



Laidiens: 29.09.2006., Nr. 156

Ministru kabineta noteikumi Nr.787

Rīgā 2006.gada 26.septembrī (prot. Nr.49 6.§)

Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi attiecībā uz vilcienu kustību un manevru darbu

Izdoti saskaņā ar Dzelzceļa likuma 1.panta 10.punktu

1. Vispārīgie jautājumi

1. Noteikumi nosaka vilcienu kustības un manevru darba pamatprasības dzelzceļa tehniskajā ekspluatācijā.
2. Katrā stacijā un ceļa postenī vilcienus pieņem, nosūta un caurlaiž tikai viens darbinieks – stacijas dežurants vai attiecīgi posteņa vai parka dežurants, bet iecirkņos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers.
3. Stacijās atkarībā no ceļu izvietojuma var būt vairāki stacijas, posteņa vai parka dežuranti, no kuriem katrs vada vilcienu kustību un izpilda noteiktas operācijas savā rīcības rajonā. Rīcības rajonu robežas un katra stacijas, posteņa vai parka dežuranta pienākumus, kas saistīti ar vilcienu kustību, norāda dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja apstiprinātā stacijas tehniskās rīcības aktā.
4. Visus rīkojumus vai norādījumus par vilcienu kustību un manevru darbu dod skaidri (konkrēti) un īsi saskaņā ar šiem noteikumiem. Darbinieks, kas devis rīkojumu, katru reizi uzklausa rīkojuma (norādījuma) atkārtojumu un pārliedz, ka tas ir saprasts pareizi.
5. Visas vilcienu pieņemšanas, nosūtīšanas, caurlaišanas un manevru darbu operācijas darbinieki izpilda saskaņā ar Ministru kabineta 1999.gada 27.aprīļa noteikumu Nr.148 “Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi” (turpmāk – Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi) un šo noteikumu prasībām.
6. Šajos noteikumos paredzētos stacijas dežuranta reģistrējamus rīkojumus, kas saistīti ar vilcienu pieņemšanu un nosūtīšanu un tiek nodoti priekšējā vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) pa radiosakariem, līdz rīkojuma nodošanai vai rīkojuma nodošanas brīdī ieraksta vilcienu kustības žurnālā (1.pielikums) iepretim vilciena numuram, norādot laiku (stundas, minūtes), kad rīkojums nodots, luksofora nosaukumu (literu) vai nosūtīšanas ceļa numuru.
7. Signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas iekārtas darbina un luksoforu signālus (izņemot automātiski darbojošos) pārslēdz:
 - 7.1. stacijā – stacijas dežurants vai, pēc viņa rīkojuma, centralizācijas posteņa dežurants (operators) pārmijnieks;
 - 7.2. ceļa postenī – posteņa dežurants;

7.3. iecirknī ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečers.

8. Ja vilcienu no stacijas nosūta, kad izejas luksoforā deg aizliedzošs signāls, vai no ceļa, kuram nav izejas luksofora, atļauju aizņemt posmu (ja tā netiek nodota pa radiosakariem) stacijas, posteņa vai parka dežurants nodod priekšējā vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) personīgi vai ar kāda šī vilciena vilces līdzekļa brigādes vai stacijas darbinieka starpniecību stacijas tehniskās rīcības aktā norādītajā kārtībā. Vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) pārliecinās, ka izdotā atļauja atbilst vilciena numuram un posmam un ka tā ir pareizi noformēta.

9. Visos gadījumos, kad vilcienu stacijā pieņem vai no stacijas nosūta, kad deg aizliedzošs izejas (maršruta) vai izejas luksofora signāls, stacijas dežurants:

9.1. pirms aicinājuma signāla pogas lietošanas vai atļaujas došanas vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) braukt garām aizliedzošam signālam:

9.1.1. pārslēdz luksofora darbināšanas pogu (kloķi) stāvoklī, kas atbilst aizliedzošam signāla stāvoklim;

9.1.2. stacijas tehniskās rīcības aktā norādītajā kārtībā pārliecinās, vai pieņemšanas (nosūtīšanas) maršruts un ceļš ir brīvs, vai pareizi pārliktas un noslēgtas maršrutā ietilpstošās pārmijas un aizsargpārmijas;

9.1.3. nosūtot vilcienu, pārbauda, vai ir brīvs pirmais blokiercirknis (ja ir automātiskā bloķēšana) vai posms (ja ir pusautomātiskā bloķēšana), kā arī vai bloksistēma ir pārslēgta kustības virzienā;

9.2. aicinājuma signāla pogu tur nospiež tik ilgi, kamēr pienākošā vai aizejošā vilciena priekšējais vilces līdzeklis pāriet garām luksoforam;

9.3. vilcienu kustības žurnālā iepretim vilciena numuram izdara atzīmi “RS” (pa radiosakariem), “AS” (ar aicinājuma signālu) vai “RA” (pēc rakstiskas atļaujas).

10. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs norāda pārbrauktuves, kas ierīkotas stacijas galā (pārmijkopā) vai uz attālināšanās iecirkņa un uz kurām, pieņemot vai nosūtot vilcienu, kad luksoforā deg aizliedzošs signāls, paziņojumu par pārbrauktuves slēgšanu nodod, nospiežot pogu “Pārbrauktuves slēgšana”. Stacijas dežurants pirms vilciena pieņemšanas vai nosūtīšanas nospiež šo pogu, bet, kad vilciens šķērsojis pārbrauktuvi, atlaiž pogu normālā stāvoklī. Ja vilciens tiek pieņemts vai nosūtīts, degot aizliedzošam signālam, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), tuvojoties pārbrauktuvei, brauc īpaši uzmanīgi, šķērso pārbrauktuvi ar ātrumu, ne lielāku par 20 km/h, un ir gatavs apstāties pirms iespējama šķēršļa.

11. Stacijas dežurants (operators) pēc vilciena pienākšanas (atgriešanās no posma), nosūtīšanas vai garāmbraukšanas nekavējoties ziņo par to blakusstacijas dežurantam un vilcienu dispečeram:

11.1. par vilciena nosūtīšanu (garāmbraukšanu) – “Vilciens Nr. ____ nosūtīts (pabrauca garām) plkst. ____ (stundas un minūtes)”;

11.2. par vilciena pienākšanu (atgriešanos no posma) – “Vilciens Nr. ____ pienāca (atgriezās no posma) plkst. ____ (stundas un minūtes)”.

12. Ja vilcienā ir vagoni, kuros iekrautas 1.klasei atbilstošas sprāgstvielas, vilciena numuru papildina ar burtiem “BM”. Ja pasažieru vilcienu apkalpo (vada) viens vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) bez palīga, vilciena numuru papildina ar burtu “M”, ja vilciens ir garsastāva – “G”, ja smagsvara – “S”. Ja vilcienā ir virsgabarīta krava (2.pielikums), vilciena numuru papildina ar burtu “N” un ciparu indeksu, kas raksturo virsgabarīta zonu un pakāpi (atbilstoši normatīvajiem aktiem, kas reglamentē virsgabarīta kravu pārvadāšanu).

13. Divceļu iecirkņos, kas aprīkoti ar automātisko bloķēšanas sistēmu un kuros ir intensīva vilcienu kustība, stacijas dežurants var neziņot blakusstacijas dežurantiem un vilcienu dispečeriem par pasažieru vilciena nosūtīšanu, pienākšanu vai caurlaišanu, ja vilciens brauc kustības grafikā paredzētajā laikā. Šī prasība neattiecas uz pārējiem visu kategoriju vilcieniem, kā arī uz gadījumiem, ja pasažieru vilcienu nosūta pa nepareizo ceļu vai vilciens neievēro kustības grafiku. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs izveido paziņojumu sniegšanas sistēmu par vilcienu nosūtīšanu, pienākšanu un garāmbraukšanu starp blakusstaciju dežurantiem, stacijas dežurantu un vilcienu dispečeru.

14. Katra vilciena faktisko nosūtīšanas, pienākšanas vai caurlaišanas laiku stacijas dežurants atzīmē vilcienu kustības žurnālā. Vilcienu numurus, kuri ir papildināti ar attiecīgiem burtiem vai indeksiem, ieraksta žurnālā ar šiem burtiem vai indeksiem.

15. Visus ceļu, pārmiju, signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru ierīču, kontakttīkla un citus bojājumus, kurus konstatējis stacijas dežurants (arī tos, kas atklāti, pieņemot dežūru) vai par kuriem saņemts citu darbinieku paziņojums, ieraksta stacijas ceļu, pārmiju, signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas, sakaru un kontakttīkla apskates žurnālā (turpmāk – apskates žurnāls). Par bojājumiem nekavējoties paziņo darbiniekam, kas apkalpo šīs iekārtas (ceļu meistaram, elektromehāniķim), vai attiecīgās distances (piemēram, ceļu, signalizācijas un sakaru) dežurējošajam darbiniekam. Par visiem tehnisko iekārtu bojājumiem, kas varētu apdraudēt kustības drošību vai aizturēt vilcienu, stacijas dežurants paziņo vilcienu dispečeriem.

16. Ja signalizācijas, centralizācijas vai bloķēšanas iekārtu bojājuma dēļ nepieciešams noņemt plombu no aicinājuma signāla pogas, par to izdara ierakstu apskates žurnālā, norādot bojājuma vietu, veidu un signāla pogu, kurai noņemta plomba. Apskates žurnālā stacijas dežurants izdara ierakstu arī tad, ja signalizācijas, centralizācijas vai bloķēšanas iekārtu bojājuma dēļ vilcienu pieņemšana un nosūtīšana notiek ar aicinājuma signāliem, kuriem ir neplombētas pogas (ja ir skaitītāji). Šādos gadījumos apskates žurnāla ierakstā par bojājumu un normāla darba atjaunošanu norāda arī skaitītāja rādījumu.

17. Posmu vai ceļu slēgšana un atvēršana, pāreja uz vienceļa kustību, ja tiek lietoti visi signalizācijas un sakaru līdzekļi, kā arī pāreja no viena signalizācijas un sakaru veida uz citu notiek ar vilcienu dispečera rīkojumu.

18. Pirms telefona sakaru izmantošanas posmu norobežozošo staciju dežuranti pārliek to izejas luksoforu pogas (kloķus), kas norobežo izeju uz posmu, tādā stāvoklī, kas atbilst aizliedzošam luksoforu signālam. Pārejot no signalizācijas un sakaru pamatlīdzekļiem uz telefona sakariem, vilcienu telefonogrammu apmaiņa starp staciju dežurantiem vienceļa posmā, kā arī gadījumos, kad tiek organizēta divvirzienu kustība pa vienu no ceļiem divceļu posmā, notiek tikai pa vilcienu dispečeru sakariem ar vilcienu dispečera kontroli.

19. Pirms dežūras pieņemšanas stacijas dežuranta pienākums ir:

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

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

19.3. pārbaudīt darba vietā esošos instrumentus, signālpiederumus, inventāru un to darbderīgumu;

19.4. iepazīties ar ierakstiem vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā (3.pielikums), vilcienu kustības žurnālā, vilcienu brīdinājumu uzskaites žurnālā (4.pielikums), vilcienu telefonogrammu žurnālā (5.pielikums), apskates žurnālā un citos žurnālos, kas saistīti ar vilcienu kustību un kuros veic ierakstus stacijas dežurants;

19.5. noformēt šādus ierakstus vilcienu kustības žurnālā:

19.5.1. pirms ieraksta par dežūras pieņemšanu un nodošanu – vilcienu pienākšanas kontroles ierīču un aicinājuma signālu mākslīgās iedarbināšanas skaitītāju vai maršruta mākslīgās izjaukšanas skaitītāju (ja tādi ir) rādījumus;

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

19.5.3. ja stacijas dežuranta rīcībā ir bremzes kurpes, ierakstu par to numuriem un atrašanās vietu (vietām).

20. Uzsākot dežūru, stacijas dežuranta pienākums ir:

20.1. pārbaudīt vilcienu sastādītāju, centralizācijas posteņu dežurantu (operatoru), pārmijnieku un citu darbinieku ierašanos darbā;

20.2. saņemt informāciju no darbiniekiem par darba vietu, kurā tie strādā (īpaši par to, vai pareizi nostiprināts ritošais sastāvs saskaņā ar stacijas tehniskās rīcības aktu);

20.3. veikt attiecīgus pasākumus, lai novērstu trūkumus un nodrošinātu normālu darbu un kustības drošību.

21. Sadales punktos, kuros nav pastāvīgi dežurējošu darbinieku, atkarībā no signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru iekārtu sistēmām operācijas, kas saistītas ar vilcienu pieņemšanu, nosūtīšanu un manevru darbiem, tiek veiktas atbilstoši dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja darba kārtības noteikumiem.

2. Vilcienu kustība iecirkņos ar automātiskās bloķēšanas sistēmu

2.1. Vispārīgās prasības

22. Vilcienu kustība iecirkņos ar automātiskās bloķēšanas sistēmu notiek šādi:

22.1. vienceļa posmos, kas aprīkoti ar divpusējo automātiskās bloķēšanas sistēmu, vilcienu kustība notiek abos virzienos;

22.2. divceļu posmos, kuru ceļi aprīkoti gan ar vienpusējo, gan ar divpusējo automātiskās bloķēšanas sistēmu, pāra virziena vilcienu kustība notiek pa pirmo ceļu, nepāra – pa otro ceļu. Katrs no šiem ceļiem ir pareizais šī virziena vilcieniem;

22.3. divceļu posmos, kas aprīkoti ar divpusējo automātiskās bloķēšanas sistēmu (pa katru ceļu), ja nepieciešams, vilcienu kustību var organizēt abos virzienos pa katru ceļu atbilstoši vienceļa kustībai.

23. Vadot vilcienu, vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) un tā palīga pienākums ir uzmanīt gan ceļa, gan lokomotīves luksoforu signālus un rīkoties atbilstoši to prasībām, bet, ja ceļa luksofors nav redzams (liela attāluma, ceļa likuma, miglas dēļ vai citos gadījumos), vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) un tā palīgs līdz ceļa luksofora redzamībai ievēro lokomotīves luksofora signālus.

24. Ja ceļa un lokomotīves luksoforu signāli nesakrīt, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) ievēro tikai ceļa luksoforu signālus. Ja, braucot pa posmu vai pa stacijas ceļiem, kas aprīkoti ar automātiskās lokomotīvju signalizācijas ierīcēm, lokomotīves luksoforā pēkšņi parādās balts signāls, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) brauc līdz nākamajam ceļa luksoforam vai kamēr lokomotīves luksoforā parādās atļaujošs signāls. Brauc īpaši uzmanīgi un ar tādu ātrumu, lai varētu laikus apstāties, ja uz ceļa ir šķērslis. Ja tiek izslēgta automātiskā lokomotīvju signalizācija, pēc vilcienu dispečera rīkojuma ar vilcienu drīkst braukt līdz galastacijai vai līdz vilces līdzekļu maiņas stacijai.

25. Divceļu posmā, kas aprīkots ar vienvirziena automātiskās bloķēšanas sistēmu, organizējot divvirzienu vilcienu kustību pa vienu no ceļiem un lietojot pagaidu automātiskās lokomotīvju signalizācijas ceļa ierīces, vilcienu kustību pareizā virzienā vada automātiskās bloķēšanas signāli, bet nepareizā virzienā – lokomotīves luksofora signāli. Vilcienu nosūta pa nepareizo ceļu, ja izejas luksoforā ir atļaujošs signāls. Ja izejas luksofors nepārslēdzas uz atļaujošu signālu (vai izejas luksofora nav), vilcienu nosūta posmā pēc automātiskās bloķēšanas sistēmas un automātiskās lokomotīvju signalizācijas darbības pārtraukšanas un pārejas uz telefona sakaru līdzekļiem. Visos gadījumos, nosūtot vilcienu pa nepareizo ceļu, vilciena kustības ātrums, braucot pa stacijas pārmijkopu, nedrīkst pārsniegt ātrumu, kāds noteikts, vilcienu nosūtot no sānceļa.

26. Vadot vilcienu pa nepareizo ceļu un ievērojot lokomotīves luksofora signālus, vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) pienākums ir:

26.1. ja lokomotīves luksoforā ir zaļš signāls, braukt ar noteikto ātrumu;

26.2. ja lokomotīves luksoforā ir dzeltens signāls, braukt ar ātrumu, ne lielāku par 50 km/h;

26.3. ja lokomotīves luksoforā parādās dzeltens signāls ar sarkanu, samazināt ātrumu līdz 20 km/h un apturēt vilcienu pirms pirmā pretējā virziena ceļa luksofora;

26.4. ja lokomotīves luksoforā joprojām ir dzeltens signāls ar sarkanu un vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) redz vai zina, ka priekšā esošais blokposms ir aizņemts, gaidīt blokposma atbrīvošanos un atļaujoša signāla parādīšanos lokomotīves luksoforā, pēc tam turpināt kustību, ņemot vērā lokomotīves luksofora signālus;

26.5. ja vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) nezina, vai priekšā esošā blokposmā atrodas vilciens, pēc apstāšanās atlaist automātiskās bremzes un, ja šajā laikā lokomotīves luksoforā nav parādījies dzeltens vai zaļš signāls, uzsākt kustību un braukt līdz nākamā blokposma beigām ar ātrumu, ne lielāku par 20 km/h. Braukt īpaši uzmanīgi, lai varētu laikus apstāties, ja uz ceļa ir šķērslis. Ja, braucot pa blokposmu, lokomotīves luksoforā sarkans signāls nomainās uz dzelteni vai zaļo, vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), ņemot vērā šos signālus, drīkst palielināt ātrumu līdz 40 km/h;

26.6. blokposma beigās, ja lokomotīves luksoforā ir dzeltens vai zaļš signāls, atļauts braukt, ņemot vērā šos