



Laidiens: 30.04.1999., Nr. 133/135

Ministru kabineta noteikumi Nr.148

Rīgā 1999.gada 27.aprīlī (prot. Nr. 23, 1.§)

Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi

Izdoti saskaņā ar Dzelzceļa likuma 1.panta 10.punktu

1. Vispārīgie jautājumi

- Šie noteikumi nosaka dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprikojuma, ritošā sastāva un tā funkcionēšanai nepieciešamo ēku un būvju, kā arī vilcienu kustības organizācijas tehniskās ekspluatācijas pamatprasības.
- Dzelzceļa infrastruktūra (sliežu ceļš) un ritošais sastāvs aprikojams ar vilcienu kustības organizācijai nepieciešamo tehnisko aprikojumu atbilstoši tehnisko noteikumu un obligāti piemērojamo standartu prasībām.
- Dzelzceļa infrastruktūras un ritošā sastāva funkcionēšanai nepieciešamo objektu projektēšanā, būvēšanā un rekonstruēšanā jāievēro šo noteikumu un būvniecību reglamentējošo normatīvo aktu prasības.
- Satiksmes ministrs apstiprina instrukcijas, kuras reglamentē:
 - vilcienu kustības un manevru darbu organizāciju, vilcienu kustības kārtību iecirkņos, kas aprīkoti ar automātisko un pusautomātisko bloķēšanu, dispečercentralizāciju un citiem sakaru līdzekļiem, un vilcienu kustības kārtību, ja pārtraukta visu veidu signalizācijas darbība un sakari, tiek veikti būvju un iekārtu remontdarbi, atjaunošanas un palīdzības darbi, tiek pieņemti un nosūtīti vilcieni un veikti manevri;
 - dzelzceļa signalizācijas sistēmu, signālu un signālierīču veidus, signālu nozīmi un to lietošanu.
- Dzelzceļa speciālists:
 - savu darba pienākumu ietvaros ir personīgi atbildīgs par šo noteikumu izpildi un vilcienu kustības drošību;
 - ievēro drošības tehnikas, ugunsdrošības un sanitāro normu prasības;
 - dara visu iespējamo vilciena vai manevrējošā sastāva apturēšanai vai draudu novēršanai, ja tiek apdraudēta vilcienu kustības drošība vai cilvēku dzīvība un veselība.
- Ar vilcienu kustību tieši saistītos amatus (profesijas) var ieņemt personas, kas sasniegušas 18 gadu vecumu.
- Katram dzelzceļa darbiniekam — dzelzceļa speciālistam vai citai personai, kuras darbs saistīts ar dzelzceļa ekspluatāciju, — pildot darba pienākumus, jānodrošina pasažieru un kravu pārvadājumu savlaicīga un kvalitatīva izpilde un vilcienu kustības un manevru darbu drošība saskaņā ar šo noteikumu un citu normatīvo aktu prasībām dzelzceļa ekspluatācijas jomā.
- Uzturēties vilces līdzekļu vadības kabīnēs, atrasties pie ierīcēm, kas nodrošina kustības drošību, kā arī ieiet telpās, no kurām darbina šīs ierīces, drīkst tikai dzelzceļa speciālists, kuram ir šādas tiesības. Vadīt vilces līdzekļus un darbināt ierīces, kas nodrošina kustības drošību, atļauts tikai šim darbībām norīkotajam dzelzceļa speciālistam darba pienākumu izpildes laikā, kā arī personai, kas stažējas minētā darbinieka uzraudzībā.

2. Dzelzceļa infrastruktūras tehniskais aprikojums

2.1. Vispārīgās prasības

- Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pienākums ir nodrošināt būvju un iekārtu pastāvīgu uzturēšanu kārtībā un novērst bojājumu rašanos.
- Dzelzceļa būvēm un iekārtām jāatbilst prasībām, kas nodrošina drošu vilcienu kustību un dzelzceļa ekspluatāciju.
- Grozījumi būvju un iekārtu konstrukcijā pieļaujami tikai ar to personu atļauju, kurām ir tiesības apstiprināt attiecīgo būvju un iekārtu projektu dokumentāciju. Dzelzceļa infrastruktūras būvobjektu rekonstrukcija un renovācija (kapitālais remonts) jāveic atbilstoši dzelzceļa būvnoteikumiem un šiem noteikumiem.
- Galveno būvju un iekārtu periodisko remontu veidus, termiņus un uzturēšanas normas nosaka satiksmes ministrs.
- Dzelzceļa būvēm un ierīcēm jāatbilst būvju tuvinājuma gabarītam — vismazāko līdz ceļa asij pieļaujamo attālumu kontūrai, par kuru tuvāk nedrīkst atrasties nekādas būvju un ierīču daļas, izņemot ierīces, kas paredzētas tiešai mijiedarbībai ar ritošo sastāvu. Veicot jebkurus būvdarbus, remontdarbus un citus darbus, aizliegts pārsniegt būvju tuvinājuma gabarītu.
- Izkrautās vai iekraušanai sagatavotās kravas sliežu ceļu tuvumā novieto un nostiprina tā, lai nepārsniegtu būvju tuvinājuma gabarītu. Ja kravas (izņemot balastu, ko izkrauj ceļa darbiem) augstums ir līdz 1200 milimetriem, tā drīkst atrasties ne tuvāk par 2000 milimetriem no malējās sliedes galviņas ārējās šķautnes, bet, ja kravas augstums ir lielāks, — ne tuvāk par 2500 milimetriem.
- Divceļu līnijās attālums starp sliežu ceļu asīm ceļa taisnēs nedrīkst būt mazāks par 4100 milimetriem.
- Stacijās attālums starp blakus ceļu asīm ceļa taisnēs nedrīkst būt mazāks par 4800 milimetriem, mazākssvarīgos ceļos un kravas pagalmu ceļos — ne mazāks par 4500 milimetriem. Ja galvenie ceļi stacijās ir malējie, tad attālums starp tiem var būt 4100 milimetru. Attālums starp to sliežu ceļu asīm, kas paredzēti kravas tiešai pārkraušanai no vagona vagonā, var būt 3600 milimetru.

17. Limeniskos attālumus liknēs starp blakus ceļu asīm un starp ceļa asi un būvju tuvinājuma gabarītu posmos un stacijās nosaka atbilstoši standartiem un tehniskajiem noteikumiem.

18. Vaļējā ritošajā sastāvā iekrautā krava (kopā ar iesaiņojumu un nostiprinājumu) izvietojama noteiktā iekraušanas gabarīta robežās — ņemot vērā galējo, ceļa asij perpendikulāro šķērskontūru, ārpus kuras nedrīkst atrasties krava (kopā ar iepakojumu un nostiprinājumu) vaļējā ritošajā sastāvā, kas atrodas uz taisna horizontāla sliežu ceļa. Kravas, kuras uz vaļējā ritošā sastāva nevar novietot iekraušanas gabarīta robežās, pārvadājamās tikai ar attiecīgu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atļauju.

19. Lai pārbaudītu kravas izvietojuma pareizību (atbilstoši šo noteikumu 18.punktā minētajam iekraušanas gabarītam), kravas masveida iekraušanas vietā uzstādāmi gabarīta vārti.

2.2. Sliežu ceļu saimniecība

20. Sliežu ceļa izturībai, stabilitātei un stāvoklim jābūt tādām, lai nodrošinātu neapdraudētu un drošu vilcienu kustību ar ātrumu, kāds noteikts attiecīgās kategorijas sliežu ceļam.

21. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam jānodrošina sliežu ceļu būvju un iekārtu nepieciešamās apkopes un remontdarbi saskaņā ar attiecīgo būvju un iekārtu uzturēšanas un ekspluatācijas tehnisko noteikumu prasībām.

22. Sliežu ceļam jāatbilst iecirkņa līnijas plāna un profila shēmām.

23. Sliežu ceļa instrumentālā pārbaude veicama ne retāk kā reizi 20 gados, bet šķirošanas, uzkalna un izvilkšanas sliežu ceļu instrumentālā pārbaude — ne retāk kā reizi trijos gados.

24. Stacijās, kurās lokomotīves tiek atkabinātas no vagoniem un tiek veikti manevri, pieņemšanas un nosūtīšanas ceļš ir ar pretslīpumu virzienā uz šo ceļu norobežojošām pārmijām. Ja nepieciešams, jāierīko aizsargstrupceļi, aizsargpārmijas, nosviedējkurpes vai nosviedējārmijas.

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

25.1. dzelzceļa zemes nodalījuma joslas plāni;

25.2. ceļa saimniecības būvju un iekārtu rasējumi un apraksti;

25.3. apkalpojamo būvju un iekārtu normatīvtehniskie dokumenti;

25.4. stacijas mēroga un shematiskie plāni;

25.5. galveno ceļu, stacijas sliežu ceļu un šķirošanas uzkalnu plānu un profilu shēmas.

26. Iecirkni, kurā notiek sliežu ceļa rekonstrukcija vai tiek veikti citi darbi, kas izraisa izmaiņas plānā un profilā, pēc darbu pabeigšanas pārbauda dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja komisija kopīgi ar darbu izpildītāju. Darbu izpildītājs pēc darbu pieņemšanas šo noteikumu 25.punktā minēto dokumentāciju nodod dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, bet pēc darbu pieņemšanas stacijā — arī stacijas priekšniekam.

27. Ja stacijas teritorijā būvē 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 stacijas objektiem.

28. Zemes klātnes augšdaļas platumam ceļa taisnē jāatbilst sliežu ceļa virsbūvei un jābūt ne mazākam par 5,5 metriem vienceļa līnijā un ne mazākam par 9,6 metriem — divceļu līnijā, bet, būvējot vai rekonstruējot I un II kategorijas vienceļa sliežu ceļu, — ne mazākam par 6,6 metriem. Minimālais zemes klātnes augšmalas platums ir 0,4 metri no katras sliežu ceļa puses. Ceļa liknēs, kur rādiuss ir mazāks par 2000 metriem, zemes klātne paplašināma atbilstoši normatīvtehnisko dokumentu prasībām.

29. Sliežu ceļa platums starp sliežu galviņu iekšējām šķautnēm ceļa taisnēs, mērot 13 milimetrus zemāk par sliedes galviņas virsmu, ir 1520 milimetru, bet iecirkņos, kuros nav veikta rekonstrukcija, sliežu ceļa platums ceļa taisnēs var būt 1524 milimetri.

30. Aizliegts ekspluatēt sliežu ceļus, kas ir plataki par 1548 milimetriem un šaurāki par 1512 milimetriem, bet sliežu ceļus ar dzelzsbetona gulšņiem, kas izgatavoti līdz 1996.gadam, — šaurākus par 1509 milimetriem.

31. Ceļa taisnēs sliežu galviņu virsmas abām sliedēm jāuztur vienā līmenī. Sliežu ceļa taisnēs visā to garumā vienu sliedi nedrīkst uzturēt vairāk kā 6 milimetrus augstāk par otru. Ārējās sliedes paaugstinājumu sliežu ceļa liknēs nosaka atkarībā no liknes rādiusa un kustības ātrumiem liknē, un paaugstinājums nedrīkst pārsniegt 150 milimetru.

32. Tilti norobežojami ar gabarīta kontroles ietaisēm, kā arī aprīkojami ar vēstījuma signalizāciju un aizsprostluksoforiem.

33. Galveno ceļu un stacijas ceļu sliežu un pārmiju smaguma tipam un stāvoklim jāatbilst ekspluatācijas apstākļiem — kravas pārvadājumu intensitātei, asu slodzēm un vilcienu kustības ātrumam.

34. Pārmijām ir šādu marku krusteņi:

34.1. galvenajos ceļos un pasažieru vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas ceļos — ne stāvāki par 1/11, bet krustpārmijām un atsevišķām pārmijām, kas ir krustpārmiju turpinājums, — ne stāvāki par 1/9. Pārmijām, kurām pasažieru vilcieni brauc pāri tikai taisnajā pārmijas virzienā, var būt 1/9 markas krusteņi. Pasažieru vilcieniem atļauts novirzīties uz sānu ceļa pa pārmiju ar 1/9 markas krusteņiem, ja šo pārmiju nomaina ar pārmijām, kurām ir 1/11 markas krusteņi, rada nepieciešamību pārbūvēt visu pārmiju sakopojumu, bet pārbūve pašlaik nav iespējama;

34.2. kravas vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas ceļos — ne stāvāki par 1/9, bet simetriskajām pārmijām — ne stāvāki par 1/6;

34.3. pārējos ceļos — ne stāvāki par 1/8, bet simetriskajām pārmijām — ne stāvāki par 1/4,5.

35. Uz galvenajiem ceļiem pirms pretasmens kustības pārmiju asmeņiem novietojamas atsītējbrusas.

36. No jauna ielikti pārmiju galveno ceļu liknēs nav atļauts. Izņēmuma gadījumos pārmiju ielikšana pieļaujama ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atļauju.

37. Centralizētās pārmijas — pārmijas, kuras pārliek ar speciālajām ierīcēm no viena vadības punkta, — aprīkojamas ar mehanizētās tīrīšanas vai sniega kausēšanas ietaisēm.

38. Aizliegts ekspluatēt pārmijas un ceļu krustojumus, kuriem ir kaut viens no šādiem bojājumiem:

38.1. atvienoti pārmiju asmeņi un krusteņu kustīgās serdes viltņi;

38.2. asmens nepieguļ rāmjslidei vai krusteņa kustīgā serde nepieguļ spārnslidei 4 milimetrus un vairāk. Asmens un serdes nepieguļšana mērāma: asmenim un strupa krusteņa serdei — pretim pirmajam vilktim, smaila krusteņa serdei — krusteņa smailē;

38.3. asmens vai kustīgās serdes izdrupums, kas var izraisīt riteņa uzmalas uzbraukšanu slidei, un visos gadījumos, kad izdrupuma garums ir:

38.3.1. galvenajos ceļos — 200 milimetru un vairāk;

38.3.2. pieņemšanas un nosūtišanas ceļos — 300 milimetru un vairāk;

38.3.3. pārejos stacijas ceļos — 400 milimetru un vairāk;

38.4. asmens pazeminājums pret rāmjsliedi vai kustīgās serdes pazeminājums pret spārnsliedi ir 2 milimetri un vairāk, mērot griezumā, kur asmens galviņas vai kustīgās serdes virsmas platums ir 50 milimetru un vairāk;

38.5. ja attālums starp krusteņa serdes darba šķautni un pretsliedes galviņas darba šķautni ir mazāks par 1472 milimetriem;

38.6. ja attālums starp pretsliedes un spārnsliedes galviņu darba šķautnēm ir lielāks par 1435 milimetriem;

38.7. asmens vai rāmjsliedes lūzums un krusteņa (serdes, spārnsliedes vai pretsliedes) lūzums;

38.8. pārrauta pretsliedes bultskrūve (vienbultas ieliktnī) vai abas bultskrūves (divbultu ieliktnī).

39. Ja rāmjsliežu, asmeņu, krusteņu, spārnsliežu un serdes vertikālā izdūluma normas ir pārsniegtas, tad par to turpmākās ekspluatācijas drošību ir atbildīgs dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs.

40. Stacijā pārmiju un sliežu ceļu krustojumu likšanas un noņemšanas darbi uzsākami pēc saskaņošanas ar pārvaldītāju.

41. No jauna ieliktie ceļu krustojumi stacijās un pārmijas stacijās un posmos parasti tiek ieslēgtas savstarpējā atkarībā. Savstarpējā atkarībā neieslēgtās pārmijas var pieņemt ekspluatācijā, nosakot kārtību, kādā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs apskata un pārbauda šīs pārmijas un nostiprina pārmiju asmeņus.

42. Centralizētās pārmijas, kurām ir lokanie asmeņi un krusteņi, ne stāvāki par 1/11, un kuras atrodas galvenajos ceļos un pieņemšanas un nosūtišanas ceļos, kur vilcienu ātrums ir 100 kilometru stundā un vairāk, aprīkojamas ar asmeņu stāvokļa kontrolierīcēm.

43. Ar pārmiju kontrolslēdzenēm aprīkojamas necentralizētās pārmijas, kuras:

43.1. atrodas galvenajos, pieņemšanas un nosūtišanas ceļos, kā arī aizsargpārmijas;

43.2. ved uz sliežu ceļiem, kuri paredzēti ar sprāgstvielām piekrautu vagonu stāvēšanai;

43.3. ved uz ceļiem, kuri paredzēti palīdzības un ugunsdzēsības vilcienu, kā arī defektoskopijas vagonu, ceļa mērvagonu un ceļa mašīnu stāvēšanai;

43.4. ved uz aizsargstrupceļiem un uztvērējstrupceļiem.

44. Pārmijas un krusteņu kustīgās serdes (izņemot tās, kas atrodas uzkalna un šķirošanas ceļos), arī centralizētās un tās, kuras ir aprīkotas ar kontrolslēdzenēm, aprīkojamas ar ierīcēm to noslēgšanai ar piekaramām slēdzenēm. Šīm ierīcēm jānodrošina asmens cieša pieguļšana rāmjslidei un krusteņa kustīgās serdes pieguļšana spārnslidei.

45. Necentralizētās pārmijas — pārmijas, kuras pārliet ar roku, — aprīkojamas ar apgaismotiem vai neapgaismotiem pārmiju rādītājiem atbilstoši stacijas tehniskās rīcības aktā noteiktajām prasībām. Elektriskajā centralizācijā ieslēgtās pārmijas ar pārmiju rādītājiem nav jāapriko.

46. Ja sliežu ceļi ar autoceļiem vai pilsētu ielām krustojas vienā līmenī, krustošanās vietās ierīkojamas pārbrauktuves.

47. Elektropārvades un sakaru līniju, naftas un gāzes vadu, ūdensvadu un citu virszemes un pazemes ietaišu krustojumi ar dzelzceļa infrastruktūru pieļaujami tikai ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atļauju. Šādos krustojumos jāparedz speciālas drošības ierīces vai pasākumi, kas nodrošina netraucētu un drošu dzelzceļa ekspluatāciju.

48. Pagaidu pārmijas uzlikt un noņemt posmos sakarā ar otra sliežu ceļa būvi, būvju un ierīču rekonstrukciju vai kapitālremonta darbiem, kā arī būvējot jaunus sadales punktus u.tml., katrā atsevišķā gadījumā var tikai pēc saskaņošanas ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.

49. Sliežu ceļu krustojumi vienā līmenī, sliežu ceļu un savienotājceļu pievienojumi galvenajiem ceļiem posmos un stacijās aprīkojami ar aizsargstrupceļiem vai aizsargpārmijām.

50. Lai novērstu ritošā sastāva pašizbraukšanu uz stacijas sliežu ceļiem vai posmiem, privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras sliežu ceļi un savienotājceļu pievienojums stacijas sliežu ceļiem aprīkojams ar aizsargstrupceļiem, aizsargpārmijām, nosviedējkurpēm vai nosviedējpārmijām. Aizsargstrupceļu garums ir vismaz 50 metru.

51. Divceļu sliežu ceļu posmos pārmijas liekamas tā, lai vilcieni, kas brauc pa pareizo ceļu (vienu no divceļu iecirkņa ceļiem, kuram nosūtāmā vilciena kustības virziens atbilst šim ceļam normāli noteiktajam kustības virzienam), brauktu tām pāri paasmens virzienā.

52. Pie galvenajiem ceļiem uzstādāmas ceļazīmes — dzelzceļa līniju garuma (kilometri, piketi) pastāvīgie rādītāji. Lai norādītu dzelzceļa zemes nodalījuma robežas un lai virs zemes apzīmētu apslēptās zemes klātnes būves, uzstādāmas speciālas zīmes.

53. Ceļazīmes uzstādāmas vilcienu kustības virziena labajā pusē kilometru skaita pieauguma virzienā ne tuvāk par 3100 milimetriem no malējā sliežu ceļa ass. Ieraktnēs un izejās no tām (100 metru garumā) ceļazīmes uzstādāmas ne tuvāk par 5700 milimetriem no malējā sliežu ceļa ass. Elektrificētos iecirkņos ceļazīmes var novietot uz kontakttikla balstiem (izņemot balstus, uz kuriem uzstādītas luksoforu galviņas, komplektās transformatoru apakšstacijas, kontakttikla atvienotāji un izlādņi).

2.3. Stacija

54. Staciju aprīkojumam un sliežu ceļu izvietojumam jānodrošina vilcienu kustība, kravas un pasažieru apkalpošanas operāciju veikšana, kustības drošība, efektīva tehnisko līdzekļu izmantošana un droši darba apstākļi.

55. Ēkām, platformām un citām pasažieru apkalpošanai paredzētajām būvēm un iekārtām jānodrošina ātra un droša ar pasažieru pārvadāšanu saistīto operāciju izpilde.

56. Izejās uz pasažieru platformām ierīkojamas gājēju pārejas, tuneli vai tilti. Pārejas, kas ir vienā līmenī ar stacijas sliežu ceļiem, aprīkojamas ar segumu, rādītājiem un brīdinājuma uzrakstiem, kā arī, ja nepieciešams, — ar automātisko signalizāciju.

57. Pasažieru stacijas aprīkojamas ar nepieciešamajām vietu rezervēšanas un biļešu pārdošanas ierīcēm, bagāžas glabātavām un pasažieru informēšanas sistēmām.

58. Pasažieru vilcienu pieturas punktos ierīkojamas pasažieru platformas ar nojumēm vai paviljoni un — atkarībā no apkalpojamo pasažieru skaita — biļešu kases.

59. Pasažieru platformai taisnē ir šādi izmēri:

59.1. no sliežu galviņas līmeņa līdz platformas virsmai — 200 milimetru;

59.2. no sliežu ceļa ass līdz platformas malai — 1745 milimetri.

60. Kravas iekārtām jānodrošina kravu saglabātība, kā arī ātra un ērta kravu operāciju izpilde.

61. Vilcienu nodošanas un pieņemšanas stacija aprīkojama ar iekārtām vilcienu, vagonu un kravu tehniskās un komercapskates organizēšanai un veikšanai, kravu pārkraušanai vai virsgabarīta novēršanai (kravām, kuru pārvietošana pa sliežu ceļu apdraud kustības drošību), muitai un robežkontrolei.

62. Stacijas dežuranta darba (dienesta) telpām jābūt izolētām, un tajās izvietojamas tikai vadības un kontroles ierīces.

63. Staciju posteņi, no kuriem tieši pārliet pārmiņas un darbina signālus, izvietojami vietās, no kurienes attiecīgās pārmiņas un sliežu ceļi labi pārredzami. Izņēmumi pieļaujami tikai elektriskās centralizācijas posteņiem (izņemot uzkalnu posteņus).

64. Staciju centralizācijas posteņu un pārmiņu posteņu telpas aprīkojamas ar nepieciešamajām signālierīcēm, inventāru, darbarīkiem un materiāliem. Pārmiņu posteņos papildus ierīkojamas telefona sakaru ārējās izsaukšanas ierīces.

65. Šķirošanas uzkalnus aprīko ar:

65.1. luksoforu signalizāciju, radiosakariem un divpusējām parka skaļruņu iekārtām (sarunām un norādījumiem uzkalna lokomotīvu mašīnistiem, sastādītāju brigādēm un citiem dzelzceļa darbiniekiem);

65.2. mehanizācijas un automatizācijas iekārtām vagonu nolaišanai no uzkalna, uzkalna pārmiņu elektrisko centralizāciju, uzkalna automātisko lokomotīvu signalizāciju un ar ierīcēm dokumentu pārsūtīšanai;

65.3. mehanizētām sniega tīrīšanas vai kausēšanas ierīcēm (ja pārmiņas iekļautas uzkalnu centralizācijā).

66. Stacijās, kurās ir mehanizētie vai automatizētie šķirošanas uzkalni, jābūt darbiniecām un mehanizētiem laukumiem uzkalnu iekārtu tehniskajai apkopei un remontam.

67. Visas šķirošanas, pasažieru, iecirkņa un kravas stacijas aprīkojamas 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 pārvaldātāja darbiniekiem). Manevri ir ritošā sastāva pārvietošanās no vienas vietas (ceļa) uz citu vietu (ceļu), parasti stacijas robežās.

68. Šķirošanas un kravas stacijas atbilstoši tajās veicamā darba apjomam aprīkojamas ar:

68.1. automatizētām vadības sistēmām;

68.2. sakaru ierīcēm ar informatīvās skaitļošanas tīklu;

68.3. pārvadājumu dokumentu pieņemšanas un pārsūtīšanas ierīcēm;

68.4. centralizētām norobežošanas ierīcēm apskatāmo un remontējamo vagonu norobežošanai.

69. Stacijā jāapgaismo:

69.1. iekārtas pasažieru apkalpošanai;

69.2. vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas, iekraušanas un izkraušanas, manevru, ekipēšanas, ritošā sastāva tehniskās apkopes un remonta sliežu ceļi un parki;

69.3. kravas pagalmi un konteineru laukumi;

69.4. šķirošanas platformas;

69.5. vagonu svāri;

69.6. vieta, kur sagaida vilcienus;

69.7. pārmiņu ielas un pārmiņkopas;

69.8. pārbrauktuves.

70. Pasažieru vilcienu pieturas punktos apgaismojamas pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas vietas un pasažieru apkalpošanas telpas.

71. Apgaismojums šo noteikumu 69. un 70.punktā minētajās vietās nodrošina vilcienu kustības un manevru neapdraudētu norisi, pasažieru drošību, iekāpjot vagonos un izkāpjot no tiem, apkalpes personāla un kravu apsardzes netraucētu un drošu darbu. Starpstacijas atbilstoši veicamo kravas darbu apjomam aprīkojamas ar ierīcēm, kas ļauj atslēgt atsevišķas iekraušanas un izkraušanas ceļu, kā arī pārejo stacijas sliežu ceļu ārējā apgaismojuma sekcijas, ja uz sliežu ceļiem nenotiek kraušanas darbi un manevri.

72. Stacijā ārējais apgaismojums nedrīkst traucēt signāluģuņu skaidru redzamību.

2.4. Signalizācija, sakari un informatīvās sistēmas

73. Signāls ir saistošs dzelzceļa darbiniekam. Signālu uzdevums ir nodrošināt vilcienu kustības drošību, kā arī vilcienu kustības un manevru precīzu organizāciju.

74. Signalizācijā lietojamas šādas signālu pamatkrāsas:

74.1. zaļā, kas atļauj kustību ar noteikto ātrumu;

74.2. dzeltenā, kas atļauj kustību, bet jābūt gatavam apstāties;

74.3. sarkanā, kas pavēl apstāties;

74.4. mēnessbaltā, kas atļauj veikt manevrus;

74.5. zilā, kas aizliedz veikt manevrus.

75. Ja signālugunis luksoforos ir nodzisušas vai nesaprotamas (izņemot brīdinājuma luksoforus iecirkņos, kas nav aprīkoti ar automātisko bloķēšanu, aizsprostluksoforus un atkārtotājluksoforus) vai ja tiek doti nesaprotami signāli, vilcienu vai manevru sastāvu nekavējoties apstādina.

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

77. Ieejas, brīdinājuma un garāmejas luksoforu, aizsprostluksoforu un aizsegluksoforu sarkanajai, dzeltenajai un zaļajai signālugunij ceļa taisnajos iecirkņos dienā un naktī no tuvojošās vilciena lokomotīves vadības kabīnes jābūt skaidri atšķiramai vismaz 1000 metru attālumā.

78. Ceļa liknēs nodrošināma šo noteikumu 77.punktā minēto luksoforu signāluguņu, kā arī luksoforu signālvitru skaidra redzamība ne mazāk kā 400 metru attālumā. Stipri šķēršļotā apvidū (dziļās ieraktnes) pieļaujams, ka minētie signāli redzami attālumā, kas nav mazāks par 200 metriem.

79. Galveno ceļu izejas un maršruta luksoforu signāluguņu skaidra redzamība nodrošināma ne mazāk kā 400 metru attālumā, bet sānceļu izejas un maršruta luksoforu, kā arī aicinājuma signālu un manevru luksoforu uguņu skaidra redzamība — ne mazāk kā 200 metru attālumā. Maršruts ir pārmiju stāvoklis vilcienu pieņemšanai vai nosūtīšanai, vai manevru veikšanai.

80. Visu ieejas un garāmejas luksoforu un aizsegluksoforu priekšā uzstādāmi brīdinājuma luksofori. Iecirkņos ar automātisko bloķēšanu katrs garāmejas luksofors ir brīdinājuma luksofors attiecībā pret nākamo luksoforu.

81. Linijās, kur automātiskā bloķēšana aprīkota ar trīsziņu signalizāciju, attālums starp blakus esošajiem luksoforiem ir ne mazāks par attiecīgajai vietai noteikto attālumu, lietojot pilno dienesta bremsēšanu ar vilciena maksimāli iespējamo ātrumu (bet ne vairāk par 120 kilometriem stundā pasažieru vilcieniem un 80 kilometriem stundā kravas vilcieniem), un ne mazāks par pēkšņās (autostopa) bremsēšanas ceļa garumu, ņemot vērā ceļu, ko vilciens nobrauc laikā, kāds nepieciešams, lai automātiskās lokomotīvju signalizācijas un autostopa ierīces iedarbotos uz vilciena bremsēšanas sistēmu. Iecirknī, kur signālu redzamības attālums ir mazāks par 400 metriem, kā arī linijās, kas no jauna tiek aprīkotas ar automātisko bloķēšanu, minētais attālums ir ne mazāks par 1000 metriem.

82. Linijā, kur automātiskā bloķēšana aprīkota ar trīsziņu signalizāciju, atsevišķus luksoforus ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atļauju var atstāt attālumā, kas ir mazāks par nepieciešamo bremsēšanas ceļa garumu. Uz šo luksoforu, kā arī uz tā priekšā novietotā brīdinājuma luksofora uzstādāmi speciāli gaismas rādītāji. Stacijā šos speciālos gaismas rādītājus lieto, ja attālums starp galvenā ceļa blakus esošajiem luksoforiem (ieejas, maršruta, izejas) ir mazāks par bremsēšanas ceļa garumu.

83. Linijās ar sevišķi intensīvu piepilsētas vilcienu kustību, kur nepieciešami blokposmi, kas ir īsāki par trīsziņu signalizācijai noteikto minimālo garumu, kā arī linijās, kur ir paredzēta pasažieru vilcienu kustība ar ātrumu virs 120 kilometriem stundā, bet kravas vilcienu kustība — ar ātrumu virs 80 kilometriem stundā, ierīkojama automātiskā bloķēšana ar četrziņu signalizāciju. Sevišķi intensīvu vilcienu kustību raksturo pasažieru un kravas vilcienu skaits (kopumā), kas pēc grafika divceļu iecirkņos pārsniedz 70 vilcienpārus diennakti un vienceļa iecirkņos — 33 vilcienpārus diennakti.

84. Linijās, kur automātiskā bloķēšana aprīkota ar trīsziņu signalizāciju un kur pasažieru vilcieni brauc ar ātrumu virs 120 kilometriem stundā vai kravas vilcieni — ar ātrumu virs 80 kilometriem stundā, šo vilcienu kustība ar noteikto maksimālo ātrumu atļauta, lokomotīvju luksoforā degot zaļajai signālugunij, ja ir nodrošināta vilciena apstāšanās ceļā luksofora priekšā, kurā deg aizliedzošā signāluguns, lietojot dienesta bremsēšanu pēc lokomotīves luksofora zaļās signāluguns nomaīņas uz dzeltenu.

85. Iecirknī ar pusautomātisko bloķēšanu attālumi starp ieejas, maršruta, izejas luksoforiem ir ne mazāki par attiecīgajai vietai noteikto attālumu, lietojot pilno dienesta bremsēšanu ar vilciena maksimāli iespējamo ātrumu. Ja iecirknis ir aprīkots ar automātiskās lokomotīvju signalizācijas ceļa ierīcēm, attālums ir ne mazāks par pēkšņās (autostopa) bremsēšanas ceļa garumu, ņemot vērā ceļa garumu, ko nobrauc vilciens laikā, kāds nepieciešams, lai automātiskās lokomotīvju signalizācijas un autostopa ierīces iedarbotos uz vilciena bremsēšanas sistēmu.

86. Iecirknī, kas nav aprīkots ar automātisko bloķēšanu, brīdinājuma luksofori uzstādāmi tādā attālumā no pamatluksoforiem, kas nav mazāks par attiecīgajai vietai noteikto bremsēšanas ceļa garumu, pielietojot pēkšņo bremsēšanu ar vilciena maksimāli iespējamo ātrumu, bet, ja tuvošanās iecirknis ir aprīkots ar automātiskās lokomotīvju signalizācijas ceļa ierīcēm, — attālumā, kas nav mazāks par pēkšņās (autostopa) bremsēšanas ceļa garumu, ņemot vērā ceļa garumu, ko nobrauc vilciens laikā, kāds nepieciešams, lai automātiskās lokomotīvju signalizācijas un autostopa ierīces iedarbotos uz vilciena bremsēšanas sistēmu ar maksimāli iespējamo ātrumu.

87. Luksofori uzstādāmi sliežu ceļa labajā pusē vilcienu kustības virzienā vai virs ceļa ass, kuru šie signāli norobežo. Aizsprostluksoforus un to brīdinājuma luksoforus, kurus uzstāda ceļa posmos pirms pārbrauktuvēm vilcieniem, kuri brauc pa nepareizo ceļu (vienu no divceļu iecirkņa ceļiem, kuram nosūtāmā vilciena kustības virziens neatbilst šim ceļam normāli noteiktajam kustības virzienam), var izvietot arī vilcienu kustības virziena kreisajā pusē. Luksoforus uzstāda tā, lai no vilciena to signālugunis nevarētu uztvert kā signālugunis, kuras attiecas uz blakus ceļiem.

88. Ja būvju tuvinājuma gabarīts nepieļauj uzstādīt luksoforu kustības virziena labajā pusē, ieejas luksoforus vilcieniem, kuri brauc pa nepareizo ceļu, novieto kustības virziena kreisajā pusē.

89. Luksoforiem ir pastāvīgi degošas signālugunis. Iecirkņos ar automātisko bloķēšanu garāmejas luksoforos atļauts lietot signālugunis, kas iedegas luksoforā tikai tad, kad vilciens ie brauc pirms šī luksofora esošajā blokposmā.

90. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja noteiktajās stacijās laikā, kad netiek veikti manevri, atļauts lietot pastāvīgi neieslēgtus manevru signālus, kuri ieslēdzami, veicot manevrus, vai kuri iedegas automātiski, ieslēdzot aizsprostsinalizāciju uz apsargājamas pārbrauktuves.

91. Ja ir bojāta vadības sistēma, luksoforiem automātiski jāpārslēdzas uz aizliedzošu signāluguni, bet brīdinājuma luksoforiem — uz tādu signāluguni, kas atbilst pamatluksofora aizliedzošajam signālam.

92. Iecirkņos ar automātisko bloķēšanu garāmejas luksoforu pastāvīgā signāluguns atļauj braukt, bet ieejas, maršruta un izejas luksoforos — aizliedz.

93. Iecirknī, kur ieejas, maršruta un izejas luksoforus var pārslēgt automātiskajā darbībā vilcienu izbraukšanai caur staciju pa galvenajiem ceļiem, pastāvīgā signāluguns ir atļaujosa, ja šie luksofori pārslēgti automātiskajā darbībā.

94. Iecirknī, kas nav aprīkots ar automātisko bloķēšanu, ieejas, izejas un maršruta luksoforu pastāvīgā signāluguns ir aizliedzoša.

95. Ieejas luksofors uzstādāms ne tuvāk par 50 metriem no pirmās pārmijas, nosakot šo attālumu no pārmijas asmens, ja ir pretasmens pārmija, vai no kontrolstabiņa, ja ir paasmens pārmija. Elektrificētajos iecirkņos ieejas luksofori un signālzīmes "Stacijas robeža" uzstādāmas pirms gaisa atstarpēm (no posma puses), kas atdala posma kontakttīklu no stacijas kontakttīkla.

96. Izejas luksoforu uzstāda pie katra nosūtīšanas ceļa nosūtāmā vilciena lokomotīves stāvēšanai noteiktās vietas priekšā.