ir atbilstoši ieraksti:

625.1. vienceļa posmos – ka blakusstacija piekrīt pieņemt vilcienu;

625.2. divceļu posmos – par agrāk nosūtītā vilciena pienākšanu.

626. Pieņemot un nosūtot vilcienus, vienceļa posma stacijās secīgi lieto šo noteikumu 19.pielikuma 1., 2., 3. un 4.parauga vilcienu telefonogrammas.

627. Pieņemot un nosūtot vilcienus, divceļu posmu stacijās secīgi lieto šo noteikumu 19.pielikuma 3. un 4.parauga vilcienu telefonogrammas.

628. Nosūtot vilcienu, kas pēc tam atgriežas nosūtīšanas stacijā, vienceļa posmā (tajā skaitā uz atzarojumu, kuru neapkalpo palīgpostenis) secīgi lieto šo noteikumu 19.pielikuma 6., 7., 3. un 8.parauga vilcienu telefonogrammas. Nosūtāmā vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izsniedz ceļa atļaujas zīmi ar norādi par atgriešanos nosūtīšanas stacijā.

629. Divceļu posmā nosūtīšanas stacijā saņemtā vilcienu telefonogramma par vilciena pienākšanu (19.pielikuma 4.paraugs) dod tiesības nosūtīt tajā pašā virzienā nākamo vilcienu.

630. Ja vilciens brauc garām stacijai bez apstāšanās, blakusstacijām nodod šo noteikumu 19.pielikuma 5.parauga vilcienu telefonogrammu, norādot vilciena numuru un faktisko garāmbraukšanas laiku.

631. Ja vilciens krustojas ar pretējā virzienā braucošu vilcienu, stacijas dežurants paziņo blakusstacijai par vilciena pienākšanu un vienlaikus prasa atļauju nosūtīt vilcienu pretējā virzienā, apvienojot šo noteikumu 19.pielikuma 1. un 4.parauga vilcienu telefonogrammas.

632. Ja divceļu posmā uz viena no ceļiem ir pārtraukta vilcienu kustība, bet otrajā ceļā noteikta vienceļa kustība, vilcienu telefonogrammu apmaiņa notiek kā vienceļa posmā. Šajā gadījumā ceļa atļaujas zīmes augšmalā uzraksta, ka uz attiecīgā ceļa vilcienu kustība pārtraukta.

633. Ja pāreja uz vilcienu kustības organizēšanu, lietojot telefona sakarus, notiek posmā (posma ceļā) ar divpusējo automatiskās bloķēšanas sistēmu, kur vienā sadales punktā nav stacijas dežuranta, otrās stacijas dežurants vilcienu telefonogrammu žurnālā ieraksta vilcienu kustības organizēšanai paredzētos telefonogrammu tekstus, izņemot šo noteikumu 19.pielikuma 2.parauga telefonogrammu. Tās vietā ieraksta vilcienu dispečera rīkojumu par atļauju nosūtīt vilcienu posmā vai posma ceļā, ja ir divceļu iecirknis, un to, ka posms (posma ceļš) ir brīvs.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

8.8. Dzelzceļa satiksmes organizācija ar elektroziļļu sistēmu

634. Lietojot elektroziļļu sistēmu, atļauja vilcienam aizņemt posmu ir šī posma zizlis, ko izsniedz vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam).

635. Elektroziļļu sistēmas ierīces nepieļauj no ziļļu aparātiem vienlaikus izņemt vairāk par vienu posma zizli.

636. Katram posmam ir savas sērijas zizlis. Uz katra ziļļa ir kārtas numurs, sērija un posmu norobežojošo staciju nosaukumi.

637. Vienas sērijas ziļļu aparātus uzstāda ne biežāk kā ik pēc trijiem posmiem.

638. Ja posmā nav vilciena, ziļļu aparātos abās posmu norobežojošās stacijās kopā ir pāra skaits ziļļu.

639. Aizliegts:

639.1. prasīt atļauju izņemt zizli no aparāta, ja vilciens nav sagatavots nosūtīšanai;

639.2. glabāt izmantojamus ziļļus, neieliekot tos elektroziļļu aparātā;

639.3. aizvest zizli uz blakus posmu.

640. Pēc vilciena pienākšanas stacijā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) nodod zizli stacijas dežurantam.

641. Ziļļu apmaiņa vilcienam stacijā notiek ar mehānisko ziļļu apmaiņtāju vai rokām. Apmainot ziļļus ar rokām, tos ievieto ziļļu padevējos.

642. Lai nosūtītu vilcienu ar elektroziļļu sistēmu aprīkotā posmā:

642.1. vilcienu nosūtīšanas stacijas dežurants pa telefonu pieprasa tās stacijas dežuranta piekrišanu, uz kuru nosūta vilcienu;

642.2. ja nav šķēršļu vilciena pieņemšanai, pieņemšanas stacijas dežurants paziņo, ka sagaida vilcienu, un ar vadības ierīci dod atļauju izņemt nosūtīšanas stacijā zizli no aparāta;

642.3. nosūtīšanas stacijas dežurants pēc ziļļa izņemšanas ieraksta tā numuru vilcienu kustības žurnālā un izsniedz zizli nosūtāmā vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam);

642.4. ja staciju dežuranti to iepriekš saskaņo, pretējā virzienā braucošu vilcienu drīkst nosūtīt ar pienākušā vilciena zizli, neievietojot to aparātā. Par to abu staciju vilcienu kustības žurnālā pretī šī vilciena numuram izdara attiecīgu ierakstu.

643. Ja vilcienu nosūta ar elektroziļļu sistēmu aprīkotā posmā no ceļa, kur ir izejas luksofors, braukt garām šim luksoforam ar zizli drīkst tad, ja izejas luksoforā ir mēnessbalta uguns. Ja mēnessbalto signālu izejas luksoforā nevar ieslēgt, stacijas dežurants pa radiosakariem vai ar stacijas dzelzceļa speciālista starpniecību paziņo vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam), ka vilciena nosūtīšanas maršruts ir sagatavots un izejas luksoforā nevar ieslēgt mēnessbalto signālu.

644. Ja pēc ziļļa izņemšanas no aparāta vilcienu nenosūta posmā, stacijas dežurants ieliek zizli aparātā un paziņo par to blakusstacijas dežurantam. Par vilciena nenosūtīšanu izdara atzīmi vilcienu kustības žurnālā.

645. Ja vilcienu nosūta posmā ar atgriešanos nosūtīšanas stacijā, vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) zizli izsniedz parastajā kārtībā. Blakusstacijas dežurantam paziņo par vilciena nosūtīšanu un par vilciena atgriešanos no posma.

646. Pēc vilciena pienākšanas stacijas dežurants:

646.1. pārliecinās, vai vilciens pienācis pilnā sastāvā;

646.2. pārbauda, vai zizlis pieder tam posmam, no kura vilciens pienācis;

646.3. ieraksta ziļļa numuru vilcienu kustības žurnālā;

646.4. ieliek zizli ziļļu aparātā un pa telefonu paziņo nosūtīšanas stacijai par vilciena pienākšanu.

647. Elektroziļļu sistēmu uzskata par bojātu:

647.1. ja posms ir brīvs, bet nav iespējams ielikt zizli aparātā vai izņemt zizli no aparāta;

647.2. ja ir nozaudēts posmam piederošais zizlis;

647.3. ja zižļu aparāts un induktors nav noplombēti;

647.4. ja induktora rokturi (kopā ar enkuru) var griezt pretējā virzienā;

647.5. ja novirzās zižļu aparāta ampērmetra rādītājs vai iedarbojas zvans, kad blakusstacija neraida strāvu.

648. Ja elektrozižļu sistēma ir bojāta, tā tiek remontēta, pārvietota vai apmainīta, elektrozižļu sistēmas darbību pārtrauc un vilcienu kustību organizē, izmantojot telefona sakarus.

649. Pāreja no elektrozižļu sistēmas uz telefona sakariem vai elektrozižļu sistēmas darbības atjaunošana notiek pēc vilcienu dispečera rīkojuma, pirms tam ar stacijas dežurantu starpniecību pārbaudot, vai attiecīgais posms ir brīvs un abu staciju aparātos kopā ir pāra skaits zižļu.

650. Ja bojāti starpstaciju telefona sakari, darbderīgas elektrozižļu sistēmas darbību nepārtrauc. Šādā gadījumā ziņojumus par vilcienu kustību noraida ar vilcienu dispečera sakaru starpniecību vai ar citiem stacijas dežuranta rīcībā esošajiem sakaru līdzekļiem.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

651. Ja bojāti vilcienu dispečera sakari un stacijas dežurants konstatē elektrozižļu sistēmas bojājumus, viņš noraida blakusstacijas dežurantam šādu telefonogrammu – "Zižļu sistēma bojāta. Pēdējais no jūsu stacijas pienāca vilciens Nr. (...). Pēdējais uz jūsu staciju nosūtīts vilciens Nr. (...). Stacijā ir (*skaitis*) zižļi. Pārejiet uz telefona sakariem. Stacijas dežurants (*uzvārds*)". Blakusstacijas dežurants pārbauda zižļu skaitu savā stacijā un, ja abos aparātos kopā ir pārskaitlis, nosūta atbildes telefonogrammu – "Pēdējais no jūsu stacijas pienāca vilciens Nr. (...). Pēdējais uz jūsu staciju nosūtīts vilciens Nr. (...). Stacijā ir (*skaitis*) zižļi. Posms brīvs. Pāreju uz telefona sakariem. Stacijas dežurants (*uzvārds*)".

652. Pēc elektrozižļu sistēmas bojājuma novēršanas, ja bojāti vilcienu dispečera sakari, stacijas dežurants noraida blakusstacijas dežurantam šādu telefonogrammu – "Elektrozižļu sistēmas darbība atjaunota plkst.(...). Pēdējais no jūsu stacijas pienāca vilciens Nr. (...). Pēdējais uz jūsu staciju nosūtīts vilciens Nr. (...). Pārejiet uz zižļu sistēmu. Stacijas dežurants (*uzvārds*)". Blakusstacijas dežurants pārbauda, vai posms ir brīvs, un nosūta atbildes telefonogrammu – "Pēdējais no jūsu stacijas pienāca vilciens Nr. (...). Pēdējais uz jūsu staciju nosūtīts vilciens Nr. (...). Posms brīvs. Pāreju uz elektrozižļu sistēmu. Stacijas dežurants (*uzvārds*)".

653. Ja zizlis ir nozaudēts vai tas nav saņemts no vilciena, kas stacijā pienācis vai pabraucis garām, stacijas dežurants par to ieraksta apskates žurnālā un zižļu dispečeram. Vilcienu dispečers pārbauda, vai posms ir brīvs, konstatē faktisko zižļu skaitu norobežojošo staciju zižļu aparātos un dod rīkojumu pāriet uz vilciena kustības organizēšanu, lietojot telefona sakarus.

654. Lai atjaunotu elektrozižļu sistēmas darbību, ja zizlis ir nozaudēts:

654.1. stacijas dežurants liek dzelzceļa speciālistam, kurš apkalpo elektrozižļu sistēmu, izņemt no aparāta vienu zizli un nodod to dzelzceļa speciālistam glabāšanā. Par minēto darbību izdara ierakstu apskates žurnālā un paziņo vilcienu dispečeram;

654.2. vilcienu dispečers dod rīkojumu atjaunot elektrozižļu sistēmas darbību.

655. Ja nozaudētais zizlis atrasts, stacijas dežurants par to paziņo dzelzceļa speciālistam, kurš apkalpo elektrozižļu sistēmu. Dzelzceļa speciālists atrasto un izņemto zizli vienlaikus ieliek elektrozižļu aparātā un par to izdara ierakstu apskates žurnālā.

656. Ja zižļu skaits vienas stacijas elektrozižļu aparātā kļūst mazāks par vienu ceturtdaļu no kopskaita abos posma aparātos, dzelzceļa speciālists, kurš apkalpo elektrozižļu sistēmu, pēc stacijas dežuranta norādījuma veic zižļu skaita regulēšanu elektrozižļu sistēmā.

657. Zižļu skaita regulēšanu veic stacijas dežurantu klātbūtnē, izņemot nepieciešamo pāra skaitu zižļu no vienas posmu norobežojošās stacijas elektrozižļu aparāta un ievietojot otras posmu norobežojošās stacijas elektrozižļu aparātā. Par zižļu skaita regulēšanu dzelzceļa speciālists, kurš apkalpo elektrozižļu sistēmu, veic ierakstus abu staciju apskates žurnālā, norādot izņemto un ielikto zižļu skaitu un to kārtas numurus. Ierakstu stacijas dežurants apliecina ar parakstu.

658. Zižļu aparātu tehniskās apskates laikā elektrozižļu sistēmas darbību nepārtrauc.

8.9. Dzelzceļa satiksmes organizācija ar pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotos iecirkņos

659. Ar pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotā posmā atļauja vilcienam aizņemt posmu ir izejas luksofora atļaujošs signāls. Pirms atļaujošā signāla ieslēgšanas izejas luksoforā uz vienceļa posma jāsāņem piekrišanas bloksignāls no blakusstacijas dežuranta, uz kura staciju nosūta vilcienu.

660. Lai nosūtītu vilcienu no stacijas posmā, kas aprīkots ar pusautomātisko bloķēšanu:

660.1. vilciena nosūtīšanas stacijas dežurants saņem vilcienu dispečera atļauju vilciena nosūtīšanai;

660.2. vilciena nosūtīšanas stacijas dežurants sazinās pa sakariem ar blakusstacijas dežurantu, lai saņemtu piekrišanas ziņojumu par vilciena gaidīšanu;

660.3. vilciena pieņemšanas stacijas dežurants ar vadības ierīču palīdzību dod piekrišanas bloksignālu vilciena nosūtīšanas stacijas dežuranta vadības iekārtai;

660.4. vilciena nosūtīšanas stacijas dežurants pēc piekrišanas bloksignāla saņemšanas sagatavo nosūtīšanas maršrutu vilcienam un ieslēdz izejas luksoforā atļaujošo signālu;

660.5. ja vilciena nosūtīšanas stacijas vadības iekārtas pēc vilciena pabraukšanas garām automātiski nepārslēdz izejas luksoforā aizliedzošu signālu, to pārslēdz stacijas dežurants un pa sakariem paziņo vilciena pieņemšanas stacijas dežurantam faktisko vilciena nosūtīšanas laiku.

661. Lai pieņemtu vilcienu no posma, kas aprīkots ar pusautomātisko bloķēšanu, vilciena pieņemšanas stacijas dežurants:

661.1. dod piekrišanas bloksignālu vilciena nosūtīšanas stacijas vadības iekārtai attiecībā uz vilciena sagaidīšanu;

661.2. sagatavo vilciena pieņemšanas maršrutu un ieslēdz ieejas luksoforā atļaujošo signālu;

661.3. pēc vilciena pabraukšanas garām pārslēdz ieejas luksoforā aizliedzošu signālu, ja pusautomātiskās bloķēšanas iekārtas to nepārslēdz automātiski;

661.4. pārliecinās, vai vilciens pienācis stacijā pilnā sastāvā un dod pienākšanas bloksignālu vilciena nosūtīšanas stacijas dežuranta vadības iekārtai, kā arī pa sakariem paziņo tās dežurantam vilciena pienākšanas laiku.

662. Stacijas dežurantam aizliegts dot vilciena nosūtīšanas stacijai ziņojumu pa sakariem par vilciena pienākšanu un noraidīt pienākšanas bloksignālu, ja viņš nav pārliecinājies, ka vilciens pienācis pilnā sastāvā no posma, kas aprīkots ar pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu. Par to stacijas dežurants pārliecinās pēc signāla uz vilciena pēdējā vagona, pēc cita dzelzceļa speciālista ziņojuma vai stacijas tehniskās rīcības aktā noteiktajā kārtībā. Ja stacija ir aprīkota ar automātiskajām kontrolierīcēm, stacijas dežurants pārliecinās par vilciena pienākšanu pilnā sastāvā pēc šo kontrolierīču rādījumiem.

663. Ja pēc vilciena pienākšanas, dodot pienākšanas bloksignālu, posma aizņemšanas kontrole turpina rādīt, ka posms ir aizņemts, stacijas dežurants pārliecinās, vai vilciens pienācis pilnā sastāvā, un ziņo par to vilcienu dispečeram. Vilcienu dispečers pārliecinās, vai posms ir brīvs, un nosūta posma norobežojošo staciju dežurantiem reģistrējamu rīkojumu par pienākšanas bloksignāla došanu ar palīgierīcēm.

664. Ja pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas vadības ierīce ir aprīkota ar skaitītājiem, kas fiksē pienākšanas bloksignāla palīgierīču lietošanu, tad pēc to

lietošanas stacijas dežurants vilcienu kustības žurnālā iepretim attiecīgā vilciena numuram ieraksta skaitītāja rādījumu.

665. Vilciena nosūtīšanas stacijas dežurants, saņemot pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas vadības iekārtā pienākšanas un piekrišanas bloksignālu, ieslēdz atļaujošu signālu izejas luksoforā un nosūta nākamo vilcienu tikai pēc tam, kad no vilciena pieņemšanas stacijas dežuranta pa telefonu ir saņemis paziņojumu par iepriekš nosūtītā vilciena pienākšanu.

666. Ja pa telefonu nav saņemts paziņojums no vilciena pieņemšanas stacijas dežuranta, bet saņemts pienākšanas bloksignāls pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas vadības iekārtā, stacijas dežurantam vienceļa posmos aizliegts dot piekrišanas bloksignālu šīs stacijas dežuranta vadības iekārtai pretējā virzienā braucoša vilciena pieņemšanai no šā posma.

667. Ja ir brīvs posms un pareizi sagatavots vilciena nosūtīšanas maršruts, bet izejas luksoforā neieslēdzas atļaujošs signāls pārmiju (stacijas ceļa) iecirkņa maldīgas aizņemības dēļ, stacijas dežurants pārbauda, vai šis pārmiju (stacijas ceļa) iecirknis ir brīvs no ritošā sastāva, un:

667.1. ja pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas vadības iekārtā aprūkta ar ierīcēm, kas izslēdz pārmijas (stacijas ceļa) izolēto iecirkni no izejas luksofora ieslēgšanas vadības shēmas, saņemot vilcienu dispečera atļauju, izmanto šīs ierīces un ieslēdz izejas luksoforā atļaujošu signālu;

667.2. ja pusautomātiskās bloķēšanas vadības iekārtā nav aprūkta ar ierīcēm, kas izslēdz pārmijas (stacijas ceļa) izolēto iecirkni no izejas luksofora ieslēgšanas vadības shēmas, saņemot vilcienu dispečera rīkojumu, pārtrauc pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas darbību un pāriet uz dzelzceļa satiksmes organizēšanu, lietojot telefona sakarus.

668. Ja saņemta vilcienu dispečera atļauja, ierīces, kas izslēdz pārmijas (stacijas ceļa) izolēto iecirkni no izejas luksofora ieslēgšanas vadības shēmas, izmanto, lai ieslēgtu atļaujošo signālu izejas luksoforā vilcienam, kura priekšējais vilces līdzeklis atrodas aiz izejas luksofora.

669. Ja pusautomātiskās bloķēšanas sistēma darbojas normāli un izejas luksofors patvaļīgi pārslēdzies uz aizliedzošu signālu bojājuma dēļ vai izejas luksofora signāls pārslēgts kļūdaini, vilcienu nosūta posmā, izejas luksoforā degot aizliedzošam signālam, un izsniedz vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) atļauju uz zaļās krāsas veidlapas ar aizpildītu I punktu (20.pielikums).

670. Ja pēc atļaujoša signāla ieslēgšanas izejas luksoforā iecirknī ar pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu vilcienu nenosūta, stacijas dežurants pārslēdz izejas luksoforā aizliedzošu signālu, ieraksta par to vilcienu kustības žurnālā un paziņo blakusstacijai un vilcienu dispečeram par vilciena aizturēšanu.

671. Ja stacijā, kas norobežo vienceļa posmu, pēc atļaujoša signāla ieslēgšanas izejas luksoforā nepieciešams aizturēt vilcienu un šajā posmā nosūtīt vilcienu pretējā virzienā, stacijas dežurants ieslēdz izejas luksoforā aizliedzošu signālu un paziņo par to vilcienu dispečeram. Vilcienu dispečers pārliecinās, vai vilciens ir aizturēts stacijā un posms ir brīvs, dod posmu norobežojošo staciju dežurantiem reģistrējamu rīkojumu par atļauju dot vilciena "mākslīgas" pienākšanas bloķēšanas signālu ar palīgzeģi ierīci. Pēc posma "mākslīgas" atbrīvošanas pretējā virzienā vilcienu nosūta pēc pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas signāliem.

672. Aizturēto vai citu tā paša virziena vilcienu posmā ar pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu nosūta, izejas luksoforā degot aizliedzošam signālam, un izsniedz vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) atļauju uz zaļās krāsas veidlapas ar aizpildītu I punktu. Nākamos vilcienus šādā posmā nosūta pēc pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas signāliem.

673. Lai nosūtītu vilcienu posmā, kas aprūkots ar pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu, ar grupas izejas luksofora signālu, stacijas dežurants:

673.1. ieslēdz izejas luksoforā atļaujošo signālu un zaļās krāsas maršruta rādītājā ciparu, kas rāda ceļa numuru, no kura vilcienam atļauts aizbraukt;

673.2. ja maršruta rādītājs ir bojāts, vilcienu nosūta, izejas luksoforā degot atļaujošam signālam. Stacijas dežurants papildus pārraida pa radiosakariem vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) reģistrējamu rīkojumu vai izsniedz atļauju uz zaļās krāsas veidlapas ar aizpildītu II punktu (20.pielikums).

674. Lai nosūtītu vilcienu posmā, kas aprūkots ar pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu, ja vilciena priekšējais vilces līdzeklis atrodas aiz izejas luksofora un:

674.1. tajā ir atļaujošs signāls, bet vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) neredz šo signālu, stacijas dežurants pārraida pa radiosakariem vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) reģistrējamo rīkojumu par vilciena nosūtīšanu vai izsniedz atļauju uz zaļās krāsas veidlapas ar aizpildītu II punktu;

674.2. tajā ir aizliedzošs signāls, vilcienu dispečers pārtrauc pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas darbību un pāriet uz vilcienu kustības organizēšanu, lietojot telefona sakarus.

(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

675. Lai nosūtītu vilcienu posmā, kas aprūkots ar pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu, no stacijas ceļa, kur nav organizētu nosūtīšanas maršrutu (nav izejas luksoforu), vilcienu dispečers pārtrauc pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas darbību un pāriet uz vilcienu kustības organizēšanu, lietojot telefona sakarus.

(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

676. Lai nosūtītu vilcienu ar pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu aprūkotā vienceļa posmā vai uz divceļu posma pareizā ceļa ar atgriešanos no posma nosūtīšanas stacijā, izejas luksoforā ieslēdz aizliedzošu signālu un vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izsniedz atslēgzīli, kas dod tiesības braukt garām izejas luksoforam ar aizliedzošu signālu un atpakaļbraucienam līdz izejas luksoforam vai signālzīmei "Stacijas robeža".

677. Ja no stacijas paredzēts nosūtīt vilcienu posmā ar atgriešanos no tā, stacijas dežurants pirms atslēgzīļa izņemšanas no pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas vadības ierīces pa telefonu saņem no šā posma blakusstacijas dežuranta piekrišanas ziņojumu un piekrišanas signālu sistēmas bloķēšanai ar pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas vadības ierīci.

678. Pēc vilciena atgriešanās no posma vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) atslēgzīli nodod nosūtīšanas stacijas dežurantam. Stacijas dežurants to ieliek pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas vadības ierīcē un pa telefonu paziņo blakusstacijas dežurantam par vilciena pienākšanas laiku. Blakusstacijas dežurants atceļ piekrišanas signālu sistēmas bloķēšanai no savas pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas vadības ierīces.

679. Ja pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas vadības ierīce nav aprūkta ar atslēgzīli vai tas ir bojāts un ir nepieciešams nosūtīt vilcienu ar atgriešanos nosūtīšanas stacijā, pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas darbību pārtrauc un vilcienu nosūta, vilcienu kustības organizēšanā pārejot uz telefona sakariem. Vilcienu šādā gadījumā nosūta, ja izejas luksoforā ir aizliedzošs signāls, un pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas darbību atjauno pēc vilciena atgriešanās no posma.

680. Aizliegts lietot pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu, ja ir šādi bojājumi:

680.1. izejas luksoforā nevar ieslēgt atļaujošu signālu;

680.2. izejas luksoforu nevar pārslēgt uz aizliedzošu signālu;

680.3. bloķēšanas signāli pienāk patvaļīgi;

680.4. nevar dot vai saņemt bloķēšanas signālus.

681. Ja ir aizliegts lietot pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu vai ja šīs sistēmas ierīces pārbūvē, pārvieto, remontē un veic citus darbus, kas uz laiku pārtrauc ierīču darbību, pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas darbību pārtrauc un vilcienu kustību organizē, lietojot telefona sakarus.

682. Pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas ierīču pārbaudes laikā sistēmas darbību nepārtrauc. Pēc pārbaudes un pirms pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas ierīču aizplombēšanas dzelzceļa speciālists, kas apkalpo šīs iekārtas, kopā ar stacijas dežurantu pēc kontrolierīču rādījumiem pārbauda, vai rādījumi uz pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas vadības ierīces atbilst posmu neaizņemības stāvoklim (pēc ierakstiem vilcienu kustības žurnālā un ziņojumiem ar

blakusstacijas dežurantiem).

683. Par plombu noņemšanu pusautomātiskās bloķēšanas sistēmas ierīču pārbaudei vai remontam, kā arī par šo darbu pabeigšanu un ierīču aizplombēšanu dzelzceļa speciālists, kurš apkalpo šīs iekārtas, izdara ierakstu apskates žurnālā.

8.10. Dzelzceļa satiksmes organizācija ar automātisko bloķēšanu aprīkotos iecirkņos

684. Ar automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotā posmā vilcienam dod atļauju aizņemt blokposmu ar izejas vai garāmejas luksofora atļaujošu signālu.

685. Divceļu posmā ar divpusēju ceļu bloķēšanu vilcienus pa nepareizo ceļu nosūta pēc vilcienu dispečera norādījuma un bloķēšanas sistēmas pārslēgšanas atbilstošajā kustības virzienā.

686. Ja divceļu posmā, kas nav aprīkots ar divpusējo bloķēšanas sistēmu, ir nepieciešams nosūtīt vilcienu pa nepareizo ceļu, vilcienu dispečers šā ceļa signalizācijas un sakaru pamatlīdzekļu darbību pārtrauc un vilcienu kustību organizē, lietojot telefona sakarus.

687. Divceļu posmā, kas aprīkots ar vienvirziena automātiskās bloķēšanas sistēmu, organizējot divvirzienu kustību pa vienu no ceļiem un lietojot pagaidu automātiskās lokomotīvu signalizācijas ceļa ierīces, vilcienu kustību pareizā virzienā organizē ar automātiskās bloķēšanas signāliem, bet nepareizā virzienā – ar lokomotīves luksofora signāliem.

688. Vilcienu nosūta no stacijas uz posma nepareizo ceļu:

688.1. ar izejas luksofora atļaujošo signālu;

688.2. ja izejas luksofora nav vai tas nepārslēdzas uz atļaujošu signālu – pēc automātiskās bloķēšanas sistēmas un automātiskās lokomotīvu signalizācijas darbības pārtraukšanas un pārejas uz vilcienu kustības organizēšanu, lietojot telefona sakarus.

689. Pirms vilciena nosūtīšanas vienceļa posmā vai divceļu posmā ar divpusējo automātiskās bloķēšanas sistēmu pa nepareizo ceļu, ja izejas luksoforā ir aizliedzošs signāls vai izejas luksofora nav, stacijas dežurants:

689.1. pēc vadības ierīces rādījumiem pārbauda, vai pirmais blokposms ir brīvs;

689.2. saņem no vilcienu dispečera rīkojumu par viena vai vairāku (vienu pēc otra) vilcienu nosūtīšanu vienā virzienā un apstiprinājumu, ka posms (posma ceļš) ir brīvs vai tajā nav vilcienu, kas brauc pretējā virzienā;

689.3. pārslēdz automātiskās bloķēšanas sistēmu nosūtāmā vilciena kustības virzienā;

689.4. izņem no vadības ierīces attiecīgā posma (posma ceļa) atslēgizīli, kuru ieliek atpakaļ vadības ierīcē, kad nosūtītais vilciens ir faktiski aizņēmis posmu (posma ceļu).

(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

690. Braucot posmā pa nepareizo ceļu, ja vilcienu kustība ir organizēta ar automātiskās lokomotīvu signalizācijas ierīcēm, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) vadās pēc lokomotīves luksofora signāliem:

690.1. ja lokomotīves luksoforā ir zaļš signāls, – brauc ar noteikto ātrumu;

690.2. ja lokomotīves luksoforā ir dzeltens signāls, – brauc ar ātrumu līdz 50 km/h;

690.3. ja lokomotīves luksoforā parādās dzeltens signāls ar sarkanu, – samazina ātrumu līdz 20 km/h un aptur vilcienu pirms pirmā pretējā virziena ceļa luksofora;

690.4. ja, stāvot pie pretējā virziena ceļa luksofora, lokomotīves luksoforā ir dzeltens signāls ar sarkanu un priekšā esošais blokposms ir aizņemts, – sagaida blokposma atbrīvošanos un atļaujoša signāla iedegšanos lokomotīves luksoforā, pēc tam uzsāk vilciena kustību;

690.5. ja, stāvot pie pretējā virziena ceļa luksofora, lokomotīves luksoforā ir dzeltens signāls ar sarkanu un nav iespējams uzzināt, vai priekšā esošais blokposms ir aizņemts, – atlaiž automātiskās bremzes un, ja šajā laikā lokomotīves luksoforā nav parādījies dzeltens vai zaļš signāls, uzsāk vilciena kustību un brauc līdz nākamā blokposma beigām ar ātrumu līdz 20 km/h, un ir gatavs nekavējoties apstāties, ja rodas šķērslis vilciena kustībai;

690.6. ja lokomotīves luksoforā atļaujoša signāla vietā pēkšņi iedegas dzeltens signāls ar sarkanu, sarkans vai balts signāls vai arī lokomotīves luksofors nodzīst, – līdz blokposma beigām brauc ar tādu ātrumu, lai varētu laikus apstāties, ja uz ceļa ir šķērslis;

690.7. ja, braucot pa blokposmu, lokomotīves luksoforā atļaujoša signāla vietā pēkšņi iedegas dzeltens signāls ar sarkanu, sarkans vai balts signāls vai arī lokomotīves luksofors nodzīst un blokposma beigās lokomotīves luksofora signāls nemainās, – ievēro šo noteikumu 690.4. un 690.5.apakšpunktā noteikto kārtību;

690.8. ja, braucot pa blokposmu, lokomotīves luksoforā sarkans signāls nomainās uz dzeltenu vai zaļo, – drīkst palielināt ātrumu līdz 40 km/h un, ja blokposma beigās lokomotīves luksoforā ir dzeltens vai zaļš signāls, braukt tālāk saskaņā ar šiem signāliem.

(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

691. Ja iecirknī, kas aprīkots ar automātiskās lokomotīvu signalizācijas ierīcēm, ceļa luksofors nav redzams, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) un tā palīgs vilcienu vada pēc lokomotīves luksofora signāliem, kamēr kļūst redzami ceļa luksofora signāli.

692. Ja ceļa un lokomotīves luksoforu signāli nesakrīt, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) vilces līdzekli vada tikai pēc ceļa luksofora signāliem. Par ceļa un lokomotīves luksoforu signālu nesakrīšanu vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) paziņo vilcienu dispečeram.

693. Ja, braucot pa posmu vai pa stacijas ceļiem, kas aprīkoti ar automātiskās lokomotīvu signalizācijas ierīcēm, lokomotīves luksoforā pēkšņi iedegas balts signāls, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) brauc līdz nākamajam ceļa luksoforam vai arī līdz brīdim, kamēr lokomotīves luksoforā iedegas atļaujošs signāls, brauc ar tādu ātrumu, lai var laikus apstāties, ja uz ceļa rodas šķērslis tālākai kustībai.

694. Ja ir pagājis laiks, kāds vajadzīgs, lai posmā nosūtītais vilciens caurbrauktu pirmo stacijai blakus esošo blokposmu, un vadības ierīce rāda, ka tas ir aizņemts, stacijas dežurants ar viņam pieejamiem līdzekļiem (radiosakari ar iepriekš nosūtītā vilciena vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu), pārbrauktuvi dežurantu vai citu dzelzceļa speciālistu ziņojumi) pārbauda, vai šis blokposms ir brīvs.

695. Ja 10 minūšu laikā stacijas dežurants nevar noskaidrot posmā nosūtītā vilciena atrašanās vietu, nākamo vilcienu nosūta, izejas luksoforā degot aizliedzošam signālam. Šādā gadījumā pirms vilciena nosūtīšanas stacijas dežurants brīdina vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) pa radiosakariem vai atzīmē uz zaļas krāsas atļaujas veidlapas), ka nav ziņu, vai pirmais stacijai blakus esošais blokposms ir brīvs.

696. Ja iecirknī, kas papildus automātiskās bloķēšanas sistēmai ir aprīkots ar automātisko lokomotīvu signalizāciju, vilciens no stacijas nosūtīts, ja izejas luksoforā ir aizliedzošs signāls vai izejas luksofora nav, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) brauc šādi:

696.1. ja pirmais pie stacijas esošais blokposms ir brīvs un, braucot ar ātrumu līdz 20 km/h, pēc vilciena izbraukšanas posmā lokomotīves luksoforā iedegas zaļš signāls, dzeltens signāls vai dzeltens signāls ar sarkanu, – brauc līdz pirmajam garāmejas luksoforam saskaņā ar lokomotīves luksofora signāliem;

696.2. ja nav ziņu, ka pirmais blokposms ir brīvs, vai lokomotīves luksoforā ir balts signāls, – brauc līdz pirmajam garāmejas luksoforam ar ātrumu līdz 20 km/h un ir gatavs nekavējoties apstāties, ja rodas šķērslis vilciena kustībai;

696.3. pēc automātiskās blokēšanas sistēmas garāmejas luksofora signāliem.

697. Saimniecības vilciena nosūtīšanai uz posmu, kurā nav pārtraukta pārējo vilcieni kustība, lieto automātiskās blokēšanas sistēmas signālus ar atļaujošu signālu izejas luksoforā. Ja pēc darba pabeigšanas saimniecības vilciens atgriežas nosūtīšanas stacijā, atpakaļbrauciens līdz izejas luksoforam vai zīmei "Stacijas robeža" atļauts ar atslēgzīdli, kuru pirms vilciena nosūtīšanas uz posmu stacijas dežurants izsniedz darbu vadītājam (vilciena konduktoram), lai posmā to nodotu vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam).

698. Ja padod vai novāc vagonus no ceļa, kas pievienots posmam ar automātiskās blokēšanas sistēmu un kuru neapkalpo palīgpostenis, vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izsniedz šā posma atslēgzīdli.

699. Ja atslēgzīdļa nav vai tas ir bojāts, nosūtīt saimniecības vilcieni, kas atgriežas no posma nosūtīšanas stacijā, drīkst tikai pēc automātiskās blokēšanas sistēmas darbības pārtraukšanas un pārejas uz vilcieni kustības organizēšanu, lietojot telefona sakarus.

700. Aizliegts ekspluatēt automātiskās blokēšanas sistēmu, ja ir šādi bojājumi:

700.1. posmā nodzisušas signālvirtnes divos vai vairākos pēc kārtas novietotos garāmejas luksoforos;

700.2. atļaujošs signāls izejas vai garāmejas luksoforā, ja tā norobežojošais blokposms ir aizņemts;

700.3. vienceļa posmam vai nepareizajam ceļam divceļu posmā, kas aprīkots ar divpusēju automātiskās blokēšanas sistēmu, nav iespējams mainīt vilcieni kustības virzienu arī ar palīgzeģi ierīcēm. Šādā gadījumā, ja blokstēma ir nosūtāmā vilciena kustības virzienā (līdz automātiskās blokēšanas sistēmas darbības pārtraukšanai), vilcieni kustība ir atļauta, ievērojot automātiskās blokēšanas sistēmas signālus.

701. Ja vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) konstatē, ka posmā nodzisušas signālvirtnes divos vai vairākos pēc kārtas novietotos garāmejas luksoforos, viņš nekavējoties paziņo par to posmu norobežojošās stacijas dežurantam vai vilcieni dispečeram.

702. Ja vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) konstatē, ka ir atļaujošs signāls izejas vai garāmejas luksoforā, bet tā norobežojošais blokposms ir aizņemts ar ritošo sastāvu, viņš nekavējoties aptur vilcieni un paziņo par to posmu norobežojošās stacijas dežurantam vai vilcieni dispečeram un iepakā braucošo vilcieni vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem). Uzsākt vilcieni kustību šajā blokposmā un braukt pa to līdz nākamajam luksoforam vilces līdzekļa vadītājs drīkst tikai pēc šī blokposma atbrīvošanas ar ātrumu līdz 20 km/h un gatavību nekavējoties apstāties, ja rodas šķērslis vilciena kustībai.

703. Stacijas dežurants (iecirknos ar dispečercentralizāciju – vilcieni dispečers), saņemot informāciju par automātiskās blokēšanas sistēmas bojājumu posmā vai konstatējot tās bojājumu stacijā:

703.1. pārtrauc vilcieni nosūtīšanu uz šo posmu (posma ceļu) un izejas luksoforos ieslēdz aizliedzošus signālus;

703.2. posmā esošo vilcieni vilces līdzekļu vadītājus (mašīnistus) brīdina par bojājumu pa radiosakariem;

703.3. paziņo vilcieni dispečeram par automātiskās blokēšanas bojājumu;

703.4. par bojājumu ieraksta apskates žurnālā un paziņo dzelzceļa speciālistam, kas apkalpo šīs iekārtas.

704. Konstatējot bojājumu, kura dēļ aizliegta automātiskās blokēšanas sistēmas ekspluatācija, vilcieni dispečers dod reģistrējamu rīkojumu par automātiskās blokēšanas sistēmas darbības pārtraukšanu un pāreju uz vilcieni kustības organizāciju, lietojot telefona sakarus.

705. Pirms nodot rīkojumu par automātiskās blokēšanas sistēmas darbības pārtraukšanu un pāreju uz vilcieni kustības organizēšanu, lietojot telefona sakarus, kā arī par automātiskās blokēšanas sistēmas darbības atjaunošanu vilcieni kustībā, vilcieni dispečers ar stacijas dežurantu starpniecību pārbauda, vai attiecīgais starpstacijas posms ir brīvs.

706. Vilcieni dispečers rīkojumu par automātiskās blokēšanas sistēmas darbības pārtraukšanu dod tikai tam sadales punktam, kurā ir stacijas dežurants.

707. Lai izsniegtu ceļa atļaujas zīmi vilcieni nosūtīšanai uz posmu (posma ceļu) ar divpusēju automātiskās blokēšanas sistēmu, stacijas dežurants saņem no vilcieni dispečera reģistrējamu rīkojumu – "(nosaukums) posmā (posma ceļā) vilcieni nav. Atļauju nosūtīt vilcieni Nr.(..) (ja ir divceļu iecirknis, norāda, pa kādu ceļu). Vilcieni dispečers (uzvārds)".

708. Ja ir pārtraukta automātiskās blokēšanas sistēmas darbība un ar stacijām nav vilcieni dispečera sakaru, pāreja uz telefona sakariem vilcieni kustības organizēšanā notiek šādā kārtībā:

708.1. vienceļa posmos:

708.1.1. stacijas dežurants, konstatējot automātiskās blokēšanas sistēmas bojājumu, pēc ierakstiem vilcieni kustības žurnālā un blakusstacijas dežurantu ziņojuma pārliedzinās, ka posms ir brīvs, un nosūta blakusstacijai telefonogrammu – "Automātiskā blokēšana starp (nosaukums) stacijām nedarbojas. Pēdējais no jūsu stacijas pienāca vilcieni Nr.(..). Pēdējais uz jūsu staciju nosūtīts vilcieni Nr.(..). Pāreijiet uz telefona sakariem! Stacijas dežurants (uzvārds)";

708.1.2. blakusstacijas dežurants pārliedzinās, ka posms ir brīvs, un nosūta atbildes telefonogrammu – "Pēdējais no jūsu stacijas pienāca vilcieni Nr.(..). Pēdējais uz jūsu staciju nosūtīts vilcieni Nr.(..). Posms brīvs. Pāreju uz telefona sakariem. Stacijas dežurants (uzvārds)";

708.2. divceļu posmos tās stacijas dežurants, kurai attiecīgā virziena ceļš ir pareizais, konstatējot automātiskās blokēšanas sistēmas bojājumu, telefonogrammā pieprasa no blakusstacijas dežuranta ziņas par pēdējā ar automātiskās blokēšanas sistēmu nosūtītā vilciena pienākšanu un pēc ziņu saņemšanas nosūta blakusstacijai atbildes telefonogrammu – "Automātiskā blokēšana (nosaukums) posmā pa Nr.(..) ceļu nedarbojas. Vilcieni kustībā nosaku telefona sakarus. Stacijas dežurants (uzvārds)".

(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

709. Pēc automātiskās blokēšanas sistēmas bojājuma novēršanas vilcieni kustību atjauno šādā kārtībā:

709.1. vienceļa posmos:

709.1.1. stacijas dežurants, kura apskates žurnālā ierakstīts, ka automātiskās blokēšanas sistēmas bojājums novērsts, vai kurš saņēmis ziņojumu no blakusstacijas, nosūta blakusstacijai telefonogrammu – "Automātiskās blokēšanas sistēmas bojājums (nosaukums) posmā novērsts. Pēdējais no jūsu stacijas pienāca vilcieni Nr.(..). Pēdējais uz jūsu staciju nosūtīts vilcieni Nr.(..). Atjaunojiet vilcieni kustību, lietojot automātiskās blokēšanas sistēmu. Stacijas dežurants (uzvārds)";

709.1.2. blakusstacijas dežurants pārbauda, vai posms ir brīvs, un nosūta atbildes telefonogrammu – "Pēdējais no jūsu stacijas pienāca vilcieni Nr.(..). Pēdējais uz jūsu staciju nosūtīts vilcieni Nr.(..). Posms brīvs. Atjaunoju vilcieni kustību, lietojot automātiskās blokēšanas sistēmu. Stacijas dežurants (uzvārds)";

709.2. divceļu posmos tās stacijas dežurants, kurai attiecīgā virziena ceļš ir pareizais, ja apskates žurnālā ir ieraksts, ka automātiskās blokēšanas sistēmas bojājums novērsts, vai ja ir saņemts šāds ziņojums no blakusstacijas, vai ja saņemts apstiprinājums no blakusstacijas, ka posmā ceļš ir brīvs, nosūta telefonogrammu – "Automātiskās blokēšanas bojājums (nosaukums) posmā pa ceļu Nr.(..) novērsts. Atjaunoju vilcieni kustību, lietojot automātiskās blokēšanas sistēmu. Stacijas dežurants (uzvārds)".

8.11. Dzelzceļa satiksmes organizācija ar dispečercentralizāciju aprīkotā iecirknī

710. Iecirknis ir aprīkots ar dispečercentralizāciju, ja vilcienu dispečeram ir tehniska iespēja veikt visu staciju luksoforu un pārmiju vadību, kā arī pēc vadības iekārtas rādījumiem kontrolēt pārmiju asmeņu un luksoforu stāvokli, stacijas ceļu, posmu (posma ceļu) un pārmiju iecirkņu aizņemību ar ritošo sastāvu.

711. Rīkojumus, kas attiecas uz vilcienu kustību un manevru darbiem, ar dispečercentralizāciju aprīkotā iecirknī vilcienu dispečers pa radiosakariem vai pa telefonu, kas aprīkots ar sarunu reģistrētāju, nodod tieši vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam), stacijas dežurāntam vai dzelzceļa speciālistam, kurš vada manevrus.

712. Staciju ar dispečercentralizāciju aprīkotā iecirknī vilcienu dispečers var nodot rezerves (sezonas) vadībā, ja dispečercentralizācijas ierīces nav bojātas. Šajā gadījumā stacija atrodas stacijas dežuranta tiešā vadībā – vilcienu stacijā pieņem un nosūta, manevru darbus organizē, stacijas signālus ieslēdz stacijas dežurants.

713. Pirms stacijas nodošanas rezerves vai sezonas vadībā vilcienu dispečers paziņo stacijas dežurāntam par vilcienu kustību stacijai blakus esošos posmos.

714. Ja līdz stacijas nodošanai rezerves vai sezonas vadībā stacijas kontakttīklā ir atslēgts spriegums, vilcienu dispečers par to paziņo stacijas dežurāntam ar reģistrējamu rīkojumu.

715. Vilcienu dispečers nodod staciju sezonas vadībā, izmantojot dispečercentralizācijas sistēmas vadības ierīci, ja ir bojātas vai izslēgtas signalizācijas, centralizācijas vai bloķēšanas ierīces. Ja, izmantojot dispečercentralizācijas sistēmas vadības ierīci, nodod staciju sezonas vadībā nav iespējams, dispečers dod rīkojumu stacijas dežurāntam pārņemt staciju rezerves vadībā ar stacijas vadības iekārtu.

716. Ja stacija ir sezonas vadībā, lai nosūtītu vilcienu posmā (posma ceļā), kas aprīkots ar divpusējo automātiskās bloķēšanas sistēmu, stacijas dežurants saņem uz vadības ierīci nosūtīšanas atļauju no vilciena dispečera ar dispečercentralizācijas sistēmas vadības iekārtas palīdzību.

717. Ja stacijas pārmijas vai pārmijkopas ir aprīkotas ar vietējas vadības iekārtu, manevru veikšanai vilcienu dispečers tās var nodot vietējai vadībai. Šādos gadījumos pārmijas pārliek dzelzceļa speciālists, kuram ir tiesības vadīt manevrus attiecīgajā stacijas rajonā.

718. Dispečercentralizācijas iekārtu papildus var aprīkot ar automātiskām ierīcēm, kas ļauj iepriekš dot uzdevumu gatavot vilciena pieņemšanas vai nosūtīšanas maršrutus, kamēr stacijas pieņemšanas ceļš, attiecīgie pārmiju iecirkņi, posms vai posma ceļš vēl ir aizņemts ar sliežu motortransportu vai nenocelama tipa drežinām.

719. Aizliegts izmantot dispečercentralizācijas automātiskās ierīces, kas ļauj iepriekš dot uzdevumu gatavot vilciena pieņemšanas vai nosūtīšanas maršrutus, kamēr stacijas pieņemšanas ceļš, attiecīgie pārmiju iecirkņi, posms vai posma ceļš aizņemts ar sliežu motortransportu vai nenocelama tipa drežinām.

720. Pirms vilciena nosūtīšanas no stacijas, kas aprīkota ar dispečercentralizāciju, vilcienu dispečers pēc vadības ierīču rādījumiem pārliecinās, ka pārmiju iecirkņi ir brīvi. Mainot posmā (posma ceļā) automātiskās bloķēšanas sistēmas kustības virzienu, pārliecinās arī par to, ka posms ir brīvs.

721. Ja iecirknī ar dispečercentralizāciju ieejas (maršruta) vai izejas luksoforā ir atļaujošs signāls un nepieciešams izmainīt vilciena maršrutu, vilcienu dispečers pa radiosakariem brīdina vilciena vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) par gaidāmo luksofora pārslēgšanu uz aizliedzošu signālu. Ja ir saņemts vilciena vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) brīdinājuma atkārtojums un apstiprinājums vilciena apturēšanai, vilcienu dispečers attiecīgo luksoforu pārslēdz uz aizliedzošu signālu. Vilcienu dispečers drīkst gatavot jaunu maršrutu un otrreiz pārslēgt luksoforā atļaujošu signālu tikai pēc tam, kad ir pārliecinājies, ka vilciens ir apturēts pie stacijas ieejas luksofora vai uz nosūtīšanas ceļa.

722. Pirms dežūru pieņemusi attiecīgu staciju dežuranti, palīdzības un ugunsdzēsības vilcienu vai palīdzības vilces līdzekli atļauts nosūtīt posmā, kas aprīkots ar dispečercentralizāciju, nododot šo vilcienu vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) attiecīgo vilcienu dispečera reģistrējamu rīkojumu.

723. Ja no vilciena dispečera centrālās vadības ierīces nav iespējams pārliekt pārmiju, vilcienu dispečers izsauc dzelzceļa speciālistu, kas var pārbaudīt pārmijas stāvokli un novērst traucējumu pārmijas darbībā, ja to izraisījis svešķermenis. Ja traucējumus pārmijas darbībā neizdodas novērst, vilcienu dispečers pārtrauc vilcienu kustību pa maršrutu, kuros pārmiju pārliek, un izsauc dzelzceļa speciālistu, kurš apkalpo šo pārmiju.

724. Ja no dispečercentralizācijas centrālās vadības ierīces nav iespējams pārliekt pārmiju starpstacijā (sadales punktā), kuru neapkalpo dežurējošie dzelzceļa speciālisti, pārmijas apskatē un svešķermeņu novākšanā vilcienu dispečers iesaista garāmejošo vilcienu vilces līdzekļa brigādes darbiniekus (vilciena konduktoru). Ja traucējumus pārmijas darbībā neizdodas novērst, vilcienu dispečers nodod starpstaciju (sadales punktu) rezerves vadībā un, ja nepieciešams, bojāto pārmiju izslēdz no centralizācijas (atkarības).

725. Ja pārmijas izolētā iecirkņa bojājuma dēļ dispečercentralizācijas centrālās vadības ierīces rāda maldīgu aizņemību, attiecīgās pārmiju grupas vai pārmijas pārliek, nododot staciju sezonas vai rezerves vadībā.

726. Ja stacijā ir bojāta kodu vadības sistēma, vilcienu dispečers staciju nodod rezerves vadībā. Vilcienu dispečers neņem vērā vadības ierīces rādījumus, kas kontrolē šādas stacijas ceļu, signālu un pārmiju stāvokli.

727. Ja posmā ir bojāta automātiskās bloķēšanas sistēma, stacijās, kas norobežo posmu, dežūru ar vilcienu dispečera rīkojumu uzsāk staciju dežuranti. Vilcienu dispečers pārtrauc automātiskās bloķēšanas sistēmas darbību un vilcienu kustību organizē, lietojot telefona sakarus. Pirms nodot rīkojumu par pāriešanu uz telefona sakariem, vilcienu dispečers pārbauda, vai posms ir brīvs, un stacijas nodod rezerves vadībā.

728. Ja posmu ar bojāto automātiskās bloķēšanas sistēmu norobežo sadales punkts, kurā nav dzelzceļa speciālista, vilcienu dispečers vilcienu drīkst nosūtīt posmā, dodot reģistrējamu rīkojumu vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam), ja ar vilcienu dispečera vadības ierīci var kontrolēt sadales punkta ceļu un pārmijas. Pirms rīkojuma nodošanas vilcienu dispečers pārliecinās, vai sadales punktā ir pārmiju kontrole un vilciena nosūtīšanas maršrutā ir brīvs ceļš, kā arī vai ir brīvs posms (posma ceļš), kurā nosūtīt vilcienu.

729. Ja vienā no sadales punktiem, kas norobežo posmu ar bojātu automātiskās bloķēšanas sistēmu, nav stacijas dežuranta un ar vilcienu dispečera vadības ierīci var kontrolēt šī sadales punkta ceļu aizņemību un pārmijas stāvokli, vilcienu dispečers vilcienu nosūta uz brīvu posmu (posma ceļu), dodot rīkojumu vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) – "Vilciena Nr.(..) vadītājam (mašīnistam). Automātiskās bloķēšanas sistēma (nosaukums) posmā nedarbojas. Atļauju aizbraukt no (nosaukums) stacijas un braukt līdz nākamās (nosaukums) stacijas ieejas luksoforam, tālāk ņemt vērā luksofora signālus. Vilcienu dispečers (uzvārds)".

730. Pirms automātiskās bloķēšanas sistēmas darbības pārtraukšanas vilcienu dispečers dod pēdējā ar automātiskās bloķēšanas signāliem nosūtītā vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) norādījumu pēc attiecīgu ierīču rādījumiem pārbaudīt vilciena bremzes maģistrāles veselumu un ziņot par tās stāvokli vilcienu dispečeram.

731. Dispečercentralizācijas iecirkņos, kur centrālajai vadības iekārtai ir palīgrezīma ierīce bloķēšanas sistēmas kustības virziena maiņai, vilcienu dispečers izmanto šo ierīci līdz brīdim, kad staciju nodod rezerves (sezonas) vadībā. Pirms automātiskās bloķēšanas sistēmas kustības virziena maiņas vilcienu dispečers pārliecinās, ka posms ir brīvs.

732. Ja posms (posma ceļš) ar divpusējo automātiskās bloķēšanas sistēmu stacijā ir aprīkots ar palīgrezīma ierīcēm bloķēšanas sistēmas kustības virziena maiņai, bet vilcienu dispečers posma maldīgas aizņemības dēļ nevar mainīt vilcienu kustības virzienu un atvērt izejas luksoforu, automātiskās bloķēšanas sistēmas darbību nepārtrauc, bet automātiskās bloķēšanas sistēmas kustības virzienu maina, izmantojot palīgrezīma ierīces.

733. Lai mainītu automātiskās bloķēšanas sistēmas kustības virzienu ar palīgrezīma ierīcēm, kas atrodas stacijā, vilcienu dispečers pārliecinās, vai posms ir brīvs, uz sadales punktiem, kas norobežo šo posmu, izsauc staciju dežurantus un dod viņiem reģistrējamu rīkojumu mainīt automātiskās bloķēšanas sistēmas kustības virzienu ar palīgrezīma ierīcēm.

734. Ja stacijā, kas aprīkota ar dispečercentralizāciju, pārmiju nodošana vietējai vadībai ir saistīta ar signalizācijas, centralizācijas vai bloķēšanas ierīču remontu, par kuru iepriekš nav nepieciešams veikt ierakstu apskates žurnālā, vietējai vadībai nodoto pārmiju pārvešanu un to darbības pareizības pārbaudi veic dzelzceļa speciālists, kurš apkalpo šīs iekārtas.
(MK 26.04.2011. noteikumu Nr.316 redakcijā)

8.12. Vilcienu nosūtīšana un pieņemšana stacijā

735. Stacijā vilciena priekšējā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) un visi pārējie vilcienu apkalpojošie darbinieki izpilda stacijas dežuranta rīkojumus, bet ar dispečercentralizāciju aprīkoto iecirkņu stacijā un stacijā, kur nav stacijas dežuranta, – vilcienu dispečera rīkojumus.

736. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā mutisko rīkojumu un to izpildes ziņojumu sistēmu par vilcienu pieņemšanas, nosūtīšanas vai garāmbraukšanas maršrutu sagatavošanu.

737. Katra vilciena faktisko aizbraukšanas vai garāmbraukšanas laiku, tā numuru un, ja nepieciešams, arī citas ziņas, kas raksturo vilciena sastāvu, stacijas dežurants atzīmē vilcienu kustības žurnālā un nekavējoties paziņo blakusstacijas dežurantam, uz kuru vilciens nosūtīts, kā arī vilcienu dispečeram.

738. Divceļu iecirknī, kas aprīkots ar automatiskās bloķēšanas sistēmu un kurā ir intensīva vilcienu kustība, stacijas dežurants var neziņot blakusstacijas dežurantam un vilcienu dispečeram par pasažieru vilciena nosūtīšanu, pienākšanu vai caurlaišanu, ja vilciens brauc vilcienu kustības grafikā paredzētajā laikā. Stacijas dežurants ziņo blakusstacijas dežurantam un vilcienu dispečeram par pasažieru vilciena nosūtīšanu, pienākšanu vai caurlaišanu, ja pasažieru vilcienu nosūta pa nepareizo ceļu.

739. Stacijas dežuranta reģistrējamus rīkojumus, kas saistīti ar vilcienu pieņemšanu un nosūtīšanu un ko nodod priekšējā vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) pa radiosakariem, līdz rīkojuma nodošanai vai rīkojuma nodošanas brīdī ieraksta vilcienu kustības žurnālā iepretim vilciena numuram, norādot laiku (stundas, minūtes), kad rīkojums nodots, luksofora nosaukumu (literu) vai nosūtīšanas ceļa numuru. Ierakstus (spiedogus) vilcienu kustības žurnālā aizliegts dzēst vai aizkrāsot. Kļūdainos ierakstus (spiedogus) pārsvīturo no pieraksta "Labotam ticēt". Labojumus stacijas dežurants apliecina ar parakstu.

740. Vilcienu numurus, kuri ir papildināti ar attiecīgiem burtiem vai indeksiem, ieraksta vilcienu kustības žurnālā ar šiem burtiem vai indeksiem.

741. Stacijas dežurants nodrošina brīvu ceļu vilciena savlaicīgai pieņemšanai.

742. Stacijas dežurants ir atbildīgs par nepamatotu vilciena aizturēšanu pie ieejas (maršruta) luksofora ar aizliedzošu signālu.

743. Ja stacijā ir paredzēta vilces līdzekļa atkabināšana no vilciena, stacijas dežurantam aizliegts ieslēgt izejas, maršruta vai manevru luksoforā atļaujošo signālu vai dot citu rīkojumu vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) aizbraukt no pieņemšanas ceļa, kamēr stacijas dežurants nav saņēmis ziņojumu par pienākošā vilciena sastāva nostiprināšanu.

744. Vilcienu, kurš stacijā neapstājas, caurlaiž pa stacijas galvenajiem ceļiem vai šim nolūkam paredzētajiem sānu ceļiem.

745. Stacijās, kurās ir centralizētās pārmijas, lai pieņemtu vai nosūtītu elektrovilcienu, stacijas dežurants pārliecinās, ka šī vilciena maršruts ir pilnībā aprīkots ar kontakttīklu.

746. Lai vilcienu pieņemtu vai nosūtītu, stacijas dežurants (iecirkņos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) sagatavo maršrutu vilciena pieņemšanai vai nosūtīšanai.

747. Stacijas dežurantam (iecirkņos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečeram) aizliegts ieslēgt atļaujošu luksofora signālu vai dot citu atļauju vilciena pieņemšanai vai nosūtīšanai, kamēr viņš nav pārliecinājies, ka manevri ar izbraukšanu uz vilciena pieņemšanas (nosūtīšanas) maršrutu, kā arī uz ceļiem, no kuriem nav iespējams novērst ritošā sastāva izbraukšanu vilciena pieņemšanas (nosūtīšanas) maršrutā, ir pārtraukti. Atbilstošās pārmijas pārliek aizsargstāvoķī.

748. Ar elektriskās centralizācijas sistēmu aprīkotās stacijās sagatavotā vilciena maršruta pareizību stacijas dežurants (iecirkņos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) kontrolē pēc vadības iekārtas kontrolierīču rādījumiem.

749. Stacijas dežurants (iecirkņos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) ieejas vai izejas (maršruta) luksoforā ieslēdz atļaujošu signālu tā, lai pieņemamā (nosūtāmā) vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) varētu laikus uztvert luksofora atļaujošo signālu un ar nesamazinātu noteikto ātrumu iebraukt stacijā vai aizbraukt no stacijas bez kavēšanās.

750. Pieņemot vai nosūtot vilcienu, ja ieejas (maršruta) vai izejas luksoforā ir aizliedzošs signāls, stacijas dežurants no vadības ierīces slēdz pārbrauktuves, kas ierīkotas stacijā (pārmijkopā) vai uz attālināšanās iecirkņa. Stacijas dežurants šādu pārbrauktuvi atver ceļa transportlīdzekļu kustībai tikai pēc tam, kad vilciens šķērsojis pārbrauktuvi.

751. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs izveido to pārbrauktuvu sarakstu, kas ierīkotas stacijas galā (pārmijkopā) vai uz attālināšanās iecirkņa un kuras vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) šķērso ar ātrumu līdz 20 km/h un gatavību apstāties pirms iespējama šķēršļa, ja vilcienu pieņem vai nosūta, ieejas (maršruta) vai izejas luksoforā degot aizliedzošam signālam.

752. Ja stacijā nav ierīču, ar kuru palīdzību var pārbaudīt pārmiju stāvokli vilciena pieņemšanas vai nosūtīšanas maršrutā pēc vadības iekārtas rādījumiem, stacijas dežurants:

752.1. pārliecinās par sagatavotā maršruta pareizību pēc pārmijnieka ziņojuma, ja tāds ir;

752.2. pārbauda sagatavotā maršruta pareizību, ja nav pārmijnieka.

753. Ja vilcienam ir sagatavots maršruts, bet līdz tā pienākšanai vai nosūtīšanai notiek pārmijnieka, operatora vai stacijas dežuranta dežūras maiņa, dzelzceļa speciālists, kurš uzsāk dežūru, pārliecinās par vilciena pieņemšanas un nosūtīšanas maršruta sagatavošanas pareizību, klātesot dzelzceļa speciālistam, kas nodod dežūras maiņu.

754. Vilcienu pieņem:

754.1. uz stacijas tehniskās rīcības aktā noteiktā ceļa;

754.2. uz cita ceļa ar vilcienu dispečera atļauju.

755. Aizliegta pasažieru, pasta–bagāžas vai kravas–pasažieru vilcienu pieņemšana un nosūtīšana uz ceļiem, kuri tam nav paredzēti tehniskās rīcības aktā, ja stacijas dežurantam nav vadības ierīču, ar kurām ir iespējams kontrolēt pārmijas stāvokli pieņemšanas vai nosūtīšanas maršrutā.

756. Stacijās, kur pieņemšanas un nosūtīšanas ceļi nav aprīkoti ar ierīcēm, kas kontrolē ceļa aizņemtību ar ritošo sastāvu, stacijas dežurants pirms pasažieru, pasta–bagāžas vai kravas–pasažieru vilciena pieņemšanas paziņo vilcienu dispečeram ceļa numuru, uz kuru pieņem vilcienu.

757. Ja pasažieru, pasta–bagāžas vai kravas–pasažieru vilcienu pieņem uz ceļa, kurš nav tam paredzēts tehniskās rīcības aktā, kā arī ja pasažieru, pasta–bagāžas vai kravas–pasažieru vilcienu aiztur stacijā, stacijas dežurants par to informē vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu).

758. Vilcienu, ko pieņem stacijā, apstādina ceļa lietderīgā garuma robežās.

759. Ja vilcienu pieņem stacijā, kurā no stacijas dežuranta vadības ierīces pults nevar kontrolēt ceļa aizņemtību, un pēc vilciena pieņemšanas tā pēdējie vagoni

paliek aiz kontrolstabiņa, centralizācijas posteņa dežurants (operators) vai pārmijnieks nekavējoties ziņo par to stacijas dežurantam. Stacijas dežurants veic kustības drošības pasākumus.

760. Ja stacijā pienāk vilciens, kurš garāks par pieņemšanas ceļa lietderīgo garumu, stacijas dežurants (iecirņkos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) pa radiosakariem dod šī vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) atļauju pabrukt garām pieņemšanas ceļa izejas (maršruta) luksoforam un apstāties pēc apstāšanās rīkojuma vai signāla saņemšanas.

761. Ja nav gājēju tilta vai tuneļa, aizliegts atstāt kravas vilcienu uz ceļa starp pasažieru ēku un ceļu, kur atrodas pasažieru vilciens, izņemot gadījumu, kad stacijas tehniskās rīcības aktā noteiktā kārtībā kravas vilcienu sadala divās daļās, nodrošinot pasažieru pāreju.

762. Ja pa ceļu, kurš atrodas starp pasažieru ēku un pasažieru vilcienu, pieņem vai nosūta citu vilcienu, manevru sastāvu vai vilces līdzekli, stacijas dežurants vai pasažieru ēkas dežurants veic pasākumus pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas drošībai:

762.1. laikus brīdina vilces līdzekļu vadītājus (mašīnistus);

762.2. informē pasažierus, izmantojot sakaru līdzekļus.

763. Divceļu iecirkņu starpstacijās aizliegts vienlaikus pieņemt vairākus vilcienus, ja pieņemšanas maršruta turpinājums no tās puses, kur kritums bremsēšanas ceļa garumā ir stāvāks par 6 mm/m, šķērso pasažieru, pasta–bagāžas vai kravas–pasažieru vilcienu pieņemšanas maršrutu.

764. Ja stacijai, kurā aizliegts vienlaikus pieņemt vairākus vilcienus, tuvojas divi vilcieni, pirmo pieņem vilcienu, kas ir noteikts stacijas tehniskās rīcības aktā.

765. Vilcienus stacijā pieņem:

765.1. ieejas (maršruta) luksoforā degot atļaujošam signālam, – uz brīviem ceļiem;

765.2. ieejas (maršruta) luksoforā degot aizliedzošam signālam, – tehniskās rīcības aktā noteiktajā kārtībā.

766. Ja ieejas luksoforā ir atļaujošs signāls, stacijas dežurants (iecirņkos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) drīkst mainīt vai dot rīkojumu mainīt pieņemšanas maršrutu. Šādā gadījumā stacijas dežurants (iecirņkos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) pa radiosakariem brīdina vilciena vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) par gaidāmo luksofora pārslēgšanu uz aizliedzošu signālu un, ja ir saņemts vilciena vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) brīdinājuma atkārtojums un apstiprinājums vilciena apturēšanai, ieslēdz ieejas luksoforā aizliedzošu signālu un atceļ sagatavoto maršrutu.

767. Stacijas dežurantam (iecirņkos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečeram) aizliegts mainīt vai dot rīkojumu mainīt pieņemšanas maršrutu, ja ieejas luksoforā deg atļaujošs signāls, nebrīdinot vilciena vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu), izņemot gadījumus, ja tas nepieciešams dzelzceļa satiksmes negadījuma novēršanai.

768. Vilciena iebraukšanas ātrums stacijā no posma nepareizā ceļa, ja ieejas luksoforā ir atļaujošs signāls, nepārsniedz ātrumu, kāds noteikts vilciena pieņemšanai uz šās stacijas sānceļa.

769. Pieņemot vilcienu, stacijas dežurants (iecirņkos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers):

769.1. pārbauda, vai vilciena pieņemšanas maršruts un pieņemšanas ceļš ir brīvs;

769.2. pārtrauc manevrus, kas saistīti ar izbraukšanu vilciena pieņemšanas maršrutā un uz vilciena pieņemšanas ceļa, kā arī uz ceļiem, no kuriem nav iespējams novērst ritošā sastāva izbraukšanu vilciena pieņemšanas maršrutā;

769.3. sagatavo vilciena pieņemšanas maršrutu;

769.4. ieslēdz ieejas luksoforā atļaujošu signālu vai izsniedz vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) citu tehniskās rīcības aktā noteikto atļauju vilciena pieņemšanai.

770. Ja vilcienu stacijā pieņem vai no stacijas nosūta, ja ieejas (maršruta) vai izejas luksoforā ir aizliedzošs signāls, stacijas dežurants:

770.1. pirms aicinājuma signāla vai atļaujas došanas vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) brūkt garām aizliedzošam signālam:

770.1.1. pārbauda, vai luksofora vadības ierīce ir stāvoklī, kas atbilst aizliedzoša signāla stāvoklim;

770.1.2. pārliecinās, vai pieņemšanas (nosūtīšanas) maršruts un ceļš ir brīvs un vai pareizi pārliktas un noslēgtas maršrutā ietilpstošās pārmijas un aizsargpārmijas (ja tiek veikti manevru maršruti, vilciena pieņemšanas vai nosūtīšanas maršrutu sagatavo no manevru maršrutiem, ieslēdzot manevru luksoforos atļaujošos signālus);

770.1.3. nosūtīt vilcienu, pārbauda, vai ir brīvs pirmais blokierknis, ja ir automātiskā bloķēšana, vai posms, ja ir pusautomātiskā bloķēšana, kā arī vai bloksistēma ir pārslēgta kustības virzienā;

770.2. vilcienus kustības žurnālā iepretim vilciena numuram ieraksta atzīmi "RS" (pa radiosakariem), "AS" (ar aicinājuma signālu) vai "RA" (pēc rakstiskas atļaujas).

771. Stacijā vilcienu pieņem, ieejas (maršruta) luksoforā degot aizliedzošam signālam:

771.1. ja atļaujošu signālu nav iespējams ieslēgt ieejas luksofora bojājuma dēļ;

771.2. ja vilcienu pieņem uz ceļa, kas stacijas tehniskās rīcības aktā nav paredzēts vilciena pieņemšanai, un ieejas luksoforā nav iespējams ieslēgt atļaujošu signālu;

771.3. ja uz noteikta ceļa brīvā iecirkņa pieņem vilces līdzekļus, kas brauc pie vilciena sastāva;

771.4. ja uz stacijas ceļu brīvajiem iecirkņiem, izņemot ceļu, kas aizņemti ar pasažieru vilcieniem un vilcieniem ar 1.klases bīstamām kravām (sprādzienbīstamām vielām), pieņem palīdzības vai ugunsdzēsības vilcienus, palīdzības lokomotīves, vilces līdzekļus bez vagoniem, sniegtirus, sliežu motortransportu, kā arī saimniecības vilcienus pēc darbiem, kas veikti, pārtraucot posmā pārējo vilcienu kustību (vienlaikus ar atļauju iebraukt stacijā norāda apstāšanās vietu).

772. Vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) ir atļauts pabrukt garām ieejas (maršruta) luksoforam ar aizliedzošu signālu vai iebraukt stacijā no nepareizā galvenā ceļa, kur nav ieejas luksofora, ja viņš saņēmis vienu no šādām atļaujām:

772.1. stacijas dežuranta reģistrējamo rīkojumu, kas pārraidīts pa radiosakariem;

772.2. vilcienus dispečera reģistrējamo rīkojumu, kas pārraidīts pa radiosakariem, ja iecirknis aprīkots ar dispečercentralizāciju;

772.3. stacijas dežuranta rakstisku atļauju, kas ir apstiprināta ar stacijas spiedogu un stacijas dežuranta parakstu un kurā ir norādīts atļaujas izsniegšanas datums, mēnesis un laiks (stundas, minūtes);

772.4. ieejas luksoforā tiek ieslēgts aicinājuma signāls;

772.5. ja vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) pa speciālu telefonu, kas uzstādīts pie ieejas luksofora, ir saņēmis reģistrējamu rīkojumu no stacijas dežuranta.

773. Ja ieejas (maršruta) luksofors pēkšņi pārslēdzies uz aizliegdošu signālu un vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) pēc aizliegdošā signāla uztveršanas apturējies vilcienu, pabraucot garām ieejas (maršruta) luksoforam, stacijas dežurants (vilcienu dispečers – iecirknī ar dispečercentralizāciju), pārliecinājies par vilciena pieņemšanas maršruta sagatavotību, dod vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) vienu no šādām atļaujām iebrukt stacijā:

773.1. stacijas dežuranta reģistrējamu rīkojumu, kas pārraidīts pa radiosakariem;

773.2. vilcienu dispečera reģistrējamu rīkojumu (iecirknī ar dispečercentralizāciju), kas pārraidīts pa radiosakariem;

773.3. stacijas dežuranta rakstisku atļauju, kas ir apstiprināta ar stacijas spiedogu un stacijas dežuranta parakstu un kurā ir norādīts atļaujas izsniegšanas datums, mēnesis un laiks (stundas, minūtes).

774. Dzelzceļa speciālists, kurš nodod stacijas dežuranta rakstisko atļauju par vilciena iebrukšanu stacijā, sagaida vilcienu ar atritinātu sarkanu signālkarodziņu dienā un sarkanu gaismu rokas lukturī naktī:

774.1. pie ieejas (maršruta) luksofora;

774.2. pa nepareizo ceļu braucošu vilcienu, ja nav ieejas luksofora, – pie signālzīmes "Stacijas robeža".

775. Ja ieejas (maršruta) luksoforā ir aizliegdošs signāls, nesaprotams signāls vai ieejas (maršruta) luksoforā signāls ir nodzisis, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) pēc atļaujas saņemšanas iebruc stacijā ar ātrumu līdz 20 km/h un ir gatavs nekavējoties apturēt vilcienu, ja rodas šķērslis vilciena kustībai.

776. Ja ieejas (maršruta) luksoforā nav iespējams ieslēgt maršruta rādītāju, vilcienu pieņem stacijā, ieejas (maršruta) luksoforā degot atļaujošam signālam. Par bojāto maršruta rādītāju stacijas dežurants (iecirkņos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) brīdina vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu). Šādā gadījumā, iebrucot stacijā, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) ir gatavs nekavējoties apturēt vilcienu, ja rodas šķērslis vilciena kustībai.

777. Ja nepieciešams apstāties stacijā, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) apstādina vilcienu, nepabraucot garām pieņemšanas ceļa:

777.1. izejas (maršruta) luksoforam;

777.2. kontrolstabiņam, ja ceļam nav izejas (maršruta) luksofora.

778. Vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) apstādina vilcienu, neaizbraucot līdz izejas (maršruta) signālam vai kontrolstabiņam tikai tad, ja ir pārliecinājies, ka viss vilciena sastāvs ir iekļāvis pieņemšanas ceļa lietderīgā garuma robežās.

779. Ja lokomotīvi pieņem no posma uz ceļa brīvo iecirkni, kur atrodas kravas vilciena sastāvs, stacijas dežurants lokomotīves vadītājam (mašīnistam) norāda ceļa brīvo iecirkni lokomotīves pieņemšanai. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs izveido staciju sarakstu, kurās lokomotīvi pieņem no posma uz ceļa brīvo iecirkni, kur atrodas kravas vilciena sastāvs.

780. Kravas vilcienu nosūta posmā, pamatojoties uz vilcienu dispečera rīkojumu.

781. Iecirknī, kas nav aprīkots ar dispečercentralizāciju, aizliegts nosūtīt vilcienu posmā bez stacijas dežuranta atļaujas.

782. Pirms vilciena nosūtīšanas stacijas dežurants (iecirknī ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers):

782.1. pārliecinās, vai posms ir brīvs (ja ir automatiskās bloķēšanas sistēma, pārliecinās, vai brīvs ir pirmais blokposms);

782.2. pārtrauc manevrus, kas saistīti ar iebrukšanu vilciena nosūtīšanas maršrutā, kā arī uz ceļiem, no kuriem nav iespējams novērst ritošā sastāva iebrukšanu vilciena nosūtīšanas maršrutā;

782.3. sagatavo vilciena nosūtīšanas maršrutu;

782.4. ieslēdz izejas luksoforā atļaujošu signālu vai dod vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) citu atļauju aizņemt posmu.

783. Posmā (posma ceļā), kas aprīkots ar automatiskās bloķēšanas sistēmu, vilcienu nosūta pēc pirmā blokposma atbrīvošanas, pamatojoties uz vilcienu dispečera rīkojumu bez blakusstacijas dežuranta iepriekšējās atļaujas. Pasažieru vilcienu, kas brauc pēc grafika, nosūta posmā bez vilcienu dispečeru rīkojuma.

784. Iecirknī, kas aprīkots ar automatiskās bloķēšanas sistēmu, aizliegts nosūtīt vilcienu aiz pasažieru, pasta–bagāžas un kravas–pasažieru vilciena, ja brīvs ir tikai viens blokposms un ja vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) par to nav brīdināts.
(MK 26.04.2011. noteikumu Nr.316 redakcijā)

785. Stacijas dežurantam aizliegts nosūtīt vilcienu vienceļa posmā vai pa pareizo ceļu divceļu iecirknī, kas nav aprīkots ar automatiskās bloķēšanas sistēmu, kā arī pa nepareizo ceļu divceļu iecirknī, ja nav saņemta atļauja no tās stacijas dežuranta, uz kuru nosūta vilcienu.

786. Ja pirms nosūtāmā kravas vilciena brauc sliežu motortransporta vienība, kurai ir divas asis un slodze uz vienu asi ir mazāka par 16 t, stacijas dežurants vai vilcienu dispečers par to brīdina vilciena vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu).
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

787. Aizliegts nosūtīt posmā pasažieru vilcienu aiz sliežu motortransporta vienības, kurai ir divas asis un slodze uz vienu asi ir mazāka par 16 t, kamēr tā nav pienākusi blakusstacijā.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

788. Pasažieru, pasta–bagāžas vai kravas–pasažieru vilcienu formēšanas stacijas dežurantam (iecirknī ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečeram) aizliegts ieslēgt atļaujošu izejas signālu vai dot citu atļauju aizņemt posmu, ja viņš nav tehniskās rīcības aktā noteiktā kārtībā saņēmis ziņojumu par vilciena tehniskās apkopes pabeigšanu, vilciena gatavību kustībai un vilciena aprīkošanu ar noteiktajām signālierīcēm.

789. Ja ir grupas izejas (maršruta) luksofors un nosūtīšanas ceļš nav aprīkots ar atkārtojuma luksoforu, stacijas dežurants (iecirkņos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) vilcienu nosūta, ja izejas luksoforā ir atļaujošs signāls un maršruta rādītājā zaļas krāsas cipars rāda ceļa numuru, no kura vilcienam atļauts aizbraukt.

790. Ja stacijā veic vilciena tehnisko apkopi, komercapskati vai cita veida apskati, stacijas dežurantam (iecirknī ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečeram) aizliegts ieslēgt atļaujošu izejas signālu vai dot citu atļauju aizņemt posmu, ja viņš nav tehniskās rīcības aktā noteiktā kārtībā saņēmis ziņojumu par minēto procedūru pabeigšanu un vilciena aprīkojumu ar noteiktajām signālierīcēm.

791. Ja pie atkārtojuma luksofora stāvošo pasažieru vilcienu nosūta, kad izejas (maršruta) luksoforā ir aizliegdošs signāls, vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izsniegtā atļauja vienlaikus ir arī atļauja braukt garām atkārtojuma luksoforam.

792. Lai nosūtītu vilcienu, kura priekšējais vilces līdzeklis atrodas aiz izejas (maršruta) luksofora, kurā ir atļaujošs signāls, stacijas dežurants (iecirkņos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) dod vienu no šādām atļaujām:

792.1. pa radiosakariem noraida reģistrējamu rīkojumu – "Vilciena Nr.(..) vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) uz ceļa Nr.(..). Izejas luksofors atvērts. Atļauju aizbraukt. Stacijas dežurants (uzvārds)";

792.2. izsniedz atļauju uz zaļas krāsas veidlapas ar aizpildītu II punktu.

793. Ja vilcienu ved vairāki vilces līdzekļi, rakstisku atļauju vilciena nosūtīšanai izsniedz tikai priekšējā vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam).

794. Ja priekšējais vilces līdzeklis atrodas aiz izejas luksofora, kas aprīkots ar atkārtotājgalviņu, vilcienu nosūta, ja atkārtotājgalviņā ir atļaujošs signāls.

795. Ja izejas luksoforā ir atļaujošs signāls, stacijas dežurants (iecirknos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečeram) drīkst mainīt vai dot rīkojumu mainīt nosūtīšanas maršrutu. Šādā gadījumā stacijas dežurants (iecirknos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) pa radiosakariem brīdina vilciena vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) par gaidāmo luksofora pārslēgšanu uz aizliedzošu signālu un, ja ir saņemts vilciena vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) brīdinājuma atkārtojums un apstiprinājums vilciena apturēšanai, ieslēdz izejas luksoforā aizliedzošu signālu, un dod rīkojumu mainīt maršrutu un sagatavot nosūtīšanas maršrutu citam vilcienam.

796. Vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) drīkst pabrukt garām izejas luksoforam, kurā ir aizliedzošs signāls, vai aizbraukt no ceļa, kuram nav izejas luksofora, ja viņš saņēmis vienu no šādām atļaujām:

796.1. iecirknī, kas aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmu, – stacijas dežuranta (iecirknī ar dispečercentralizāciju – vilciena dispečera) pa radiosakariem pārraidītu reģistrējamu rīkojumu – "Vilciena Nr.(..) vadītājam (mašīnistam). Atļauju aizbraukt no Nr.(..) ceļa pa Nr.(..) galveno ceļu garām izejas luksoforam ar aizliedzošu signālu, braukt līdz pirmajam garāmejas luksoforam, bet tālāk – saskaņā ar automātiskās bloķēšanas sistēmas signāliem. Stacijas dežurants (uzvārds)";

796.2. iecirknī, kas aprīkots ar automātiskās bloķēšanas vai pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu, – atļauju uz zaļas krāsas veidlapas ar aizpildītu I punktu;

796.3. pa pareizo ceļu divceļu posmā, kas aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmu, – aicinājuma signālu;

796.4. organizējot vilcienu kustību posmā, lietojot telefona sakarus, – ceļa atļaujas zīmi;

796.5. nosūtīt palīdzības vai saimniecības vilcienu iecirknī, kurā pārtraukta pārējo vilcienu kustība, – atļauju uz baltas krāsas veidlapas ar sarkanu līniju pa diagonāli (21.pielikums).

797. Ja vilcienu paredzēts nosūtīt no stacijas, ja izejas luksoforā ir aizliedzošs signāls, vai no ceļa, kuram nav izejas luksofora:

797.1. stacijas dežurants (iecirknos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) dod atļauju vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) aizņemt posmu tikai tad, kad ir sagatavots nosūtīšanas maršruts;

797.2. atļauju aizņemt posmu, ja to nenodod pa radiosakariem, stacijas vai parka dežurants nodod priekšējā vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) personīgi;

797.3. vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) pārliecinās, vai izdotā rakstiskā atļauja atbilst vilciena numuram un posmam un vai tā ir pareizi noformēta;

797.4. vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), kurš saņēmis rakstisku atļauju aizņemt posmu, uzsāk vilciena kustību tikai tad, kad pa radiosakariem vai ar nosūtīšanas rokas signālu saņemts stacijas dežuranta ziņojums.

798. Vilciens drīkst pabrukt garām ceļa postenim, ko neapkalpo posteņa dežurants, izejas luksoforā degot aizliedzošam signālam, ja vilciena nosūtīšanas stacijas dežurants priekšējā vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) pa radiosakariem nosūtījis attiecīgu reģistrējamu rīkojumu.

799. Ja vilcienu nepieciešams atstumt, lai nosūtītu ar izejas luksofora atļaujošo signālu, atstumšanu veic pēc signāla vai vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) pārraidītā stacijas dežuranta rīkojuma pēc tam, kad sagatavots atbilstošs maršruts.

800. Stacijā, kurā ir necentralizētas pārmijas, stacijas dežurants dod rīkojumu sagatavot vilciena pieņemšanas, nosūtīšanas vai garāmbraukšanas maršrutu visiem maršruta sagatavošanā iesaistītajiem pārmijniekiem.

801. Vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas maršrutos ietilpstošo atslēgatkariībā neietverto noslēgto pārmiju atslēgas glabā pie stacijas dežuranta vai pie pārmijnieka. Atslēgatkariībā ietverto noslēgto pārmiju atslēgas glabā pārmiju posteņa izpildparātā vai stacijas dežuranta vadības aparātā. Pie stacijas dežuranta glabā arī atslēgatkariībā neietverto noslēgto pārmiju atslēgas, ja pārmijas atrodas posmos.

802. Ja stacijā necentralizēta pārmija izvietota lielā attālumā no pārmiju posteņa, to darbderīgumu pārbauda, uzsākot dežūru un periodiski dežūras laikā, nevis pirms katra vilciena pieņemšanas un nosūtīšanas. Pārmiju darbderīgumu obligāti pārbauda, ja pirms maršruta sagatavošanas tā pārlūkta manevru kustībai, apskatei vai remontam.

803. Stacijas, kur vilcienu nosūtīšanas vai pieņemšanas maršrutos ietilpst necentralizētas pārmijas un ir nepieciešams nosūtīt vilcienu no ceļa, kas ir paredzēts tikai vilcienu pieņemšanai, un stacijas ierīces ir attiecīgi aprīkotas ar maršrutu kontrolierīcēm, šo maršrutu kontrolierīces izmanto arī pārmiju kontrolei vilcienu nosūtīšanas maršrutos. Šādā gadījumā stacijas dežurants pēc rīkojuma došanas pārmiju posteņiem sagatavot maršrutu un pēc pārmijnieku ziņojuma saņemšanas par maršruta sagatavošanu pārbauda pārmijas sagatavotajā maršrutā pēc kontrolierīču rādījumiem. Bloķējot pretējā virziena maršrutus, šādas maršrutu kontrolierīces izmanto pārmiju kontrolei, pieņemot vilcienus pa nepareizu galveno ceļu.

804. Ja stacijā, kur vilciena pieņemšanas vai nosūtīšanas maršrutā ietilpst necentralizētas pārmijas, ir nepieciešams pieņemt vai nosūtīt vairākus vilcienus, stacijas dežurants, saņemot ziņojumu, ka maršruts sagatavots pirmajam vilcienam, dod pārmijniekiem norādījumu sagatavot maršrutu nākamajam vilcienam. Šādā gadījumā pēc pirmā pilna sastāva vilciena pienākšanas vai nosūtīšanas nekavējoties gatavo nākamā vilciena pieņemšanas maršrutu. Pārmijas, kuras neietilpst pirmā vilciena maršrutā, bet iekļautas nākamā vilciena maršrutā, drīkst pārlīkt un noslēgt priekšlaicīgi. Ziņojumu par maršruta sagatavošanu nākamajam vilcienam stacijas dežurantam nodod vienlaikus ar ziņojumu par pirmā vilciena pienākšanu.

805. Ja stacijā, kur vilciena pieņemšanas un nosūtīšanas maršrutos ietilpst necentralizētas pārmijas, vilciens krustojas ar pretējā virzienā braucošu vilcienu, stacijas dežurants, saņemot ziņojumu, ka vilciena pieņemšanas maršruts sagatavots, dod pārmijniekiem norādījumu pēc vilciena pienākšanas gatavot nosūtīšanas maršrutu pretējā virzienā braucošam vilcienam. Šādā gadījumā pēc pilna sastāva vilciena pienākšanas pārmijnieks nekavējoties gatavo nosūtīšanas maršrutu pretējā virzienā braucošam vilcienam. Pārmijas, kuras neietilpst vilciena pieņemšanas maršrutā, bet iekļautas pretējā virzienā braucošā vilciena nosūtīšanas maršrutā, drīkst pārlīkt un noslēgt priekšlaicīgi. Ziņojumu par sagatavoto nosūtīšanas maršrutu stacijas dežurantam nodod vienlaikus ar ziņojumu par vilciena pienākšanu.

806. Ja vilcienu laiž garām stacijai, kurā vilciena pieņemšanas un nosūtīšanas maršrutos ir necentralizētas pārmijas, stacijas dežurants un pārmijnieki ievēro tādu pašu maršruta sagatavošanas un ziņojuma nodošanas kārtību, kāda noteikta vilcienu pieņemšanā un nosūtīšanā. Šajā gadījumā, dodot rīkojumu par maršruta sagatavošanu un saņemot ziņojumu, ka tas ir sagatavots, pie sakariem vienlaikus atrodas visu pārmiju posteņu pārmijnieki, uz kuriem attiecas vilciena garāmbraukšanas maršruts.

807. Ja iecirknī ar intensīvu vilcienu kustību pa vienu maršrutu ar nelieliem starplaikiem stacijai, kurā vilciena pieņemšanas un nosūtīšanas maršrutos ir necentralizētas pārmijas, laiž garām vairākus vilcienus, stacijas dežurants, saņemis ziņojumu par pirmā vilciena garāmbraukšanas maršruta sagatavošanu, dod pārmijniekiem rīkojumu šī maršruta pārmijas saglabāt tādā pašā stāvoklī un atstāt noslēgtas nākamā vilciena caurbraukšanai. Šādā gadījumā pārmijniekiem pēc pirmā vilciena pabrukšanas ir aizliegts pārlīkt maršrutā ietilpstošās pārmijas. Stacijas dežurants ziņo pārmijniekiem par atļaujošo signālu ieslēgšanu ieejas un izejas luksoforā katram nākamajam vilcienam. Par to, vai ceļš vilciena garāmbraukšanai ir brīvs, stacijas dežurants pārliecinās personīgi vai pēc ieejas un izejas posteņu pārmijnieku ziņojumiem par vilcienu pienākšanu un nosūtīšanu pilnā sastāvā ar nepieciešamajiem signāliem uz pēdējā vagona.

808. Vilciena pirmajam riteņpārim pabraucot garām ieejas (maršruta) vai izejas luksoforam, tas automātiski pārslēdzas uz aizliedzošu signālu. Ja ieejas (maršruta) vai izejas luksoforu ieslēdz vai izslēdz no vadības pults, pēc vilcienu nosūtīšanas vai pieņemšanas ar atļaujošo signālu stacijas dežurants luksoforu

pārslēdz normālā stāvoklī.

809. Divceļu iecirkņos ieejas (maršruta) un izejas luksoforus, kas atrodas pie stacijas pareizā virziena galvenajiem ceļiem, var pārslēgt uz automātisko darbības režīmu.

8.13. Saimniecības vilcienu kustība

810. Saimniecības vilcieni paredzēti dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai, kā arī remonta un būvniecības darbu veikšanai.

811. Dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas darbus, kuru dēļ nav nepieciešams pārtraukt pārējo vilcienu kustību posmā, veic vilcienu braukšanas starplaikos. Saimniecības vilcienu šādiem darbiem nosūta pēc vilcienu dispečera norādījuma.

812. Ja nepārtrauc pārējo vilcienu kustību, saimniecības vilcienu nosūta posmā (posma ceļā) ar atļaujām, kas paredzētas atbilstošiem posma signalizācijas un sakaru līdzekļiem, izsniedzot saimniecības vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) brīdinājumu, kurā norāda vilciena pienākšanas (atgriešanās) laiku stacijā. Aizņemot posmu (posma ceļu) ilgāk par brīdinājumā norādīto laiku atļauts tikai ar vilciena dispečera piekrišanu.

813. Ja posmā, kas aprīkots ar dispečercentralizāciju, paredzēts veikt infrastruktūras būvniecības, remonta vai uzturēšanas darbus, pārtraucot vilcienu kustību, saimniecības vilcienus nosūta no stacijām, kas posmu norobežo, pēc tam, kad stacija nodota sezonas (rezerves) vadībā un posmā ir pārtraukta pārējo vilcienu kustība. Šādos gadījumos saimniecības vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izsniedz atļauju uz baltas krāsas veidlapas ar sarkanu līniju pa diagonāli (21.pielikums).

814. Ja saimniecības vilcienu nosūta posmā, kas aprīkots ar dispečercentralizāciju, un tas pienāk nākamajā stacijā, vilcienu dispečers vilcienu nosūta, ievērojot automātiskās bloķēšanas sistēmas signālus, un paziņo pa reģistrējamajiem sakariem vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) posma aizņemšanas ilgumu.

815. Ja saimniecības vilcienu nosūta posmā (posma ceļā), kas aprīkots ar dispečercentralizāciju, un tas vēlāk atgriežas nosūtīšanas stacijā, stacija strādā rezerves vai sezonas vadībā, bet blakusstacija drīkst strādāt centrālajā vadībā. Vilcienu dispečera rīkojumu par posma (posma ceļa) slēgšanu nodod tās stacijas dežurantam, kurš strādā rezerves vai sezonas vadībā.

816. Pirms nosūtīt saimniecības vilcienu darbam posmā (posma ceļā), pārtraucot pārējo vilcienu kustību, vilcienu dispečers pārbauda, vai šis posms (posma ceļš) ir brīvs, un pēc tam dod rīkojumu šo posmu (posma ceļu) norobežojošo staciju dežurantiem un darbu vadītājam par pārējo vilcienu kustības pārtraukšanu šajā posmā (posma ceļā).

817. Ja ar dispečercentralizāciju aprīkota posma atslēgziņi ir bojāti vai stacijas vadības iekārtas nav aprīkotas ar atslēgziņiem, lai darbam posmā nosūtītu saimniecības vilcienu, kas atgriežas nosūtīšanas stacijā, vilcienu dispečers izsauc posmu norobežojošās stacijas dežurantus, nodod stacijas rezerves (sezonas) vadībā, pārtrauc automātiskās bloķēšanas sistēmas darbību posmā un saimniecības vilcienu nosūta, lietojot telefona sakarus.

818. Pirms nosūtīt saimniecības vilcienu darbam posmā (posma ceļā), kurā pārtraukta pārējo vilcienu kustība, darbu vadītājs iesniedz posma norobežojošās stacijas dežurantam rakstisku pieteikumu, norādot secību, kādā šajā posmā nosūtīs saimniecības vilcienus, katra vilciena pirmo apstāšanās kilometru un piketu posmā (posma ceļā), kā arī staciju, kurā saimniecības vilcieni atgriezīsies pēc darbu pabeigšanas. Minētā pieteikuma saturu darbu vadītājs paziņo vilcienu dispečeram.

819. Saimniecības vilcienus nosūta posmā (posma ceļā), kurā pārtraukta pārējo vilcienu kustība, izsniedzot atļaujas uz baltas krāsas veidlapas ar sarkanu diagonālu līniju. Atļaujā norāda katra saimniecības vilciena sākotnējās apstāšanās vietu (kilometru un piketu) posmā (posma ceļā).

820. Pirms saimniecības vilciena nosūtīšanas no posma (posma ceļa) uz staciju darbu vadītājs pārliecinās, vai nav šķēršļu vilciena kustībai.

821. Ja posmā (posma ceļā), kurā pārtraukta vilcienu kustība, vienlaikus strādā vairāki saimniecības vilcieni, to darbību koordinē viens atbildīgais dzelzceļa speciālists, kas norādīts dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atļaujā (telegrammā) par dzelzceļa infrastruktūras objektu būvniecības, remonta un uzturēšanas darbu veikšanu un kas ir tiesīgs dot saistošus norādījumus saimniecības vilcienu darbu vadītājiem.

822. Katra saimniecības vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) brauc posmā (posma ceļā) līdz atļaujā (uz baltas krāsas veidlapas ar sarkanu diagonālu līniju) norādītajai apstāšanās vietai. Turpmākā kustība notiek pēc darba vadītāja norādījumiem.

823. Ja posmā (posma ceļā) vienā virzienā nosūta vairākus saimniecības vilcienus, pirmā apstāšanās vieta katram vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) nedrīkst būt tuvāk par 100 m (1 pikets) no priekšā esošā vilciena beigām.

824. Pirmais saimniecības vilciens brauc posmā (posma ceļā) ar noteikto ātrumu, nākamie – ar ātrumu līdz 20 km/h un gatavību nekavējoties apstāties, ja rodas šķērslis vilciena kustībai, kā arī ievērojot vismaz 100 m atstatumu no priekšā esošā vilciena beigām. Ja posma (posma ceļā) nav iespējams nodrošināt vismaz 100 m atstatumu no priekšā esošā saimniecības vilciena beigām, tad atļaujā (uz baltas krāsas veidlapas ar sarkanu diagonālu līniju) nenorāda saimniecības vilciena apstāšanās vietu un vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) pēc nosūtīšanas no sadales punkta brauc pēc darbu vadītāja norādījuma ar ātrumu līdz 20 km/h un ir gatavs nekavējoties apstāties, ja rodas šķērslis vilciena kustībai.

825. Saimniecības vilcieni, kurus nosūta uz posmu (posma ceļu) no dažādiem sadales punktiem vienu otram pretī, brauc tikai līdz atļaujā norādītajai apstāšanās vietai. Atļaujā uz baltas krāsas veidlapas ar sarkanu diagonālu līniju norāda – "Posmā (posma ceļā) nosūtīts pretī saimniecības vilciens Nr.(..). Brauciet uzmanīgi!"

826. Posmā (posma ceļā) viens otram pretī braucošie saimniecības vilcieni apstājas vismaz 1 km attālumā, ja posms ir garāks par 1 km. Saimniecības vilcienu turpmākā kustība notiek pēc darbu vadītāja norādījuma ar ātrumu līdz 20 km/h un gatavību nekavējoties apstāties, ja rodas šķērslis vilciena kustībai.

827. Ja posms ir īsāks par 1 km, darbu vadītājs rakstiskā pieteikumā norāda saimniecības vilcienu sākotnējās apstāšanās vietu (kilometru un piketu), lai attālums starp vilcieniem nebūtu mazāks par 100 m (1 pikets). Vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) pēc nosūtīšanas no stacijas brauc ar ātrumu līdz 20 km/h un ir gatavs nekavējoties apstāties, ja rodas šķērslis vilciena kustībai.

828. Ja darbus veic ar automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotā posmā, saimniecības vilcienu pēc saskaņošanas ar vilcienu dispečeru atļauts nosūtīt uz darba vietu, ievērojot automātiskās bloķēšanas sistēmas signālus un negaidot vilciena dispečera rīkojumu par vilcienu kustības pārtraukšanu posmā (posma ceļā). Šādā gadījumā katra saimniecības vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izsniedz brīdinājumu par apstāšanos posma (posma ceļa) vietā, kas norādīta darbu vadītāja rakstiskajā pieteikumā.

829. Nosūtot saimniecības vilcienu posmā (posma ceļā), kurā paredzēts pārtraukt vilcienu kustību, atļauju uz baltas krāsas veidlapas ar sarkanu diagonālu līniju stacijas dežurants izsniedz darbu vadītājam vai viņa pilnvarotam darbiniekam. Darbu vadītājs vai pilnvarots darbinieks to nodod saimniecības vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) pēc vilciena apstāšanās noteiktajā posma (posma ceļa) vietā un pēc vilcienu dispečera reģistrējamā rīkojuma saņemšanas par vilcienu kustības pārtraukšanu posmā (posma ceļā).

830. Vienā vilcienā apvienotus saimniecības vilcienus, kuri no stacijas nosūtīti darbam posmā, var atvienot un apvienot posmā (posma ceļā) pēc darbu vadītāja norādījuma. Šādu vilcienu sastāvu un kārtību, kādā vilciena sastāvā izvietojams sliežu motortransports, nosaka darbu vadītājs.

831. Ja pēc darbu vadītāja norādījumiem darbam posmā no stacijas nosūta vairākas vienā saimniecības vilcienā apvienotas lokomotīves vai sliežu motortransporta vienības, katram vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izsniedz atļauju uz baltas krāsas veidlapas ar sarkanu diagonālu līniju.

832. Darbu vadītājs norīko katras mašīnas vai katra saimniecības vilciena darbu veikšanas atbildīgo dzelzceļa speciālistu.

833. Saimniecības vilcienu apvienošanai, sadalīšanai vai manevru darbu veikšanai norīko dzelzceļa speciālistu, kurš ir apguvis speciālās operācijas (vilcienu

sastādīšanu un manevru darbu vadīšanu) un saņēmis attiecīgu apliecību.

834. Saimniecības vilcienus no posma nosūta pēc darbu vadītāja norādījuma, iepriekš saskaņojot ar vilcienu dispečeru. Par saimniecības vilcienu atgriešanās kārtību no posma vilcienu dispečers paziņo posmu norobežojošo staciju dežurantiem.

835. Ja ar automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotā divceļu posmā saimniecības vilcienus pēc darbu pabeigšanas nosūta uz staciju pa pareizo ceļu, vilcieni brauc ar noteikto ātrumu pēc automātiskās bloķēšanas sistēmas signāliem. Pārējos gadījumos pirmā saimniecības vilciena vilces līdzekļu vadītājam (mašīnistam) atļauts braukt ar noteikto ātrumu, bet nākamo saimniecības vilcienu vilces līdzekļu vadītāji (mašīnisti) brauc ar ātrumu līdz 20 km/h un ir gatavi nekavējoties apstāties, ja rodas šķērslis vilciena kustībai, kā arī ievēro, lai attālums starp vilcieniem nebūtu mazāks par 100 m.

836. Posmā (posma ceļā) vilcienu kustību atjauno tikai pēc tam, kad no dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pilnvarota darbinieka saņemts ziņojums par ceļa darbu vai dzelzceļa infrastruktūras darbu pabeigšanu un par to, ka posmā nav saimniecības vilcienu un citu šķēršļu vilcienu kustībai. Minēto ziņojumu nodod pa sakariem, kas aprīkoti ar sarunu reģistrāciju, tieši vilcienu dispečeram. Vilcienu dispečers ziņojumu ieraksta vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā un dod rīkojumu atjaunot vilcienu kustību.

837. Ar automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotos divceļu posmos pēc tam, kad saņemts ziņojums par dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas darbu pabeigšanu un par to, ka nav šķēršļu vilcienu kustībai, kā arī par automātiskās bloķēšanas sistēmas normālu darbību un par visu saimniecības vilcienu nosūtīšanu no darba vietas pa pareizo ceļu, vilcienu dispečers atjauno vilcienu kustību posmā, lietojot automātiskās bloķēšanas sistēmas signalizāciju un negaidot saimniecības vilcienu pienākšanu blakusstacijā.

838. Saimniecības vilcienus, kas pēc darba posmā brauc viens otram iepakā, atļauts pieņemt stacijā uz viena un tā paša ceļa vai ar ritošo sastāvu aizņemta ceļa brīvajā iecirknī, ieejas luksoforā degot aizliedzošajam signālam.
(MK 26.04.2011. noteikumu Nr.316 redakcijā)

8.14. Sliežu motortransporta satiksme

839. Sliežu motortransporta ekspluatācijas nosacījumus izstrādā atbilstoši izgatavotājrūpnīcas prasībām, motortransporta veidam, stāvoklim un darba apstākļiem.

840. Jauna tipa sliežu motortransporta vienībai izstrādā ekspluatācijas darba kārtības noteikumus. Pirms uzsāk šādas vienības ekspluatāciju, attiecīgos darbiniekus iepazīstina ar sliežu motortransporta vienības ekspluatācijas darba kārtības noteikumiem.

841. Sliežu motortransportam piekabināmā ritošā sastāva vienību skaitu nosaka tās lietotājs saskaņā ar sliežu motortransporta tehniskās pases datiem, kā arī ievērojot bremžu sistēmas īpatnības, pieļaujamo ātrumu un dzelzceļa ceļa vadošo kritumu.

842. Sliežu motortransporta vienības, kas brauc ar piekabēm, kurām nav automātisko bremžu, aprīko ar ierīcēm, kas nepieļauj pašatkabināšanos.

843. Sliežu motortransporta vienības, kas nav aprīkotas ar automātiskajām bremzēm, drīkst braukt sakabē tikai tad, ja tās ir bojātas, bet ne vairāk par divām vienībām. Šādā gadījumā katrai sliežu motortransporta vienībai ir vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists).

844. Stacijā pieņemot, nosūtīt vai caurlaižot sliežu motortransportu, aizliegts citiem vilcieniem vai manevru sastāviem iepriekš gatavot maršrutus, izmantojot šim nolūkam paredzētās automātiskās ierīces.

845. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs divas sliežu motortransporta (kuram slodze uz vienu asi ir mazāka par 16 t) kustības drošības nodrošināšanai nosaka pasākumus, lai papildus signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas iekārtu kontroles rādījumiem:

845.1. uzraudzītu sliežu motortransporta vienības atrašanos uz stacijas pieņemšanas vai nosūtīšanas ceļa;

845.2. novērstu iespēju pieņemt citu ritošo sastāvu uz stacijas pieņemšanas vai nosūtīšanas ceļa, uz kura atrodas sliežu motortransports;

845.3. nodrošinātu sliežu motortransporta caurlaišanas maršruta drošumu;

845.4. novērstu iespēju mainīt vilcienu kustības virzienu posma ceļam, ja uz tā atrodas sliežu motortransports.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

846. Izbraucot no pieraksta stacijas, dzelzceļa speciālists (vai viņu aizvietojošā persona), kurš atbild par sliežu motortransporta vienības ekspluatāciju un tehnisko apkopi, maršruta lapā ar parakstu apliecina sliežu motortransporta vienības un piekabes (ja tāda ir) darbderīgumu. Izbraucot no citas stacijas, sliežu motortransporta vienības un piekabes darbderīgumu maršruta lapā ar parakstu apliecina sliežu motortransporta vadītājs (mašīnists).

847. Platsliežu iecirkņos sliežu motortransporta vadītājs (mašīnists) pirms izbraukšanas no nosūtīšanas stacijas paziņo vilcienu dispečeram motortransporta asu skaitu un slodzi uz asi. Ja vilcienu dispečers nesahņem šo ziņojumu, uzskata, ka sliežu motortransporta vienībai ir divas asis un slodze uz vienu asi ir mazāka par 16 t.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

848. Stacijas dežurants sliežu motortransportu nosūta posmā tāpat kā vilcienu – ar vilcienu dispečera atļauju.

849. Pirms nosūtīt darbu veikšanai sliežu motortransportu no stacijas, kurā sliežu motortransporta vadītājs (mašīnists) pielaists pie darba, stacijas dežurants pārbauda, vai sliežu motortransporta vadītājam (mašīnistam) ir:

849.1. dokuments par tiesībām vadīt attiecīgo sliežu motortransportu;

849.2. dzelzceļa speciālista apliecība;

849.3. vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) formulārs ar atzinumu, kas atbilst brauciena maršrutam.

8.15. Manevri

850. Veicot manevrus, nodrošina dzelzceļa satiksmes un ar manevriem saistīto personu drošību, ritošā sastāva un kravas saglabātību, kā arī apkārtējās vides aizsardzību.

851. Atkarībā no manevru darba rakstura ceļus var iedalīt manevru rajonos.

852. Manevrus organizē tikai viena persona:

852.1. ar dispečercentralizāciju aprīkota iecirkņa stacijā – vilcienu dispečers;

852.2. citās stacijās – tehniskās rīcības aktā noteiktais dzelzceļa speciālists;

852.3. privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā – vietējā instrukcijā noteiktā persona.

853. Manevros ritošā sastāva kustību vada tikai viens dzelzceļa speciālists – manevru vadītājs:

853.1. stacijā un privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā – vilciena konduktors vai vilciena sastādītājs;

- 853.2. uz šķirošanas uzkalna – uzkalna dežurants vai vilcienu sastādītājs;
- 853.3. ja vilces līdzekli neapkalpo vilcienu sastādītājs vai vilcienu konduktors – dzelzceļa speciālists, kuram ir tiesības vadīt manevrus;
- 853.4. saimniecības vilcienu vai sliežu motortransportu stacijas robežās – attiecīgo darbu vadītājs, kam ir tiesības vadīt manevrus.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)
854. Stacijā (stacijas parkā) dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs manevru vadīšanai var norīkot vilcienu sastādītāju brigādes ar divām personām (manevru vadītājs un viņa palīgs). Manevru vadītāja palīgs pakļaujas tikai manevru vadītājam un izpilda viņa norādījumus.
855. Bez manevru vadītāja drīkst veikt šādus manevrus:
- 855.1. uzbīdīt vagonu uz šķirošanas uzkalna;
- 855.2. ar manevru vilces līdzekli pa centralizētām pārmijām vilkt manevru sastāvu no viena manevru rajona uz otru;
- 855.3. vilces līdzeklīm braukt pie sastāva vai no tā.
856. Ja stacijā no vilcienu sastāva atkabina bojātu vagonu un nav manevru vadītāja, vilces līdzekļa pārvietošanas vada stacijas dežurants. Stacijas dežurants pārliek pārmijas un dod rīkojumu vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) veikt manevrus. Vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīgs vai dzelzceļa speciālists, kuram ir tiesības rīkot manevrus konkrētā stacijas rajonā, pēc stacijas dežuranta norādījuma atkabina vagonus un nostiprina ar stacijas bremzes korpēm.
857. Manevru vadītājs ir atbildīgs par manevru pareizu izpildi.
858. Manevru vadītājs:
- 858.1. vada manevrus ar ritošo sastāvu tikai tās personas uzdevumā, kura atbild par manevru organizāciju;
- 858.2. formē vilcienu saskaņā ar vilcienu formēšanas plānu.
859. Manevru vadītājs manevru uzdevumu paziņo katram manevros iesaistītajam darbiniekam. Manevru uzdevums ir precīzs un skaidrs.
860. Manevru vadītāju, kurš vada manevrus ar 1.klases bīstamo kravu vagoniem, nodrošina ar darbderīgu pārnēsājamo radiostaciju. Ja radiosakari ir bojāti, manevrus ar šādu ritošo sastāvu veic vilcienu sastādītāju (konduktoru) brigāde divu cilvēku sastāvā.
861. Pirms manevru uzsākšanas manevru vadītājs:
- 861.1. iepazīstas ar ritošā sastāva izvietojumu uz rajona ceļiem, pārbauda, vai tas ir nostiprināts, un pārliecinās, ka nostiprināšanas līdzekļi atrodas paredzētajā vietā;
- 861.2. pārliecinās, ka visi dzelzceļa speciālisti, kuri piedalās manevros, atrodas savās vietās;
- 861.3. iepazīstina vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) un citus dzelzceļa speciālistus, kuri piedalās manevros, ar manevru plānu un tā izpildes gaitu;
- 861.4. pārbauda, vai nav šķēršļu ritošā sastāva pārvietošanai.
862. Veicot manevrus, manevru vadītājs:
- 862.1. dod rīkojumus par manevru maršrutu gatavošanu;
- 862.2. precīzi un laikus dod signālus un norādījumus manevru kustībai;
- 862.3. atrodas vietā, no kuras ir vislabākā signālu, manevrējošā sastāva un tā pārvietošanās maršruta redzamība;
- 862.4. seko, lai manevru kustībai pārmijas pārliek laikus;
- 862.5. seko, lai manevros iesaistītie dzelzceļa speciālisti laikus un pareizi padod signālus un norādījumus;
- 862.6. ceļu līknēs vai sliktos redzamības apstākļos, kā arī ja manevri notiek ar gariem sastāviem, biežāk padod signālus un norādījumus, kā arī signālu nodošanā iesaista citus dzelzceļa speciālistus;
- 862.7. aizliedz ritošajam sastāvam braukt, ja ir šķēršļi manevru kustībai;
- 862.8. nostiprina ritošo sastāvu neatkarīgi no tā, cik ilgi tas stāvēs;
- 862.9. pirms manevru sastāva kustības uzsākšanas (vilces līdzeklīm vagonus velkot vai stumjot) pārliecinās, vai vagoni ir sakabināti savstarpēji un ar vilces līdzekli;
- 862.10. manevrējot ar grūdieniem, veic pasākumus, lai ritošā sastāva atkabes neripotu pretējā virzienā vai arī neizripotu aiz kontrolstabiņa ceļa pretējā galā;
- 862.11. ja, manevrējot ar grūdieniem vai uzbīdot sastāvu uzkalnā, ritošā sastāva automātiskā sakabe ir atkabīnātā stāvoklī, pēc atkabes atdalīšanās no sastāva nekavējoties novieto ritošā sastāva automātiskās sakabes sviru normālā stāvoklī;
- 862.12. manevru vilces līdzeklīm (ar vagoniem vai bez tiem) iebraucot ceļā, kas aizņemts ar vagoniem, lai atkabīnātu vai piekabīnātu citus vagonus, kā arī lai saspiestu vagonu grupu atkabīnāšanas atvieglošanai, pārbauda stāvošās vagonu grupas drošu nostiprinājumu pretējā galā;
- 862.13. ja vagonu grupai papildus piekabina vagonus, pārbauda agrāk novietoto bremzes korpju stāvokli un, ja nepieciešams, papildina to skaitu;
- 862.14. pirms uzsāk manevru sastāva kustību kravas kraušanas vietās, pārliecinās, vai nav šķēršļu manevru veikšanai;
- 862.15. pirms manevru veikšanas ar vagoniem, kuru iekraušana vai izkraušana nav pabeigta, saskaņo darbu ar kraušanas darbu vadītāju;
- 862.16. pirms dod signālu vai rīkojumu par manevru sastāva kustību, pārbauda pārmiju stāvokli manevru maršrutā;
- 862.17. kontrolē, lai manevru laikā vagoni ceļu pretējā galā neizripotu aiz kontrolstabiņiem, izolētajām salaidnēm vai luksoforiem.
863. Vilces līdzekļa kustību no viena manevru rajona uz otru manevru vadītājs saskaņo ar manevru organizētāju.
864. Lai manevru vilces līdzekļus ar vagoniem vai bez tiem pārvietotu no viena manevru rajona uz otru, nepieciešama tā dzelzceļa speciālista atļauja, kurš vada manevrus otrā rajonā.
865. Ja manevru izpildes laikā ir nepieciešams mainīt paredzēto manevru darbu plānu, manevrus pārtrauc un ar izmaiņām iepazīstina visas attiecīgās personas.
866. Pirms vagonu atstumšanas vai savienošanas manevru vadītājs pārliecinās, vai zem vagoniem nav bremzes korpju, vai automātiskās sakabes atkabīnāšanas

svira ir normālā stāvoklī un nav citu šķēršļu sastāva kustībai.

867. Veicot manevrus iecirkņos ar dispečercentralizāciju, pārmijas pārliet:

867.1. vilcienu dispečers no centrālās vadības ierīces, nododot pa sakariem rīkojumus attiecīgiem dzelzceļa speciālistiem par manevru maršrutu sagatavošanu manevru veikšanai;

867.2. stacijas dežurants, kuram nodod staciju rezerves (sezonas) vadībā un kurš pieņem un nosūta vilcienus;

867.3. manevru vadītājs, ja stacijas pārmijas ir nodotas vietējai vadībai.

868. Pirms pārmiju pārlikšanas dzelzceļa speciālists personīgi, pēc cita dzelzceļa speciālista ziņojuma vai pēc vadības ierīces rādījumiem pārlicinās, vai pārmijas nav aizņemas ar ritošo sastāvu.

869. Dzelzceļa speciālists, kas pārliet pārmijas, pārlicinās par katras pārmijas asmeņu pareizu stāvokli pēc vadības ierīces rādījumiem vai pēc faktiskā pārmiju asmeņu stāvokļa.

870. Manevru vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) aizliegts uzsākt vilces līdzekļa kustību, ja nav saņemts attiecīgs manevru vadītāja rīkojums vai rokas signāls.

871. Manevros vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), vadot vilces līdzekli bez vagoniem vai velkot vagonus pa stacijas ceļiem, ņem vērā stacijas dežuranta, centralizācijas posteņa dežurantu (operatoru), pārmijnieku un citu stacijas dzelzceļa speciālistu signālus (norādījumus) vai manevru luksoforu signālus.

872. Pirms izbraukšanas uz centralizētajām manevru maršrutu pārmijām manevru vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) pēc manevru vadītāja rīkojuma vai rokas signāla saņemšanas pārlicinās, ka manevru luksoforā ir atļaujošs signāls.

873. Izpildot manevrus, manevru vilces līdzekļa vadītāja pienākums ir:

873.1. precīzi un laikus izpildīt manevru darbu uzdevumu;

873.2. precīzi un laikus izpildīt signālu prasības un norādījumus par manevriem;

873.3. uzmanīt cilvēkus, kuri atrodas uz ceļiem, un vērot pārmiju stāvokli un ritošā sastāva novietojumu.

874. Manevrējot vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) ar vilces līdzekļa svilpieniem atkārtoti manevru signālu vai pa radiosakariem ar īsu norādījuma atkārtojumu apstiprina, ka sapratis manevru signālu vai arī pa sakariem saņemto manevru norādījumu.

875. Ja vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) nav pārlicināts, ka manevru signālu vai norādījumu ir sapratis pareizi, vai arī nezina manevru darba plānu, viņš aptur vilces līdzekli un noskaidro situāciju.

876. Manevru vadītājs un manevru vilces līdzekļu vadītājs (mašīnists) laikus padod dzirdes vēstījuma signālus:

876.1. šķērsojot pārbrauktuves;

876.2. ja manevru sastāvs tuvojas cilvēkiem uz perona vai pie ceļa;

876.3. ja manevru sastāvs tuvojas vietām, kur iekrauj vai izkrauj vagonus, vai remontē dzelzceļa infrastruktūru vai ritošo sastāvu.

877. Pārmijniekam vai centralizācijas posteņa dežurantam (operatoram) manevru vadītājs uzdod sagatavot manevru maršrutu personīgi vai ar stacijas dežuranta starpniecību, izmantojot sakaru līdzekļus.

878. Pārmijnieki un centralizācijas posteņa dežuranti (operatori) manevru laikā:

878.1. laikus izpilda manevru norādījumus un signālus;

878.2. pareizi un laikus pārliet pārmijas manevru vadītāja norādītajos maršrutos;

878.3. precīzi un laikus dod vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) un manevru vadītājam signālus vai ziņojumus;

878.4. pirms dod signālu vai nodod norādījumu par manevru sastāva kustību, pārbauda pārmiju stāvokli manevru maršrutā.

879. Manevrējošajam sastāvam aizliegts izbraukt aiz stacijas robežas posmā vienceļa iecirknī un pa nepareizo ceļu divceļu iecirknī bez vilcienu dispečera un blakusstacijas dežuranta piekrišanas, un ja vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) nav izdota atļauja aizņemt posmu.

880. Manevrējošais sastāvs drīkst izbraukt aiz stacijas robežas pa pareizo ceļu divceļu iecirknī ar vilcienu dispečera piekrišanu un pēc stacijas dežuranta mutiskas atļaujas saņemšanas.

881. Stacijās, kur uz ieejas luksofora mastā ir novietots manevru luksofors, kas signalizē stacijas ass virzienā, manevrējošajam sastāvam atļauts izbraukt aiz stacijas robežas, ja šī luksofora signāls atļauj manevru kustību.

882. Manevru sastāvam atļauts izbraukt aiz stacijas robežas vienceļa posmā:

882.1. ja posms aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmu – ar atslēgzīli, ko stacijas dežurants izsniedz manevru vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam), vispirms ieslēdzot attiecīgajā izejas luksoforā atļaujošu signālu (manevru sastāvs pirmoreiz izbrauc aiz stacijas robežas, ja izejas luksoforā ir atļaujošs signāls, bet turpmāk – ar atslēgzīli garām izejas luksoforam ar aizliedzošu signālu);

882.2. ar automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotā iecirknī, kur stacijās ir speciāli ar garāmejas luksoforiem saistīti manevru luksofori, – ja manevru luksoforā ir atļaujošs signāls;

882.3. ar automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotajā iecirknī, ja stacija nav aprīkota ar atslēgzīli vai ar speciālu manevru luksoforu, – ja manevru vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izsniegta ceļa atļaujas zīme;

882.4. ja iecirknis ir aprīkots ar pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu – ar šī posma atslēgzīli, bet ja tā nav – ar ceļa atļaujas zīmi;

882.5. ja posms aprīkots ar elektroziļu sistēmu – ar šī posma zīli;

882.6. ja posmā vilcienu kustība organizēta, izmantojot telefona sakarus, – ar ceļa atļaujas zīmi.

883. Ja manevru sastāvs posmā pilnīgi atrodas aiz ieejas luksofora un manevru maršrutus gatavo stacijas dežurants no vadības ierīces, atstumjot manevru sastāvu no posma uz staciju, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) pabrauc garām ieejas luksoforam ar aizliedzošu signālu, ja pa radiosakariem saņēmis attiecīgu stacijas dežuranta mutisku rīkojumu. Pirms šāda rīkojuma došanas stacijas dežurants pārlicinās, ka manevru maršruts sagatavots pareizi.

884. Ja manevru sastāvs izbrauc aiz stacijas robežas vienceļa posmā ar vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izdoto ceļa atļaujas zīmi, tam ir nepieciešams vilcienu dispečera rīkojums, kuru vienlaikus pārraida abu posmu norobežojošo staciju dežurantiem. Signalizācijas un sakaru līdzekļu darbību vilcienu kustībā šajā

posmā nepārtrauc.

885. Saņemot vilcienu dispečera rīkojumu par manevru sastāva izbraukšanu aiz stacijas robežas vienceļa posmā, posma norobežojošo staciju dežuranti apmainās ar telefonogrammām par atļauju (piekrišanu) veikt manevrus, izbraucot aiz stacijas robežas. Saņemot blakusstacijas piekrišanu (telefonogrammu), stacijas dežurants izsniedz vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) ceļa atļaujas zīmi. Ceļa atļaujas zīmes augšējā malā uzraksta – "Manevri, izbraucot aiz stacijas robežas".

886. Pirms manevru sastāvs izbrauc aiz stacijas robežas pa divceļu posma nepareizo ceļu, kas nav aprīkots ar divpusēju ceļa bloķēšanas sistēmu, bloķēšanas darbību pārtrauc un nosaka vilcienu kustības organizēšanu, lietojot telefona sakarus. Ceļa atļaujas zīmes veidlapas augšējā malā pēc atzīmes "Manevri, izbraucot aiz stacijas robežas" ieraksta vārdus "pa nepareizo ceļu".

887. Ja divceļu posms aprīkots ar divpusēju automātiskās bloķēšanas sistēmu, pēc bloķēšanas sistēmas pārslēgšanas uz atbilstošu kustības virzienu manevru sastāvs izbrauc aiz stacijas robežas pa nepareizo ceļu tādā kārtībā, kāda paredzēta vienceļa posmam.

888. Telefonogrammu apmaiņa par manevru sastāva izbraukšanu aiz stacijas robežas vienceļa posmā starp posma norobežojošo staciju dežurantiem notiek pa vilcienu dispečersakariem.

889. Aizliegts pieprasīt un dot atļauju manevru sastāvam izbraukt aiz stacijas robežas, ja vienceļa posmā atrodas pretimbraucošs vilciens.

890. Ja no stacijas nosūtīts vilciens, pirms saņemta atļauja veikt manevrus, izbraucot aiz stacijas robežas, vienceļa posmu uzskata par aizņemtu līdz ziņojuma saņemšanai par vilcienu pienākšanu blakusstacijā un ziņojuma nosūtīšanai par manevru pabeigšanu, izbraucot aiz stacijas robežas.

891. Telefonogrammas par manevru sastāva izbraukšanu aiz stacijas robežas ieraksta vilcienu telefonogrammu žurnālā.

892. Manevrus uz ceļiem ar slīpumu, lielāku par 2,5 mm/m, atļauts veikt, tikai novietojot manevru vilces līdzekli krituma pusē un ieslēdzot un pārbaudot vagonu automātiskās bremzes (izņemot šķīrošanas uzkalnus).

893. Aizliegts dot signālus un norādījumus par vilces līdzekļa vai manevru sastāva pārvietošanos, kā arī uzsākt to kustību pa ceļu, no kura nosūta pasažieru vilcienu, līdz pilnīgai ceļa atbrīvošanai.

894. Ja uz ceļa atrodas nosūtīšanai sagatavots vilciens un aiz tā uz vietas paliek vagonu grupa, atstatums starp tiem ir vismaz 5 m. Ja šādu atstatumu nodrošināt nav iespējams, pirms vilcienu nosūtīšanas pārliecinās, vai vagonu grupa ir droši nostiprināta, lai tā neaizripotu no varbūtēja grūdienu, vilcieniem aizbraucot.

895. Veikt manevrus uz galvenajiem ceļiem, manevros šķēršot galvenos ceļus un izbraukt aiz stacijas ieejas pārmijām katrā atsevišķā gadījumā atļauts tikai ar stacijas dežuranta atļauju, ar aizliedzošiem signāliem norobežojot ceļus un pārmijas, kur notiek manevri.

896. Manevru laikā pieņemšanas un nosūtīšanas ceļus drīkst aizņemt ar vagoniem vai vagonu grupām, ja to atļāvis stacijas dežurants un saskaņojis ar vilcienu dispečeru.

897. Manevru sastāvam vai vilces līdzeklim bez stacijas dežuranta atļaujas aizliegts izbraukt uz stacijas ceļiem no kravu rajoniem vai pievedceļiem, kur necentralizētās pārmijas neapkalpo pārmijnieki.

898. Pirms izbraukšanas uz necentralizētajām pārmijām un pēc rokas signāla vai paziņojuma saņemšanas no dzelzceļa specialista, kurš gatavoja maršrutu, lokomotīves vadītājs (mašīnists) pārliecinās, vai nav redzamu šķēršļu un vai pārmijas ir sagatavotas manevru kustībai.

899. Lai nepieļautu ritošā sastāva pašreizīgošanu no pievedceļiem vai savienotājceļiem uz stacijas ceļiem vai posmu, pēc sastāva iebraukšanas pievienojumā (izbraukšanas no pievienojuma) nekavējoties pārliecinās aizsargpārmijas (t.sk. centralizētās), kā arī nosviedējpārmijas normālā stāvoklī.

900. Ja nav manevru luksoforu, dot atļauju manevros pabrukt garām izejas un maršruta luksoforiem, kuros ir aizliedzošs signāls, drīkst stacijas dežurants vai pēc viņa rīkojuma manevru vadītājs personīgi, pa radiosakariem vai divpusējiem parka skaļruņu sakariem, vai dodot rokas signālu.

901. Ja maršruts ir sagatavots, bet manevru luksofora bojājuma vai izolētās pārmiju sekcijas aizņemtības dēļ tajā ir aizliedzošs signāls, pabrukt garām manevru luksoforam atļauts ar stacijas, posteņa vai parka dežuranta rīkojumu, kuru nodod manevru vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) pa radiosakariem vai ar manevru vadītāja starpniecību.

902. Veikt manevrus, vagonus stumjot, drīkst tikai tad, ja radiosakari starp vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu), manevru vadītāju un manevru organizētāju ir darbderīgi.

903. Vilces līdzeklim stumjot vagonus, izņemot ritošā sastāva uzbīdīšanu uz uzkalna, viens no manevru izpildošiem dzelzceļa speciālistiem:

903.1. saskaņā ar darba drošības nosacījumiem atrodas uz kustības virziena pirmā vagona bremžu laukuma vai speciālā kāpšļa;

903.2. ja pirmais vagona kustības virzienā ir tukša platforma, atrodas uz tukšās platformas;

903.3. iet gar ceļa malu sastāvam pa priekšu;

903.4. atrodas tādā vietā, no kuras ir pārdzams viss ceļš, pa kuru veic manevrus, manevru signāli un vilces līdzeklis.

904. Stumjot vagonus, ja vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) neredz padodamos signālus, norādījumu par manevru sastāva kustību pārmiju virzienā manevru vadītājs dod tikai tad, kad ir pārliecinājies, ka pārmijnieks vai centralizācijas posteņa dežurants (operators) dod signālu (norādījumu), ka maršruts ir sagatavots, vai arī manevru luksoforā ir atļaujošs signāls.

905. Manevrus uz izvilšanas ceļiem var veikt ar atsevišķiem vai sērijveida grūdieniem.

906. Uz stacijas ceļiem, kur ar vagoniem tiek veiktas tehniskas operācijas vai kraušanas operācijas, manevri ar grūdieniem ir aizliegti.

907. Aizliegts veikt manevrus ar grūdieniem un nolaist no šķīrošanas uzkalna:

907.1. vagonus, kuros ir cilvēki (izņemot vagonus ar pavadoņiem (komandām), kuri pavada kravu);

907.2. vagonus ar bīstamām kravām, ja nolaišana no šķīrošanas uzkalna ir aizliegta atbilstoši normatīvajiem aktiem par bīstamo kravu pārvadāšanu, kā arī ar 1.klases bīstamās kravas ;

907.3. platformas un pusvagonus, kas piekrauti ar 4., 5. un 6.pakāpes sāniskā un apakšējā vai 3.pakāpes augšējā negabarīta kravām;

907.4. piekrautus transportierus;

907.5. vilces līdzekļus nestrādes stāvoklī, motorvagonus, pasažieru vagonus, refrīžatoru vilcienu sastāvus un dzelzceļa celtņus;

907.6. ritošo sastāvu, kam pavaddokuments ir atzīme par aizliegumu nolaist no uzkalna.

908. Ritošo sastāvu, kuru aizliegts nolaist no šķīrošanas uzkalna, atļauts pārvietot pāri šķīrošanas uzkalnam ar manevru lokomotīvi, ja to ļauj ritošā sastāva

konstrukcija.

909. Pāri šķirošanas uzkalnam aizliegts pārvietot:

909.1. piekrautus un tukšus transportierus, kuriem ir 12 un vairāk asu;

909.2. sakabinātā tipa piekrautus transportierus ar celtspēju 120 un vairāk tonnu, ja šajā sakabē ir vismaz viena starpplatforma;

909.3. ritošo sastāvu ar zīmēm un uzrakstiem par aizliegumu pārvietot to pāri šķirošanas uzkalnam.

910. Pirms vagonu nolaiž no šķirošanas uzkalna, uzkalna dežurants:

910.1. pārbauda ceļu aizņemību no uzkalna puses un vagonu izvietošanu šķirošanas ceļu kontrolstabiņu robežās;

910.2. iepazīstas ar atkabju izvietošanu sastāvā, vagonu skaitu katrā atkabē, atkabju gaitas īpašībām un citiem apstākļiem un atbilstoši šīm ziņām sastāva izformēšanas plānu;

910.3. stacijas tehniskās rīcības aktā norādītajā kārtībā ar sastāva izformēšanas plānu iepazīstina visus darbiniekus, kuri piedalās vagonu šķirošanas procesā;

910.4. pēc šķirošanas lapas pārbauda šo noteikumu 907. un 909.punktā minētā ritošā sastāva esību.

911. Šķirošanas uzkalna dežurants un citi dzelzceļa speciālisti, kuri piedalās vagonu šķirošanā, vagonu nolaišanas laikā regulē sastāva uzbīdīšanas ātrumu un vagonu bremsēšanas pakāpi atkarībā no šķirošanas ceļu aizņemības, atkabju kustības apstākļiem pārmiju zonā un uz šķirošanas ceļiem, vagonu skaita atkabē un atkabes svāra, atkabju izvietošanas secības šķirošanas ceļos un citiem apstākļiem.

912. Lai centralizēto postežu dežuranti, pārmijnieki, manevru vadītāja palīgi un vagonu kustības ātrumu regulētāji varētu laikus pārlīkt pārmijas un izvietot bremzes kurpes un lai vagonu sadursmes ātrums nepārsniegtu noteikto, manevru vadītājs sastāva ieskrējienam regulē, ņemot vērā atkabes gaitas īpašības un svaru, šķirošanas ceļu aizņemību, laikapstākļus.

913. Ja uz šķirošanas ceļiem atrodas vagoni ar 1.klases bīstamajām kravām (sprādzienbīstamām vielām) un cisternvagoni ar 2.klases bīstamajām kravām (gāzēm), manevru dispečers un uzkalna dežurants precīzi veic šo ceļu un vagonu uzskaiti.

914. Izformējot sastāvu, šķirošanas uzkalna dežurants vai manevru vadītājs pa sakaru līdzekļiem brīdina vagonu kustības ātruma regulētājus un citus darbiniekus par atkabēm, kurām vajadzīga īpaša uzmanība.

915. Uzbīdīšanas ātrumu un lēninātāju bremsēšanas iedarbību regulē, nodrošinot vajadzīgos intervālus starp atkabēm un noteikto ātrumu, šiem vagoniem sakabinoties ar citiem vagoniem.

916. Nolaišanas laikā uzkalna dežurants seko atkabju kustībai, pārbauda, vai tās pareizi nokļūst uz šķirošanas parka ceļiem, kontrolē šķirošanas uzkalna automatizācijas ierīču darbu un atkarībā no situācijas koriģē to darbību.

917. Aizliegts atstunt vai savienot vagonus šķirošanas parkā (no uzkalna vai pretējās pārmijkapas puses), iepriekš nesaskaņojot šo darbību.

918. Bremsējot ritošo sastāvu uz šķirošanas ceļiem vai nostiprinot to uz šādiem ceļiem, bremzes kurpes neliek:

918.1. uz sliežu salaidnes (ja tā nav sametināta) un tieši pirms tās (1 m un mazāk);

918.2. pirms pārmijas krusteņa;

918.3. uz pārmijas rāmjslīdes, kurai piegulst asmens;

918.4. uz līknes ārējās slīdes.

919. Katrs vagonu kustības ātruma regulētājs vagonu nolaišanas laikā kontrolē ritošā sastāva izvietošanu uz šķirošanas ceļiem un, ja ceļi ir aizpildīti, ziņo par to uzkalna dežurantam.

920. Lai nodrošinātu precīzu un drošu darbu, vagonu kustības ātruma regulētājs:

920.1. sākot sastāva izformēšanu, atrodas apkalpojamo ceļu rajonā;

920.2. seko informācijai par atkabēm, kā arī uzkalna dežuranta, manevru vadītāja vai vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) signāliem vai norādījumiem;

920.3. mērķtiecīgi bremsē vagonus, nodrošinot maksimālu ceļu ietilpības izmantošanu un atkabju saskaršanos ar vagoniem, kas atrodas uz šķirošanas ceļiem, nepārsniedzot noteikto ātrumu, papildu bremzes kurpes zem riteņiem paliek ar speciālu dakšu palīdzību;

920.4. vilces līdzeklim iebrūcot ceļā, lai vagonus savienotu, pēc manevru vadītāja vai uzkalna dežuranta rīkojuma izņem bremzes kurpes no vagonu riteņu apakšas;

920.5. veic bremzes kurpju uzskaiti.

921. Ja ir pārkāpts normālais manevru process (priekšējās atkabes panākšana, atkabes apstāšanās pārmiju zonā) uzkalna dežurants, manevru vadītājs, vagonu kustības ātruma regulētājs un citi dzelzceļa speciālisti, kuri piedalās manevros, nekavējoties dod norādījumu (signālu) pārtraukt manevrus un pēc tam veic pasākumus atkabes apturēšanai.

922. Vagonu atkabju sakabināšanas ātrums ar citiem vagoniem šķirošanas parkā vai manevrējot grūdieniem nav lielāks par 5 km/h.

923. Izpildot manevrus, aizliegts pārsniegt šādus ātrumus:

923.1. 60 km/h vilces līdzeklim, kas velk vagonus pa brīviem ceļiem ar ieslēgtām un pārbaudītām automatiskajām bremzēm, kā arī vilces līdzeklim bez vagoniem;

923.2. 40 km/h vilces līdzeklim, kas velk vagonus pa brīviem ceļiem;

923.3. 25 km/h vilces līdzeklim, kas stumj vagonus pa brīviem ceļiem, kā arī palīdzības un ugunsdzēsības vilcieniem;

923.4. 15 km/h, manevrējot ar vagoniem, kuros ir cilvēki, un vagoniem, kas piekrauti ar 4., 5. un 6.pakāpes sānu vai apakšējā negabarīta kravām, vai uz ceļiem, kur atrodas vagoni ar 1.klases bīstamo kravu;

923.5. 3 km/h vilces līdzeklim (ar vagoniem vai bez tiem), kas tuvojas vagoniem.

924. Manevros brauc ar ātrumu, kas nepārsniedz noteiktos ierobežojumus, ņemot vērā ritošā sastāva un kravas īpatnības un stāvokli, kā arī ceļa un meteoroloģiskos apstākļus (īpaši redzamību braukšanas virzienā).

925. Ja manevru vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) nav pazīpots, ka ceļš ir brīvs, viņš brauc ar tādu ātrumu, lai varētu laikus apstāties, ja uz ceļa ir šķērslis.

926. Necentralizētās pārmijas (izņemot pārmijas uz ceļiem, kur manevrus pastāvīgi veic ar sērijgrūdieniem, kā arī ar šarnīrkāšnoslēdzējiem aprīkotās pārmijas) un centralizētās pārmijas, ja tās pārliek manuāli (ar kurbuli), manevru laikā noslēdz ar aizliktni, ka arī pārbauda asmeņu (krusteņa kustīgā serdeņa) ciešu piegulšanu rāmjslidei (spārnslidei).

927. Vagonus, kas piekrauti ar 1.klases bīstamajām kravām (sprādzienbīstamām vielām), manevru laikā no tvaika lokomotīves, kas darbojas ar cieto kurināmo, atdala vismaz ar vienu vagonu, kurā nav bīstamas kravas.

928. Stumt atsevišķus vagonus ar rokām atļauts tikai uz horizontāliem ceļiem.

929. Aizliegts stumt ar rokām vagonus uz galvenajiem ceļiem, pieņemšanas un nosūtīšanas ceļiem, ka arī vagonus, kuros ir cilvēki vai iekrautas bīstamas kravas.

930. Stumt vagonus ar rokām (izņemot to piedzišanu uz šķirošanas parka ceļiem, ko veic vagonu kustības ātruma regulētāji) atļauts tikai norīkota atbildīgā darbinieka vadībā. Stumt drīkst ne vairāk par vienu krautu vai diviem tukšiem kopā sakabinātiem vagoniem.

931. Stumjot vagonus ar rokām, aizliegts:

931.1. pārvietot tos ar ātrumu, kas lielāks par 3 km/h;

931.2. izstumt vagonus aiz ceļa kontrolstabiņa galveno, pieņemšanas un nosūtīšanas ceļu virzienā;

931.3. sākt pārvietošanu, ja darbinieku rīcībā nav bremzes kurpju;

931.4. bremzēšanai izmantot šim nolūkam neparedzētus priekšmetus.

932. Pirms vilces līdzekļa atkabināšanas vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) nobremzē sastāvu ar automātiskajām bremzēm.

933. Ritošo sastāvu stāvēšanai stacijas ceļos novieto kontrolstabiņu norādītajās robežās, ja tehniskās rīcības aktā nav noteikti īpaši nosacījumi.

934. Bremžu maģistrāles savienotājšūtenes starp ritošā sastāva vienībām atvieno:

934.1. vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīgs vai tehniskās rīcības aktā norādīts dzelzceļa speciālists, ja lokomotīvi apkalpo tikai vilces līdzekļa vadītājs bez palīga – atkabinot vilciena vilces līdzekli no sastāva;

934.2. manevru vadītājs – atkabinot manevru vilces līdzekli no vagoniem, un starp pasažieru vagoniem (starp kravas vagoniem savienotājšūtenes atļauts neatvienot);

934.3. tehniskās rīcības aktā vai vietējā instrukcijā norādītais dzelzceļa speciālists.

935. Ja starpstacijās bez vilces līdzekļa atstāto vilciena sastāvu sadala daļās, lai nodrošinātu cilvēku pāreju, katru sastāva daļu nostiprina ar bremzes kurpēm atbilstoši tam ceļa iecirknim (posmam), kur stāvēs sastāva atkabinātā daļa.

936. Atsevišķus vagonus ar 1.klases bīstamām kravām tehnisko bojājumu un komercbojājumu dēļ atkabina no vilciena stacijās no apsargājamām vagonu grupām tikai tad, ja ir nodrošināta atkabināto vagonu apsardzība. Ja to nevar nodrošināt, atkabina no vilciena visu vagonu grupu, kuru apsargā dzelzceļa apsardzes darbinieki.

937. Ja vilcienā vagonu grupu ar 1.klases bīstamām kravām pavada kravas nosūtītāja (saņēmēja) speciālisti vai apsardze, vagonus no šīs vagonu grupas no vilciena sastāva atkabināt aizliegts. Lai novērstu bojājumus vai pārkrautu kravu darbderīgos vagonos, aiztur visu šādu vagonu grupu (speciālā ritošā sastāva sekciju). Ja atsevišķam šādas grupas vagonam ir nepieciešams atkabes remonts, vagonu var atkabināt no vagonu grupas un padot uz remonta ceļa, iepriekš saskaņojot to ar kravas pavadītāju un atkabināšanu veicot viņa uzraudzībā.

938. Vilcienā sastāvu, vagonu grupas un atsevišķus vagonus nostiprina ar nostiprināšanas līdzekļiem līdz vilces līdzekļa atkabināšanai. Vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) aizliegts atkabināt vilces līdzekli no sastāva, kamēr nav saņemts ziņojums par sastāva nostiprināšanu.

939. Ja stacijā stāvošie vagoni nav aizņemti kravas operācijās, tos netīra, nedezinficē vai neremontē, vagonu durvis ir aizvērtas.

940. Uz dzelzceļa infrastruktūras ceļiem stāvošais ritošais sastāvs nostiprināms pret aizribošanu ar šim nolūkam paredzētajiem bremzēšanas līdzekļiem.

941. Nostiprinot ritošo sastāvu, bremzēšanas līdzekļus nedrīkst uzlikt uz pārmijām un uz līknes ārējās slīdes.

942. Vagonus ar bremzes kurpēm nostiprina saskaņā ar šo noteikumu 22.pielikumā norādītajām ritošā sastāva nostiprināšanas pamatprasībām.

943. Lai nodrošinātu dzelzceļa speciālistu savstarpējo kontroli, nostiprinot ritošo sastāvu, ievēro šādus nosacījumus:

943.1. uz stacijas galvenajiem ceļiem, pieņemšanas un nosūtīšanas ceļiem nostiprināšanu vada un kontrolē stacijas dežurants un atsevišķos manevru rajonos – manevru dispečers;

943.2. stacijas dežurants atļauj atkabināt vilces līdzekli no vilciena sastāva tikai tad, ja pats vai pēc dzelzceļa speciālista ziņojuma ir pārliecinājies, ka sastāvs nostiprināts pareizi;

943.3. vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) atkabina vilces līdzekli no vilciena sastāva tikai pēc tam, kad saņēmis stacijas dežuranta atļauju;

943.4. bremzes kurpes no ritošā sastāva apakšas izņem tikai pēc tam, kad par to ir saņemts stacijas dežuranta norādījums;

943.5. stacijas dežurants dod norādījumu izņemt bremzes kurpes tikai pēc tam, kad saņēmis vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) ziņojumu vai ir personīgi pārliecinājies, ka vilces līdzeklis ir piekabināts sastāvam (vagoniem).

944. Par ritošā sastāva nostiprināšanu atbild manevru vadītājs. Manevru vadītājs ziņo manevru organizatoram par ritošā sastāva nostiprināšanu.

945. Uz ceļiem ar slīpumu, kas nepārsniedz 2,5 mm/m, nomainot pasažieru vilcienā vilces līdzekļus, sastāvu nostiprināšanai var izmantot ritošā sastāva automātiskās bremzes, bet ne ilgāk par 15 minūtēm. Ja nomainīt vilces līdzekli minētajā laikā nav iespējams, sastāvu nostiprina ar bremzes kurpēm atbilstoši šo noteikumu 22.pielikumā noteiktajām prasībām.

946. Bremzes kurpēm jābūt nebojātām un darbderīgām, un tās paliek zem ritošā sastāva dažādām asīm tādā veidā, lai slieces gals pieskartos riteņa lokam.

947. Vietā, kur pastāvīgi uzlikt bremzes kurpes, novieto kastes ar smiltīm, kuras izmanto, ja uz slīdēm rodas apledojuums vai sarma.

948. Ja ritošo sastāvu nostiprina ar divām vai vairākām bremzes kurpēm, tās paliek zem dažādām vagona (vagonu) asīm.

949. Aizliegts izmantot ritošā sastāva nostiprināšanai bremzes kurpes, kurām uz slīcēm ir apledojuums vai slieces notriektas ar eļļainu masu. Aizliegts lietot bremzes kurpes ar iepīrsušu galviņu, izliektu un samestu pēdu un citiem bojājumiem, kuri nenodrošina bremzes kurpju drošu ekspluatāciju.

950. Bremzes kurpes nokrāso labi redzamā krāsā un marķē ar lietotāju un bremzes kurpi identificējošām spiedzīmēm.

951. Spiedzīmju paraugu bremzes kurpju lietotājs saskaņo ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.
952. Bremzes kurpes glabā ritošā sastāva bremzēšanas vietās uz speciāliem satatņiem vai speciāli aprīkotās ritošā sastāva nostiprināšanas vietās, vai uz ritošā sastāva.
953. Bremzes kurpju lietotājs nodrošina bremzes kurpju uzskaites sistēmu, kurā paredz bremzes kurpju izsniegšanas, lietošanas un izvietošanas nosacījumus.
954. Ja bremzes kurpi nepaliek zem pirmā vagona no iespējamās vagonu grupas aizriepšanas puses, bet zem cita vagona, tad pārbauda visu citu šīs grupas vagonu sakabināšanas drošumu ar šo vagonu.
955. Nostiprinot vilces līdzekli nestrādājošā stāvoklī vai ja bremzes kurpes nav vajadzīgajā daudzumā, var izmantot ritošā sastāva rokas bremzes, ņemot vērā, ka piecu bremžu asis aizvieto vienu bremzes kurpi. Uz horizontāliem ceļiem un ceļiem ar slīpumu līdz 0,5 mm/m (ieskaitot) var lietot viena vagona (lokomotīves) rokas bremzi sakabināta ritošā sastāva jebkurā daļā bremzes kurpju vietā no sastāva abām pusēm.
956. Aizliegts atstāt vilciena sastāvu bez vilces līdzekļa uz stacijas ceļiem, kur ceļu slīpums ir lielāks par 2,5 mm/m. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs izveido šādu staciju sarakstu.
957. Vilcienus, kuros ir vagoni ar 1.klases bīstamām kravām, bez vilces līdzekļa drīkst atstāt starpstacijās ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja reģistrētu atļauju, norādot nepieciešamos drošības pasākumus.
958. Novietot vagonus dīkstāvē uz ceļa, kura slīpums ir lielāks par 2,5 mm/m, atļauts tikai tādā gadījumā, ja ceļš ir aprīkots ar aizsargierīcēm ritošā sastāva pašāizriepšanas draudu novēršanai uz vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas maršrutiem vai stacijas tehniskās rīcības aktā ir paredzēti pasākumi ritošā sastāva pašāizriepšanas draudu novēršanai.
(MK 26.04.2011. noteikumu Nr.316 redakcijā)
959. Ja manevrus veic uz ceļiem ar slīpumiem, pārmijas pārliek savstarpēji izolētā stāvoklī, novieto bremžu kurpes zem atsevišķām atkabēm un veic citus pasākumus, lai atkabinātie vagoni nesadurtos ar manevru sastāvu neizriepot uz vilcienu kustības maršrutiem vai uz citiem manevru rajoniem.
960. Nostiprinot ritošo sastāvu starpstacijās un citās stacijās (izņemot šķirošanas ceļus) stāvēšanai ilgāk par 24 stundām, ritošā sastāva riteņus uzripina uz bremzes kurpēm. Ja ritošo sastāvu nostiprina ar bremžu kurpēm no abām pusēm, tad riteņus uzripina uz bremzes kurpēm no ceļa lielākā krituma puses.
961. Vagonus ar 1.klases bīstamajām kravām (sprādzienbīstamām vielām) un cisternvagonus ar 2.klases bīstamajām kravām (gāzēm), kuri nav iekļauti vilciena sastāvā (izņemot vagonus, kurus uzkrāj uz šķirošanas parku ceļiem), stacijās novieto uz atsevišķiem ceļiem. Šādi vagoni sakabināmi, droši nostiprināmi ar bremzes kurpēm un norobežojami ar pārnēsājamiem apstāšanās signāliem. Pārmijas, kas ved uz šādu vagonu stāvēšanas ceļu, pārliekamas stāvoklī, kas novērš iespēju iebraukt šajā ceļā.
962. Ja manevru vilces līdzeklis izbrauc uz ceļa, kurā stāv vagoni ar 1.klases bīstamām kravām, manevru organizētājs par to brīdina manevru vadītāju, bet manevru vadītājs – manevru vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu).
963. Pirms uzsāk manevrus ar vagoniem, kuros ir 1.klases bīstamās kravas, manevru vadītājs brīdina par gaidāmajiem manevriem personas, kuras šīs kravas pavadā vai apsargā.
964. Vagonus, kuros atrodas 1.klases bīstamo kravu pavadītāji – sardze vai kravas nosūtītāja (saņēmēja) speciālisti –, novieto uz tā paša ceļa, kur atrodas vagoni ar 1.klases bīstamo kravu, vai uz blakusceļa ne tālāk par 50 m no vagoniem, kurus viņi pavadā.
965. Ja rodas draudi, ka ritošais sastāvs var aizriepot posmā, dzelzceļa speciālisti nekavējoties izmanto visus viņu rīcībā esošos līdzekļus, lai šos draudus novērstu.
966. Ja ritošais sastāvs aizriepoj posmā, stacijas dežurants, izmantojot visus viņa rīcībā esošos sakaru līdzekļus, nekavējoties ziņo par to posmā esošo vilcienu vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem), vilcienu dispečeram, ceļu posteņu, blakusstacijas un pārbrauktuvi dežurantiem, kā arī citiem dzelzceļa speciālistiem, lai apstādinātu pretējā virzienā braucošos vilcienus un veiktu pasākumus aizriepošu ritošā sastāva apturēšanai.

8.16. Dzelzceļa satiksmes brīdinājumi

967. Brīdinājums ir vilciena vilces līdzekļa vadītājam paziņota informācija par kustības apstākļiem braukšanas maršrutā.
968. Brīdinājumu izsniedz šādos gadījumos:
- 968.1. ja ir bojāta dzelzceļa infrastruktūra;
- 968.2. ja veic dzelzceļa infrastruktūras būvniecību un remontdarbus, kuru dēļ ir nepieciešams samazināt ātrumu vai apturēt vilcienu ceļā;
- 968.3. ja divceļu iecirknī uz viena no ceļiem ir ritošais sastāvs, kas paredzēts dzelzceļa infrastruktūras būvniecības vai remontdarbu veikšanai, vai saimniecības vilciens ar sniegtīri;
- 968.4. ja veikto izmaiņu dēļ dzelzceļa infrastruktūras elementos ir nepieciešams brīdināt vilces līdzekļa vadītāju par apstākļiem, kas var ietekmēt vilcienu kustības drošību;
- 968.5. ja nosūta vilcienu ar kravām, kuras pārsniedz iekraušanas gabarītu, un šī vilciena kustības gaitā jāsamazina ātrums vai nepieciešama sevišķa uzmanība;
- 968.6. ja vilcienā iekļauj ritošo sastāvu, kas nevar braukt attiecīgajā iecirknī ar noteikto ātrumu;
- 968.7. ja noceļamais ritošais sastāvs strādā sliktas redzamības apstākļos vai arī uz noceļamā ritošā sastāva pārvadā smagas kravas;
- 968.8. ja divceļu posmos no vilciena izkrauj (iekrauj) materiālus ceļu atstarpē vai šķērsojot ceļu, pa kuru notiek citu vilcienu kustība;
- 968.9. ja samazina vilciena ātrumu vai vilcienu aptur ceļā, vai brīdina lokomotīvu brigādes par īpašiem apstākļiem, kas var ietekmēt vilcienu kustības drošību.
969. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs izveido brīdinājumu pieprasīšanas, atceļšanas un aprītes sistēmu (turpmāk – brīdinājumu sistēma), kura nodrošina brīdinājumu savlaicīgu piegādi adresātiem.
970. Brīdinājuma pieprasījumā norāda:
- 970.1. precīzu paredzēto darbu vietu vai bīstamo vietu (posms, kilometrs, pikets, stacija, ceļa vai pārmijas numurs);
- 970.2. piesardzības pasākumus vilcienu kustībā;
- 970.3. paredzēto dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas darbu uzsākšanas laiku un ilgumu.
971. Brīdinājuma pieprasījumā daudzceļu posmiem papildus posma nosaukumam norāda arī ceļa nosaukumu un numuru.
972. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina brīdinājumu pieprasījumu uzskaiti.

973. Brīdinājumu pieprasījumu uzskaitē izmanto datorizētas informācijas sistēmas vai vilcienu brīdinājumu uzskaites žurnālu, ja datorizētās informācijas sistēmas nedarbojas.

974. Ierakstus un atzīmes brīdinājumu uzskaites datorizētās informācijas sistēmā autorizē, bet vilcienu brīdinājumu uzskaites žurnālā apliecina ar parakstu. (Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

975. Paredzēts brīdinājums ir brīdinājums, kura pieprasījums ir iesniegts ne vēlāk par 12 stundām pirms brīdinājumā norādīto apstākļu stāšanās spēkā.

976. Brīdinājumu sistēma nodrošina, lai spēkā esošie brīdinājumi un brīdinājumi, kas stāsies spēkā nākamo 12 stundu laikā, būtu pieejami:

976.1. vilcienu dispečeram;

976.2. brīdinājuma izsniegšanas stacijas dežurantam;

976.3. stacijas dežurantam, uz kuru staciju attiecas brīdinājums (izņemot iecirkņos ar vilcienu dispečercentralizāciju);

976.4. posma, uz kuru attiecas brīdinājums, norobežojošo staciju dežurantiem (izņemot iecirkņos ar vilcienu dispečercentralizāciju).

977. Brīdinājumu sistēmā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nosaka staciju sarakstu, kurās vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izsniedz rakstiskos brīdinājumus.

978. Ja ir nodrošināta pārvadātāja pieeja dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja datorizētai brīdinājumu informācijas sistēmai, brīdinājumus vilcieniem (vilces līdzekļiem), kuri brauc no dislokācijas (ekipēšanas) vietas, var izsniegt pārvadātāja dzelzceļa speciālists.

979. Stacijas dežurantam (iecirknos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečeram) aizliegts nosūtīt vilcienu posmā, ja šā vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) nav izsniegts rakstisks brīdinājums.

980. Vilces līdzekļa vadītājam aizliegts aizbraukt no stacijas posmā, kamēr viņš nav saņēmis brīdinājumu.

981. Rakstiskus brīdinājumus izraksta uz baltas krāsas veidlapas ar dzeltenu diagonālu līniju (23.pielikums) vai izdrukā no datorizētas elektroniskas sistēmas. Ja brīdinājums izdrukāts no datorizētas elektroniskās sistēmas, dzelteno svītru uz veidlapas neiezīmē.

982. Rakstiskus brīdinājumus vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) vai viņa palīgam, vai vilces līdzekļa vadītāja norīkotai personai izsniedz pret parakstu. Ja brīdinājums izsniegts vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīgam vai norīkotai personai, viņš nekavējoties to nodod vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam).

983. Ja vilciens brauc divjūgā, rakstisko brīdinājumu izsniedz priekšējā vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam). Priekšējā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) par to paziņo otrā vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam).

984. Ja vilcienu nosūta pa divceļu posma nepareizo ceļu, vilcienu dispečers pārbauda, vai vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) ir brīdinājums, kas attiecas uz šo ceļu. Ja vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) šāda brīdinājuma nav, vilcienu dispečers nodrošina tā izsniegšanu.

985. Piepilsētas pasažieru vilciena, izvedvilciena un pārdeves kravu vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) rakstisku brīdinājumu var izsniegt noteiktam laikposmam.

986. Brīdinājumu, kurš ir spēkā līdz tā atcelšanai, izsniedz vilcienu vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem) līdz paziņojuma saņemšanai par tā atcelšanu.

987. Brīdinājumu, kurš ir spēkā noteiktu laiku, izsniedz vilcienu vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem) tikai brīdinājuma spēkā esības laikā. Ja nav saņemts paziņojums par brīdinājuma darbības laika pagarināšanu, brīdinājuma izsniegšanu pārtrauc.

988. Brīdinājumu nekavējoties atceļ, ja novērti tā izdošanas iemesli.

989. Ziņojumu par brīdinājuma atcelšanu vai par brīdinājumā norādītā ātruma palielināšanu agrāk, nekā brīdinājumā ir norādīts, nodod vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) pa radiosakariem ar vilcienu dispečera reģistrējamu rīkojumu.

990. Ja neparedzētu brīdinājumu nodod tieši no posma tā norobežojošās stacijas dežurantam, viņš nekavējoties tā saturu paziņo posmā esošā vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam), vilcienu dispečeram un posma norobežojošās blakusstacijas dežurantam.

991. Vilcienu dispečers izsauc posmā esošā vilciena vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu), uz kuru attiecas brīdinājumā norādītie apstākļi, izmantojot reģistrējamus sakaru līdzekļus, un paziņo neparedzēto brīdinājumu.

992. Ja vilcienu dispečeram nav iespējams izsaukt vilciena vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) neparedzētā brīdinājuma paziņošanai, viņš dod norādījumu stacijas dežurantiem, kādā veidā vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) nododams neparedzētais brīdinājums.

993. Ja vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) neparedzēto brīdinājumu nav iespējams paziņot pa radiosakariem, vilcienu aptur, lai izsniegtu rakstisku brīdinājumu.

994. Vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) izsniegtajā brīdinājumu veidlapā ieraksta informāciju par neparedzētajiem brīdinājumiem, kurus viņš saņēmis, vadot vilcienu.

995. Brīdinājuma izsniegšanas stacijas dežurants paziņo vilcienu dispečeram tā vilciena numuru, kuram pirmajam izsniegts konkrēts neparedzētais brīdinājums. Vilcienu dispečers to atzīmē izpildītās vilcienu kustības grafikā.

996. Vilciena vilces līdzekļu vadītāja (mašīnista) pienākums ir ievērot saņemtajā brīdinājuma nosacījumus.

997. Vilcienu kustības ātrums nedrīkst pārsniegt brīdinājumā norādīto ātrumu. Ja brīdinājumā nav norādīts kustības ātrums, vilciena kustības ātrums vietā, ko norobežo signālzīmes "Bīstamās vietas sākums" un "Bīstamās vietas beigas", nepārsniedz 25 km/h platsliežu ceļos un 15 km/h šaurisliežu ceļos.

998. Braucot pa brīdinājumā norādīto vietu norādītajā laikā, brīdinājumā norādīto ātrumu ievēro arī tad, ja šo noteikumu 997.punktā minētās signālzīmes uz ceļa nav izvietotas. Vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) par to paziņo vilcienu dispečeram vai posmu norobežojošās stacijas dežurantam.

8.17. Dzelzceļa satiksmes organizācija dzelzceļa infrastruktūras bojājuma gadījumā

999. Ja pārtraukta visu signalizācijas un sakaru līdzekļu darbība, vilcienu kustība ir aizliegta.

1000. Lai novērstu bīstamus dzelzceļa infrastruktūras bojājumus, atbilstošos darbus sāk nekavējoties pēc bojājuma atklāšanas un darba vietas norobežošanas, paziņojot par to stacijas dežurantam vai vilcienu dispečeram.

1001. Ja vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) brauciena laikā konstatē dzelzceļa infrastruktūras bojājumu, kura dēļ jāsamazina ātrums vai jāaptur sastāvs, viņš nekavējoties par to paziņo, norādot bojājuma raksturu un vietu (kilometru un piketu):

1001.1. stacijas dežurantam (iecirknos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečeram) – ja bojājums atklāts stacijā;

1001.2. vilcienu dispečeram vai posmu norobežojošās stacijas dežurāntam – ja bojājums atklāts posmā;

1001.3. ja nepieciešams, arī pretimbraucošo un iepakaj braucošo vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem).

1002. Ja saņemtais ziņojums no vilciena vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) vai citas personas liecina, ka radušies šķēršļi normālai vilcienu kustībai, stacijas dežurānts (iecirknos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) veic pasākumus, lai šo ziņojumu nodotu posmā braucošo vilcienu vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem), un, ja tālāk braukt nav iespējams, aizliedz viņiem turpināt kustību līdz paziņojuma saņemšanai par šķēršļa novēršanu.

1003. Ja saņemtais ziņojums liecina, ka vilciena kustība posmā bojājuma dēļ nav iespējama, stacijas dežurānts, negaidot rīkojumu par vilciena kustības pārtraukšanu posmā (posma ceļā), pārtrauc vilcienu nosūtīšanu posmā un dod blakusstacijas dežurāntam norādījumu nenosūtīt posmā citus vilcienus.

1004. Atkarībā no saņemta ziņojuma vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) bīstamo vietu posmā šķērso ar īpašu uzmanību, samazina ātrumu vai aptur vilcienu un sāk braukt tikai pēc paziņojuma saņemšanas par šķēršļa novēršanu.

1005. Pirmo vilcienu posmā, no kura saņemts ziņojums par šķēršli normālai vilcienu kustībai, nosūta tikai tā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja darbinieka pavadībā, kurš apkalpo šo dzelzceļa infrastruktūru. Šāda vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izsniedz brīdinājumu apturēt vilcienu tā kilometra robežās, kas ir pirms atklātā bojājuma vietas, un tālāk braukt pēc vilcienu pavadošā darbinieka norādījuma.

1006. Ja bojāti vilcienu dispečersakari starp vilcienu dispečeru un stacijas dežurāntiem, vilcienu kustību nepārtrauc un vilcienu dispečers kustības vadībai izmanto citus sakaru līdzekļus. Stacijas dežurāntu savstarpējā saziņa notiek, izmantojot starpstaciju telefona sakarus vai citus stacijas dežurānta rīcībā esošus sakaru līdzekļus. Par vilcienu dispečersakaru bojājumu vilcienu dispečers un staciju dežurānti ieraksta apskates žurnālā.

1007. Ja bojāti starpstaciju telefona sakari, stacijas dežurānts ziņojumus par vilcienu kustību nodod ar vilcienu dispečera starpniecību vai ar citiem stacijas dežurānta rīcībā esošiem sakaru līdzekļiem.

1008. Ja bojāti radiosakari starp vilcienu dispečeru un vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu), vilcienu dispečers operatīvai dzelzceļa satiksmes vadībai izmanto citus sakaru līdzekļus, ja tiem tehniski ir nodrošināta balss sarunu reģistrācija.

1009. Ja dzelzceļa infrastruktūras bojājumi apdraud dzelzceļa satiksmes drošību vai var aizturēt vilcienu, stacijas dežurānts par to paziņo vilcienu dispečeram.

1010. Ja kontakttīkla bojājuma dēļ atslēgta elektroapgādes vilces apakšstacija vai pazeminājusies tās jauda, vilcienu dispečers kopā ar energodispečeru nosaka vilcienu kustības kārtību šajā iecirknī.

1011. Saņemot ziņojumu par ceļa vai citas infrastruktūras bojājumu, vilcienu dispečers:

1011.1. pārtrauc vilcienu nosūtīšanu uz šo posmu (posma ceļu), ja bojājuma raksturs nepieļauj ekspluatēt ceļu, un pārbauda, vai posms (posma ceļš) ir brīvs. Ja posmā ir vilciens, dod rīkojumu vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) apturēt vilcienu pirms bojājuma vietas;

1011.2. ja bojājuma dēļ jāsamazina vilcienu kustības ātrums, dod vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) reģistrējamu rīkojumu ar neparedzēto brīdinājumu;

1011.3. reģistrē saņemto ziņojumu vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

1012. Saņemot ziņojumu par posma (posma ceļa) signalizācijas un sakaru līdzekļu bojājumu, kas neļauj tās ekspluatēt, vilcienu dispečers:

1012.1. pārtrauc vilcienu nosūtīšanu uz šo posmu (posma ceļu);

1012.2. reģistrē saņemto ziņojumu vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā;

1012.3. pārbauda, vai posms (posma ceļš) ir brīvs, vai arī sagaida posma atbrīvošanu;

1012.4. pārtrauc posma (posma ceļa) signalizācijas un sakaru pamatlīdzekļu darbību un organizē vilcienu kustību posmā (posma ceļā), izmantojot telefona sakarus.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

1013. Pēc posma (posma ceļa), signalizācijas un sakaru līdzekļa vai cita infrastruktūras bojājuma novēršanas vilcienu kustības vai signalizācijas un sakaru līdzekļu darbību atjauno tikai pēc tam, kad par to saņemts atbildīgā dzelzceļa speciālista paziņojums:

1013.1. telefonogramma, kuru vilcienu dispečers ieraksta vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā;

1013.2. ieraksts apskates žurnālā, kuru vilcienu dispečers apliecina ar parakstu.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

1014. Pēc paziņojuma par signalizācijas un sakaru līdzekļu darbības atjaunošanu vilcienu dispečers pārbauda, vai posms (posma ceļš) ir brīvs, un dod rīkojumu posmu norobežojošām stacijām par signalizācijas un sakaru pamatlīdzekļu darbības atjaunošanu posmā (posma ceļā). Pēc rīkojuma saņemšanas stacijas uzsāk lietot vilcienu dispečera rīkojumā norādītos signalizācijas un sakaru līdzekļus.

1015. Divceļu posmos, kuri aprīkoti ar vienpusēju automātiskās bloķēšanas sistēmu, vilcienu dispečers drīkst dot stacijas dežurāntiem rīkojumu atjaunot automātiskās bloķēšanas sistēmas darbību, ja posmā atrodas vilciens, kas nosūtīts pa pareizo ceļu.

1016. Ar automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotā iecirknī, ja maršruts ir pareizi sagatavots un pirmais blokposms ir brīvs (pēc vadības ierīces rādījumiem), un izejas luksofors nepārslēdzas uz atļaujošu signālu, stacijas dežurānts vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) dod vienu no šādām atļaujām aizņemt posmu:

1016.1. pa radiosakariem pārraida reģistrējamu rīkojumu – "Vilciena Nr.(..) vadītājam (mašīnistam). Atļauju aizbraukt no Nr.(..) ceļa pa (nosaukums) galveno ceļu garām izejas luksoforam ar aizliedzošu signālu, braukt līdz pirmajam garāmejas luksoforam, bet tālāk – saskaņā ar automātiskās bloķēšanas sistēmas signāliem. Stacijas dežurānts (uzvārds)";

1016.2. atļauju uz zaļas krāsas veidlapas ar aizpildītu I punktu;

1016.3. divceļu posmā pa pareizo ceļu ar aicinājuma signālu.

1017. Ja grupas izejas (maršruta) luksofora maršruta rādītājs vai tā atkārtējuma luksofors ir bojāts, stacijas dežurānts (iecirknos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) vilcienu no stacijas nosūta, izejas (maršruta) luksoforā degot atļaujošam signālam, un vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) papildus dod vienu no šādām atļaujām:

1017.1. pa radiosakariem noraida reģistrējamu rīkojumu – "Vilciena Nr.(..) vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) uz ceļa Nr.(..). Grupas izejas (maršruta) luksofors atvērts. Atļauju aizbraukt. Stacijas dežurānts (uzvārds)";

1017.2. izsniedz atļauju uz zaļas krāsas veidlapas ar aizpildītu II punktu.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

1018. Ja maršruts ir pareizi sagatavots un ceļa iecirknis, ko norobežo maršruta luksofors, ir brīvs (pēc vadības ierīces rādījumiem), bet maršruta luksofors nepārslēdzas uz atļaujošu signālu, stacijas dežurants vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) dod vienu no šādām atļaujām:

1018.1. pa radiosakariem noraida reģistrējamu rīkojumu – "Vilciena Nr.(..) vadītājam (mašīnistam). Atļauju aizbraukt no Nr.(..) ceļa pa Nr.(..) ceļu garām maršruta luksoforam ar aizliedzošu signālu. Stacijas dežurants (*uzvārds*)";

1018.2. izsniedz atļauju uz zaļās krāsas veidlapas ar aizpildītu I punktu;

1018.3. dod aicinājuma signālu.

1019. Ja izejas (maršruta) luksoforā ir atļaujošs signāls, bet atkārtējuma luksoforā tāda nav, pie atkārtējuma luksofora stāvoša pasažieru vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) stacijas dežurants paziņo (pa radiosakariem, personīgi vai ar kāda stacijas darbinieka starpniecību), ka atkārtējuma luksofors ir bojāts. Šajā gadījumā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) brauc līdz izejas (maršruta) luksoforam un tālāk brauc, ņemot vērā tā signālus.

1020. Ja ir bojāts gan maršruta, gan izejas luksofors, vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) drīkst dod vienu atļauju braukšanai garām abiem luksoforiem ar aizliedzošiem signāliem.

(*Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316*)

1021. Ja vilciens brauc garām stacijai bez apstāšanās, stacijas dežurants laikus (vilcienam iebraucot stacijai tuvākajā tuvošanās iecirknī) brīdina vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu), ka izejas (maršruta) luksofora atkārtējuma luksofors ir bojāts. Saņemot šādu paziņojumu, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) brauc, ņemot vērā lokomotīves (ar automātisko lokomotīves signalizāciju aprīkotā iecirknī) un izejas (maršruta) luksoforu signālus.

1022. Ja iecirknī, kas nav aprīkots ar automātiskās lokomotīvu signalizācijas ierīcēm, vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), braucot garām stacijai bez apstāšanās, redz, ka izejas (maršruta) luksofora atkārtējuma luksofors nestrādā, un viņš nav brīdināts par to, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) brauc tā, lai būtu gatavs apstāties pie izejas (maršruta) luksofora, ja tas ir slēgts.

(*Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316*)

1023. Ja iecirknī, kas ir aprīkots ar automātiskās lokomotīvu signalizācijas ierīcēm, vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), braucot garām stacijai bez apstāšanās, redz, ka izejas (maršruta) luksofora atkārtējuma luksofors nestrādā, un viņš nav brīdināts par to, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) brauc pēc lokomotīves luksofora rādījumiem.

1024. Ja ir bojāts izejas luksofora virziena baltas krāsas gaismas maršruta rādītājs, vilcienu nosūta atbilstoši izejas luksofora atļaujošam signālam. Šādā gadījumā stacijas dežurants (iecirknis ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers) paziņo vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam), ka maršruta rādītājs ir bojāts un vilciena nosūtīšanas maršruts ir sagatavots.

1025. Ja stacijas dežuranta vadības iekārtai ir bojāti luksoforu signālu atkārtotāji vai tuvošanās un attālināšanās iecirkņu kontrolierīces, vilcienu pieņem un nosūta, ievērojot automātiskās bloķēšanas ierīču signālus un saskaņā ar informāciju par vilcienu kustības apstākļiem, kuru stacijas dežurants saņem pa sakariem no vilcienu dispečera, blakusstaciju dežurantiem, vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem) un citiem dzelzceļa speciālistiem.

1026. Ja signālugunis ceļa luksoforos ir nodzisušas vai nesaprotamas, vilcienu vai manevru sastāvu nekavējoties apstādina, izņemot gadījumu, ja uguns nedeg:

1026.1. brīdinājuma luksoforos iecirknī, kas nav aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmu;

1026.2. garāmejas luksoforos iecirknī, kas aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmu un automātiskās lokomotīvu signalizācijas ierīcēm, ja lokomotīves luksoforā ir zaļš vai dzeltens signāls;

1026.3. luksoforos, kuru uguns normālā stāvoklī nedeg un kam šajā gadījumā nav signālnozīmes.

(*Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316*)

1027. Elektrovilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) pienākums ir nekavējoties apturēt vilcienu un noskaidrot sagatavoto maršrutu, ja izejas (maršruta) luksoforā nedeg maršruta rādītājs, kas signalizē, ka vilciena pieņemšanas maršruts ir elektrificēts, vai tā signāls nav saprotams un viņš nav brīdināts par vilciena pieņemšanas maršrutu.

1028. Garāmejas luksoforiem ar nodzisušām vai nesaprotamām signālugunīm iecirkņos, kas aprīkoti ar automātiskās bloķēšanas sistēmu un ar automātiskās lokomotīvu signalizācijas ierīcēm, brauc garām, ievērojot lokomotīves luksofora signālugunis, ja lokomotīves luksoforā ir zaļš vai dzeltens signāls.

1029. Ja vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) ir ziņots, ka nākamais blokposms ir aizņemts ar ritošo sastāvu, aizliegts braukt garām garāmejas luksoforam ar aizliedzošām, nesaprotamām vai nodzisušām signālugunīm.

1030. Ja vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) apstādina vilcienu posmā pirms garāmejas luksofora ar aizliedzošu, nesaprotamu vai nodzisušu signāluguni un nav iespējams uzzināt, vai priekšā esošais blokposms ir aizņemts ar ritošo sastāvu, pēc apstāšanās atļauts atļauts atļauts atļauts automātiskās bremzes un, ja pa šo laiku luksoforā nav parādījies atļaujošs signāls, braukt līdz nākamajam luksoforam ar ātrumu līdz 20 km/h un gatavību nekavējoties apturēt vilcienu, ja rodas šķērslis tālākai kustībai. Ja nākamais garāmejas luksofors ir ar aizliedzošām, nesaprotamām vai nodzisušām signālugunīm, vilciena kustību pēc apstāšanās turpina tādā pašā kārtībā.

1031. Ja, braucot garām garāmejas luksoforam ar aizliedzošu signālu, lokomotīves luksoforā parādās zaļš vai dzeltens signāls, vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) atļauts braukt līdz nākamajam luksoforam ar ātrumu, kas nepārsniedz 40 km/h.

1032. Ja posms ir brīvs, bet kontrolierīces rāda, ka tas ir aizņemts, un ir nepieciešams mainīt kustības virzienu vienceļa posmā vai divceļu posmā ar divpusēju automātiskās bloķēšanas sistēmu, vilcienu dispečers pārbauda, vai posms (posma ceļš) ir brīvs, un dod posmu norobežojošo staciju dežurantiem reģistrējamu rīkojumu mainīt posma (posma ceļa) kustības virzienu, lietojot palīgrezīma ierīces.

1033. Ja ir pārtraukti vilcienu dispečera sakari, vienceļa iecirkņos ar automātiskās bloķēšanas sistēmu kustības virzienu maina posmu norobežojošo staciju dežuranti, pirms tam savstarpēji vienojoties un lietojot palīgerīces. Stacijas dežurants pēc ierakstiem vilcienu kustības žurnālā pārbauda, vai posms ir brīvs, un apmainās telefonogrammā ar blakusstaciju dežurantu par automātiskās bloķēšanas sistēmu kustības virzienu maiņu posmā ar palīgrezīma ierīcēm.

1034. Ja ir pārtraukti vilcienu dispečera sakari, divceļu iecirkņos ar divpusēju automātiskās bloķēšanas sistēmu vilcienu nosūtīšanai pa nepareizo ceļu aizliegts mainīt kustības virzienu, lietojot palīgrezīma ierīces.

1035. Ja ir pārtraukti visi telefona sakari, bet automātiskās bloķēšanas sistēma darbojas (vadības ierīce rāda brīvu ceļu attālināšanās iecirkņos):

1035.1. vienvirziena kustībai aprīkotos divceļu posmos vilcienu kustība notiek pēc automātiskās bloķēšanas sistēmas signāliem;

1035.2. nosūtīt vilcienu vienceļa posmā, lietojot automātiskās bloķēšanas sistēmu, drīkst tikai tā stacija, kurai ir vilcienu nosūtīšanas priekšrocības (nepāra virzienā), ja šajā stacijā automātiskās bloķēšanas sistēmas virziens sakaru pārtraukšanas brīdī bija pārslēgts nepieciešamajā vilciena kustības virzienā;

1035.3. divceļu posmā aizliegts lietot divpusēju automātiskās bloķēšanas sistēmu vilcienu nosūtīšanai pa nepareizu ceļu.

1036. Ja ir aizdomas par signalizācijas, centralizācijas vai bloķēšanas ierīču bojājumu, stacijas dežurants pārbauda:

1036.1. vai nav aizriņķojuši vagoni, patvaļīgi izbraucis ritošais sastāvs, uzgriezta pārmija, no sliedēm nogājis ritošais sastāvs;

- 1036.2. vai stacijas dežurants vai cits dzelzceļa speciālists ir pareizi lietojis signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas vadības ierīces;
- 1036.3. vai pieņemšanas ceļš un izolētie iecirkņi paredzamajā vilciena maršrutā ir brīvi no ritošā sastāva;
- 1036.4. vai ir nodrošināta maršrutā ietilpstošo pārmiju (arī aizsargpārmiju) kontrole un vai tās ir pareizi pārlīktas;
- 1036.5. vai maršrutā ietilpstošais ceļš un pārmijas nav noslēgtas citā maršrutā;
- 1036.6. vai atslēgzizlis nav izņemts no vadības ierīces un vai tas ir pareizi ielikts vadības ierīcē;
- 1036.7. vai nav ieslēgts stacijas robežās izvietotās pārbrauktuves aizsprosta luksofors, vilcienu sastāvu centralizētās norobežošanas signāls vai tamlīdzīgs signāls;
- 1036.8. vai sagatavotais maršruts atbilst vilciena kustības virzienam un ieslēgtajam bloķēšanas virzienam;
- 1036.9. vai nav pieļautas citas kļūdas, lietojot signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīces.
1037. Konstatējot signalizācijas, centralizācijas vai bloķēšanas ierīču bojājumu, stacijas dežurants nekavējoties par to ieraksta apskates žurnālā un paziņo dzelzceļa speciālistam, kas apkalpo šīs iekārtas, vai attiecīgajam dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja dežurējošajam darbiniekam.
1038. Stacijas dežurantam aizliegts lietot bojātās ierīces un ņemt vērā bojāto ierīču kontrolaparātu rādījumus (ja noteikumos nav noteikts citādi), kamēr nav novērsts signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīču bojājums un dzelzceļa speciālists, kurš apkalpo šīs iekārtas, nav ierakstījis to apskates žurnālā vai stacijas dežurants nav saņēmis attiecīgu telefonogrammu.
1039. Līdz bojājuma novēršanai stacijas dežurants sagatavo vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas, kā arī manevru maršrutus tikai pēc tam, kad viņš personīgi vai ar citu stacijas tehniskās rīcības aktā norādīto darbinieku starpniecību ir pārliecinājies, ka attiecīgajā izolētajā iecirknī (t.sk. uz aizsargpārmijas vai negabarīta iecirknī) nav ritošā sastāva. Vilcienus pieņem un nosūta, kā arī manevrus veic, ja luksoforā ir aizliedzošs signāls, ievērojot tehniskās rīcības aktā noteikto kārtību.
1040. Stacijas dežurantam aizliegts lietot bojātās signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīces un ņemt vērā šo ierīču kontrolaparātu rādījumus, ja ir atjaunojusies izolēto sekciju un centralizēto pārmiju kontrole vai uz vadības ierīces notikušas citas minēto ierīču rādījumu izmaiņas, bet apskates žurnālā vēl nav ieraksta par bojājumu novēršanu.
1041. Atkarībā no signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīču bojājuma rakstura stacijas dežurants, negaidot dzelzceļa speciālistu, kas apkalpo minētās iekārtas, izmanto visus līdzekļus, lai ceļu un pārmiju ārējās apskates laikā noskaidrotu signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīču darbības traucējuma cēloņus. Ja pēc signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīču apskates darbības traucējuma cēlonis ir novērsts, stacijas dežurants par šo ierīču darbības atjaunošanu ieraksta apskates žurnālā.
1042. Ja pēc ceļu un pārmiju ārējās apskates signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīču darbības traucējuma cēlonis nav noskaidrots, stacijas dežurants līdz minēto ierīču bojājuma novēršanai pieņem un nosūta vilcienus, veic manevrus, pārbauda ceļa un pārmiju stāvokli un gatavo maršrutu stacijas tehniskās rīcības aktā paredzētajā kārtībā.
1043. Ja signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas vadības ierīces kontrolaparāti maldīgi rāda, ka pārmiju izolētie iecirkņi ir aizņemti ar ritošo sastāvu, pārmijas pārliek ar palīgrežīma ierīcēm. Pārliekot šādu pārmiju, stacijas dežurants pārliecinās, vai pārmijas ir brīvas un vai no blakusceļu puses ir nodrošināti attiecīgie gabarīti.
1044. Maršrutos, kuros ietilpst maldīgi aizņemti iecirkņi, vilcienus pieņem, nosūta un manevrus veic, luksoforos degot aizliedzošajiem signāliem.
1045. Ja luksofori darbojas automātiskajā režīmā un stacijas dežurants konstatē, ka stacijas ceļš, pārmiju vai bezpārmiju iecirknis vai pirmais attālināšanās blokieris ir aizņemts, bet signalizācijas, centralizācijas vai bloķēšanas vadības ierīces kontrolaparāti maldīgi rāda, ka tas ir brīvs, stacijas dežurants izslēdz luksoforu darbības automātisko režīmu un pāriet uz individuālo luksoforu vadību.
1046. Ja dzelzceļa speciālists, kurš apkalpo signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas iekārtas, nevar novērst izolētā iecirkņa bojājumu, izslēdz iekārtas, kas saista izolēto iecirkni savstarpējā atkarībā, nesaglabājot iespēju ieslēgt luksoforos atļaujošu signālu dzelzceļa satiksmei pa šo iecirkni.
1047. Ja ar signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas vadības ierīci centralizētās pārmijas stāvokli nevar kontrolēt, tās darbderīgumu un stāvokli maršrutā pārbauda uz vietas stacijas dežurants vai cits dzelzceļa speciālists. Šādu pārmiju noslēdz ar aizliktni un piekaramo slēdzeni un pārmijas elektroievadā izslēdz blokkontaktu. Noslēgtās pārmijas atslēgu glabā stacijas dežurants vai cits dzelzceļa speciālists, kurš norādīts tehniskās rīcības aktā vai vietējā instrukcijā.
1048. Līdz bojājuma novēršanai, kura dēļ ar signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas vadības ierīci nevar kontrolēt centralizētās pārmijas stāvokli, pārmiju izslēdz no centralizācijas, saglabājot vai nesaglabājot iespēju ieslēgt luksoforos atļaujošos signālus maršrutos, kuros ietilpst pārmija.
1049. Ja vilciena (manevru sastāva) maršrutā iekļautās centralizētās pārmijas stāvokļa kontrole uz vadības ierīces zūd vilciena (manevru sastāva) kustības laikā, stacijas dežurants (centralizācijas posteņa operators) veic pasākumus, lai nekavējoties apturētu vilcienu (manevru sastāvu).
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)
1050. Ja pārmiju nevar pārlīkt no signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas vadības ierīces un pēc pārmijas ārējās apskates traucējuma cēlonis nav noskaidrots, stacijas dežurants ar vilcienu dispečera atļauju pāriet uz pārmijas rokas vadību (ar kurbuli).
1051. Pārmijas rokas vadību (ar kurbuli) veic stacijas dežurants, centralizācijas posteņa operators vai cits stacijas tehniskās rīcības aktā vai vietējā instrukcijā norādītais dzelzceļa speciālists. Pēc tam kad dzelzceļa speciālists, kurš pārliek pārmiju ar rokas vadību (ar kurbuli), ziņojis par pārmijas pārlīkšanu, stacijas dežurants pārliecinās, vai pārmija attiecīgajā maršrutā pārlīkta pareizi.
1052. Pēc tam kad pārmija pārlīkta uz rokas vadību (ar kurbuli), ar signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas vadības ierīci veic darbības, kas atbilst pārmijas pārlīkšanai. Ja uz signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas vadības ierīces ir pārmijas stāvokļa kontrole, vilcienu kustība un manevri pār pārmiju notiek ar luksoforu atļaujošo signālu. Ja signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas vadības ierīces kontrole rāda, ka izolētais iecirknis, kurā ietilpst pārmija, ir aizņemts, pārbauda, vai uz pārmijas nav ritošā sastāva un vai ir nodrošināts ritošā sastāva gabarīts no blakusceļu puses.
1053. Ja uz rokas vadību pārliek vienu no sapārotajām pārmijām vai pārmiju ar kustīgu krusteņa serdi, otro pārmiju vai kustīgo krusteņa serdi arī pārliek uz rokas vadību. Pārliekot šādas pārmijas ar kurbuli, abas pārmijas vai pārmiju un krusteņa kustīgo serdi noliek vienādā stāvoklī (plusā vai mīnusā). Pirmo pārliek un noslēdz krusteņa kustīgo serdi.
1054. Ja ieejas (maršruta) luksofora atļaujošais signāls patvaļīgi mainās uz aizliedzošo, stacijas dežurants pēc signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas vadības ierīces pārliecinās, vai pārmijas pārlīktas pareizi un pieņemšanas ceļš ir brīvs, un pēc tam atkārtoti ieslēdz atļaujošu signālu ieejas (maršruta) luksoforā. Ja atļaujošais signāls luksoforā ieslēdzas, atļaujošos signālus izmanto dzelzceļa satiksmes organizācijai. Par luksofora patvaļīgo pārslēgšanos stacijas dežurants ieraksta apskates žurnālā un ziņo dzelzceļa speciālistam, kurš apkalpo signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas iekārtas.
1055. Ja ieejas luksofora atļaujošais signāls patvaļīgi mainās uz aizliedzošo, vilcienu nosūtīt ar automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotā posmā, stacijas dežurants pēc signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas vadības ierīces pārliecinās, vai pārmijas pārlīktas pareizi un izolētie iecirkņi un pirmais blokieris ir brīvs (vienceļa posmos un divceļu posmos ar divpusēju automātiskās bloķēšanas sistēmu papildus pārbauda, vai posmā (posma ceļā) nav pretējā virzienā braucošu vilcienu), un pēc tam atkārtoti ieslēdz atļaujošu signālu ieejas luksoforā. Ja atļaujošais signāls luksoforā ieslēdzas, atļaujošos signālus izmanto dzelzceļa satiksmes organizācijai. Par luksofora patvaļīgo pārslēgšanos stacijas dežurants ieraksta apskates žurnālā un ziņo dzelzceļa speciālistam, kurš apkalpo signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas iekārtas.

1056. Ja pēc patvaļīgas ieejas, izejas vai maršruta luksofora pārslēgšanās uz aizliedzošo signālu luksoforā nevar ieslēgt atļaujošu signālu vai pēc tā ieslēgšanas luksofors atkal pārslēdzas uz aizliedzošo signālu, dzelzceļa satiksmi līdz bojājuma novēršanai organizē, luksoforā degot aizliedzošam signālam.

1057. Ja bojāta pārmijas kontrolslēdzene, kas iekļauta atslēgatkārbā, dzelzceļa speciālists, kas apkalpo signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas iekārtas, to noņem. Pārmiju vilcienu pieņemšanas, nosūtīšanas un manevru maršrutos noslēdz ar aizliktni un piekaramo slēdzeni. Slēdzene atslēgu glabā pie pārmijnieka, bet, ja tāda nav, – pie stacijas dežuranta.

1058. Ja maršrutos, kuros ietilpst pārmija ar bojātu kontrolslēdzeni, luksoforu darbību nesaglabā, kontrolslēdzene atslēgu glabā dzelzceļa speciālists, kurš apkalpo signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas iekārtas.

1059. Ja maršrutos, kuros ietilpst pārmija ar bojātu kontrolslēdzeni, luksoforu darbību saglabā, kontrolslēdzene atslēgu nodod pārmijniekam, kurš to glabā neieliktu izpildaparātā (vadības ierīcē). Pēc attiecīgā maršruta sagatavošanas un pārbaudes atslēgu ieliek izpildaparātā (vadības ierīcē) maršruta noslēgšanai un luksoforā ieslēdz atļaujošu signālu.

1060. Saņemot ziņojumu par signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīču darbības traucējumiem (bojājumiem), dzelzceļa speciālists, kurš apkalpo minētās iekārtas, nosaka, vai bojāto ierīci nepieciešams izslēgt no centralizācijas (atkarības), un par to ieraksta stacijas apskates žurnālā.

1061. Ceļu, pārmiju un bezpārmiju iecirkņus (izolēto iecirkņus) sliežu ķēdes neizslēdz no centralizācijas (atkarības), ja attiecībā uz tām luksoforu darbību saglabā.

1062. Signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīces izslēdz no centralizācijas (atkarības) un ieslēdz centralizācijā (atkarībā), netraucējot drošu dzelzceļa satiksmi.

1063. Ar dispečercentralizāciju aprīkotos iecirkņos signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīces izslēdz no centralizācijas (atkarības) tikai pēc tam, kad stacija ir nodota sezonas vai rezerves vadībā.

1064. Pirms ritošā sastāva caurlaišanas pa pārmiju, kas izslēgta no centralizācijas (atkarības):

1064.1. ja asmeņus savstarpēji neatvieno un:

1064.1.1. pārmijas maršrutos saglabā luksoforu darbību (neatkarīgi no tā, vai asmeņus atvieno vai neatvieno no elektropievada) – pārmiju nostiprina ar tipveida skavu un noslēdz ar aizliktni un piekaramo slēdzeni;

1064.1.2. pārmijas maršrutos nesaglabā luksoforu darbību, un asmeņus atvieno no elektropievada – pārmiju nostiprina ar tipveida skavu un noslēdz ar aizliktni un piekaramo slēdzeni;

1064.1.3. pārmijas maršrutos nesaglabā luksoforu darbību, un asmeņus neatvieno no elektropievada – pārmiju noslēdz ar aizliktni un piekaramo slēdzeni;

1064.2. ja asmeņus savstarpēji atvieno, pārmijas asmeņus nostiprina saskaņā ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja prasībām par vilcienu kustības drošību, veicot ceļa un iekārtu remonta un apkopes darbus, bet rāmjslēdei piegulošo asmeni noslēdz ar aizliktni un piekaramo slēdzeni.

1065. Pirms ritošā sastāva caurlaišanas pa pārmiju ar krusteņa kustīgo serdi, kas izslēgta no centralizācijas (atkarības), serdi nostiprina ar speciālu ierīci un noslēdz ar piekaramo slēdzeni saskaņā ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja prasībām par vilcienu kustības drošību, veicot ceļa un iekārtu remonta un apkopes darbus.

1066. Aizliegts caurlaist ritošo sastāvu pa pārmiju, kas izslēgta no centralizācijas (atkarības), neatkarīgi no izslēgšanas veida, kamēr stacijas dežurants nav saņēmis ziņojumu par attiecīgas pārmijas noslēgšanu atbilstoši šo noteikumu 1064. vai 1065.punkta prasībām.

1067. Pirms no centralizācijas (atkarības) izslēdz to sapārotās pārmijas pārmiju, kuru neremontē, to noslēdz ar aizliktni un piekaramo slēdzeni. Noslēgtās pārmijas atslēgu (sapāroto pārmiju, krusteņa kustīgās serdes atslēgas) glabā stacijas dežurants vai dzelzceļa speciālists, kas norīkots pārmijas apkalpošanai un ir atbildīgs par kustības drošību.

1068. Pārmijas asmeņus (krusteņa kustīgo serdi) nostiprina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja dzelzceļa speciālists un par to ieraksta apskates žurnālā vai nodod stacijas dežurantam atbilstošu telefonogrammu. Šis dzelzceļa speciālists ir atbildīgs par pārmijas asmeņu (krusteņa kustīgās serdes) drošu un pareizu nostiprināšanu.

1069. Pārmiju (sapārotās pārmijas, krusteņa kustīgo serdi) noslēdz ar aizliktni un piekaramo slēdzeni stacijas dzelzceļa speciālists, kurš atbild par tās pareizu stāvokli maršrutā saskaņā ar stacijas dežuranta rīkojumu, kā arī par tās drošu noslēgšanu ar piekaramo slēdzeni.

1070. Ja izslēdz pārmiju vai izolēto iecirkni no centralizācijas (atkarības), dzelzceļa speciālists, kurš apkalpo signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas iekārtas, kopā ar stacijas dežurantu pēc vadības ierīces rādījumiem pārbauda, vai izslēgta tieši tā ierīce, par ko ierakstīts apskates žurnālā.

1071. Ja pārmiju izslēdz no centralizācijas (atkarības), saglabājot luksoforu atļaujošos signālus maršrutos, kuros ietilpst izslēgtā pārmija, stacijas dežurants brīdina pirmā vilciena vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu), ka izslēgtā pārmija pārbraucama ar īpašu uzmanību un ātrumu līdz 20 km/h.

1072. Aizliegts ieejas (maršruta) un izejas luksoforā vienlaikus ieslēgt atļaujošus signālus, lai vilcienu laistu garām bez apstāšanās, ja pieņemšanas vai nosūtīšanas maršrutā ietilpst pārmija, kas ir izslēgta no centralizācijas (atkarības), saglabājot iespēju lietot luksoforu atļaujošo signālu maršrutos. Šajā gadījumā izejas luksoforā vilciena garāmlaišanai bez apstāšanās atļaujošu signālu ieslēdz tad, kad vilciena vilces līdzeklis pabraucis garām ieejas (maršruta) luksoforam.

1073. Ja maršruta sagatavošanai vai regulēšanas darbu veikšanai nepieciešams pārlīkt no centralizācijas (atkarības) izslēgto pārmiju, stacijas dežurants pirms rīkojuma došanas par asmeņu (asmens) un kustīgās krusteņa serdes stiprinājuma noņemšanu uz signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas vadības ierīces veic darbības, kas nepieļauj atļaujoša luksofora signāla ieslēgšanu maršrutā, kurā ietilpst šī pārmija. Ja, pārlīkot pārmiju vai veicot regulēšanas darbus, noņem pārmijas mehānisko daļu stiprinājumus, dzelzceļa satiksmi pār pārmiju pārtrauc.

1074. Ja pārmija, kas izslēgta no centralizācijas (atkarības), saglabājot luksoforu atļaujošos signālus, ir pārlīkta vai tās regulēšanas darbi pabeigti, asmeņus (asmeni) un krusteņa kustīgo serdi nostiprina un noslēdz vajadzīgajā stāvoklī un par to paziņo stacijas dežurantam. Aizsargpārmijas un sapārotās pārmijas pārlīk stāvoklī, kas nepieļauj naidīgu maršrutu veidošanu.

1075. Ja stacijas dežurants ir pārliecinājies vai saņēmis stacijas speciālista ziņojumu, ka maršruts, kurā ietilpst pārmija, kas izslēgta no centralizācijas (atkarības), saglabājot luksoforu atļaujošos signālus, sagatavots pareizi, viņš novieto signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas vadības ierīces stāvoklī, kas atbilst pārmijas faktiskajam stāvoklim, un organizē dzelzceļa satiksmi pār pārmiju, luksoforā degot atļaujošam signālam.

1076. Dzelzceļa speciālistam, kurš apkalpo signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas iekārtas, aizliegts:

1076.1. uzsākt darbu bez stacijas dežuranta atļaujas;

1076.2. pēc ierīces bojājuma novēršanas atjaunot ierīču darbību, ja viņš kopīgi ar stacijas (centralizācijas posteņa) dežurantu nav tās pārbaudījis un pārliecinājies, ka ierīces ir darbderīgas un kontrolaparātu rādījumi uz signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas vadības ierīces ir pareizi (par to ieraksta apskates žurnālā).

1077. Pirms pārmijas ieslēgšanas centralizācijā (atkarībā) stacijas dežurants no signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas vadības ierīces, bet stacijas atbildīgais dzelzceļa speciālists un dzelzceļa speciālists, kurš apkalpo signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas iekārtas, no pārmijas pārvedas atrašanās vietas

pārbauda pārmijas darbību un pārliecinās, ka pārmijas (kustīgās serdes) faktiskais stāvoklis atbilst pārmijas stāvoklim un rādījumiem uz vadības ierīces.

1078. Dzelzceļa speciālists, kurš apkalpo signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas iekārtas, par ierīces bojājuma novēršanu un ieslēgšanu centralizācijā (atkarībā) ieraksta apskates žurnālā.

8.18. Vilciena apstāšanās posmā

1079. Lai nostiprinātu vilcienu posmā, platsliežu vilces līdzekli apgādā ar vismaz četrām, bet motorvagonu ritošo sastāvu un šaursliežu vilces līdzekli – ar vismaz divām bremzes korpēm.

1080. Ja iecirknī ir kritumi, kas stāvāki par 12 mm/m, vilces līdzekļu bremzes korpju skaitu un prasības vilciena sastāva nostiprināšanai posmā, ja bojātas automātiskās bremzes, nosaka dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs.

1081. Ja vilciens ir spiests apstāties posmā, vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) ir pienākums:

1081.1. ja nav nepieciešama pēkšņa apstāšanās un vilcienu ir iespējams apstādināt līdzenumā un taisnā ceļa iecirknī, iedarbināt vilciena automātiskās bremzes un vilces līdzekļa palīgbremzi;

1081.2. par apstāšanos nekavējoties paziņot pa attiecīgo posmu braucošo vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem) un posmu norobežojošo staciju dežurantiem (iecirkņos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečeram);

1081.3. ja apstāšanās nav saistīta ar vilciena apturēšanu pie aizliedzoša signāla, noskaidrot apstāšanās iemeslus un tālākās braukšanas iespēju;

1081.4. paziņot stacijas dežurantam vai vilcienu dispečeram apstāšanās iemeslus un veikt nepieciešamos pasākumus, lai novērstu kustību traucējošos šķēršļus;

1081.5. kopīgi ar vilcienu apkalpojošiem dzelzceļa darbiniekiem novērst kustību traucējošos šķēršļus un, ja nepieciešams, norobežot vilcienu un blakus ceļus;

1081.6. ja kustību nevar atjaunot 20 minūšu laikā un nav iespējams noturēt uz vietas vilcienu ar automātiskajām bremzēm, iedarbināt vilces līdzekļa rokas bremzi un dot signālu vilcienu apkalpojošiem dzelzceļa darbiniekiem iedarbināt sastāvā esošās rokas bremzes.

1082. Ja vilcienam nav apkalpojošo dzelzceļa darbinieku, vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīgs paliek zem vagonu riteņpāriem bremzes korpes un, ja tādu ir mazāk, nekā nepieciešams, iedarbina vagonu rokas bremzes.

1083. Ja vilcienu apkalpo tikai viens vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), bremžu korpju likšanu un rokas bremžu iedarbināšanu veic pats mašīnists.

1084. Ja vilcienu apkalpo tikai viens vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), pirms vilces līdzekļa vadības kabīnes atstāšanas viņš:

1084.1. novieto lokomotīves vadības ierīces tādā stāvoklī, lai nepieļautu vilces līdzekļa patvarīgu vai nejaušu kustības uzsākšanu;

1084.2. pārliecinās, ka vilces līdzekļa bremze ir iedarbināta līdz pilnam spiedienam bremžu cilindros;

1084.3. aizslēdz ārējās durvis.

1085. Ja vilciens apstāties posmā stopkrāna iedarbināšanas vai pašbremzēšanas dēļ:

1085.1. pasažieru vilciena pavadoņi apskata apkalpojamus vagonus un, ja nepieciešams, nekavējoties dod apstāšanās signālu lokomotīves virzienā;

1085.2. motorvagona vilciena vadītāja (mašīnista) palīgs vai atbildīgais konduktores kontrolieris noskaidro apstāšanās cēloni un ziņo par to vilciena vadītājam (mašīnistam);

1085.3. vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīgs apskata pārējo vilcienu un pēc pēdējā vagona numura un signāla uz tā noskaidro, vai vilciens ir pilnā sastāvā;

1085.4. ja vilcienu apkalpo tikai viens vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), viņš apskata vilcienu un pēc pēdējā vagona numura un signāla uz tā noskaidro, vai vilciens ir pilnā sastāvā.

1086. Pasažieru vilcienu, kas posmā apstāties piespiedu kārtā, pēc palīdzības vilciena, ugunsdzēsības vilciena vai palīglokomotīves izsaukšanas nekavējoties norobežo no pēdējā vagona puses.

1087. Ja vilciens apstāties posmā, nekavējoties norobežo šķērsli vilcienu kustībai pa blakus ceļu divceļu posmā. Šķērsli vispirms norobežo no sagaidāmā vilciena puses.

1088. Ja vilciens apstāties posma kāpumā, vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) atļauts atstumt vilcienu uz vietu ar līdzenāku profilu tajā pašā posmā. Šajā gadījumā atstumjamā vilciena priekšā atstumšanas virzienā atrodas lokomotīves brigādes darbinieks, vilciena konduktores, saimniecības vilciena darbu vadītājs vai attiecīgi apmācīts dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja dzelzceļa speciālists, kuram ir signāllukturis vai signālkarodziņi vai kuram ir nodrošināti radiosakari ar vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu). Vilciena atstumšanas ātrums nepārsniedz 5 km/h.

1089. Aizliegts posmā atstumt:

1089.1. pasažieru vilcienu;

1089.2. vilcienu tādos posmos, kas aprīkoti ar automātiskās bloķēšanas sistēmu;

1089.3. vilcienu nelabvēlīgos laikapstākļos, ja signālu redzamības attālums ir mazāks par vilciena garumu;

1089.4. vilcienu, kuru apkalpo tikai viens vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), ja vilciena atstumšanas prasību nodrošināšanai nav piesaistīts attiecīgi apmācīts dzelzceļa speciālists.

1090. Ja posma kāpumā apstāties vilciens, kura svārs pārsniedz šajā kāpumā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja noteikto vilciena svāra normu kustības atjaunošanai un kura atstumšana nav pieļaujama, vilciena kustības atjaunošanai vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) vilcienu dispečeram pieprasa palīglokomotīvi. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs izveido šādu vietu sarakstu, norādot tajās vilciena svāra normas atkarībā no vilces ritošā sastāva tipa.

1091. Ja pieprasīts palīdzības vilciens, ugunsdzēsības vilciens vai palīdzības vilces līdzeklis, tad vilciens, kas apstāties posmā, nedrīkst uzsākt kustību, kamēr nav pienākusi pieprasītā palīdzība vai nav saņemta atļauja kustībai.

1092. Ja posmā noticis vilciena sastāva pārrāvums (pašizkabināšanās) un vilcienu apkalpo vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) un palīgs:

1092.1. vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) nekavējoties paziņo par notikušo pakalbraucošo vilcienu vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem) un posmu norobežojošo staciju dežurantiem;

1092.2. ar vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīga starpniecību pārbauda automātiskās sakabes ierīču stāvokli pārrāvuma (pašizkabināšanās) vietā un, ja tās ir darbderīgas, sakabina vilciena sastāvu;

1092.3. vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīgs nomaina bojātās bremzes šļūtenes ar rezerves šļūtenēm vai šim nolūkam noņem bremžu šļūtenes no vilciena pēdējā vagona un no vilces līdzekļa priekšgala;

1092.4. ja vilciena pārrautās (pašizkabinātās) daļas nevar savienot 20 minūšu laikā, vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīgs nostiprina vilciena daļu, kas palikusi bez lokomotīves, ar bremzes korpēm un rokas bremzēm;

1092.5. pēc atvienoto daļu sakabināšanas vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīgs pārliecinās, vai vilciens ir pilnā sastāvā (pēc pēdējā vagona numura un vilciena signāla uz tā);

1092.6. pirms uzsākt vilciena kustību, vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīgs novāc bremzes korpēs un atlaiž rokas bremzes, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) un palīgs veic vienkāršoto bremžu pārbaudi.

1093. Ja posmā noticis vilciena sastāva pārrāvums (pašizkabināšanās) un vilcienu apkalpo tikai vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), viņš:

1093.1. nekavējoties paziņo par notikušo pakalbraucošo vilcienu vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem) un posmu norobežojošo staciju dežurantiem;

1093.2. apskata un pārbauda vilciena sastāva stāvokli;

1093.3. ja konstatēts automātiskās sakabes ierīču bojājums vai bremžu maģistrāles bojājums atvienojuma vietā, nostiprina vilciena sastāvu daļas;

1093.4. ja konstatēta bremžu šļūtenju atvienošana:

1093.4.1. savieno bremžu šļūtenes un paziņo par to vilcienu dispečeram;

1093.4.2. brauc līdz pirmajai stacijai ar ātrumu līdz 20 km/h un gatavību nekavējoties apstāties;

1093.4.3. stacijā aptur vilcienu neatkarīgi no izejas luksofora rādījumiem un kopā ar stacijas dzelzceļa speciālistu veic vienkāršoto bremžu pārbaudi.

1094. Staciju dežuranti saņemto ziņojumu par vilciena sastāva pārrāvumu (pašizkabināšanos) nekavējoties nodod vilcienu dispečeram.

1095. Atstumjot vilciena sastāva pārrautās (pašizkabinātās) daļas, lai pēc tam tās sakabinātu, brauc ar īpašu uzmanību, lai, vagoniem sakabinoties, ātrums nepārsniegtu 3 km/h.

1096. Aizliegts posmā savienot vilciena daļas (izņemot gadījumu, ja vilciena savienošana ir nepieciešama avārijas situācijas novēršanai):

1096.1. nelabvēlīgos apstākļos, ja apgrūtināta signālu redzamība;

1096.2. ja atvienotā daļa atrodas uz ceļa slīpuma, kas stāvāks par 2,5 mm/m.

1097. Ja vilciena sastāvu savienot nav iespējams, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) pieprasa palīdzības vilcienu vai palīglokomotīvi. Pieprasījumā norāda aptuvenu attālumu starp vilciena pārrautajām (pašizkabinātajām) daļām.

8.19. Vilcienu kustības organizācija palīdzības sniegšanai

1098. Ja pēc apstāšanās posmā vilciens nevar turpināt kustību uz priekšu un tam jāatgriežas nosūtīšanas stacijā, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) par to paziņo vilcienu dispečeram vai posmu norobežojošo staciju dežurantiem.

1099. Vilcienu no posma izved ar palīglokomotīvi, izņemot gadījumu, ja vilcienu, kas apstājies posmā, var atstumt līdz stacijas izejas luksoforam vai signālīzei "Stacijas robeža". Vilcienu atstumj pēc tam, kad posms (posma ceļš) pēc vilcienu dispečera rīkojuma ir slēgts vilcienu kustībai un posmā esošā vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) ir saņēmis stacijas dežuranta reģistrējamu rīkojumu – "(nosaukums) posms (posma ceļš) slēgts vilcienu kustībai. Vilcienu Nr.(..) atļauju atstumt līdz izejas luksoforam (vai līdz signālīzei "Stacijas robeža"). Stacijas dežurants (uzvārds)".

1100. Ja ar automātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotā posmā vilciens apstājies, neatbrīvojot pirmo blokposmu, vilcienu var atstumt līdz izejas luksoforam (vai līdz signālīzei "Stacijas robeža"), nepārtraucot vilcienu kustību posmā. Šajā gadījumā nosūtīšanas stacijas dežurants dod reģistrējamu rīkojumu ar atļauju atstumt vilcienu līdz izejas luksoforam vai signālīzei "Stacijas robeža". Ja šādam vilcinam ir sagatavots pieņemšanas maršruts, atļauju var apvienot ar rīkojumu, kas ļauj pieņemt vilcienu stacijā.

1101. Ja pēc apstāšanās posmā vilciens nevar turpināt kustību uz priekšu un tā pēdējais vagoni atrodas stacijas robežās, vilciena atstumšana notiek manevru kārtībā pēc stacijas dežuranta mutiska norādījuma.

1102. Posmos, kas aprīkoti ar automātiskās bloķēšanas sistēmu, rīkojumu par vilciena atstumšanu vai atļauju uz baltas krāsas veidlapas ar sarkanu diagonālu līniju posmā esošā vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) drīkst nodot tikai tad, ja ir pārbaudīts, ka ceļa iecirknī starp šo vilcienu un stacijas izejas luksoforu (vai signālīzi "Stacijas robeža") nav citu vilcienu.

1103. Ja pēc vilcienu kustības pārtraukšanas posmā (posma ceļā) nav radiosakaru vai telefona sakaru ar posmā esošā vilciena vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu), tad īpaši norīkots dzelzceļa speciālists nogādā vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) nosūtīšanas stacijas dežuranta atļauju uz baltas krāsas veidlapas ar sarkanu diagonālu līniju, kas dod tiesības atstumt vilcienu līdz stacijas izejas luksoforam vai signālīzei "Stacijas robeža".

1104. Atstumjot vilcienu no posma līdz nosūtīšanas stacijas izejas luksoforam vai līdz signālīzei "Stacijas robeža", kustības ātrums nepārsniedz 5 km/h. Uz atstumjamā vilciena pirmā vagona kustības virzienā, bremzes laukuma vai speciālā kāpšļa atrodas vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīgs vai vilciena konduktors.

1105. Atgriežoties no posma, motorvagonu vilcieni, sliežu motortransports un lokomotīves bez vagoniem brauc ar tādu ātrumu, lai varētu apstāties signālu un ritošā sastāva redzamības zonā. To vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) pāriet pirmajā vadības kabīnē atbilstoši kustības virzienam.

1106. Palīglokomotīvi, palīdzības vilcienu un ugunsdzēsības vilcienu saskaņā ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja kārtības noteikumiem norīko uz notikuma vietu ar vilcienu dispečera rīkojumu, ja saņemts palīdzības pieprasījums.

1107. Palīdzību rakstiski vai pa sakariem var pieprasīt:

1107.1. vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) no vilciena, kas apstājies posmā;

1107.2. dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja vai pārvadātāja atbildīgais pārstāvis.

1108. Pieprasot palīdzību, posmā esošā vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) paziņo stacijas dežurantiem vai vilcienu dispečeram, kādā kilometrā un piketā atrodas vilciena vilces līdzeklis un kādēļ vajadzīga palīdzība, bet rakstiskajā pieprasījumā norāda arī pieprasījuma laiku.

1109. Ja ar stacijas dežurantu vai vilcienu dispečeru nav sakaru, rakstiskā pieprasījuma nogādāšanai uz staciju var izmantot vilciena vilces līdzekli. Vilces līdzekli atļauts atkābināt no sastāva tikai pēc vagonu nostiprināšanas ar bremzes korpēm un rokas bremzēm. Pirms vilces līdzekļa atkābināšanas no sastāva iedarbina vagonu automātiskās bremzes, pilnībā atverot gala krānu.

1110. Aizliegts atkābināt vilces līdzekli no sastāva palīdzības pieprasījuma nogādāšanai stacijā, ja ceļam, kur apstājies vilciens, ir nelabvēlīgs profils un nepietiek līdzekļu vilciena sastāva nostiprināšanai.

1111. Vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), braucot uz staciju ar vilces līdzekli, kas atkābināts no vilciena sastāva palīdzības pieprasījuma nogādāšanai, posmos,

kuri aprīkoti ar automātiskās bloķēšanas sistēmu, ņem vērā automātiskās bloķēšanas signālus.

1112. Ar pusautomātiskās bloķēšanas sistēmu aprīkotā posmu norobežojošā stacijā, pienākot vilciena vilces līdzeklim ar vagoniem vai bez tiem palīdzības pieprasījuma nogādāšanai, stacijas dežurantam aizliegts dot pienākšanas bloksignālu līdz posma pilnīgai atbrīvošanai.

1113. Ar elektroziļņu sistēmu aprīkotajos posmos vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) pēc iebraukšanas stacijā palīdzības pieprasījuma nogādāšanai, nodod posmam piederošo zīli stacijas dežurantam. Līdz posma atbrīvošanai un normālas vilcienu kustības atjaunošanai stacijas dežurants glabā zīli, neieliekot to ziļņu aparātā.

1114. Ja vilciena vilces līdzekli, ar ko stacijā piegādāts palīdzības pieprasījums, nosūta atpakaļ uz posmu, tas atgriežas pie atstātā sastāva pēc stacijas dežuranta reģistrējama rīkojuma saņemšanas, izejas luksosforā degot aizliedzošam signālam. Papildu atļauju posma aizņemšanai neizsniedz.

1115. Divceļu posmos rakstisko pieprasījumu palīdzības sniegšanai stacijas dežurantam var nogādāt ar pretējā virziena vilcienu.

1116. Pēc palīdzības pieprasījuma saņemšanas stacijas dežurants nekavējoties paziņo vilcienu dispečeram par nepieciešamību nosūtīt palīdzības vai ugunsdzēsības vilcienu vai palīglokomotīvi.

1117. Pa sakariem saņemto palīdzības pieprasījumu ieraksta, bet rakstisko pieprasījumu ielīmē vilcienu kustības žurnālā.

1118. Vilcienu dispečers (personīgi vai ar stacijas dežuranta starpniecību) pa sakariem paziņo posmā stāvošā vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) par paredzēto palīdzības sniegšanas kārtību.

1119. Vilcienu dispečers nodrošina palīdzības vilcienu, ugunsdzēsības vilcienu un palīglokomotīvu pēc iespējas ātrāku nokļūšanu notikuma vietā.

1120. Ja vilcienu dispečera rīcībā ir ziņas par stāvokli notikuma vietā, vilcienu dispečers par to informē palīdzības (ugunsdzēsības) vilciena atbildīgo amatpersonu.

1121. Palīdzības vilcienu, ugunsdzēsības vilcienu un palīglokomotīvi palīdzības sniegšanai nosūta posmā, kur pārtraukta pārējo vilcienu kustība, izsniedzot vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) atļauju uz baltas krāsas veidlapas ar sarkanu diagonālu līniju. Šī atļauja dod tiesības vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) braukt posmā garām izejas luksosforam ar aizliedzošu signālu. Pirms izbraukšanas posmā vilces līdzekļa vadītājs pa radiosakariem saņem stacijas dežuranta norādījumu par vilciena nosūtīšanu.

1122. Atļaujā atkarībā no pieprasījuma un palīdzības sniegšanas puses (no vilciena sākuma vai beigām) norāda vietu (kilometru), līdz kurai brauc palīdzības vilciens, ugunsdzēsības vilciens vai palīglokomotīve. Ja palīdzību sniedz no vilciena beigām, pieprasījumā norāda beigu daļas atrašanās kilometru.

1123. Atļauju uz baltas krāsas veidlapas ar sarkanu diagonālu līniju izsniedz vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) arī tad, ja vilcienu kustības šķēršļa vietā posmā atver pagaidu posteni. Šādā gadījumā palīdzības vilcienu, ugunsdzēsības vilcienu un palīglokomotīvu kustību iepriekš saskaņo ar posmu norobežojošo staciju dežurantiem un posteņa dežurantu.

1124. Ja palīdzību sniedz no vilciena beigām un tā pēdējā vagona atrašanās vieta nav zināma, palīglokomotīves (palīdzības vilciena) vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izsniegtajā brīdinājumā norāda, ka atvienoto vagonu atrašanās vieta posmā nav zināma. Palīglokomotīves (palīdzības vilciena) vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), saņemot šādu brīdinājumu, posmā brauc ar tādu ātrumu, lai varētu nekavējoties apstāties, ja rodas šķērslis vilciena kustībai.

1125. Palīdzības vai ugunsdzēsības vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) vai palīglokomotīves vadītājs (mašīnists) divu kilometru attālumā no vietas, kura norādīta atļaujā uz baltas krāsas veidlapas ar sarkanu diagonālu līniju, samazina ātrumu un tālāk brauc ar tādu ātrumu, lai varētu nekavējoties apstāties, ja rodas šķērslis vilciena kustībai.

1126. Nepiebraucot pie vietas, kurā veic vilcienu kustības atjaunošanas darbus, palīdzības vai ugunsdzēsības vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) aptur vilcienu un turpmāk rīkojas pēc vilcienu kustības atjaunošanas darbu vadītāja norādījumiem.

1127. Palīglokomotīves vadītājs (mašīnists) pēc iebraukšanas noteiktajā vietā saskaņo turpmāko rīcību ar posmā stāvošā vilciena vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu).

1128. Palīdzības, ugunsdzēsības vilciena vai palīglokomotīves nosūtīšanas laiku posmā un atgriešanās laiku stacijā stacijas dežurants atzīmē vilcienu kustības žurnālā un nekavējoties paziņo to posmu norobežojošās blakusstacijas dežurantam un vilcienu dispečeram.

1129. Iecirkņos, kuri aprīkoti ar automātiskās bloķēšanas sistēmu un vilcienu radiosakariem, sniedzot palīdzību vilcienam, kas apstājies posmā, izmanto:

1129.1. lokomotīvi bez vagoniem, kas brauc iepakaļ vilcienam, kurš apstājies posmā;

1129.2. no kravas vilciena atkabinātu lokomotīvi, kas brauc posmā iepakaļ vilcienam, kurš apstājies posmā.

1130. Motorvagonu vilciena izvešanai no posma palīglokomotīves vietā atļauts izmantot speciāli norīkotu motorvagonu vilcienu bez pasažieriem.

1131. Sniedzot palīdzību vilcienam, kas apstājies posmā, aizliegts atkabināt vilces līdzekli no vilcieniem ar 1.klases bīstamām kravām (sprādzienbīstamām vielām) vai ar vagoniem, kuros ir cilvēki, kā arī no vilcieniem, kurus apkalpo tikai viens vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists).

1132. Palīdzības sniegšanas veidu vilcienam, kas apstājies posmā, nosaka vilcienu dispečers reģistrējamā rīkojumā, kuru noraida abu vilcienu vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem).

1133. Pirms izdot rīkojumu par palīdzības sniegšanu vilces līdzeklim, ko atkabina no iepakaļ braucošā vilciena sastāva, vilcienu dispečers pārliecinās, vai vilciena sastāvs, no kura atkabina vilces līdzekli, atrodas vietā ar atbilstošu profilu un vai vilciena sastāvu var nostiprināt ar bremzes korpēm un rokas bremzēm. Vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) aizliegts atkabināt vilces līdzekli no vilciena sastāva, kamēr vagoni nav nostiprināti pret aizribošanu.

1134. Vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), kurš sniedz palīdzību posmā ar automātiskās bloķēšanas sistēmu, saņemot vilcienu dispečera rīkojumu:

1134.1. iebrauc aizņemtā blokposmā un turpina kustību ar tādu ātrumu, lai varētu apstāties pirms priekšā stāvošā vilciena;

1134.2. nepiebraucot pie vilciena sastāva, kas apstājies posmā, aptur vilces līdzekli;

1134.3. pārbauda posmā stāvošā vilciena pēdējā vagona automātisko sakabi, sava vilces līdzekļa automātisko sakabi nostiprina bufera stāvoklī un piesardzīgi piebrauc pie stāvošā vilciena sastāva;

1134.4. stumšanu uzsāk pēc tā vilciena vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) signāla (norādījuma pa radiosakariem), kurš apstājies posmā.

1135. Palīdzību saņemošā vilciena un palīdzību sniedzošā vilces līdzekļa vadītāji (mašīnisti) uztur savstarpējus radiosakarus un saskaņo rīcību.

1136. Kad palīdzība vairs nav vajadzīga, palīdzību sniedzošais vilces līdzeklis pēc priekšējā vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) signāla (norādījuma) stumšanu pārtrauc.

1137. Ja palīdzību sniedz vilces līdzeklis bez vagoniem, kurš brauca iepakaļ vilcienam, kas apstājies posmā, pēc stumšanas pārtraukšanas tas turpina kustību patstāvīgi, vadoties pēc automātiskās bloķēšanas sistēmas signāliem.

1138. Ja palīdzību sniedz vilces līdzeklis, kurš atkabināts no iepakaļ braucošā vilciena, pēc stumšanas pabeigšanas tas atgriežas pie sava sastāva.

1139. Ja vilces līdzeklis palīdzības sniegšanas laikā kopā ar vilcienu, kam sniedzis palīdzību, iebrauc posmu norobežojošā stacijā, tas atgriežas pie sava sastāva posmā pēc stacijas dežuranta norādījuma. Papildu atļauja aizņemt posmu nav nepieciešama.

1140. Vilces līdzekļa vadītājs, pēc palīdzības sniegšanas atgriežoties pie atstātā vilciena sastāva:

1140.1. aptur vilces līdzekli, nepiebraucot pie atstātā sastāva, un pārlicinās, vai automātiskā sakabe ir derīga piekabināšanai;

1140.2. piebrauc pie sastāva un to piekabina;

1140.3. pēc sakabināšanās un bremzes maģistrāles uzlādēšanas līdz nepieciešamajam spiedienam veic vienkāršoto bremžu pārbaudi. Pēc pārbaudes vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) uzdod vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīgam vai vilciena konduktoram izņemt bremzes kurpes no vagonu riteņu apakšas un atļaut rokas bremzes.

1141. Posmā pārrautajam (pašizkabinātajam) kravas vilciena sastāvam palīdzību daļu savienošanai sniedz vilces līdzeklis bez vagoniem, kurš brauc iepakaļ atvienotajam vilcienam, vai tam iepakaļ braucošais kravas vilciens, neatkabinot priekšējo vilces līdzekli saskaņā ar vilcienu dispečera rīkojumu.

1142. Sniedzot palīdzību posmā pārrautajam (pašizkabinātajam) kravas vilciena sastāvam, vilces līdzeklis bez vagoniem vai iepakaļ braucošā vilciena vilces līdzeklis kopā ar sastāvu piekabina vilciena atkabinātās daļas pēdējam vagonam un rīkojas pēc pārrautā (pašizkabinātā) vilciena vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) norādījumiem. Atkarībā no attāluma starp atvienotā sastāva daļām, vagonu skaita sastāva priekšējā un atvienotajā daļā, ceļa profila un citām īpatnībām sastāvu savieno, atstumjot pārrautā (pašizkabinātā) vilciena priekšējo daļu vai piestumjot tā atrauto daļu, līdz abas daļas var sakabināt. Pēc tam otrā vilciena lokomotīvi atkabina no pēdējā vagona un abi vilcieni patstāvīgi turpina kustību, ņemot vērā automātiskās bloķēšanas sistēmas signālus.

1143. Ja posmā, kas aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmu, apstājies vilces līdzeklis bez vagoniem vai sliežu motortransporta un tā turpmākā patstāvīgā kustība nav iespējama, bet tam ir darbderīgas gaitas daļas, to no posma uz tuvāko staciju izved ar iepakaļ braucošo vilcienu, neatkabinot vilces līdzekli no šī vilciena sastāva. Šajā gadījumā vilcienu dispečers dod abu vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem) un priekšā esošās stacijas dežurantam rīkojumu par palīdzības sniegšanu.

1144. Vilces līdzekļa vadītājs, sniedzot palīdzību vilces līdzeklim bez vagoniem vai sliežu motortransportam posmā, kas aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmu:

1144.1. iebrauc aizņemtajā blokposmā un turpina vilciena kustību ar tādu ātrumu, lai varētu apstāties pirms stāvošās lokomotīves vai sliežu motortransporta;

1144.2. neaizbraucot līdz stāvošajam vilces līdzeklim, aptur vilcienu un pārbauda abu vilces līdzekļu automātiskās sakabes;

1144.3. piebrauc pie posmā stāvošā vilces līdzekļa ar ātrumu līdz 3 km/h un piekabina stāvošo vilces līdzekli;

1144.4. kustību uzsāk pēc posmā stāvošās lokomotīves vai sliežu motortransporta vadītāja (mašīnista) signāliem.

1145. Vilciens, kam aizmugurē palīdzības sniegšanai ir piekabināts iepakaļ braucošais vilciens, brauc līdz nākamajai stacijai ar ātrumu līdz 25 km/h.

1146. Ja posmā apstājies motorvagonu vilciens un tā turpmākā kustība nav iespējama, tam palīdzības sniegšanai drīkst piekabināt iepakaļ braucošo motorvagonu vilcienu un to no posma izved kā apvienotu sastāvu. Abu motorvagonu vilcienu automātiskās bremzes ieslēdz kopējā maģistrālē un apvienoto sastāvu bremzes vada no priekšējā vilciena priekšējās kabīnes.
(Grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

1147. Motorvagonu vilcienu sastāvu posmā savieno pēc tam, kad abu motorvagonu vilcienu vadītāji (mašīnisti) no vilcienu dispečera pa sakariem ir saņēmuši reģistrējamu rīkojumu par vilcienu savienošanu un atļauju braukšanai apvienotā sastāvā līdz attiecīgajai stacijai.

1148. Ja motorvagonu vilcienu apvienoto sastāvu nav iespējams vadīt no priekšējā vilciena priekšējās kabīnes, to vada un bremzes apkalpo no aizmugurējā vilciena priekšējās kabīnes. Šādā gadījumā apvienotā sastāvā sakabināto motorvagonu vilcienu ātrums nepārsniedz 25 km/h. Priekšējā vilciena priekšējā kabīnē atrodas motorvagonu vilciena vadītājs (mašīnists), kurš uzrauga vilciena kustību un, ja nepieciešams, aptur vilcienu ar pēkšņo bremzēšanu.

1149. Vilcienu dispečers dod rīkojumu atjaunot vilcienu kustību posmā (posma ceļā) pēc šāda ziņojuma saņemšanas:

1149.1. ja vilcienu kustība pārtraukta dzelzceļa infrastruktūras bojājumu dēļ, – pēc dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atbildīgā darbinieka ziņojuma, ka dzelzceļa infrastruktūras bojājums ir novērsts un nav šķēršļu netraucētai un drošai vilcienu kustībai;

1149.2. ja ritošais sastāvs nav nogājis no sliedēm un dzelzceļa infrastruktūras iekārtas nav bojātas, – pēc palīglokomotīves vadītāja (mašīnista) ziņojuma par ritošā sastāva novākšanu un posma atbrīvošanu, bet divceļu posmā, kas aprīkots ar automātiskās bloķēšanas sistēmu, – pēc palīglokomotīves vadītāja (mašīnista) ziņojuma, ka iesākta posmā esošā vilciena sastāva izvešana pa pareizo ceļu.

9. Noslēguma jautājumi

1150. Ja ritošā sastāva remonta sistēma izstrādāta līdz šo noteikumu spēkā stāšanās dienai, to nav nepieciešams pārstrādāt atbilstoši šo noteikumu prasībām, ja remonta sistēmā nav veiktas izmaiņas, kuras neatbilst ritošā sastāva ražotāja ieteikumiem un noteiktajiem pasākumiem.

1151. Noteikumi stājas spēkā 2011.gada 1.janvārī.

1152. Atzīt par spēku zaudējušiem:

1152.1. Ministru kabineta 1999.gada 27.aprīļa noteikumus Nr.148 "Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi" (Latvijas Vēstnesis, 1999, 133./135.nr.; 2002, 10., 157.nr.; 2005, 4.nr.; 2006, 156.nr.; 2007, 103.nr.);

1152.2. Ministru kabineta 2006.gada 26.septembra noteikumus Nr.787 "Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi attiecībā uz vilcienu kustību un manevru darbu" (Latvijas Vēstnesis, 2006, 156.nr.);

1152.3. Ministru kabineta 2006.gada 26.septembra noteikumus Nr.790 "Noteikumi par dzelzceļa signalizācijas sistēmām" (Latvijas Vēstnesis, 2006, 156.nr.; 2007, 37.nr.);

1152.4. Ministru kabineta 2006.gada 26.septembra noteikumus Nr.789 "Šaursliežu dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi" (Latvijas Vēstnesis, 2006, 156.nr.; 2007, 20.nr.).

Ministru prezidents V.Dombrovskis

Satiksmes ministrs K.Gerhards

Platsliežu ceļa platuma uzturēšanas normas

Nr. p.k.	Platsliežu ceļa veids	Gulšņu veids	Platuma pamatnormas (mm)				Pieļautās platuma atkāpes (mm)	
			taisnajos iecirkņos	līknēs ar rādiusu 350 m un lielāku	līknēs ar rādiusu no 300 m līdz 349 m	līknēs ar rādiusu, mazāku par 300 m	ja ātrums ir lielāks par 50 km/h	ja ātrums ir 50 km/h un mazāks
1.	1520 mm	Koka	1520	1520	1530	1540	+ 6	+ 10**
		Dzelzsbetona	1520	1520	1520	1540*	- 4	- 4
2.	1524 mm	Koka	1524	1524	1530	1540	+ 6	+ 6
		Dzelzsbetona	1524	1524	1530*	1540*	- 4	- 4

Piezīmes.

- * Līknēm paredzētajiem dzelzsbetona gulšņiem.
- ** Saskaņā ar šo noteikumu 40.punktu platsliežu ceļa platums nedrīkst būt lielāks par 1548 mm.

Satiksmes ministrs K.Gerhards

2.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Dzirdes signālu pamatnozīme


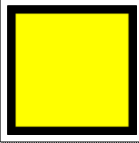
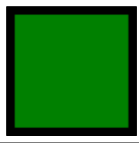








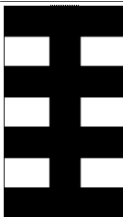
Nr.p.k.	Signāls	Signāla nozīme	Signāla devējs
1.	Trīs īsi	Stāt!	Vilces līdzekļa brigāde, vilciena konduktores, stacijas un citi dzelzceļa speciālisti
2.	Viens garš	Vilcienam uzsākt gaitu!	Pēc stacijas dežuranta norādījuma – stacijas parka dežurants, signālists, pārmijnieks, vilciena konduktores. Atbild priekšējā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists). Signālu atkārtoti divjūga otrā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists). Ja vilcieni nosūta no ceļa, kuram ir izejas luksofors, signālu padod priekšējā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) pēc tam, kad izejas luksoforā iedegas atļaujošs signāls, un atkārtoti divjūga otrā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists)
3.	Trīs gari	Prasība darbiniekiem, kas apkalpo vilcieni, – Bremzēt!	Priekšējā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists). Signālu atkārtoti divjūga otrā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists)
4.	Divi gari	Prasība darbiniekiem, kas apkalpo vilcieni, – Atlaist bremzes!	
5.	Trīs gari un viens īss	Vilciens pienāk stacijā nepilnā sastāvā	Priekšējā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists)
6.	Trīs gari un divi īsi	Vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīga, vilciena konduktores, saimniecības vilciena darbu vadītāja vai cita darbinieka izsaukums pienākt pie lokomotīves	Vilciena, kas apstājies posmā, priekšējā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists)
Braucot divjūgā			
7.	Viens īss	Prasība otrā vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) samazināt vilci	Priekšējā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists). Signālu atkārtoti otrā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists)
8.	Divi īsi	Prasība otrā vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) palielināt vilci	
9.	Divi gari un divi īsi	Prasība otrā vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) nolaist strāvas noņēmēju	
Braucot ar paļģlokomotīvi vilciena beigās			
10.	Divi īsi	Prasība sākt stumšanu	Priekšējā vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists). Signālu atkārtoti stūmējlokomotīves vadītājs (mašīnists)
11.	Viens īss, viens garš un viens īss	Prasība pārtraukt stumšanu, bet neatpalikt no vilciena	
12.	Četri gari	Prasība pārtraukt stumšanu un atgriezties atpakaļ	
Manevru signāli			
13.	Viens garš svilpes signāls	Vilces līdzeklim atļauts braukt uz priekšu	Manevru vadītājs
14.	Divi gari svilpes signāli	Vilces līdzeklim atļauts braukt atpakaļ	Manevru vadītājs
15.	Divi īsi svilpes signāli	Lēnāk!	Manevru vadītājs
16.	Trīs īsi svilpes signāli	Stāt!	Manevru vadītājs
Trauksmes signāli			
17.	Viena gara un trīs īsas skaņas	Vispārējā trauksme	Jebkurš dzelzceļa darbinieks
18.	Viena gara un divas īsas skaņas	Ugunsgrēka trauksme	Jebkurš dzelzceļa darbinieks
19.	Viena gara un viena īsa skaņa	"Radiācijas briesmas" vai "Ķīmiskā trauksme"	Posmos vilces līdzekļa vadītājs. Stacijās un citos dzelzceļa objektos norādījumu par signālu "Radiācijas briesmas" vai "Ķīmiskā trauksme" dod attiecīgās stacijas vai dzelzceļa objekta vadītājs

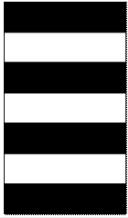


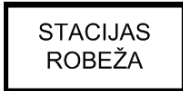


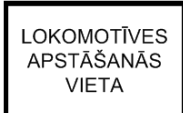




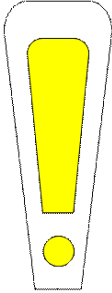

Satiksmes ministrs K.Gerhards







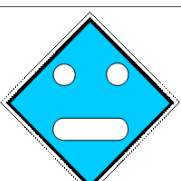

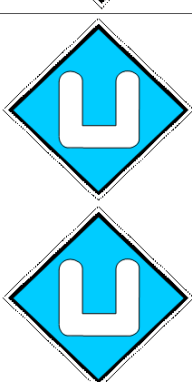
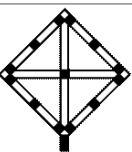
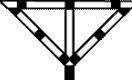
3.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Signālzīmes un signālrādītāji

Nr.p.k.	Attēls	Nozīme

1.		Stāt!
2.		Samazināt ātrumu!
3.		Var braukt ar noteikto ātrumu
4.		Bīstamās vietas sākums*
5.		Bīstamās vietas beigas*
6.		Ātruma zīme
7.		Svilpe
8.		Stāt!
9.		Drīkst braukt
10.		Uzmanību! Strāvas šķirtne*
11.		Pacelt strāvas noņēmēju!*
12.		Kontakttīkla balsta apzīmējums pirms gaisa atstarpes

13.		Kontakttīkla balsta apzīmējums pēc gaisa atstarpes
14.		Kontrolstabiņa apzīmējums
15.		Pārmijas virziena rādītājs
16.		Stacijas robeža
17.		Pievedceļa robeža
18.		Pirmā vagona apstāšanās vieta
19.		Lokomotīves apstāšanās vieta
20.		Kontakttīkla piekares beigas
21.		Kontakttīkla piekares beigas
22.		Gāzes cauruļvads
23.		Naftas cauruļvads
24.		Drošības postenis
25.		

		Bremzēšanas sākums
26.		Bremzēšanas beigas pasažieru vilcieniem
27.		Bremzēšanas beigas kravas vilcieniem
28.		Gatavoties nolaist strāvas noņēmēju!*
29.		Nolaist strāvas noņēmēju!*
30.		Pacelt strāvas noņēmēju!*
31.		Atslēgt strāvu!*
32.		Ieslēgt strāvu elektrolokomotīvē!*
33.		Ieslēgt strāvu elektrovilcienā!*
34.		Pacelt nazi, aizvērt spārnus!
35.		Nolaist nazi, atvērt spārnus!

36.		Gatavoties naža pacelšanai un spārnu aizvēršanai!
37.		Pacelt nazi, aizvērt spārnus! Divi šķērsji
38.		Bukšu pārkaršanas signālrādītājs
39.		Nolaist strāvas noņēmēju!

Piezīme.

* Signālzīmes ar gaismu atstarojošu krāsu vai ar atstarotājiem.

Satiksmes ministrs K.Gerhards

4.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Rokas signāli

(Pielikums grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

Nr.p.k.	Signāls	Apraksts	Ilustrācija
1.	Stātl	Dienā – sarkans atritināts signālkarodziņš, naktī – sarkana uguns signāllukturi	
2.	Prasība apturēt vilcienu, kuram vilcienu sarakstā nav paredzēta apstāšanās šajā stacijā	Stacijas dežurants, ja viņa pienākumos ir sagaidīt vilcienus, signalizē šādi: dienā – sarkans rokas signāldisks vai atritināts sarkans signālkarodziņš, naktī – rokas signāllukturis ar sarkanu uguni	
3.	Stātl	Signālu padod ar riņķveida kustību: dienā – ar dzeltenu signālkarodziņu vai ar kādu citu priekšmetu, naktī – ar signāllukturi neatkarīgi no uguns krāsas	
4.	Atļauts braukt stacijā ar ātrumu, kas norādīts brīdinājumā vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja rīkojumā, bet, ja tāda nav, – ar ātrumu, ne lielāku par 25 km/h. Vilcienu stacijā pieņem uz sānu ceļa vai ar apstāšanos stacijā	Dienā – dzeltens atritināts signālkarodziņš, naktī – dzeltena uguns rokas signāllukturī vai ar rokas signāllukturi, kurā deg dzidri balta uguns, to lēni kustinot uz augšu un uz leju	
5.	Atļauts posmā braukt ar ātrumu, kas norādīts brīdinājumā, bet, ja tāda nav, – ar ātrumu, ne lielāku par 25 km/h	Dienā – dzeltens atritināts signālkarodziņš, naktī ar rokas signāllukturi, kurā deg dzidri balta uguns, to lēni kustinot uz augšu un uz leju	

6.	Ceļš ir brīvs, vilcienu laiž garām stacijā pa galveno ceļu bez apstāšanās	Dienā – saritināts dzeltens signālkarodziņš, naktī – rokas signāllukturis ar dzidri baltu uguni	
7.	Prasība vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) izdarīt pārbaudes bremsēšanu (pēc mutiska saskaņojuma)	Dienā – paceļot vertikāli roku virs galvas, naktī – paceļot vertikāli virs galvas rokas signāllukturī ar dzidri baltu uguni	
8.	Prasība vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) atlaist bremzes	Dienā – kustinot horizontāli sev priekšā roku no vienas puses uz otru, naktī – kustinot horizontāli sev priekšā rokas signāllukturī ar dzidri baltu uguni	
9.	Vilciens drīkst izbraukt no stacijas (no ceļiem, kur nav izejas signālu, ja ir attiecīga atļauja aizņemt posmu) vai arī braukt bez apstāšanās ar ātrumu, kāds noteikts, caurbraucot šai stacijai	Dienā – uz augšu paceltā rokā baltas krāsas rokas signāldisks ar melnu apmali vai saritināts dzeltens signālkarodziņš, naktī – uz augšu pacelts rokas signāllukturis ar zaļu uguni	
10.	Nolaist strāvas noņēmēju!	Dienā – atkārtoti horizontāli kustinot sev priekšā labo roku un turot vertikāli paceltu kreiso roku, naktī – atkārtoti vertikāli un horizontāli kustinot rokas signāllukturī ar dzidri baltu uguni	
11.	Manevros vilces līdzeklim atļauts braukt uz priekšu	Dienā – rokas kustība puslokā virs galvas ar atritinātu dzeltenu signālkarodziņu, naktī – rokas kustība puslokā virs galvas ar rokas signāllukturī, kurā deg dzidri balta uguns	
12.	Manevros vilces līdzeklim atļauts braukt atpakaļ	Dienā – nolaistas rokas kustība puslokā ķermeņa priekšā ar atritinātu dzeltenu signālkarodziņu, naktī – nolaistas rokas kustība puslokā ķermeņa priekšā ar rokas signāllukturī, kurā deg dzidri balta uguns	
13.	Manevros – Braukt lēnāk!	Dienā – lēna rokas kustība augšup un lejup ar atritinātu dzeltenu signālkarodziņu, naktī – lēna rokas kustība augšup un lejup ar rokas signāllukturī, kurā deg dzidri balta uguns	
14.	Manevros – Stāt!	Dienā – riņķveida kustība ar roku vai atritinātu sarkanu vai dzeltenu signālkarodziņu, naktī – riņķveida kustība ar signāllukturī neatkarīgi no signāla krāsas	

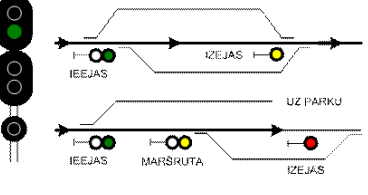
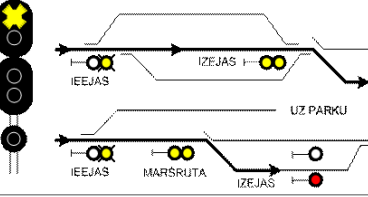
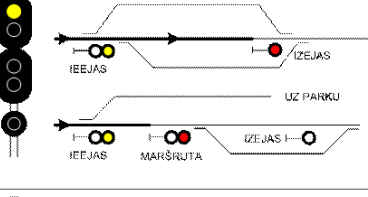
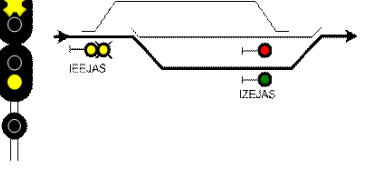
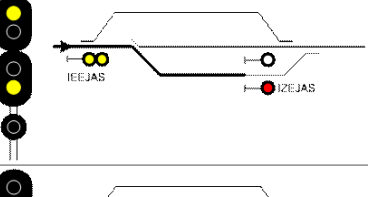
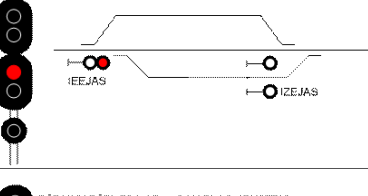
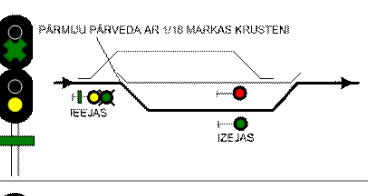
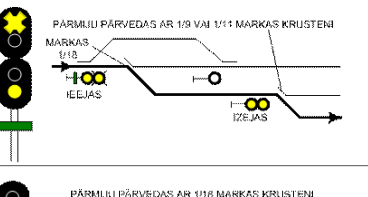
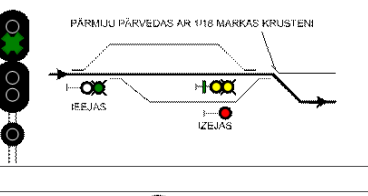
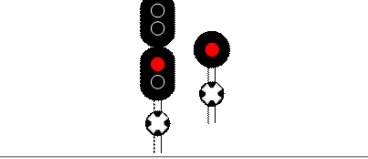
Satiksmes ministrs K. Gerhards

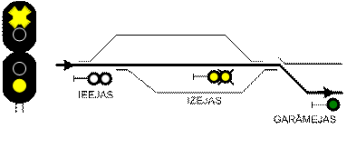
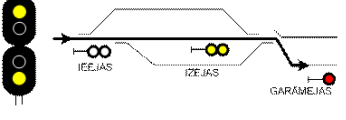
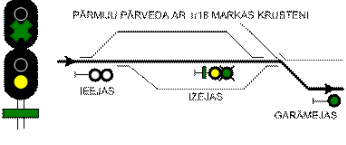
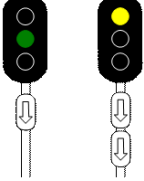
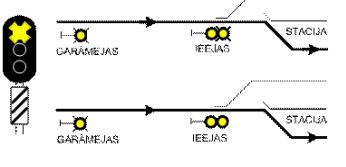
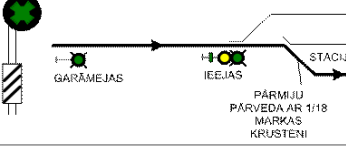
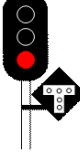



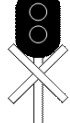
5. pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

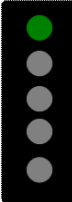
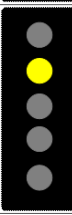

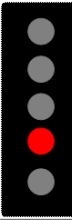
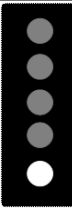


Luksoforu signālu nozīme

(Pielikums grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

Nr.p.k.	Nozīme	Attēls
	leejas luksofors	

1.	Viena zaļa uguns – vilciens drīkst iebraukt stacijā pa galveno ceļu ar noteikto ātrumu. Nākamajā luksoforā (maršruta vai izejas) deg atļaujošs signāls	
2.	Viena dzeltena mirgojoša uguns – vilciens drīkst iebraukt stacijā pa galveno ceļu ar noteikto ātrumu. Nākamajā luksoforā (maršruta vai izejas) deg atļaujošs signāls, kas liek braukt tam garām ar samazinātu ātrumu	
3.	Viena dzeltena uguns – vilciens drīkst iebraukt stacijā pa galveno ceļu, gatavojoties apstāties. Nākamajā luksoforā (maršruta vai izejas) deg aizliedzošs signāls	
4.	Divas dzeltenas ugnis, no kurām augšējā mirgojoša, – vilciens drīkst iebraukt stacijā uz sānu ceļa ar samazinātu ātrumu. Nākamajā luksoforā (maršruta vai izejas) deg atļaujošs signāls	
5.	Divas dzeltenas ugnis – vilciens drīkst iebraukt stacijā uz sānu ceļa ar samazinātu ātrumu, gatavojoties apstāties. Nākamajā luksoforā deg aizliedzošs signāls	
6.	Sarkana uguns – Stāt! Aizliegts braukt garām luksoforam	
7.	Viena zaļa mirgojoša, viena dzeltena uguns un viena zaļa spīdoša signālsvītra – vilciens drīkst iebraukt stacijā uz sānu ceļa ar ātrumu, ne lielāku par 80 km/h. Nākamajā luksoforā (maršruta vai izejas) deg atļaujošs signāls	
8.	Divas dzeltenas ugnis, no kurām augšējā ir mirgojoša, un viena zaļa spīdoša signālsvītra – vilciens drīkst iebraukt stacijā uz sānu ceļa ar ātrumu, ne lielāku par 80 km/h. Nākamajā luksoforā (maršruta vai izejas) deg atļaujošs signāls, kas liek braukt tam garām ar samazinātu ātrumu	
9.	Viena zaļa mirgojoša uguns – vilciens drīkst iebraukt stacijā pa galveno ceļu ar noteikto ātrumu. Nākamajā luksoforā (maršruta vai izejas) deg atļaujošs signāls, kas liek braukt tam garām ar ātrumu, ne lielāku par 80 km/h	
Aicinājuma signāls		
10.	Viena balta mirgojoša uguns – atļauj vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam), Tpaši uzmanoties, braukt garām luksoforam ar sarkanu signālu (vai nodzisušu signālu) un turpināt kustību līdz nākamajam luksoforam (vai līdz ceļa kontrolstabiņam, ja ritošo sastāvu pieņem uz ceļa, kur nav izejas vai maršruta luksofora) ar ātrumu, ne lielāku par 20 km/h, un būt gatavam nekavējoties apstāties, ja radīsies šķēršļi tālākai kustībai	
Izejas luksofori iecirkņos ar automātiskās bloķēšanas sistēmām		

11.	Divas dzeltenas uguns, no kurām augšējā mirgojoša, – vilciens drīkst izbraukt no stacijas ar samazinātu ātrumu, vilciens brauc ar novirzi pa pārmiju. Nākamajā luksoforā deg atļaujošs signāls	
12.	Divas dzeltenas uguns – vilciens drīkst izbraukt no stacijas ar samazinātu ātrumu, vilciens brauc ar novirzi pa pārmiju. Nākamajā luksoforā deg aizliedzošs signāls	
13.	Viena zaļa mirgojoša uguns, viena dzeltena uguns un viena zaļa spīdoša signālsvītra – vilciens drīkst izbraukt no stacijas ar ātrumu, ne lielāku par 80 km/h, vilciens uz pārmijas novirzās uz sānu ceļu. Nākamajā luksoforā deg atļaujošs signāls	
14.	Iecirkņos ar trīsziņņu signalizācijas automātiskās bloķēšanas sistēmu uz luksofora (ieejas, maršruta, izejas vai garāmejas), kas uz galvenā ceļa norobežo blokposmu, kura garums ir mazāks par vajadzīgo bremsēšanas ceļu, novieto baltas krāsas gaismas rādītāju divu bultu veidā, bet uz brīdinājuma luksofora – rādītāju vienas bultas veidā	
Garāmejas luksofori		
15.	Viena dzeltena mirgojoša uguns – atļauts braukt ar noteikto ātrumu. Ieejas luksoforā deg atļaujošs signāls, kas liek braukt tam garām ar samazinātu ātrumu. Vilciens tiek pieņemts uz stacijas sānu ceļu	
16.	Viena zaļa mirgojoša uguns – atļauts braukt ar noteikto ātrumu. Ieejas luksoforā deg atļaujošs signāls, kas liek braukt tam garām ar ātrumu, ne lielāku par 80 km/h. Vilciens tiek pieņemts uz stacijas sānu ceļu	
17.	Nosacīti atļaujošais signāls garāmejas luksoforā atļauj kravas vilciena vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam), īpaši uzmanoties, braukt garām luksoforam, kurā deg sarkans signāls, ar ātrumu, ne lielāku par 20 km/h, un būt gatavam nekavējoties apstāties, ja radīsies šķēršļi tālākai kustībai	
Aizsprostluksofori un to brīdinājuma luksofori		
18.	Aizsprostluksoforā sarkana uguns – Stāt! Aizliegts braukt garām luksoforam	
19.	Aizsprostluksofora brīdinājuma luksoforā dzeltena uguns – atļauts braukt, gatavojoties apstāties. Aizsprostluksoforā deg aizliedzošs signāls	
20.	Normālā stāvoklī aizsprostluksoforu un to brīdinājuma luksoforu uguns nedeg, un šiem luksoforiem signālnozīmes nav	
Luksofors nedarbojas		
21.	Uguns nodzēsta, un luksofors apzīmēts ar divām krustotām plankām. Signālnozīmes nav	
Lokomotīvu luksofors		

22.	Zaļa uguns – atļauts braukt. Ceļa luksoforā, kuram tuvojas vilciens, deg zaļa, viena dzeltena mirgojoša vai viena zaļa mirgojoša, vai viena dzeltena un viena zaļa uguns	
23.	Dzeltena uguns – atļauts braukt. Ceļa luksoforā, kuram tuvojas vilciens, deg viena vai divas dzeltenas uguns vai citas uguns, kas norāda novirzīšanos stacijā uz sānu ceļa	
24.	Dzeltena uguns ar sarkanu – atļauts braukt, gatavojoties apstāties. Ceļa luksoforā, kuram tuvojas vilciens, deg sarkana uguns	
25.	Sarkana uguns – lokomotīve pabrauca garām ceļa luksoforam ar sarkanu signālu iecirknī, kas aprīkots ar automātisko lokomotīvu signalizāciju	
26.	Balta uguns norāda, ka vilces līdzekļa automātiskās lokomotīvu signalizācijas ierīces ir ieslēgtas, bet signāli no ceļa ierīcēm uz vilces līdzekli netiek nodoti un vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) jāņem vērā tikai ceļa luksoforu rādījumi	
Luksofori ar maršruta rādītājiem		
27.	Baltas krāsas gaismas maršruta rādītājs	
28.	Zaļas krāsas maršruta rādītājs	

Satiksmes ministrs K.Gerhards

6.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Signālzīmju uzstādīšanas shēmas

Nr. p.k.	Signālzīmes	Uzstādīšanas shēma
1.	Nolaist strāvas noņēmēju! Pacelt strāvas noņēmēju! Uzmanību! Strāvas šķirtne	
2.	Gatavies nolaist strāvas noņēmēju! Nolaist strāvas noņēmēju! Pacelt strāvas noņēmēju!	
3.	Atslēgt strāvu! Ieslēgt strāvu elektrolokomotīvē! Ieslēgt strāvu elektrovilcienā!	
4.	Pacelt nazi, aizvērt spārnus! Nolaist nazi, atvērt spārnus!	
5.	Pacelt nazi, aizvērt spārnus! Nolaist nazi, atvērt spārnus! Gatavies naža pacelšanai un spāņu aizvērsēnai!	

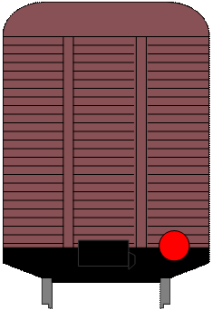
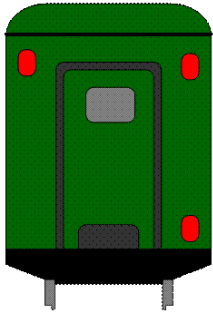
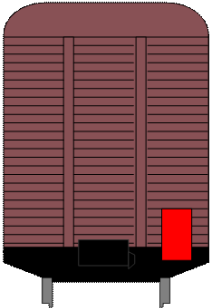
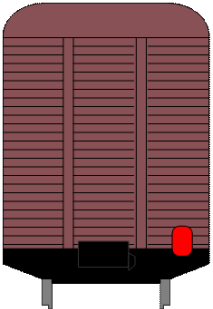
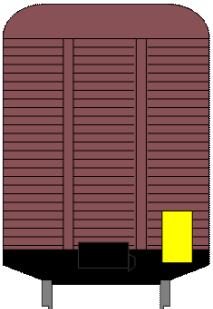
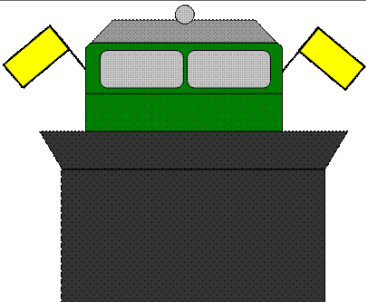
Satiksmes ministrs K.Gerhards

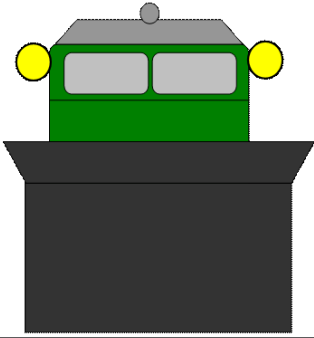
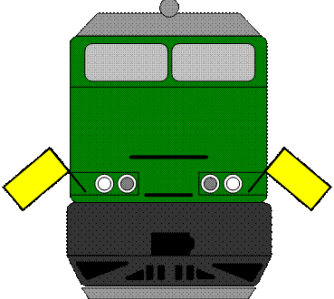
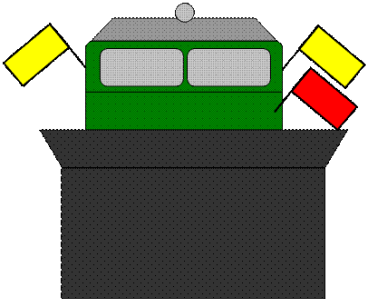
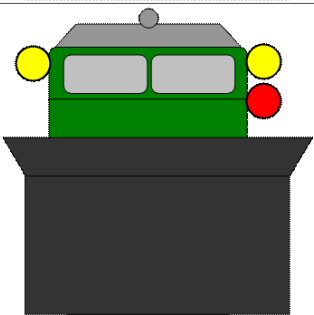
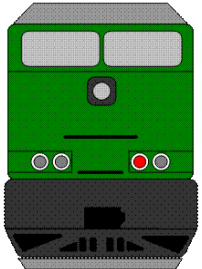
7.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Ritošā sastāva apzīmēšanai lietojamo signālierīču signālu nozīme

(Pielikums grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

Nr.p.k.	Attēls	Apraksts
1.		Vilciens sākumu, braucot vienceļā iecirkņos un divceļā iecirkņos pa pareizo ceļu, dienā un naktī apzīmē ar divām baltām ugunīm buferu brucas signāllukturos
2.		Vilciens sākumu, braucot pa nepareizo ceļu, dienā un naktī apzīmē ar signālluktura sarkanu uguni kreisajā pusē un ar signālluktura baltu uguni labajā pusē

3.		<p>Kravas vilciena un kravas un pasažieru vilciena pēdējo vagonu, braucot vienceļa iecirkņos un divceļu iecirkņos pa pareizo un nepareizo ceļu, dienā un naktī apzīmē ar gaismu atstarojošu sarkanu signāldisku pie buferu brusas labajā pusē</p>
4.		<p>Pasažieru vilciena un pasta un bagāžas vilciena pēdējo vagonu, braucot vienceļa iecirkņos un divceļu iecirkņos pa pareizo un nepareizo ceļu, dienā un naktī apzīmē ar trim sarkanām signāllukturu ugunīm</p>
5.		<p>Pasažieru vilciena vai pasta un bagāžas vilciena beigās piekabināto kravas vagonu, kam nav pastāvīgo signāllukturu, dienā apzīmē ar gaismu atstarojošu sarkanu signāldisku (vai ar atritinātu sarkanu signālkarodziņu) pie buferu brusas labajā pusē</p>
6.		<p>Pasažieru vilciena vai pasta un bagāžas vilciena beigās piekabināto kravas vagonu, kam nav pastāvīgo signāllukturu, naktī apzīmē ar vienu sarkanu signālluktura uguni pie buferu brusas labajā pusē</p>
7.		<p>Ja notikusi kravas vilciena pašatkabināšanās (pārtrūkšana) posmā, tās vilciena daļas pēdējo vagonu, ko kopā ar kravas vilciena vilces līdzekli nosūta uz staciju, apzīmē ar atritinātu dzeltenu signālkarodziņu pie buferu brusas labajā pusē</p>
8.		<p>Sniegtīri ar vilces līdzekli, braucot vienceļa iecirkņos un divceļu iecirkņos pa pareizo ceļu, dienā apzīmē ar diviem atritinātiem dzelteniem signālkarodziņiem</p>

9.		<p>Sniegtīri ar vilces līdzekli, braucot vienceļa iecirkņos un divceļu iecirkņos pa pareizo ceļu, naktī apzīmē ar divām dzeltenām ugunīm sānu signāllukturos, bet uz vilces līdzekļa pusi – ar divām baltām kontrolugunīm</p>
10.		<p>Sniegtīri ar vilces līdzekli pa priekšu, braucot vienceļa iecirkņos un divceļu iecirkņos pa pareizo ceļu, dienā apzīmē ar diviem atritinātiem dzelteniem signālkarodziņiem</p>
11.		<p>Sniegtīri, ja tas brauc priekšā vilces līdzeklim pa divceļu iecirkņa nepareizo ceļu, dienā apzīmē ar diviem dzelteniem atritinātiem signālkarodziņiem un sarkanu atritinātu signālkarodziņu</p>
12.		<p>Sniegtīri, ja tas brauc priekšā vilces līdzeklim pa divceļu iecirkņa nepareizo ceļu, naktī apzīmē ar divām dzeltenām un vienu sarkanu uguni, bet uz vilces līdzekļa pusi – ar trim baltām kontrolugunīm</p>
13.		<p>Vilces līdzekli, ja vilcienu stumj ar vagoniem pa priekšu, kā arī bez vagoniem ejošu vilces līdzekli aizmugurē dienā un naktī apzīmē ar buferu brusas labās puses signālluktura sarkanu gaismu</p>

Satiksmes ministrs K.Gerhards

8. pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Norobežojuma signālierīču izvietojuma kārtība

(Pielikums grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

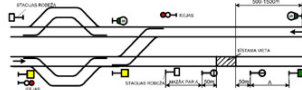
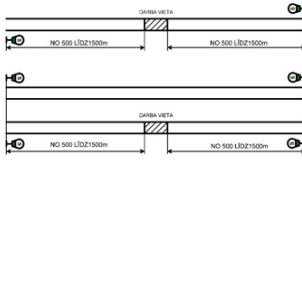
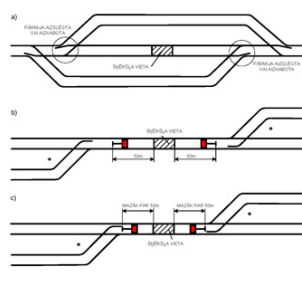
1.tabula

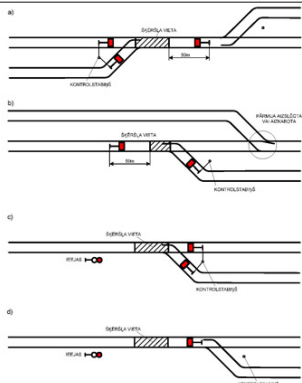
Vadošais kritums posmā (mm/m)	Maksimāli pieļaujamais vilcienu kustības ātrums posmā (km/h)	Attālums (A) no signālzīmēm "Bīstamās vietas sākums" un "Bīstamās vietas beigas" līdz ātruma samazināšanas signāliem (m)	Attālums (B) no pārnēsājamiem sarkaniem signāliem un no vietas, kur pēkšņi radies šķērslis, līdz pirmajai petardei (m)
Līdz 6	kravas vilcieniem – līdz 80, pasažieru vilcieniem – līdz 100	800	1000
	pasažieru vilcieniem – no 100 līdz 140	1000	1200
	kravas vilcieniem no 80 līdz 90	1100	1300

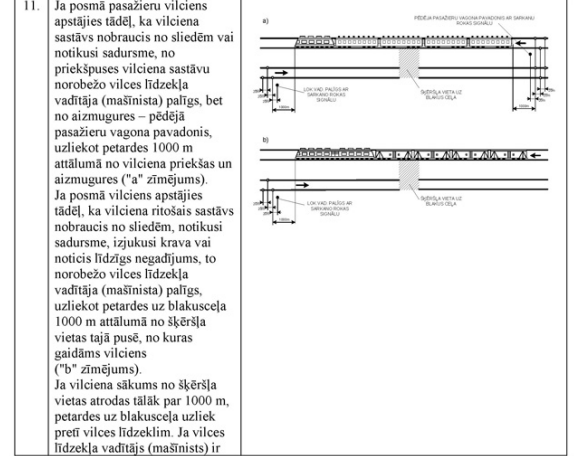
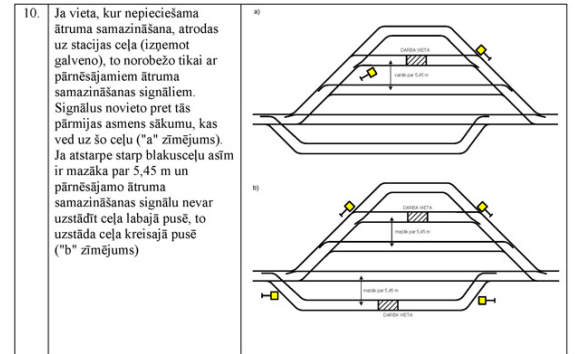
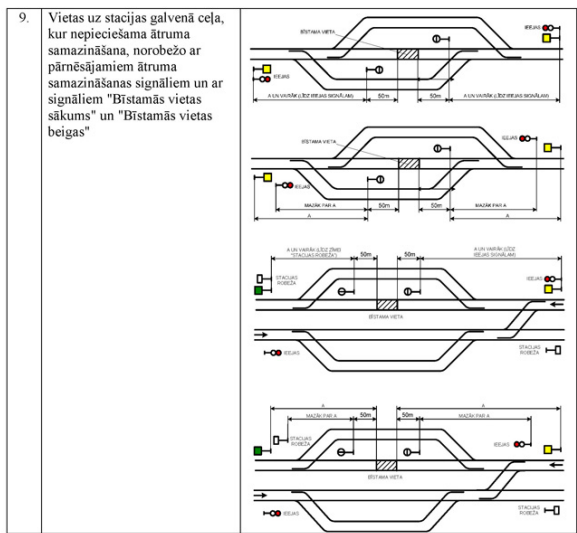
No 6 līdz 10	kravas vilcieniem – līdz 80, pasažieru vilcieniem – līdz 100	1000	1200
	pasažieru vilcieniem – no 100 līdz 140	1100	1300
	kravas vilcieniem no 80 līdz 90	1300	1500
Vairāk par 10	kravas vilcieniem – līdz 80, pasažieru vilcieniem – līdz 100	1100	1300

2.tabula

<p>1. Signālzīmju "Bīstamās vietas sākums", "Bīstamās vietas beigas" ātruma samazināšanas signālzīmju uzstādīšanas shēma vienceļa iecirkņī parādīta "a" zīmējumā, uz viena no divceļu iecirkņa ceļiem – "b" zīmējumā, uz abiem divceļu iecirkņa ceļiem – "c" zīmējumā</p>	
<p>2. Šķēršļa vai ceļa darbu vietas norobežošanas shēma vienceļa iecirkņī parādīta "a" zīmējumā, uz viena no ceļiem divceļu iecirkņī – "b" zīmējumā, uz abiem divceļu iecirkņa ceļiem – "c" zīmējumā.</p>	
<p>3. Šķēršļa norobežošanas shēma pirms ieejas luksofora. Ja šķēršļa vai ceļa darbu vieta atrodas tuvāk par 60 m no ieejas luksofora vai signālzīmes "Stacijas robeža", petardes no stacijas puses neliek</p>	
<p>4. Ja šķērslis vilciena kustībai radīs pēkšņi un vajadzīgo pārnēsājamo signālierīču tā norobežošanai nav, šķēršļa vietā nekavējoties uzstāda apstāšanās signālu: dienā – sarkanu signālkarodziņu, naktī – signāllukturi ar sarkanu uguni</p>	

5.	<p>Vietas norobežošana no stacijas puses, kur nepieciešama ātruma samazināšana</p> 
6.	<p>Ja ceļa darbu vietu nav nepieciešams norobežot ar apstāšanās vai ātruma samazināšanas signāliem, bet nepieciešams brīdināt strādniekus par vilciena tuvošanos, šīs vietas norobežo ar pārnēsājāmām signālzīmēm vēstījuma signāla "Svilpe" padošanai. Šīs signālzīmes izvietojas pie ceļa, uz kura notiek ceļa darbi, un pie katra galvenā ceļa, kas atrodas blakus šim ceļam. Posmā, kurā vilciens brauc ar ātrumu, lielāku par 120 km/h, pārnēsājāmās signālzīmes "Svilpe" uzstāda 800–1500 m attālumā no darbu veikšanas vietas robežas</p> 
7.	<p>Ja pārmiju asmeņi vērsti uz šķērslī vai ceļa darbu vietu un šo vietu nav iespējams izolēt ar pārmijas (pārmiju) pārvešanu tādā stāvoklī, lai ritošais sastāvs nevarētu tur nokļūt, tad vietu no abām pusēm norobežo ar pārnēsājamiem sarkaniem signāliem. Signālus izvietoj 50 m attālumā no šķēršļa vai ceļa darbu vietas robežas ("b" zīmējums). Ja pārmiju asmeņi atrodas tuvāk par 50 m no šķēršļa vai ceļa darbu vietas, starp katras šādas pārmijas asmeņiem novieto pārnēsājamo sarkano signālu ("c" zīmējums)</p> 
8.	<p>Ja šķērslī vai ceļa darbu vietu uz pārmijas norobežo ar pārnēsājamiem sarkaniem signāliem, tos novieto no krustteņa puses prefikontrolstabiņam uz abu pie</p>

<p>pārvedas saejošo ceļu asīm, bet no pretējās puses 50 m attālumā no pārmijas asmeņiem ("a" zīmējums). Ja tādas pārmijas tuvumā, kuru nepieciešams norobežot, atrodas cita pārmija, kuru var pārvest tādā stāvoklī, lai ritošais sastāvs nevarētu nokļūt uz bojātās vai remontējamās pārmijas, šo pārmiju noslēdz šādā stāvoklī vai aizkabo un izolējošās pārmijas pusē novieto pārnēsājamo sarkano signālu ("b" zīmējums). Ja pārmiju nav iespējams pārvest tādā stāvoklī, lai ritošais sastāvs nevarētu nokļūt uz tuvumā esošās bojātās vai remontējamās pārmijas, 50 m attālumā no šķēršļa vai ceļa darbu vietas šādas pārmijas virzienā novieto pārnēsājamo sarkano signālu ("a" zīmējums). Ja šķērslī vai ceļa darbu vieta atrodas uz stacijas ieejas pārmijas, no posma puses to norobežo, ieejas luksoforā ieslēdzot aizliedzošu signālu, bet no stacijas puses – ar pārnēsājamiem sarkaniem signāliem, kurus novieto ieprefikontrolstabiņam uz katra ceļa ass, kas ved uz pārmiju ("c" zīmējums). Ja šķērslī vai ceļa darbu vieta atrodas starp stacijas ieejas pārmiju un ieejas luksoforu, no posma puses to norobežo, ieejas luksoforā ieslēdzot aizliedzošu signālu, bet no stacijas puses – ar pārnēsājamo sarkano signālu, kuru novieto starp ieejas pārmijas asmeņiem ("d" zīmējums). Ja ieejas luksoforā nav iespējams ieslēgt aizliedzošu signālu vai ieejas luksofora nav ("c", "d" zīmējums), staciju norobežo, novietojot ieprefikontrolstabiņam uz katra ceļa ass, kas ved uz pārmiju pārnēsājamo sarkano signālu</p>	
---	---



sapēmis ziņu, ka pa blakusceļu nosūtīts vilciens nepareizā virzienā, viņš izsauc vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīgu (izmantojot radiosakarus vai dzirdes signālus) un norīko viņu uzlikt petardes arī šķēršļa pretējā pusē tadā pašā attālumā. Iecirkņos, kur pasažieru vilciens brauc ar ātrumu, kas lielāks par 120 km/h, petardes uzliet 1600 m attālumā no šķēršļa vietas. Pēc petaržu uzlikšanas vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīgs un vagona pavadonis atiet no petardēm 20 m uz vilciena pusi un rāda sarkanu signālu vilciena varbūtējās tuvošanās virzienā

Satiksmes ministrs K.Gerhards

9.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Ceļu, pārmiju, signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru ierīču un kontakttīkla apskates žurnāls

	Attiecīgās iekārtas apkalpotāja darbiniekam	Attiecīgās iekārtas apkalpotāja	
--	---	---------------------------------	--

Datums	Stunda un minūtes	Apskates un izmēģinājumu rezultātu, kā arī konstatēto bojājumu (traucējumu) izklāsts	traucējas ierīces apkalpotāja darbiniekam paziņots par bojājumu (traucējumu)			darbinieks ieradies novērst bojājumus (traucējumus)			Bojājumi (traucējumi) novērsti		
			datums	stunda un minūtes	persona, kurai paziņots par bojājumu (amats un uzvārds), paziņošanas veids (pa tālruni, rakstiski, personīgi)	datums	stunda un minūtes	iekārtas apkalpotāja darbinieka paraksts un tā atšifrējums	datums	stunda un minūtes	bojājuma (traucējuma) iemeslu apraksts un atzīme par tā novēršanu, kā arī par ierīču darbības pārbaudi; bojājumu (traucējumu) novēršanu darbinieka un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja dzelzceļa speciālista paraksts un tā atšifrējums
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Satiksmes ministrs K.Gerhards

10. pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Riteņpāru brākējamie parametri

(Pielikums grozīts ar MK 26.04.2011. noteikumiem Nr.316)

Nr.p.k.	Brākējamā parametra apraksts	Platsliežu dzelzceļam ar vilciena kustības ātrumu līdz 120 km/h	Šaursliežu dzelzceļam
1.	Attālums starp nenoslogota riteņpāra riteņu iekšējām šķautnēm	<p>lokomotīvei un motorvagonu ritošajam sastāvam</p> <p>pasaižieru vagonam</p> <p>kravas vagonam, sliežu motortransportam</p>	<p>lielāks par 1443 mm vai mazāks par 1437 mm</p> <p>lielāks par 1443 mm vai mazāks par 1437 mm</p> <p>lielāks par 1443 mm vai mazāks par 1437 mm</p>
2.	Uzmalas biezums (uzmalas augstums 30 un 32 mm, mērot 20 mm attālumā no uzmalas virsējās šķautnes, bet ritošajam sastāvam – 28 mm, mērot 18 mm attālumā no uzmalas virsējās šķautnes)	<p>lokomotīvei un motorvagonu ritošajam sastāvam</p> <p>pasaižieru vagonam</p> <p>kravas vagonam, sliežu motortransportam</p>	<p>lielāks par 33 mm vai mazāks par 25 mm</p> <p>lielāks par 33 mm vai mazāks par 25 mm</p> <p>lielāks par 33 mm vai mazāks par 24 mm (ja ir publiskās lietošanas parka kravas vagoni, tad Latvijā var pieņemt vagonus, kuriem viena riteņpāra divu riteņu summārais uzmalu biezums nav mazāks par 48 mm, turklāt viena riteņa uzmalas biezums nav mazāks par 23 mm)</p>
3.	Uzmalas biezums (velšanās virsmas profilam ar samazinātu uzmalas biezumu par 10 mm, mērot 16,25 mm attālumā no uzmalas virsējās šķautnes)	ČME3 sērijas dīzeļlokomotīves otrajam un piektajam riteņpārim (ja lokomotīves otro un piekto riteņpāri apvirpo pēc profila ar samazinātu uzmalas biezumu par 10 mm)	lielāks par 23 mm vai mazāks par 21 mm
4.	Bandāžas, viengabalvelmējuma riteņa loka biezums	<p>lokomotīvei un motorvagonu ritošajam sastāvam</p> <p>pasaižieru vagonam</p> <p>kravas vagonam, sliežu motortransportam</p>	<p>bandāžas biezums: lokomotīvei ar ass slodzi 23 t un vairāk – mazāks par 40 mm; lokomotīvei ar ass slodzi, mazāku par 23 t, –mazāks par 36 mm; motorvagonu ritošā sastāva motorvagona motorratīņiem – mazāks par 35 mm; tvaika lokomotīvei – mazāks par 26 mm</p> <p>viengabalvelmējuma riteņa loka biezums: lokomotīvei un motorvagonu ritošā sastāva motorvagonu motorratīņiem – mazāks par 30 mm; motorvagonu ritošā sastāva piekabvagonam un motorvagonu balstratiņiem – mazāks par 25 mm; ja ražotājs bandāžā vai riteņa lokā iespiež kontrolspiedzīmi, tad pārkāpjot to</p> <p>19 mm un mazāks</p> <p>16 mm un mazāks</p>
5.	Velšanās loka nodilums	lokomotīvei un motorvagonu ritošajam sastāvam	<p>starptautiskajā satiksmē – lielāks par 7 mm; motorvagonu ritošajam sastāvam vietējā satiksmē – lielāks par 8 mm</p> <p>lielāks par 7 mm</p>

		pasažieru vagonam	starptautiskajā satiksmē – lielāks par 7 mm; vietējā un piepilsētas satiksmē – lielāks par 8 mm; pasažieru vagonos, kas ir apgrozībā kravas vilcienos tikai Latvijā, ar kustības ātrumu līdz 80 km/h – lielāks par 9 mm	lielāks par 7 mm
		kravas vagonam, sliežu motortransportam	lielāks par 9 mm	lielāks par 7 mm
6.	Vietējā vai vispārējā bandāžas vai viengabalvelmējuma riteņa loka paplašināšanās	lokomotīvei un motorvagonu ritošajam sastāvam	vairāk par 6 mm	vairāk par 5 mm
		pasažieru vagonam	vairāk par 5 mm	vairāk par 5 mm
		kravas vagonam, sliežu motortransportam	vairāk par 5 mm	vairāk par 5 mm
7.	Izdrupums, dobums vai iespiedums uz velšanās virsmas	lokomotīvei un MVRS	lokomotīvei un motorvagonu ritošā sastāva motorvagonam – dziļāks par 3 mm vai garāks par 10 mm; motorvagonu ritošā sastāva piekabvagonam – dziļāks par 3,0 mm vai garāks par 25 mm; ja dziļums līdz 1 mm neatkarīgi no garuma – riteņpārus nebrāķē	viengabalvelmējuma – dziļāks par 2 mm vai garāks par 25 mm; bandāžas – nav pieļaujams
		pasažieru vagonam	dziļāks par 10 mm vai garāks par 25 mm; ja dziļums līdz 1 mm neatkarīgi no garuma – riteņpārus nebrāķē	riteņpāriem ar bandāžas vai viengabalvelmējuma riteņa loka biezumu 30 mm un vairāk – dziļāks par 10 mm vai garāks par 25 mm; riteņpāriem ar bandāžas vai viengabalvelmējuma riteņa loka biezumu līdz 30 mm – dziļāks par 5 mm vai garāks par 25 mm
		kravas vagonam, sliežu motortransportam	dziļāks par 10 mm vai garāks par 50 mm; ja dziļums līdz 1 mm neatkarīgi no garuma – riteņpārus nebrāķē	riteņpāriem ar bandāžas vai viengabalvelmējuma riteņa loka biezumu 30 mm un vairāk – dziļāks par 10 mm vai garāks par 25 mm; riteņpāriem ar bandāžas vai viengabalvelmējuma riteņa loka biezumu līdz 30 mm – dziļāks par 5 mm vai garāks par 25 mm
8.	Izrāvums vai uzmetinājums velšanās loka virsmā	lokomotīvei un motorvagonu ritošajam sastāvam	ar bukšu rullīšu gultņiem – lielāks par 1 mm; ar slīdgultņiem – lielāks par 2 mm	ar bukšu rullīšu gultņiem – lielāks par 0,7 mm; ar slīdgultņiem – lielāks par 1 mm
		pasažieru vagonam	izrāvums ar bukšu rullīšu gultņiem – lielāks par 1 mm; uzmetinājums – lielāks par 0,5 mm	ar bukšu rullīšu gultņiem – lielāks par 1 mm; ar slīdgultņiem – lielāks par 2 mm
		kravas vagonam, sliežu motortransportam	ar bukšu rullīšu gultņiem – lielāks par 1 mm; ar slīdgultņiem – lielāks par 2 mm	ar bukšu rullīšu gultņiem – lielāks par 1 mm; ar slīdgultņiem – lielāks par 2 mm
9.	Uzmalas vertikālais nogriezumus augstumā	lokomotīvei un motorvagonu ritošajam sastāvam	lielāks par 18 mm	lielāks par 15 mm
		pasažieru vagonam	lielāks par 18 mm	lielāks par 15 mm
		kravas vagonam, sliežu motortransportam	lielāks par 18 mm	lielāks par 15 mm

Satiksmes ministrs K.Gerhards

11.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Platsliežu ritošā sastāva kustības ātrums ar bojātu riteņpāri

Nr.p.k.	Ritošais sastāvs	Ceļā konstatētais izrāvums vai uzmetinājums uz riteņa velšanās virsmas	Ritošā sastāva ātrums līdz tuvākajai stacijai
1.	Lokomotīve un motorvagonu ritošā sastāva motorvagona motorratiņi	lielāks par 1 mm, bet nepārsniedz 2 mm	nepārsniedzot 15 km/h
		lielāks par 2 mm, bet nepārsniedz 4 mm	nepārsniedzot 10 km/h
		lielāks par 4 mm	nepārsniedzot 10 km/h, ar nosacījumu, ka bojātais riteņpāris ir pakarināts vai izslēgta riteņpāra griešanās iespēja*
2.	Pasažieru vagoni, motorvagonu ritošā sastāva piekabvagoni un motorvagonu balstratiņi	lielāks par 2 mm, bet nepārsniedz 6 mm	nepārsniedzot 15 km/h
		lielāks par 6 mm, bet nepārsniedz 12 mm	nepārsniedzot 10 km/h
		lielāks par 12 mm	nepārsniedzot 10 km/h, ar nosacījumu, ka bojātais riteņpāris ir pakarināts vai izslēgta riteņpāra griešanās iespēja*
3.	Kravas vagoni un tenderi	lielāks par 2 mm, bet nepārsniedz 6 mm	nepārsniedzot 15 km/h
		lielāks par 6 mm, bet nepārsniedz 12 mm	nepārsniedzot 10 km/h
		lielāks par 12 mm	nepārsniedzot 10 km/h, ar nosacījumu, ka bojātais riteņpāris ir pakarināts vai izslēgta riteņpāra griešanās iespēja*
4.	Sliežu motortransporti	lielāks par 2 mm, bet nepārsniedz 6 mm	nepārsniedzot 15 km/h
		lielāks par 6 mm, bet nepārsniedz 12 mm	nepārsniedzot 10 km/h
		lielāks par 12 mm	nepārsniedzot 10 km/h, ar nosacījumu, ka bojātais riteņpāris ir pakarināts vai izslēgta riteņpāra griešanās iespēja*

Piezīme.

* Šajā gadījumā lokomotīvi atkabina no vilciena, bet bojātā riteņpāra bremžu cilindrus un vilces elektrodzinēju (elektrodzinēju grupu) izslēdz no darbības.

Satiksmes ministrs K.Gerhards

12.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

stacijas vilcienu kustības žurnāls

Pāra virziena vilcieniem

Vilciena	Laiks (h un min)		Pieņemšanas, nosūtīšanas vai	Laiks (h un min)		Nosūtīts	Piezīmes par dežūras pieņemšanu. Piekabināto (+), atkabināto (-), skaitītājā – krauto, saucējā – tukšo vagonu skaits pēc to veidiem. Manevru darba laiks, kas norādīts

Nr.p.k.	vilciena numurs	nosūtīšana no blakusstacijas	pienākšana stacijā	nosūtīšana vai caurlaišanas ceļa numurs	nosūtīšana no stacijas	pienākšana blakusstacijā	vagonu skaits	vilciena masa bruto un neto (t)	vilciena vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) maršrutā, vilciena aizturēšanas iemesli ilgāk par sarakstā noteikto laiku. Citi Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumus paredzētie ieraksti
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Nepāra virziena vilcieniem

Nr.p.k.	Vilciena numurs	Laiks (h un min)		Pieņemšanas, nosūtīšanas vai caurlaišanas ceļa numurs	Laiks (h un min)		Nosūtīts		Piezīmes par dežūras pieņemšanu. Piekabināto (+), atkabināto (-), skaitītāja – krauto, saucējā – tukšo vagonu skaits pēc to veidiem. Manevru darba laiks, kas norādīts vilciena vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) maršrutā, vilciena aizturēšanas iemesli ilgāk par sarakstā noteikto laiku. Citi Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumus paredzētie ieraksti
		nosūtīšana no blakusstacijas	pienākšana stacijā		nosūtīšana no stacijas	pienākšana blakusstacijā	vagonu skaits	vilciena masa bruto un neto (t)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Satiksmes ministrs K.Gerhards

13.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Minimālās piesegvagonu normas

Nr.p.k.	Ritošais sastāvs	Piesegvagonu skaits
1.	Lai atdalītu vagonus ar 1.klases bīstamajām kravām	
1.1.	no priekšējās lokomotīves, neatkarīgi no vilces veida	3
1.2.	no vilciena beigām (ieskaitot pēdējo vagonu)	3
1.3.	no vagoniem, kuros ir cilvēki	3
2.	Lai atdalītu ritošo sastāvu (vagonus, lokomotīves, kuras neestrādā, dzelzceļa celtnus un citus mehānismus) ar pavadoniem un speciāli norīkoti darbiniekiem kravu pārvadāšanai (tai skaitā ar sardzi)	
2.1.	no vagoniem ar 1.klases bīstamajām kravām	3
2.2.	no vagoniem ar bīstamajām kravām (izņemot 2., 3., 4.1., 4.2., 4.3., 5.1., 5.2. un 6.1.klases bīstamās kravas)	3
2.3.	no vagoniem ar 2., 3., 4.1., 4.2., 4.3., 5.1., 5.2. un 6.1.klases bīstamajām kravām	Vienā vilciena sastāvā pārvadāt aizliegts
2.4.	no tukšām cisternām, kas izmantotas bīstamo kravu pārvadāšanai	1
3.	Lai atdalītu vagonus ar kokmateriāliem, tērauda un dzelzsbetona sijām, sliedēm, caurulēm un citām tamīdzigām kravām, kas izvirzās pāri vagonu gala sijām, kā arī krautas platformas un pusvagonus no vagoniem ar 1.klases bīstamajām kravām	1
4.	Lai atdalītu vagonus ar 1.klases bīstamajām kravām no vilces līdzekļa, neatkarīgi no tā tipa, veicot manevrus – padodot (novācot) vagonus uz (no) privātās lietošanas ceļiem (pievedceļiem)	1

Satiksmes ministrs K.Gerhards

14.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Vagonu tehniskās apkopes un komercapskates žurnāls

Datums un mēnesis	Atrašanās vieta		Vagonu skaits	Tehniskajai apkopei uzrādīto vagonu Nr. (vilcieniem norāda priekšējā un beidzamā vagona Nr.)	Uzrādīšanas laiks (st., min.)	Amatpersona, kura uzrādījusi vagonus tehniskajai apkopei (amats, uzvārds un paraksts)	Amatpersona, kura pieņēmusi pieprasījumu vagona tehniskajai apkopei (amats, uzvārds un paraksts*)	Amatpersona, kura pieņēmusi pieprasījumu vagonu komercapskatei (amats, uzvārds un paraksts*)	Tehniskās apkopes pabeigšanas laiks (st., min.)	Komercapskates pabeigšanas laiks (st., min.)	Amatpersona, kura veikusi vagonu tehnisko apkopi (amats, uzvārds un paraksts)	Amatpersona, kura veikusi vagonu komercapskati (amats, uzvārds un paraksts)	Amatpersona, kura pieņēmusi paziņojumu par vagona tehniskās apkopes un komercapskates nobeigumu (amats, uzvārds un paraksts)
	ceļa Nr.	vilciena Nr.											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Piezīme.

* Amatpersonas paraksts nav nepieciešams, ja pieprasījums ir reģistrēts.

Satiksmes ministrs K.Gerhards

15.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Vilcienu dispečera rīkojumu žurnāls

Datums un mēnesis	Izsaukuma vai rīkojuma saņemšanas laiks (stundas un minūtes)	Rīkojuma Nr.	Rīkojuma saturs	Rīkojuma pieņēmēja uzvārds	Vilcienu dispečera paraksts (salasāms)
1	2	3	4	4	6

Satiksmes ministrs K.Gerhards

16.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Vilcienu brīdinājumu uzskaites žurnāls

Nr.p.k.	Brīdinājuma pieteikuma saņemšanas laiks, numurs. Atbildīgā persona, kura pārraidīja brīdinājumu, un stacijas dežuranta paraksts par pieņemšanu	Brīdinājuma spēkā stāšanās laiks		Brīdinājuma termiņš (uz kādu laiku tas ieviests)	Posms, kilometrs, ceļa numurs, uz kuru attiecas brīdinājums	Brīdinājuma saturs	Brīdinājuma atcelšanas laiks		Brīdinājuma atcelšanas laiks, numurs. Atbildīgā persona, kura pārraidīja paziņojumu par brīdinājuma atcelšanu, un stacijas dežuranta paraksts par pieņemšanu
		datums, mēnesis	stunda, minūtes				datums, mēnesis	stunda, minūtes	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Satiksmes ministrs K.Gerhards

17.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Vilcienu telefonogrammu žurnāls

Uz _____ staciju

Telefonogrammu numuri		Telefonogrammas pārraidīšanas vai pieņemšanas laiks		Telefonogrammas saturs	Operatora un stacijas dežuranta paraksti par telefonogrammu pārraidīšanu vai pieņemšanu
nosūtīto	saņemto	h	min		
1	2	3	4	5	6

Satiksmes ministrs K.Gerhards

18.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Ceļa atļaujas zīme

CEĻA ATĻAUJAS ZĪMES PASAKNIS	CEĻA ATĻAUJAS ZĪME
Stacija (spiedogs) _____ 20__ g. ____. plkst. _____ Izsniegta vilcienam Nr. _____ Stacijas dežurants _____	Stacija (spiedogs) _____ 20__ g. ____. plkst. _____ Atļauju vilcienam Nr. _____ aizbraukt no _____ ceļa pa _____ ceļu un braukt līdz _____ stacijas ieejas luksoforam (līdz _____ km) ar atgriešanos atpakaļ. Bloķēšanas sistēma nedarbojas. Stacijas dežurants _____ (nevajadzīgo svītrot)

(balta krāsas veidlapa)

Satiksmes ministrs K.Gerhards

19.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724

Vilcienu telefonogrammu paraugi

Parauga numurs	Telefonogramma
1.	Vai varu nosūtīt vilcienu Nr. _____? Stacijas dežurants _____

2.	Sagaidu vilcienu Nr. _____. Stacijas dežurants _____
3.	Vilciens Nr. _____ nosūtīts plkst. _____. Stacijas dežurants _____
4.	Vilciens Nr. _____ pienāca plkst. _____. Stacijas dežurants _____
5.	Vilciens Nr. _____ pabrauca garām plkst. _____. Stacijas dežurants _____
6.	Vai varu nosūtīt vilcienu Nr. _____ ar atgriešanos atpakaļ? Stacijas dežurants _____
7.	Varat nosūtīt vilcienu Nr. _____ ar atgriešanos atpakaļ. Stacijas dežurants _____
8.	Vilciens Nr. _____ atgriezās plkst. _____. Stacijas dežurants _____

Piezīme.

1., 3., 5., 6. un 8. telefonogrammu nodod vilcienu nosūtīšanas stacija.

2., 4., 5. un 7. telefonogrammu nodod vilciena pieņemšanas stacija.

Satiksmes ministrs K.Gerhards

20. pielikums
Ministru kabineta
2010. gada 3. augusta noteikumiem Nr. 724

Braukšanas atļauja

ATĻAUJAS Nr. ____ PASAKNIS	ATĻAUJA Nr. ____
Stacija (spiedogs) _____ 20__ g. __. __.	Stacija (spiedogs) _____ 20__ g. __. __.
Atļauja izsniegta vilcienam Nr. _____ ar aizpildītu _____ punktu	I Atļauju vilcienam Nr. _____ aizbraukt no _____ ceļa pa _____ ceļu garām izejas (maršruta) luksoforam ar aizliedzošu signālu un braukt līdz pirmajam garāmejas (maršruta, izejas, _____ stacijas ieejas) luksoforam.
Stacijas dežurants _____	II Atļauju vilcienam Nr. _____ aizbraukt no _____ ceļa ar atļaujošu izejas (maršruta) grupas luksofora _____ signālu.
_____	Stacijas dežurants _____
_____	(nevajadzīgo svītrot)

(zaļas krāsas veidlapa)

Satiksmes ministrs K.Gerhards

21. pielikums
Ministru kabineta
2010. gada 3. augusta noteikumiem Nr. 724

Atļauja braukt garām stacijas izejas luksoforam ar aizliedzošu signālu

ATĻAUJAS Nr. ____ PASAKNIS	ATĻAUJA Nr. ____
Stacija (spiedogs) _____ 20__ g. __. __.	Stacija (spiedogs) _____ 20__ g. __. __.
Atļauju vilcienam Nr. _____ ar lokomotīvi Nr. _____ aizbraukt _____ posmā pa _____ ceļu līdz _____ km, lai _____	Atļauju vilcienam Nr. _____ ar lokomotīvi Nr. _____ aizbraukt _____ posmā pa _____ ceļu līdz _____ km, lai _____
Šī atļauja dod tiesības pabraukt garām stacijas izejas luksoforam ar aizliedzošu signālu pēc stacijas dežuranta norādījuma, kas saņemts pa radiosakariem, un braukt posmā neatkarīgi no automātiskās bloķēšanas sistēmas garāmejas luksoforu signāliem.	Šī atļauja dod tiesības pabraukt garām stacijas izejas luksoforam ar aizliedzošu signālu pēc stacijas dežuranta norādījuma, kas saņemts pa radiosakariem, un braukt posmā neatkarīgi no automātiskās bloķēšanas sistēmas garāmejas luksoforu signāliem.
Stacijas dežurants _____	Stacijas dežurants _____

(balta krāsas veidlapa ar sarkamu svītru pa diagonāli)

Satiksmes ministrs K.Gerhards

Pamatprasības ritošā sastāva nostiprināšanai ar bremzes korpēm

(Pielikums MK 26.04.2011. noteikumu Nr.316 redakcijā)

1. Horizontālos ceļos un ceļos ar slīpumu līdz 0,5 mm/m (ieskaitot) jebkuru ritošā sastāva grupu nostiprina ar vienu bremzes kurpi no katras puses.

2. Ceļos ar slīpumu, lielāku par 0,5 mm/m, bremzes korpju skaitu aprēķina, izmantojot šādas formulas:

2.1. krautu vagonu grupas nostiprināšanai:

$$\text{bremzes korpju skaits} = \frac{\text{asu skaits} \times (\text{slīpums} + 2)}{200}$$

2.2. tukšo vagonu grupas nostiprināšanai:

$$\text{bremzes korpju skaits} = \frac{\text{asu skaits} \times (\text{slīpums} + 3)}{200}$$

3. Ceļos ar slīpumu, lielāku par 0,5 mm/m, bremzes korpes uzliek no krituma puses.

4. Tukšus vagonus kritumos no 0,5 mm/m līdz 1 mm/m (ieskaitot) nostiprina ar vienu bremzes kurpi arī no krituma pretējās puses.

5. Ceļos ar ļoti elļainām sliežu galviņu virsmām:

5.1. šā pielikuma 1.punktā noteiktajā gadījumā papildus uzliek vēl vienu bremzes kurpi no ritošā sastāva grupas katras puses;

5.2. šā pielikuma 2.punktā noteiktās nostiprināšanas normas palielina vismaz 1,5 reizes.

6. Uz ceļiem ar lauztu profilu vilcieni sastāviem vai ritošā sastāva grupām, kas atrodas ceļa pilna garuma robežās, nostiprināšanas normas aprēķina pēc profila vidējā lieluma.

7. Ja ritošo sastāvu novieto uz atsevišķiem ceļa iecirkņiem, to nostiprina ar bremzes korpēm, ņemot vērā normas, kas paredzētas šāda ceļa gabala faktiskajam slīpumam. Šādu ceļa iecirkņu robežas un ritošā sastāva nostiprināšanas normas katra atsevišķa iecirkņa robežās norāda stacijas tehniskās rīcības aktā.

8. Nostiprinot krautu kravu vagonu grupas vai grupas ar krautiem un tukšiem vagoniem, bremzes korpes uzliek:

8.1. zem krautiem vagoniem ar slodzi uz asi (bruto), ne mazāku par 10 t. To skaitu aprēķina saskaņā ar šā pielikuma 2.1.apakšpunktu;

8.2. zem tukšiem vagoniem vai vagoniem, kas krauti ar vieglām kravām (piemēram, automašīnas, tukši konteineri). To skaitu aprēķina saskaņā ar šā pielikuma 2.2.apakšpunktu.

9. Krautos vagonus, kas padoti izkraušanai, nostiprina ar bremzes korpēm, kuru skaitu aprēķina saskaņā ar šā pielikuma 2.2.apakšpunktu.

10. Pasažieru vagonu nostiprina ar bremzes korpēm, kuru skaitu aprēķina saskaņā ar šā pielikuma 2.1.apakšpunktu.

11. Ja vēja ātrums ir lielāks par 15 m/s un tā virziens sakrīt ar iespējamo ritošā sastāva aizribošanas virzienu, šā pielikuma 1. un 2.punktā noteikto bremzes korpju skaitu palielina par vienu papildu bremzes kurpi, kuru novieto ritošā sastāva iespējamā aizribošanas virzienā. Ja vēja ātrums ir 21 m/s un lielāks, šā pielikuma 1. un 2.punktā noteikto bremzes korpju skaitu palielina par divām papildu bremzes korpēm, kuras novieto ritošā sastāva iespējamā aizribošanas virzienā.

12. Ja šajā pielikumā norādītajos aprēķinos iegūst daļskaitli, bremzes korpju skaitu noapaļo uz augšu līdz veselam skaitlim.

Brīdinājuma pasaknis

Brīdinājumu vilcienam Nr. _____
saņēmu 20__ . g. ____ . _____
Vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) (palīgs) _____
(noplēsuma līnija)

Stacija _____ (spiedogs)
20__ . g. ____ . _____

BRĪDINĀJUMS

vilcienam Nr. _____

Kilometri, piketi, stacijas, ceļi, pārmijas	Laiks, kad brīdinājums ir spēkā (h un min)	Braukšanas ātrums (km/h)	Apstāties pie sarkanā signāla, bet, ja tāda nav, ievērot braukšanas ātrumu (km/h)	Citi īpaši vilciena braukšanas nosacījumi
1	2	3	4	5

Stacijas dežurants _____

Satiksmes ministrs K.Gerhards